

EMILIO RODRÍGUEZ ALMEIDA



**PUENTES
HISTÓRICOS
DE LA
PROVINCIA DE
ÁVILA**



Institución Gran Duque de Alba



Institución Gran Duque de Alba



Institución Gran Duque de Alba

EMILIO RODRÍGUEZ ALMEIDA

**PUENTES HISTÓRICOS
DE LA PROVINCIA DE ÁVILA**

Ediciones de la Institución Gran Duque de Alba



Edita: Institución Gran Duque de Alba
Imagen cubierta: "Puente del Arco", Burgohondo (Emilio Rodríguez Almeida)
© Institución Gran Duque de Alba
© De los textos e ilustraciones: Emilio Rodríguez Almeida
Maquetación: Jesús Martín Calvo
Imprime: Artes Gráficas MARCAM S.L.
ISBN: 978-84-15038-70-2
D.L.: AV-135-2015

ÍNDICE

PREFACIO	1
AGRADECIMIENTOS	3
CONTENIDO	5
1. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	7
2. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	11
3. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	15
4. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	19
5. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	23
6. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	27
7. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	31
8. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	35
9. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	39
10. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	43
11. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	47
12. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	51
13. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	55
14. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	59
15. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	63
16. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	67
17. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	71
18. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	75
19. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	79
20. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	83
21. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	87
22. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	91
23. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	95
24. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	99
25. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	103
26. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	107
27. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	111
28. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	115
29. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	119
30. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	123
31. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	127
32. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	131
33. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	135
34. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	139
35. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	143
36. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	147
37. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	151
38. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	155
39. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	159
40. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	163
41. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	167
42. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	171
43. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	175
44. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	179
45. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	183
46. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	187
47. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	191
48. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	195
49. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	199
50. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	203
51. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	207
52. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	211
53. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	215
54. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	219
55. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	223
56. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	227
57. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	231
58. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	235
59. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	239
60. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	243
61. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	247
62. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	251
63. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	255
64. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	259
65. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	263
66. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	267
67. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	271
68. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	275
69. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	279
70. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	283
71. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	287
72. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	291
73. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	295
74. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	299
75. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	303
76. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	307
77. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	311
78. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	315
79. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	319
80. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	323
81. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	327
82. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	331
83. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	335
84. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	339
85. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	343
86. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	347
87. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	351
88. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	355
89. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	359
90. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	363
91. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	367
92. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	371
93. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	375
94. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	379
95. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	383
96. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	387
97. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	391
98. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	395
99. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	399
100. EL MUNDO DE LA LINGÜÍSTICA	403

A mi esposa Juliana, infatigable,
amable presencia siempre al lado.
El Autor.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	13
INTRODUCCIÓN	17
Consideraciones generales: Vías y puentes. Antigüedad y Modernidad	20
La vía y el puente en la Antigüedad	21
Los puentes antiguos: técnicas	23
Morfología sintética de los puentes antiguos	27
Consideraciones sobre la conservación, defensa y ambientación paisajística. La responsabilidad de las autoridades centrales y locales. Agresiones, abandono, riesgos, dignificación del entorno, creación de "rutas de los puentes", etc.	30
Monumentalidad absoluta y relativa de los puentes	32
La división sectorial del territorio a efectos de catalogación	33
CAPÍTULO PRIMERO. MADRIGAL Y ARÉVALO (BAJA MORANA)	41
1.1 MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES Y SU TERRITORIO (PUENTES Y ACUEDUCTOS)	43
LOS PONTONES DE LA FORTIFICACIÓN	43
1.1.1 Pontón de la Puerta de Ávila	44
1.1.2 El pontón de la puerta de Arévalo	45
1.1.3 El pontón de la puerta de Peñaranda	46
1.1.4 Los pontones de las puertas restantes	46
1.1.5 Las obras hidráulicas	47
1.1.6 El acueducto de "Las Monjas"	47
1.1.7 El acueducto municipal de "Los Caños"	49
1.1.8 El acuífero de "La Fuente Nueva"	52
TERRITORIO DE MADRIGAL	53
1.1.9 El puente sobre el Trabancos	53
RASUEROS	57
1.1.10 Puente en ladrillo sobre el Trabancos	57
FLORES DE ÁVILA	58
1.1.11 y 1.1.12 Instalación hidráulica sobre el río Regamón y puente desaparecido	58
BARROMÁN, CASTELLANOS Y SAN ESTEBAN DE ZAPARDIEL	59
1.1.13 Pasarela a lastras, abolida	59
1.1.14 Rectángulo Villar de Matababras-Mamblas-Bercial de Zapardiel-Langa-Villanueva del Aceral	59
1.2 ARÉVALO Y SUS CERCANÍAS	60
1.2.1 Puente de Medina (o "puente llana") sobre el Arevalillo	61
1.2.2 Puente de Valladolid (o de San Pedro) y pontón mudéjar frente al cementerio	62
1.2.3 y 1.2.4 Pontones mudéjares frente al cementerio ("¿Puente de la Loma?") y al puente de San Julián	63
1.2.5 Puente de San Julián o "de la Estación"	66
1.2.6 Puente "de los Barros" sobre el Arevalillo	66
OBRAS HIDRÁULICAS	67
1.2.7 El acueducto de Arévalo (Arévalo-Vinaderos)	67
1.3 LA MORANA ORIENTAL, ENTRE NAVA DE ARÉVALO Y ZORITA DE LOS MOLINOS	68
SOBRE LOS RÍOS DE LLANURA Y SU PROBLEMÁTICA	69

EL TERRITORIO GEOLÓGICO Y PALEONTOLÓGICO	71
1.3.1 Cañadas (grandes vías territoriales romanas) en la llanura de la Moraña	72
1.3.2 Cordel, colada y camino antiguo	74
TIERRA DE ARÉVALO	75
1.3.3 La presa del acueducto de Arévalo en Vinaderos. MTGE. 455-III	75
1.3.4 Pedro Rodríguez. MTGE. 481, la "Puente Quebrada"	77
1.3.5 Cabezas de Alambre. MTGE. 481-I	79
1.3.6 San Pascual. MTGE. 481-III	80
1.3.7 Cabizuela. Cabezas de Alambre. Donjimeno. Constanzana. Crespos	80
1.3.8 Sanchidrián	81
1.3.9 Zorita de los Molinos. MTGE. hoja 506-I	84
1.3.10 Riocabado. MTGE 481-III	86
CAPÍTULO SEGUNDO. MORAÑA INTERNA Y PEDEMONTE DE LA SIERRA DE ÁVILA.....	89
2.1 LOS PUENTES DEL RÍO MARGAÑAN: UN BUEN EJEMPLO DE VIABILIDAD PROGRAMADA ANTIGUA	91
OTROS PUENTES. PONTONES DE LASTRAS Y CAÑADAS DE ESTA ZONA.	95
2.2 PUENTES EN LA DIRECTRIZ "PASO DE LA FUENTES"-MANCERA DE ARRIBA Y EN LA CAÑADA SORIANA NOROCCIDENTAL	96
2.3 GALLEGOS DE SOBRINOS-MIRUEÑA DE LOS INFANZONES-PUENTE DE CAL Y CANTO	98
CAPÍTULO TERCERO. PIEDRAHITA Y VALLE DEL CORNEJA	101
3.1 EL VALLE DEL CORNEJA	103
PIEDRAHITA Y EL VALLE DEL CORNEJA: UN CONTEXTO ÚNICO	103
TOPONIMIA ZONAL	105
VILLAFRANCA DE LA SIERRA: LOS PUENTES	107
3.1.1 Pontón de lastras a la entrada Este	108
3.1.2 y 3.1.3 Doble pontón de lastras a nordeste del Corneja	108
3.1.4 Gran pontón sobre el Corneja en Villafranca	109
3.1.5 Gran Pontón (¿de lastras?) de la Garganta de Los Hornos	109
3.1.6 Puente sobre el Corneja a la salida O de Villafranca	110
PONTONES DE LA ZONA DE BONILLA DE LA SIERRA	110
3.1.7 Mesegar de Corneja. El puente "del Chúi"	110
3.1.8 y 3.1.9 Bonilla de la Sierra. Puentes del "Camino de Navalacierva" y del "Camino de Villafranca"	112
3.1.10 Piedrahita. Puente de la "puerta del Barco" o "del Foso"	113
3.1.11 Piedrahita. Puente "del Molino" o "de la Reguera"	114
3.1.12 Puente del Arroyo del Espinar	114
3.1.13 a 3.1.16 Cañada del "Camino Ancho", dos pontones de lastras y una cañada enterrada en Palacios de Corneja	118
LA HORCAJADA Y SU ZONA	120
3.1.17 Pontón de Lastras del Arroyo Sotillo	121
3.1.18 Pontón de arco tendido de "La Fuente Grande"	121
3.1.19 Puente "de la Fonseca" sobre el Corneja, camino del Villar de Corneja y en su límite	123
LA ZONA RESIDUAL AL OESTE DE BONILLA DE LA SIERRA	124
CAPÍTULO CUARTO. ÁVILA CENTRO-OESTE. ÁVILA ESTE. DE ÁVILA A LOS ENTRE-PUERTOS DE LA CALZADA LEONESA OCCIDENTAL	127

4.1. ÁVILA OESTE	129
ADVERTENCIA PREVIA	129
LAS CALZADAS	130
LOS PUENTES Y LAS DEHESAS BOYALES	131
LOS PUENTES DEL ÁVILA SUR-OESTE	132
4.1.1 Puente del Molino de Vaillo o Tío Vadillo	132
4.1.2 El "Jorgado"	133
4.1.3 Pasarela de lastras de "Las Heras", en Riofrío, sobre el arroyo del Guijo	134
4.1.4 Puente de "La Joyuela", en Riofrío-Escalonilla	135
4.1.5 Muñogalindo. Pontón de lastras borbónico sobre la N-110	135
4.1.6 Solosancho-Baterna. Puente de "Los Cobos" (o de "Los Povos")	136
4.1.7 y 4.1.8 Mengamuñoz. Dos (?) pontones de arco de la vía del Puerto	137
4.1.9 Villanueva del Campillo	139
ÁVILA CIUDAD: ÁVILA ESTE Y PINARES: CUESTIONES VARIAS	139
4.1.10 El territorio de Pinares. Confín Lusitano con la Tarraconense	140
4.1.11 La zona inter-cañadas de Tornadizos de Ávila	141
4.1.12 La Cañada Leonesa (ramo oriental) en tierra de Pinares	144
LOS PUENTES DE LA ZONA DE PINARES	145
4.1.13 Puente de "Los Llanos" en Campo Azávaro	145
4.1.14 Tornadizos de Ávila. Pasarela de lastras de la "Alameda Alta"	145
4.1.15 Puente de la "Valonguilla" en el Puerto del Boquerón	146
4.1.16 El Herradón de Pinares, puente urbano	147
4.1.17 Herradón de Pinares, puente "de los Tres Ojos"	148
SAN BARTOLOMÉ DE PINARES	148
4.1.18 Puente de "El Visillo"	148
LA ZONA DE SANTA CRUZ DE PINARES Y SU VALLE	149
SAN JUAN DE LA NAVA Y EL BARRACO	149
4.1.19 El puente "de Navalguillo" o de "la Barranca" (San Juan de la Nava)	150
4.1.20 San Juan de la Nava. La "Puente Nueva"	150
LA DEHESA BOYAL DE EL BARRACO	151
4.1.21 Puente sumergido en el pantano del Burguillo	152
PUENTES DE LAS NAVAS, NAVALPERAL Y HOYO DE PINARES	153
4.1.22 Puente a pasarela de tres vanos. Hoyo de Pinares	153
4.1.23 Puente de la zona de "Mataquintana" o "de la Guija". Hoyo de Pinares	154
4.1.24 Puente sumergido en el pantano sobre el río Becedas. Hoyo de Pinares	154
4.1.25 Fuente de "La Pililla". Hoyo de Pinares	155
4.1.26 Puente sobre el río Becedas. Cebreros-Hoyo de Pinares ("Majalapuente")	156
4.1.27 Vado del Pasaje. Cebreros	157
4.1.28 "Puente de la Chaparra". Cebreros	157
4.1.29 El "Puente de la Ermita Vieja", en el pantano de San Juan	158
4.1.30 y 4.1.31. Los puentes de Valsordo y Sta. Justa sobre el Alberche y sus epígrafes rupestres de la "Mesta". Cebreros	160
AL SUR DEL ALBERCHE DE CEBREROS: EL TIEMBLO	164
4.1.32 Puente de "La Casilla". El Tiemblo	164
4.1.33 Puente de "El Pasil". El Tiemblo	165
4.1.34 Puente del Arroyo Avellaneda. El Tiemblo	166

CAPÍTULO QUINTO. ÁVILA ESTE. SEGUNDA PARTE: ENTORNO DE LA CIUDAD	167
5.1 ÁVILA ESTE. ENTORNO CIUDAD	169
ALREDEDORES DE ÁVILA	171
5.1.1 Cardeñosa, entrada S. I- Puente "de la Fuente"	171
5.1.2 Puente de la "Lengua y Media", Cardeñosa	171
ÁVILA CIUDAD	173
5.1.3 Puente Romano sobre el Adaja	173
5.1.4 El vado de San Mateo	175
5.1.5 Puente de los Premostratenses o de Sancti Spiritus	175
5.1.6 Puente de Romanillos	177
5.1.7 Puente del "Molino de la Losa" y el Batán	180
EL ACUEDUCTO DE ÁVILA. ORIGEN Y ANTECEDENTES	182
5.1.8 Berrocalejo de Aragona. 1 y 2	186
5.1.9 Puente de Cal y canto sobre el Voltoya (Calzada - Cañada Soriana Oriental)	189
5.1.10 Puente de Campo Azálaro o "de los Llanos" (Cañada Leonesa Oriental)	189
SOBRE LAS DIRECTRICES DE LAS GRANDES CAÑADAS	197
5.2 ENTREPUERTOS. VALLE DEL ALBERCHE ALTO	199
LOS PUENTES DEL ALTIPLANO DE ENTREPUERTOS	202
5.2.1 Pontón de arco de la "Venta de Santa Teresa"	202
LOS PUENTES DEL ALTIPLANO DE SAN MARTÍN DE LA VEGA Y DE NAVADÍJOS	204
5.2.2 Pontón de lastras destruido en dirección del Puerto de Chía-San Martín de la Vega del Alberche, localidad de "Barbabuho"	204
5.2.3 Gran pontón de lastras borbónico sobre la misma vía de acceso de San Martín de la Vega, zona de "Las Cañadas", entrada NO	204
5.2.4 Puente arrasado por riada sobre el Alberche en San Martín de la Vega	206
5.2.5 Navadíjos, Dehesa Boyal y puente "de los Cubillos" o de "Los Regueruelos"	207
5.2.6 El Umbrión del Maragato y sus puentes modernos	209
5.2.7 "Puente Mocho" "de las Juntas" bajo el Peñón del Maragato	210
CAPÍTULO SEXTO LA "NAVA FONDA" DEL VALLE DEL ALBERCHE	213
6.1 EL VALLE DEL MEDIO ALBERCHE. ENTRE LA VENTA RASQUILLA Y EL "BURGUILLO"	215
6.1.1 Navalacruz, puente urbano sobre la Garganta del "río Chiquillo"	216
LA SOLANA DE SAN JUAN DEL MOLINILLO-NAVARREDONDILLA-VILLAREJO	217
"NAVAS" Y "NAVAS FONDAS" EN LA TRADICIÓN DEL TERRITORIO ABULENSE	217
PASARELA A LASTRAS DEL CAMINO DEL PUERTO DEL PICO A SERRANILLOS	221
HOYOCASERO	221
6.1.2 Pasarela de lastras sobre el "Arroyo Herreros"	221
6.1.3 "La Puente" o "El puente de la Fábrica"	221
LA ZONA DE NAVALVADO SOBRE EL ALBERCHE	223
6.1.4 a 6.1.6 Pasarelas (¿de Lastras?) de los Molinos y Batanes de la zona de "Navalvado"	223
6.1.7 Navalosa, "La Puente"	225
NAVARREVISCA	227
6.1.8 "El Pontón" o puente "de los Llanillos"	228
6.1.9 "El Puente de la Cuesta"	229
6.1.10 "Puente de la Retuerta"	229
BURGOHONDO	230
6.1.11 Puente "del Arco"	230

BURGOHONDO	232
6.1.12 Puente "de Abajo" o "de en Medio"	232
NAVALUENGA	232
6.1.13 "Puente Romano"	232
COROLARIO	234
CAPÍTULO SÉPTIMO. LA "NAVAFONDA DEL TORMES"	235
7.1 LAS SEGUNDAS "NAVAS FONDAS" O VALLE DEL TORMES	237
SAN MARTÍN DEL PIMPOLLAR	240
7.1.1 "Puente Chico" o "del Barrio"	240
7.1.2 "Puente o pasarela del Molino"	242
7.1.3 Puente a arco "del Arroyo Arrovalle"	243
NAVARREDONDA DE GREDOS	244
7.1.4 Pontón mixto junto a la iglesia	244
HOYOS DEL ESPINO	245
7.1.5 Puente del "Arroyo de la Cacara"	245
7.1.6 "Puente del Duque". Navarredonda de Gredos	246
NAVACEPEDA DE TORMES	248
7.1.7 Puente "del Molino"	248
7.1.8 "Puente del Pozo de las Paredes"	249
7.1.9 "Puente de la Garbanza"	250
NAVALPERAL DE TORMES	251
7.1.10 Puentes desaparecidos en la Garganta de Gredos: "de La Alameda", "Las Cerradillas" y "del Soto"	251
ZAPARDIEL DE LA RIBERA y LA ANGOSTURA	253
7.1.11 Puente "de los Alisos", "del Molino" y "La Puente de La Angostura"	253
BOHOYO. PUENTE DEL PUEBLO	254
7.1.12 Varios puentes en las cercanías y en el término de Bohoyo	254
7.1.13 Navamures-Tormellas. Puente de la Garganta de los Caballeros	254
7.1.14 Nava del Barco. Puente sobre la "Garganta de Galingómez"	255
NAVALGUIJO	256
7.1.15 Puente desaparecido en la Garganta de los Caballeros	256
SANTIAGO DE ARAVALLE	257
7.1.16 "Puente de San Julián", en la N-110	257
7.1.17 Restos de puente antiguo junto a La Solana de Ávila	258
EL BARCO DE ÁVILA	258
7.1.18 "Puente de las Aceñas" sobre el Río Aravalle	258
7.1.19 Puente "del Cristo"	261
EN LAS CERCANÍAS DE EL BARCO DE ÁVILA	263
7.1.20 Puente "de los Cuatro Ojos" en el Puerto del Tremedal	263
7.1.21 Becedas. Puente del Río Becedillas	264
7.1.22 San Lorenzo de Tormes. Puente sobre el Arroyo Caballeruelo	264
CAPÍTULO OCTAVO. VALLE DEL TIÉTAR ORIENTAL HATA RAMACASTAÑAS	265
8.1 INTRODUCCIÓN. RÍOS Y CAÑADAS DEL VALLE DEL TIÉTAR	267
GREDOS, ENTRE VÉTTONES, ROMANOS, SUEVOS Y VISIGODOS. LOS MONTES HERVASII O IERBASI. UNA BREVE APROXIMACIÓN HISTÓRICA	269
EL VALLE DEL TIÉTAR	273

LAS VIAS ANTIGUAS	274
LOS PUENTES DEL VALLE DEL TIÉTAR DESDE SU EXTREMO ORIENTAL	274
SOTILLO DE LA ADRADA	275
8.1.1 Puente de La Navaleja	275
SOBRE EL NOMBRE DE LA ADRADA	276
LA ADRADA. SUS PUENTES	276
8.1.2 y 8.1.3 Puentes de "Las Mosqueas" grande y pequeña, La Adrada	277
8.1.4 Puente Mocha, La Adrada	279
8.1.5 Puente Nuevo, La Adrada	280
LA CAÑADA LEONESA "ORIENTAL" POR SU RAMAL DE NAVAMORCUENDE-BAYUELA- REAL DE SAN VICENTE-LA IGLESUELA. PUENTE SOBRE EL TORINAS	280
8.1.6 Piedralaves, Puente Urbano de la ermita del Cristo	281
CAPÍTULO NOVENO. DEL PUERTO DE MIJARES A RAMACASTAÑAS	283
MIJARES	285
LA "REFRIEGA" O "REYERTA DE BARBACEDO" EN EL PUERTO DE MIJARES. UN EPISODIO HISTORICO DEL S. XII INICIAL	289
9.1. LOS PUENTES EN TORNO A MIJARES	291
9.1.1 Puente "de los tres ojos" de Majacardosa	291
9.1.2 "La Corona del Burrero"	292
9.1.3 "Puente de la Nogalera"	292
9.1.4 "Gurganta del Topo"	292
9.1.5 Puente de la salida S. frente a la localidad "El Barranco"	292
9.1.6 Lanzuhita, Puente "Goya-Boccherini"	292
EL "VALLE DE LAS CINCO VILLAS"	294
EL PUERTO DE PEDRO-BERNARDO. ACCESO A "LAS CINCO VILLAS"	295
LA CAÑADA LEONESA OCCIDENTAL BAJO EL PUERTO DEL PICO	296
LOS PONTONES CUADRANGULARES DE ELIMINACIÓN DE AGUAS TORRENCIALES EN LA CALZADA	298
PUENTES ANTIGUOS DEL "VALLE DE LAS CINCO VILLAS"	298
CAMINOS DE ARRIEROS	300
9.2 PUENTES DEL VALLE DE LAS CINCO VILLAS	301
9.2.1 Cuevas del Valle, Puente de la Calzada	301
9.2.2 Cuevas del Valle, puente urbano del km 64.	301
9.2.3 Puente del Cementerio	301
9.2.4 Mombeltrán, Puente de "Los Jarales"	301
LOS PUENTES DEL ACCESO A SAN ESTEBAN DEL VALLE Y LA TRAVESIA HACIA PEDRO- BERNARDO.	302
9.3 VALLE DEL TIÉTAR OCCIDENTAL	303
9.3.1 Ramacastañas-Hontanares, Puente de "Navalahierba" o "de Valdeolivas" sobre el Tiétar	303
CAPÍTULO DÉCIMO. ARENAS-CANDELEDA	309
10.1 RAMACASTAÑAS: UNA TRISTE (Y EJEMPLAR) HISTORIA DE RIVALIDADES PAISANAS: EL CONTENCIOSO ARENAS-CANDELEDA POR LAS OBRAS DE LA N-501	311
10.1.1 Ramacastañas, puente urbano sobre el río del mismo nombre	313
10.1.2 Arenas de San Pedro, el "Puente Romano"	313
10.1.3 "Puente de Viñarredonda", carretera de El Arenal-El Hornillo	316
10.1.4 Puente sobre el río Pelayos, localidad "El Tinarejo", Arenas	317

10.1.5 Arenas de San Pedro. Puente sobre el río Pelayo o Pelayos	317
10.1.6 Puente de "Los Llanos". Arenas de San Pedro	317
10.1.7 a 10.1.9 y (¿10.1.10?) Puentes del habitado de Guisando	320
10.2 LOS PUENTES DE LAS CERCANÍAS DE GUI SANDO Y EL HORNILLO	320
10.2.1 Guisando. "La Puentecilla"	321
10.2.2 Guisando. "Puente del Hoyuelo"	321
10.2.3 y 10.2.4 Puentes "del Berroscoso"	323
10.2.5 y 10.2.6 Los puentes urbanos de El Hornillo ("de la Picota") y El Arenal	326
10.3 EL TERRITORIO MONTANO ENTRE EL HORNILLO-ARENAL Y LOS PUERTOS	327
10.3.1 Puente "de la Francisca". El Hornillo	327
10.3.2 La Puentecilla	327
10.4 EL ENLACE GUI SANDO-POYALES DEL HOYO	328
10.4.1 y 10.4.2 Puentes de El Regal y "del Campamento"	328
10.4.3 y 10.4.4 Puentes sobre el río Arrontejo. Puente "de las Barras" y "de la Cruz de la Legua"	328
10.4.5 "Pontezuelo (¿'Portezuelo?') de Mari Lucas"	328
10.4.6 Puentes del "Arrontejo"	328
10.4.7 Arenas-Poyales del Hoyo. "Puente Arbillas" sobre el río homónimo	328
10.4.8 Puente "del Pilín"	332
10.4.9 ¿Un segundo puente Arbillas?	332
10.4.10 Candeleda. "Puente del Puerto" homónimo	332
10.4.11 Candeleda. puente (urbano) sobre la Garganta de Santa María	333
10.4.12 Candeleda. puente de "Vado de las Carreteras"	333
10.4.13 Candeleda. ruinas de puente en localidad "La Barca"	335
10.4.14 Candeleda-Madrigal de la Vera. "Puente Romano"	335
UN COROLARIO ARQUEOLÓGICO PARA CANDELEDA-ARENAS-RAMACASTAÑAS	339
A.- UN PESO DE STATERA O UN BALSAMARIO (?) DE BRONCE DE ARENAS DE SAN PEDRO	340
B.- UNA FORMA PLÚMBEA EPIGRÁFICA DE RAMACASTAÑAS	341
C.- UNA <i>DIVISIO GRAMÁTICA AGRI</i> EN CANDELEDA	342
D.- CASO DE "LOS VENEROS" DE RAMACASTAÑAS	346
CONCLUSIÓN	347

PRESENTACIÓN



Institución Gran Duque de Alba

En el año 2011 Emilio Rodríguez Almeida recibió el Premio Castilla y León de Ciencias Sociales y Humanidades. Según afirmación del jurado que le concedió tal galardón el premio era el reconocimiento a su trayectoria en la promoción de la cultura castellanoleonese dentro y fuera de España.

Profundo conocedor de la literatura latina, licenciado en arqueología en el Pontificio Instituto di Archeologia Cristiana, doctorado en epigrafía, ha dedicado buena parte de su vida al estudio de la antigüedad clásica y a la investigación arqueológica en la ciudad de Roma. Conocidos son sus estudios sobre la topografía urbana de Roma y sobre los materiales arqueológicos del Monte Testaccio, una colina artificial de más de cuarenta metros de altura, formada en su mayor parte por restos de millones de ánforas, muchas de ellas de origen andaluz que habrían servido para llevar hasta la capital del imperio el aceite de la Bética. Estudiando los materiales de esas ánforas, Emilio Rodríguez Almeida logró reunir una serie de casi 2.000 inscripciones, formando un catálogo gráfico y técnico de veintitrés volúmenes que ha servido de fundamento científico para poder profundizar en el conocimiento de aspectos esenciales de la vida social y económica de los primeros siglos de la era cristiana. Por ese motivo, en el año 2001, en reconocimiento a la importancia de sus trabajos sobre la "anforología y comercio del aceite bético en la antigüedad" fue nombrado doctor honoris causa por la universidad de Sevilla. Recientemente ha visto la luz su monografía *Marziale e Roma: un poeta e la sua città* sobre la vida en Roma del poeta Marcial, el más agudo observador de la ciudad en el siglo I después de Cristo.

En relación con Ávila ha publicado gran cantidad de artículos en periódicos y revistas y algunas obras de gran interés. Recordemos, entre otras, su *Ávila romana*, publicada en 1978 y reeditada en el año 2003; *el cóniz de San Segundo de la catedral de Ávila*, editada por la Institución Gran Duque de Alba en 1997; *Ávila gallega. Ensayo sobre el Ávila altomedieval*, del año 2002, y *El testamento espiritual de Pedro Berruguete en Ávila*, estudio publicado con ocasión de la conmemoración del V centenario de la muerte del pintor.

Investigador incansable, autor de gran cantidad de trabajos arqueológicos, topográficos y filológicos y de un buen número de libros sobre estas y otras temáticas afines, nos ofrece ahora una magnífica obra, *Puentes históricos de la provincia de Ávila*, publicada por la Institución de Estudios Abulenses Gran Duque de Alba.

Las características del relieve, de la orografía y el clima de nuestras tierras determinan la dirección y el régimen de gran cantidad de ríos y arroyos que, temporalmente, en caso de crecidas o avenidas, o permanentemente, por el volumen de su caudal o las características de sus riberas, han dificultado el paso de personas y animales a lo largo de la historia. Solo los vados, en caso de que pudieran existir, y los puentes, pontones y pasarelas han permitido salvar las corrientes de agua y pasar los ríos en cualquier época del año. Por eso, los puentes han sido y son elementos esenciales de la vertebración del territorio. Lo recuerda Emilio Rodríguez Almeida en la Introducción de su obra: no hay territorio en sentido propio si no hay caminos; los caminos explican los puentes y los puentes los caminos. Así

ha sido a lo largo de la historia: así lo es aún en términos geográficos, culturales y económicos. De ahí su importancia.

El número de puentes históricos existentes en la provincia viene determinado en principio por el número de ríos y arroyos que ha sido necesario atravesar. Más del doble de lo que calculaba el autor antes de comenzar su investigación: suman cerca de doscientos los puentes, pontones, pasarelas y vados examinados. Ese número, tan elevado, y las dificultades de acceso, motivadas por diferentes causas, dan un indudable valor al trabajo de campo realizado. Porque es ese trabajo el que ha hecho posible la obtención de datos en que se fundamenta el carácter científico de la obra.

A partir de esos datos, Rodríguez Almeida analiza en la Introducción de la obra, con una metodología impecable, las características técnicas, estructurales y morfológicas de los puentes y los diferentes factores que explican esas características y su diversidad, se duele del deterioro y estado de abandono en que se encuentran muchos de ellos y propone una división sectorial del territorio de la provincia de Ávila a efectos de catalogación.

Seguidamente, en diez capítulos, uno por cada sector, hace el catálogo sistemático de cerca de doscientos puentes. Hay entre ellos puentes propiamente dichos, la mayoría, pero también pontones, acueductos, pasarelas y puentecillos. Todo un alarde de datos precisos y de documentación gráfica, planimétrica, tipológica, estructural y topográfica. Emilio Rodríguez Almeida se nos revela en el catálogo no solo como un gran investigador sino como un excelente dibujante.

En fin, unos doscientos puentes, pontones, pasarelas, vados artificiales y otras obras hidráulicas. Algunos de ellos son monumentos en sí mismos: los puentes de Arévalo, de El Barco de Ávila, de Navalosa, de Burgohondo, de Navaluenga, de La Adrada, de Arenas de San Pedro o el puente de Valsordo, entre otros. Llamen la atención por su grandeza, su estructura o su majestuosidad y por el papel de comunicación que han desempeñado a lo largo de la historia. Pero hay otros muchos perdidos en campos y pueblos, poco llamativos, humildes, pequeños, que, sin embargo, han servido durante mucho tiempo para comunicar los pueblos entre sí y los pueblos con las tierras que los circundan. Son elementos esenciales de nuestra historia económica: infraestructuras imprescindibles en otras épocas para la actividad de pastores, ganaderos, arrieros y carreteros; testigos de largos procesos de articulación de este territorio.

Emilio Rodríguez Almeida habla de ellos en conjunto como de "un único gigantesco monumento". Denuncia el deterioro de muchos de ellos, su abandono, su descuido, los peligros que pueden hacer desaparecer a los que no han desaparecido aún. Y clama por su conservación. En eso estamos. Pero el primero y más eficaz modo de intervenir para tratar de esa conservación es el conocimiento y la valorización y a ambas cosas contribuye, obviamente, esta obra que me honro en presentar y que la Diputación Provincial de Ávila no ha dudado patrocinar.

Puentes históricos de la provincia de Ávila es, sin duda, como decíamos antes, una magnífica obra. El día 21 de febrero de 2016, cuando el libro aún estaba en prensa, moría don Emilio Rodríguez Almeida. No lo ha podido tener en sus manos. Sirva como un sentido homenaje de la Institución Gran Duque de Alba y de la Diputación Provincial de Ávila y como reconocimiento a su persona y a su labor investigadora.

Jesús Manuel Sánchez Cabrera
Presidente de la Diputación de Ávila

INTRODUCCIÓN

Es tiempo de hacer balance, presentar datos; y que el programa de investigación de campo sobre los puentes históricos, de que tan rica es nuestra provincia (pese al poquísimo o nulo interés que se les dedica, a excepción de los situados en poblaciones notables, como Arévalo y pocos más), llegue al fin que nos hemos propuesto hace años. En realidad, ya en marzo de 2006 hubiera debido acabarse y presentarse no sólo esta introducción, sino también el catálogo mismo. Por desgracia, han sido infinitas las pausas, incluso de dos, tres y hasta cuatro meses, que la dificultad de movilidad (léase, tiempo inclemente, lluvias, nieves invernales, disponibilidad de coches de la Exema. Diputación) ha ido imponiendo a lo largo del período de tres años y medio que habíamos estimado como prudente plazo de entrega.

Hay que añadir que en nuestros cálculos iniciales habíamos previsto la presencia en el territorio de un número de puentes muy inferior al que realmente se ha comprobado que existen, en razón de más del doble de lo calculado: es verdad que, controlados todos los puentes, pontones, pasarelas, vados artificiales (o los restos de los eventualmente desaparecidos, pero que presentan evidencia de su pasada presencia), hemos decidido, reducir el catálogo a los puentes, pontones y principales pasarelas (que tienen una cierta monumentalidad o que se conservan relativamente íntegras), con lo cual, de un número de catálogo provisional de casi doscientos puentes examinados, muchos de estos monumentos han sido eliminados hasta una nueva revisión posterior, sea por menores y de poca significación, sea por los mínimos restos que hoy parecen asegurar su antigua presencia.

Es verdad también que, remotas zonas de más o menos difícil acceso (dificultades orográficas, viarias, administrativas o sociales, como las que impone la desordenada apropiación, una especie de *usu capionis*, puesta en obra por privados, especialmente ganaderos), depararán probablemente en el futuro otras agradables sorpresas que habrá que incluir en el catálogo. Es algo que deberá procrastinarse sin remedio, por ahora. De todos modos, la cosecha de datos precisos y la documentación (gráfica, planimétrica, tipológico-estructural, fotográfica, etc.) es tal, que puede asegurarse que poco es lo que quedará momentáneamente fuera de nuestro estudio territorial y de nuestro catálogo.

Es lo cierto que éste irá a engrosar dignamente (en algún aspecto, egregiamente) los esfuerzos que otras provincias de nuestra región (a veces, por obra de privados más o menos *dilettanti* [y tanto mayor es su mérito], como en el caso de la provincia de Salamanca) ya han hecho; porque no es pensable que sigan sin conocerse, conservarse, cuidarse con mimo, visitarse, los centenares o (no es exagerado) millares de estos monumentos que casi pueden considerarse como un único monumento solidario de nuestro pasado. De su conocimiento depende el de nuestro territorio desde su más remota antigüedad (muchas vías pecuarias, por ejemplo, hunden sus raíces en el período, al menos, de la protohistoria);

estos monumentos no jalonan solamente el territorio, sus divisiones, su vertebración, sus identidades y diferencias; jalonan igualmente los diversos avatares históricos por los que ese territorio ha pasado, con mil traumas y mil regocijos (invasiones, recuperaciones, guerras, devastaciones intencionales muchas veces, desastres naturales de todo tipo, periódicas épocas de reestructuración, organización, etc.); jalonan igualmente la historia de la economía del territorio, siendo a veces mudos testigos de transformaciones, de fenómenos que (como el de la trashumancia) ya bien pocos recordamos como vividos. Hoy, muchos de estos monumentos que la llanura o la montaña conservan, son puros fósiles tristemente avejentados y olvidados de nuestro paisaje, y esta nuestra incuria llevará rápidamente, si no se interviene, a una pérdida siempre más rápida de un tesoro ya lamentablemente dilapidado o radicalmente disminuido. El primero y más eficaz modo de intervención es el conocimiento; porque, con ¡el progreso! (léase concentraciones parcelarias, modernización de las maquinarias de recolección y transporte, despoblación progresiva de los centros agrícolas de todo tipo y tamaño), es ya incluso difícil hacer recordar a los viejos de muchos lugares si en su campiña subsiste uno de esos "puentes romanos" que hace un tiempo todos conocían, frecuentaban, amaban y sabían llorar cuando una avenida súbita daba al traste con alguno de ellos. Ésta no es imaginación, porque son datos comprobados en muchos lugares donde no uno, sino incluso varios de estos puentes, eran para los lugareños, desconocidos o difíciles de localizar, o, incluso, del todo olvidados, aún siendo relativamente vecinos, por el simple hecho, a veces, de encontrarse en un término municipal adyacente.

Consideraciones generales: Vías y puentes. Antigüedad y Modernidad

De paso, hemos indicado arriba muy brevemente que no hay territorio en sentido propio si no hay camino y que los caminos explican los puentes y viceversa. En la Antigüedad, dada la escasa definición viaria de primera o de menor magnitud, los puentes, menos en cantidad, eran mucho más conspicuos en el paisaje y tan fundamentales para la infraestructura del territorio como puedan serlo para nosotros los de hoy; el predominio del desplazamiento a pie o con caballerías, definía también las características de los puentes; hoy, con el tráfico rodado, el paso de hombres o caballerías es insignificante, si no es que, como en muchos casos, está lógicamente prohibido. El vehículo mecánico, invención relativamente tardía, obligó luego a los puentes de la red principal de caminos a adoptar conformaciones particulares: una determinada anchura, según la importancia de la vía de desplazamiento; una particular firmeza de la estructura, como el arco de cantería o los tajamares y malecones de encauzamiento; una determinada robustez y altura según las características del curso de agua, de su torrencialidad y sus posibilidades de inundación o exundación; algunas particularidades técnicas, como los parapetos, las plazoletas de espera para ceder el paso a otro vehículo en precedencia; etc. El puente antiguo, sin embargo, siendo una estructura costosa de realizar y de mantener, constituía una especie de "emergencia" en el viaje, en cuanto restringía notablemente el ancho de la vía, convirtiéndose en peligro puntual para la circulación (especialmente de personas de a pie o a lomos de caballería), como era el acecho constante de los bandoleros, eterna pesadilla de los largos viajes. Hasta los menesterosos, los lisiados, se servían de los puentes donde las carrozas de paso habían de ralentizar el paso, como lugar seguro donde excitar la compasión de los caminantes más o menos generosos (los poetas antiguos, como Marcial o Juvenal, se entretienen con particular fruición sobre estos aspectos humanos, a veces lamentables, a veces cómicos, y, en ambos casos, succulento motivo de anécdotas, epigramas y sátiras). Hoy, nuestros problemas son diversos por lo que se refiere a la circulación viaria y, especialmente, al gran volumen de transporte rodado: los viejos puentes, insuficientes, inseguros, inadaptados a las necesidades modernas, han ido siendo suplantados por estructuras más fiables, soslayados en los viejos caminos no modernizados o simplemente interceptados, obviados en una curva escondida por la rectificación y adecuación de una carretera, cuando no villanamente destruidos como obstáculos inútiles, duplicada en cemento armado su

anchura, cubiertos de vulgarísimas (aunque firmes), descomunales soletas del mismo material: en los mejores casos, al viejo puente, a veces todavía esplendente en su majestuosa estructura (casos de Navalosa, de Burgohondo, de Arévalo, puente "de Valladolid" o "de San Pedro"), se le crea a pocos pasos, sin respeto alguno, un pretencioso rival que lo tape o lo insulte lo más posible, como si fuera aposta, cuando un poco más de dinero y sólo un gramo más de dignidad y sentido común hubieran bastado para salvar, como suele decirse, "la cabra (de la modernidad) y las coles" (de nuestra historia). Y así, a base de despreciarlos y abusarlos en todas las maneras posibles, casi todos nuestros puentes antiguos han ido transformándose, como hemos dicho anteriormente, en pobres fósiles históricos, en pura arqueología. Pero con aspectos desfavorables, incluso, respecto a ésta: porque mientras (justamente) una simple tumba más o menos antigua, un grupito de monedas romanas encontradas en un puchero, los restos casi indefinidos de un errático campamento de cazadores del Neolítico, son objeto de mimos investigativos, los puentes, sobre todo los de menor mole y visibilidad, no merecen, en el mejor de los casos, más que pequeñas operaciones cosméticas (casi siempre erróneas en materiales y tipo de intervención), y en el peor y más general, olvido, desmoronamiento, suciedad de los entornos y, en definitiva, muerte lenta y desoladora.

Hoy, instrumentos centralizados (Fomento, en primer lugar) tienen la responsabilidad de la construcción, preservación, etc., de estos elementos vitales de nuestra economía. En la Edad Media, la responsabilidad y competencia sobre los puentes y su funcionalidad dependieron de instrumentos con proyección generalmente territorial: ciudades, alfores, cabildos, grandes señores, organizaciones económicas interterritoriales como la Mesta, etc. Era la época en que cada organismo o autoridad podía y solía instituir los "portazgos", servidumbres de paso que compensaban (y con el tiempo excedían, convirtiéndose en auténtica regalía) el esfuerzo de un desembolso económico previo. Hasta que en tiempos modernos, y concretamente el s. XVIII, los grandes planes generales de reorganización del territorio, dependientes de la Realeza, sin dejar de recurrir a fuentes económicas de subsidio del territorio mismo, afrontaron, con el de las vías de comunicación, el problema de la construcción generalizada de estas obras fundamentales. Era una "recreación" de lo antiguo, donde el Estado (en primer lugar, Oriental, después Romano) ya había entendido y aplicado una política en que las vías de comunicación eran el secreto del mantenimiento sólido del dominio y la potencia económica del territorio mismo y, por ende, del Estado como tal. Recuérdese que, en el caso de Roma, los grandes instrumentos de su expansión, su potencia, su prosperidad, fueron substancialmente un derecho claro, omnicompresivo y explícito: un Ejército ejemplarmente organizado y eficaz; y unas vías de comunicación capitales y de mantenimiento asegurado. Con su relativo *cursus publicus* (correo, substancialmente imperial, a base de mudas continuas de caballo en las diversas *stationes*), una noticia grave, o negativa, podía llegar al Senado y al Palacio Imperial desde el *limes* germánico en un máximo de tres-cuatro días y de la frontera británica, si el mar "acompañaba", de seis.

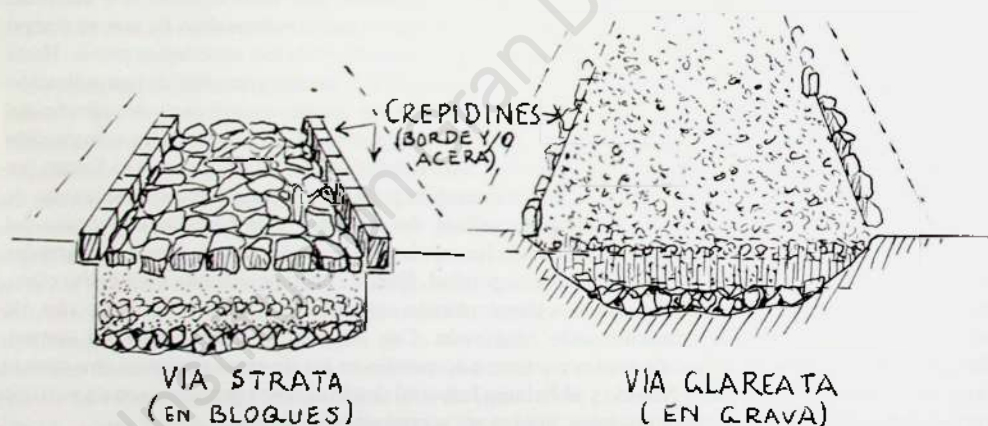
La vía y el puente en la Antigüedad

Es importante para nosotros entender, por lo que afecta a los puentes (su morfología, sus características de anchura y alzado, etc.), algunas características de las vías originarias a las que en el período romano servían.

Substancialmente, las vías romanas, aparte sus características de primarias (de gran recorrido) o secundarias (de relación), son de dos clases: *strata* y *glareata*. La *vía strata* es una vía empedrada, la *glareata* es una vía de grava. No es necesario que todo el percurso sea de una u otra de estas características, porque los diversos tramos pueden usar la una o la otra técnica, según las características del terreno. La vía empedrada era conveniente, por su duración y su facilidad de eliminación de aguas navales o pluviales en los tramos de montaña, mientras la de grava es la más económica y eficaz, en los tramos de llanura. Mientras la empedrada requiere, en caso de restauración

del fondo, de un fuerte desembolso económico, la de grava se restaura con nuevas capas de material pétreo menor que se le añade periódicamente. Un ejemplo característico en la provincia de Ávila es la calzada de esta ciudad hasta las Cinco Villas y su prolongación hacia Talavera y otros destinos. En su tramo inicial a través del Valle Amblés, donde seguramente servía de eje principal (*vía decumana*) para las divisiones agrarias del valle mismo, es una *vía glareata*, mientras cuando afronta los contrafuertes serranos hacia el sur es *vía strata* más o menos cuidadosamente empedrada. En uno y otro caso, ciertos tramos menores pueden cambiar técnica constructiva; especialmente a la entrada y salida de los puentes y para garantizar su cohesión estructural, una vía de grava se transforma por tramos más o menos largos en empedrada; del mismo modo, en los altiplanos regulares, si se exceptúan los puentes intermedios, una vía empedrada puede adoptar el fondo de grava más o menos menuda.

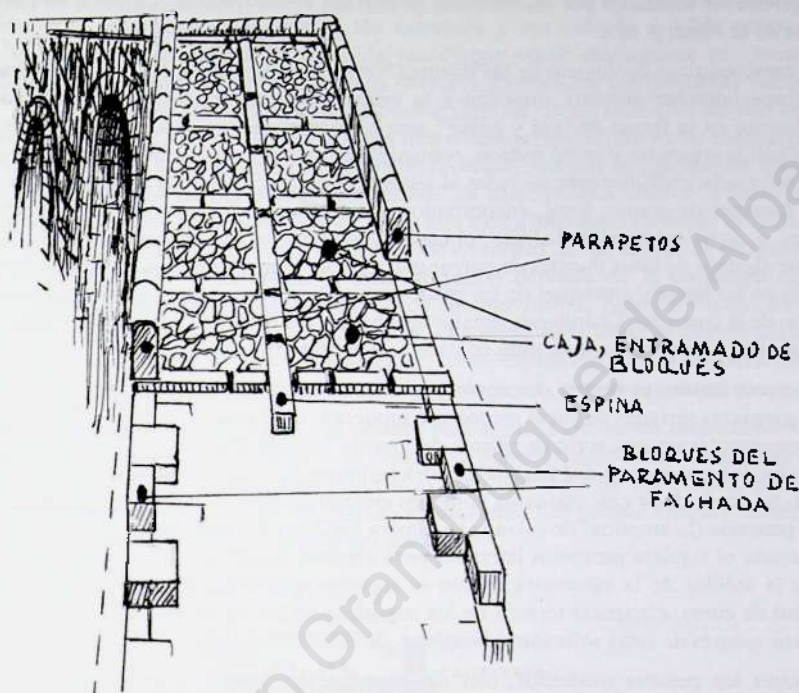
El firme de una vía es, en ambos casos, semejante, y consiste en una caja excavada en el terreno, con un estrato bajo de piedra no cementada pero compacta, que garantice el lento drenaje; aparece luego cubierta con un estrato de arena, que, a su vez, lleva una o dos capas de pedrisco (*glarea*, pronúnciese glárea) hasta formar el estrato final y superior. Si se trata de vía empedrada, el piso de piedra, de losas no necesariamente regulares, posa sobre un estrato semi-final de arena de drenaje. Los bordes llevan un margen de piedras y andén exterior (*crepido*, pron. crepido, pl. *crepidines*, pron. crepídenes) para que los caminantes de a pie no creen obstáculo al tráfico rodado o de caballerías. Véanse los relativos dibujos 1 y 2.



Dibujo 1 y 2. Vía strata (en bloques) y vía glareata (en grava).

El sector *stratum* de nuestros puentes de tradición antigua presenta características peculiares que vale la pena subrayar, aunque no tenemos evidencia de cuánto su técnica derive de una primitiva tradición local romana. Se conforma como un entramado de piedra constituido por márgenes y espina central de elementos graníticos largos, con traviesas iguales cada cierto espacio. Entre estos elementos quedan aprisionados los cuadrados de piedra de regular tamaño que forman el pavimento mismo. Es todo un sólido entramado "a red", de tal eficacia que generalmente resiste bien hasta hoy, y que, por tanto, se ha demostrado eficazísimo al fin principal para el que está concebido: la impermeabilización del subsuelo y, por tanto, la buena conexión de las estructuras subyacentes.

Véase el dibujo 3, inspirado directamente por la observación de puentes monumentales como el de Navalosa, o el idéntico y coetáneo Puente del Arco de Burgohondo.



Dibujo 3. Entramado de *stratum* sobre un puente.

Los puentes antiguos: técnicas

Una palabra previa para las técnicas constructivas, que son substancialmente reducibles a tres principales.

La primera y más cara, y también más resistente, es el *opus quadratum* o cantería regular, que en el caso de Ávila es siempre (con rarísimas excepciones) de granito. Las fachadas a monte y a valle del puente, en tal caso, constituyen dos paños de entramado de bloques regulares, entre las cuales existe un núcleo de argamasa de piedra menor e irregular, cal y arena (mampostería), el "firme" o "alma" de la estructura.

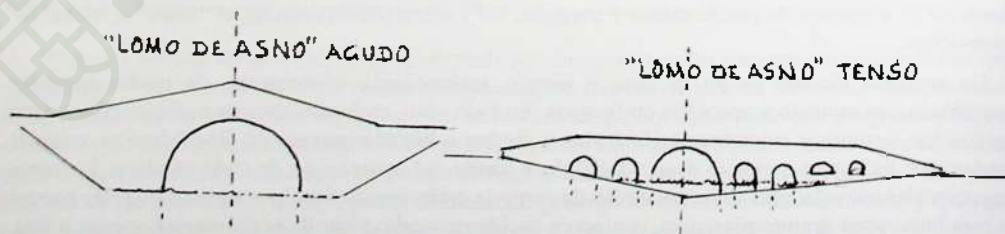
La segunda técnica es de la pura y simple mampostería argamasada, de piedra irregular ensamblada con cuidado y revocada en fachada. En todo caso, en los puentes de mampostería el arco o arcos son siempre y enteramente (fachadas y cimbra o bóveda interna) de doveladura en cantería regular, que garantiza mejor el desliz del flujo a través del espacio-luz de cada apertura. En casos excepcionales, doveladuras diversas de las de cantería están constituidas por espesas lajas de pizarra (o, más bien, semi-granito pizarroso, común en occidente medio y sur de la provincia): menos sólida, esta solución ha provocado seguramente la pérdida incluso de puentes importantes, como demuestra el caso del puente sobre el Aravalle a la salida oeste de El Barco de Ávila (carretera de Navatejares-Tormellas), donde solamente a un extremo queda resto de este tipo de arcos. No es absolutamente seguro que esta técnica, como algunos creen, demuestre la "medievalidad" de un puente, puesto que

sabemos que ésta y otras técnicas semejantes, dependientes de materiales locales menos nobles, han sido seguramente utilizadas por los romanos en muchos casos (puntos concretos en puentes menores de la Vía de la Plata, p. ej.).

Las características geológicas de las llanuras Norte de la provincia, desprovistas o muy escasas de piedra (especialmente granito), imponen a la estructura en mampuesto otras soluciones diversas, especialmente en la forma de "cal y canto", una estructura que se alza por "cajas" sucesivas de un tapial de sólida argamasa y canto rodado, contenida durante la construcción con fuertes estructuras de madera reforzada y sólidamente ancladas al sistema de andamio que las permite crecer. Donde no es posible disponer de granito local, encontramos que pilares y arcos llevan con frecuencia refuerzos angulares, y arcos externos de ladrillo (el caso de los puentes "mudéjares" de Arévalo, por ej.). Es cierto que algunos de estos puentes de mayor masa y sobre cursos de agua importantes como el Adaja presentan en las bases y arranques de los pilares una sólida estructura en granito para resistir mejor a la erosión de la corriente. Cuánto este detalle dependa de los restos de puente precedente al s. XII-XIII (por tanto, un puente romano), se verá en cada caso en nuestro catálogo.

La tercera técnica es propia de ciertos pontones sobre corrientes menores (pequeños regatos de llanura, gargantas serranas de curso menos que moderado). Se trata de los pontones de lajas, de forma plana, consistentes en una serie de pilares de granito labrado o semilabrado (o ladrillo, en algunos casos) sobre los que apoyan dos filas de grandes lastrones de granito, en general, de más de 2.30 m de longitud. Se puede decir casi que estos pontones ejerzan de cuasi-vados apenas sobreelevados para el paso de personas (la amplitud de calzada no supera los 2 m). La mayor parte de las veces no parecen haber llevado ni siquiera parapetos laterales; pero algunos los tienen, y en buen estado, demostrando no tanto la solidez de la estructura cuanto el inteligente cálculo de proporcionalidad entre cauce (velocidad de curso, eficiencia técnica de los soportes) de los constructores artesanos lugareños, los verdaderos autores de estas soluciones simples y de comodidad local.

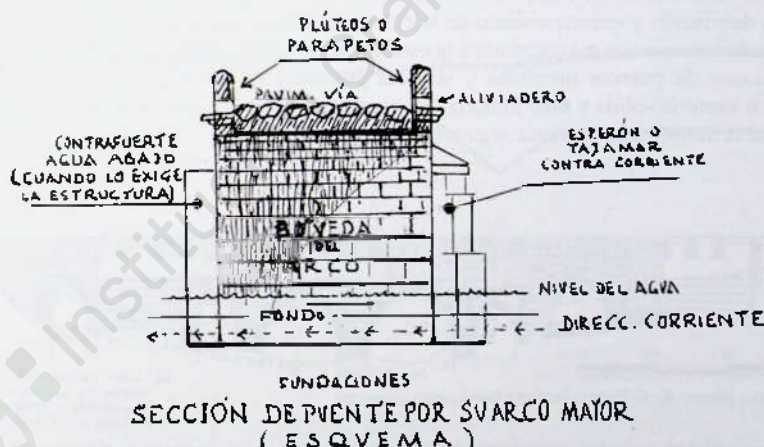
Mientras los puentes modernos, con sus grandes elementos portantes en cemento armado y viguetas prefabricadas de lo mismo, de amplias dimensiones y resistencia, pueden garantizar casi siempre la apertura de grandes vanos para la corriente en cualquier tipo de terreno, los materiales y los sistemas de construcción antiguos tenían que adaptarse a las condiciones del terreno; porque, como hemos visto con la técnica constructiva de las vías, así el puente ha de adaptarse tanto a las características de la corriente que salvan como a la de los materiales y recursos disponibles en cada caso.



Dibujo 4. El "lomo de asno" de los puentes.

Los romanos primero y los medievales más tarde, usaron sistemáticamente alzar el arco central (o, a veces, varios arcos centrales), necesitado de mayor luz sobre el eje de corriente, mediante una sucesión de arcos de alivio más pequeños en los extremos y una calzada a doble rampa: lo que comúnmente se denomina un sistema "a lomo de asno", que puede distinguirse en "lomo tenso" (cuando el puente discurre en llano sobre los arcos mayores y centrales, con pequeñas rampas a los extremos) o "agudo" (cuando sustancialmente el puente dispone de un solo arco mayor, con o sin pequeños aliviaderos de crecida a los extremos, y dos más o menos rípidas rampas de encabalgamiento y descabalgamiento, dibujo 4). Una nota que conviene recordar: muchos de los puentes medievales, especialmente en los núcleos de población, han perdido su característica silueta "a lomo de asno" debido a las transformaciones del entorno del cauce, y han sido allanados, realizando la calzada a los extremos. Un caso típico y bien observable: el "puente de en medio" o "de abajo" de Burgohondo, en pleno centro de la población. Otras veces la transformación depende de la evolución de la vía, transformada en carretera nacional y adaptada al tráfico automovilístico. Sobre el río que da apellido a la población, un poco al sur de Santiago de Aravalle, una curva rectificadora ha dejado soslayado el viejo puente de San Julián, un tiempo "a lomo de asno", luego explanado para la carretera moderna y hoy (tercero y definitivo estadio de sus vicisitudes) abandonado a sí mismo sin remedio.

Antes de pasar a la morfología general, una palabra para algunos elementos secundarios sobre los que luego no será necesario volver. Me refiero, en concreto a plúteos (parapetos), desagües de calzada, tajamares contra corriente, eventuales contrafuertes al lado contrario de los pilares, plazuelas de acceso y espera a los extremos (o, eventualmente, en un tramo del puente mismo), malecones de contención y encauzamiento del curso a monte del puente.



Dibujo 5. Vía, arco, tajamares y contra-apoyo en un puente.

El dibujo 5 (un corte transversal de puente) muestra estos elementos en modo esquemático. Los primeros elementos (plano de calzada, aliviaderos de aguas pluviales, parapetos) son suficientemente interpretables en ella. Los tajamares o esperones contra corriente tienen planta triangular o pentagonal con base geométrica apoyada al pilar. A veces dos pequeñas caras laterales, perpendiculares a la estructura principal, transforman en pentagonal la planta del tajamar. Con frecuencia éste tiene un alzado escalonado que se va reduciendo en altura, correspondiendo la parte más robusta a las partes bajas de los pilares, sometidas a mayor presión de corriente. En los casos de puentes de gran envergadura o sometidos a fuertes presiones de crecida, se encuentran, al lado opuesto de los pilares, contrafuertes de contrarresto, de indudable utilidad.



Dibujo 6. Malecones de entrada de corriente.

En el dibujo 6 puede verse la disposición de los malecones de encauzamiento de corriente, de uso normal en todo tipo de puentes, pero especialmente bien visibles en pequeños puentes o pontones sometidos a la violencia de un curso torrenticio. En tales casos, su función es la misma que la de los tajamares: la desviación y encauzamiento de la corriente. En los casos de puentes de curso amplio en llanura, los malecones sirven mayormente a la estabilización de las tierras marginales del álveo fluvial. Aún en los casos de puentes humildes y simples pontones de un solo arco, los malecones están contruidos en cantería sólida y bien juntada, sin argamasas visibles: una técnica de mayor resistencia y garantía que la simple mampostería argamasada.



Dibujo 7. Arévalo, puente de S. Pedro, fachada Sur, contra corriente.

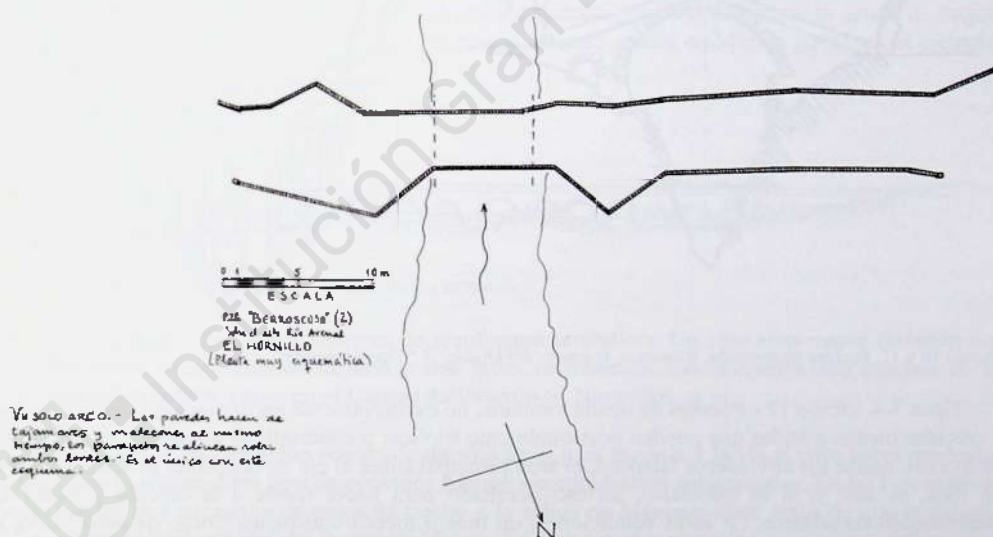
Una última palabra para las plazoletas de acceso y espera. Los puentes antiguos gozan de anchos de vía (ya lo hemos dicho anteriormente) relativamente reducidos incluso para el tráfico rodado del tiempo en que fueron concebidos; son anchos que van de los 12-14 pies romanos (3.6-4.20 m) a los 18 (5.4 m). El tráfico simultáneo de dos vehículos en direcciones contrarias resultaba poco menos que imposible en la generalidad de los casos. Por esta razón era necesario regular el tráfico alternado y ceder la precedencia: una necesidad que obligaba a dotarlos, como mínimo, de ensanches entrombados a los extremos y, en los mejores casos (puentes más largos), de verdaderas plazoletas sobre uno o sobre ambos lados de la vía, cuando ésta era perfectamente visible de extremo a extremo. Un caso abulense bien observable es el del Puente de Valladolid o de San Pedro en Arévalo, puente en plano (sin lomo) con ensanches y plazoleta dobles (una desaparecida por agresión de la carretera moderna al extremo norte) a ambos extremos (dibujo 7).



Dibujo 8. Plazoletas de espera intermedias en un puente.

En algún caso de puentes largos y “a lomo de asno”, que no permiten la visibilidad de extremo a extremo, encontramos a veces una solución a media vía: uno de los tajamares aparece realizado a nivel de calzada, de modo que el parapeto, al producir sobre él un más o menos amplio espacio triangular, permita la parada de un vehículo (o de los pasajeros a caballo) en cesión de paso (dibujo 8).

Hay casos excepcionales de pequeños puentes con soluciones originales. Tal es el caso del llamado puente del Berroscoso en El Hornillo, sobre el río Arenal: toda la estructura aparece deformada en sectores de fachada de ángulos muy abiertos, tanto a los extremos cuanto en el sector central. Estos ángulos (como puede verse en la dibujo 9) se prestan a la acogida de vehículos o personas en cesión de paso.



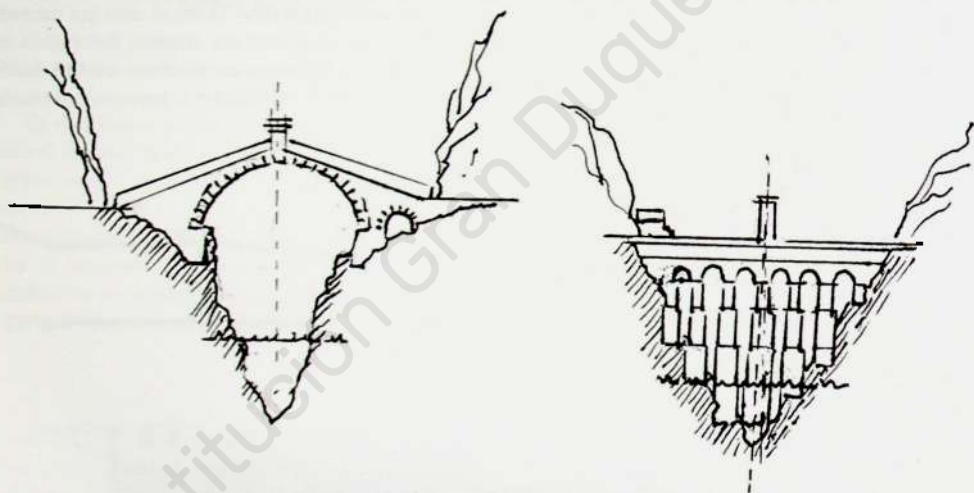
Dibujo 9. Puente del Berroscoso, El Hornillo. Puente a línea mixta.

Morfología sintética de los puentes antiguos

Las figuras que proponemos recogen una síntesis de los diez tipos de puentes más comunes de ascendencia ideal romana (entre los que, como es lógico, pueden establecerse subtipos; es trabajo que a estos efectos no tiene mayor importancia, y no lo emprendemos ahora). Como se observará, sus formas están condicionadas estrechamente por la morfología del terreno.

Tipo 1, dibujo 10.- Puente de montaña, sobre garganta profunda y corriente periódica fuertemente torrencial, con arrastre de materiales (rocas, árboles, etc.), con niveles de crecida que pueden multiplicar el volumen del agua en movimiento. Es el tipo que la imaginación popular denomina "puentes del Diablo", por su atrevida situación y altura vertiginosa. El alto arco cubierto con pronunciado lomo, su apoyo en roca en altura, difícilmente erosionable o descalzable por los arrastres, su anchura respecto a las posibles plenas, ha hecho que buena parte de estas atrevidas obras de ingeniería hayan llegado intactas a nosotros.

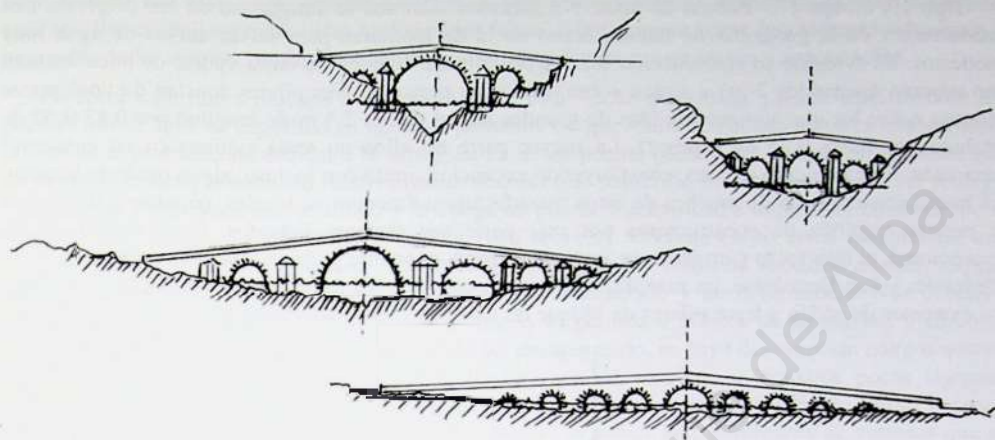
Tipo 2, dibujo 11.- Puente de montaña en río caudaloso con estiajes incluso desmesurados; los cañones que atraviesan permiten el desarrollo en plano, siendo tan anchos que no pueden ser salvados por un arco solo; por tanto, un "lomo de asno" resulta inútil; la cuestión del flujo se resuelve por grandes aberturas rasgadas y enormes pilares estrechos: una combinación "a reja" capaz de distribuir y atenuar los empujes en modo perfectamente regular, de modo que apenas haya puntos más débiles que los demás. El Puente de Alcántara, en Cáceres, es el ejemplo más conocido y espectacular, único en su género y con pocos subtipos semejantes (La Pont du Gard, en Francia, por ej.).



Dibujo 10 y 11. Puentes de montaña. Romanos. Puentes "del Diablo" y "Tipo Alcántara".

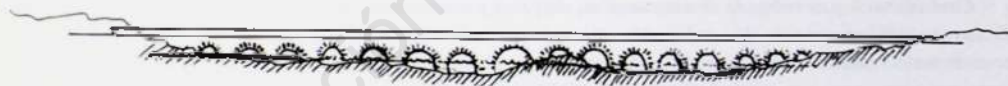
Tipos 3-4, dibujo 12.- Puentes de media montaña, no excesivamente encañonados, pero sometidos a crecidas medio-grandes que pueden ocasionalmente triplicar o cuadruplicar el caudal; en previsión de lo cual, aparte los aliviaderos laterales, el arco principal sobre el eje de corriente, fundado siempre en roca, es alto y, si es necesario, incluso peraltado para hacer frente a la crecida y evitar la acumulación de arrastre. En estas condiciones, un más o menos conspicuo "lomo de asno" sirve a salvar esta altura. El modelo está difundido en nuestra provincia sobre todo en el medio Alberche, con ejemplos tan técnicamente perfectos como los prácticamente gemelos Puente del Arco (Burgohondo) y Puente Romano, un poco más al oeste (Navalosa), o el más sencillo y rudo pero espectacular Puente "Romano" de Hoyocaseru.

Tipos 5-6, dibujo 13.- Peni-llanura, llanura, valles medio amplios, curso estable o de crecidas moderadas. Lomo de asno sobre uno o varios arcos centrales, moderadas rampas a los extremos. Los numerosos arcos secundarios proveen alivio a los niveles de curso sobre la media, pero no son puros aliviaderos. Los ejemplos abulenses son numerosos en los centros urbanos situados sobre los dos principales ríos, el Tormes y el Alberche e incluso el Tiétar (El Barco de Ávila, Tormellas-Navamures, Navalunga, Arenas de San Pedro).



Dibujo 12 y 13. Puente de media llanura y de gran estiaje.

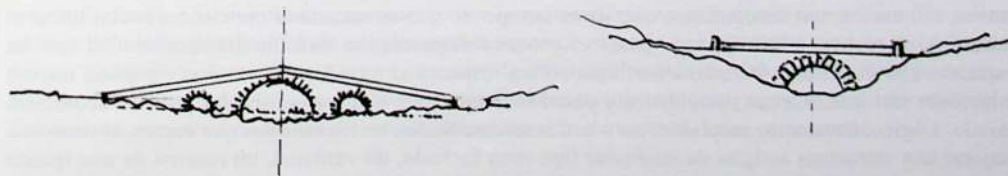
Tipo 7, dibujo 14.- Llanura, río normalmente caudaloso pero con persistente estiaje expando, crecidas lentas y progresivas, cuyo progreso obliga, a través de numerosos arcos de altura semejante si no igual, a asegurar de inundación los extremos de acceso, generalmente con la ayuda de largos malecones de contención de los márgenes. El puente romano-califal de Mérida puede ser el ejemplo más recordable.



Dibujo 14. Llanura, tipo Mérida. Estiaje y exundación extremos.

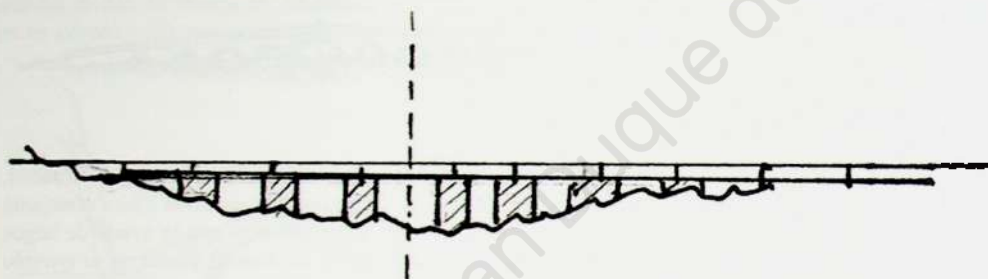
Tipo 8, dibujo 15.- Cursos menores de penillanura torrenticia. Un solo arco mayor (salvado por modesto lomo) o acompañado de uno o dos arcos secundarios. Los ejemplos son muchos en la provincia y sus bordes, como en el Campo Azálvaro o en Navadijos, p. ej.

Tipo 9, dibujo 16.- Pequeño pontón de un solo arco, para facilitar a la vía el paso sobre modestos regatos que la cruzan. Este tipo de pontones supone siempre tráfico sobre ruedas. En las cercanías de Ávila existen dos sucesivos en pequeño trecho a la salida de Mengamuñoz, antes de que la calzada antigua afronte los tornantes del Puerto de Menga. En Arévalo, dos ejemplos muy característicos, uno seguramente romano (pontón de la Loma, salida este del Puente de San Julián, y del Cementerio, estructura medieval en rajuela y ladrillo).



Dibujo 15 y 16. Cursos menores de penillanura torrenticia y pequeño pontón de un solo arco.

Tipo 10, dibujo 17.- Pontón de lajas. No sabemos cuál sea la antigüedad de sus orígenes. Los encontramos en la geografía de llanura como en la de montaña, para salvar cursos de agua muy modestos. Es evidente su construcción local y económica. Ejercen de cuasi-vados, de poca anchura (no superan apenas los 2 m) y sirven sobre todo a las personas. Sus pilares constan de unos pocos bloques sobre los que apoyan dos filas de grandes lastras (hasta 2.5 m de longitud por 0.45-0.50 de anchura por hasta 0.25 de espesor). La mayor parte de ellos no tenía siquiera (o no conserva) parapetos. En algún caso existen, constituyendo excepción, junto con incluso, algún modesto tajamar. La buena conservación de muchos de estos manufactos rudimentarios, locales, populares, demuestra la pericia empírica de constructores por otra parte seguramente iletrados. Caso absolutamente excepcional, el más vasto y atrevido es, en nuestra zona, el puente de lajas sobre el río Comeja, entre Piedrahíta y San Bartolomé, un manufacto en curva, montado sobre quince estribos de piedra (dos a los extremos de andén y trece pilares de bloque de granito), digno de verse y admirarse.



Dibujo 17. Pontón de lajas, usual en llanura.

Consideraciones sobre la conservación, defensa y ambientación paisajística. La responsabilidad de las autoridades centrales y locales. Agresiones, abandono, riesgos, dignificación del entorno, creación de "rutas de los puentes", etc.

A algunas de las cuestiones enunciadas en este título hemos aludido brevemente en precedenza. Ahora conviene reconsiderarlas algo más global y coherentemente.

Cuando hablamos de "abandono" de estos monumentos, o de este "gran monumento global" que es el puente histórico, no estamos hablando sólo de su abandono funcional y de su marginación, porque una vez que interviene este elemento, rápidamente se precipitan otros aspectos que imponen la evidenciación de los peligros del abandono mismo. El abandono funcional es una lógica e irreversible consecuencia de la modernidad, que, sin embargo, no justifica que se cierren los ojos a sus consecuencias sobre los monumentos. Sería como abandonar a su destino de decaimiento una histórica plazuela porque ha perdido, con el tiempo, su protagonismo de barrio de un tiempo; sería como abandonar a su destino las fuentes públicas del casco urbano sólo porque, con la llegada del agua corriente, nadie tiene la necesidad de ir a llenar su cántaro de agua o abreviar su caballería.

Los daños ya sufridos por esta parte de nuestro patrimonio por razones de modernidad son tan graves, tan vastos, tan desoladores, que ya es tiempo de que se sacuda la conciencia social hacia el rescate y, al menos, a ralentizar o parar el proceso degenerativo sufrido. La modernidad nos ha impuesto una viabilidad forzosamente hipertrófica respecto al pasado, con nuevos espacios, nuevas soluciones técnicas, nuevas velocidades y pesos incompatibles con los venerables puentes de nuestro pasado. Lógico, necesario, aceptable, pero con reservas. Nadie, en los tiempos que corren, si tiene que mejorar una estructura antigua de cualquier tipo (una fachada, un ventanal, un rosetón de una iglesia románica: el caso de San Pedro de Ávila, 1961, *docet...*), puede tirar a la basura estos elementos (o,

peor, traficar con ellos) sólo porque los nuevos van a ser o parecer técnicamente más modernos, estables, firmes, bellos (cosas todas casi siempre falsas). Hay siempre lugar, hay siempre soluciones y hay, sobre todo, razones profundas que nos comprometen a su conservación y valorización.

Parecerá superfluo a muchos llorar ahora sobre esta "leche derramada", como en el caso de los puentes que el agua ha engullido en nuestros pantanos sin que nadie se haya ni siquiera teóricamente propuesto el problema de dedicar a la salvaguardia de un puente (dentro del enorme presupuesto que un pantano supone) la cantidad relativamente modesta que requeriría su traslado previo. Ver resurgir de las aguas y del fango que lo ahogó y lo ahoga un puente maravilloso e imponente como el "de la Ermita Vieja" en la cola del Pantano de San Juan sobre el Alberche (ocho arcos magníficos, una calzada intacta, poderosos tajamares, 130 metros de desarrollo) como ha sucedido durante la gran sequía del verano de 2005, es al mismo tiempo una satisfacción y un desconsuelo. Nos debemos preguntar: ¿cómo es posible que nadie haya llorado su pérdida a la hora de su muerte, y cómo es posible que su memoria, como la de un querido ser desaparecido, se haya desvanecido entre nosotros, de modo que sólo una rara eventualidad climática pueda suscitar en nosotros pocas lágrimas veraniegas que se secarán mucho antes de que vuelva el agua del pantano a recubrirlo con su sudario? No sólo: en cada episodio de re-afloramiento como el de aquel año, centenares de curiosos que se encontrarán ante este milagro, en vez de tomar conciencia de nuestra desgracia, se divertirán inconscientemente en derribar sus parapetos para arrojar al fango piedras, lastrones, etc., solamente por la diversión de ver cómo se hunden lentamente en el fango, ante la indiferencia y el fatalismo de todos. Y este fenómeno puede reproducirse en otros lugares como el pantano del Burguillo y algunas represas menores, como en el caso de Hoyo de Pinares.

Se dirá: "las de la desaparición de estos puentes fueron causas de fuerza mayor". Sea; pero éstas no son razones para no pensar en el futuro en afrontar estas situaciones con diverso criterio. Como no lo son para otros fenómenos como la desaparición de cordeles y cañadas (caminos de derecho público inalienable, a los que los puentes están directamente ligados) por otros fenómenos como los de las concentraciones parcelarias; o la simple apropiación por particulares de un puente que, abandonado y marginado por una rectificación viaria, parece convertirse absurdamente en *res nullius*, de quien cualquiera (un ganadero, un terrateniente) puede apropiarse *impune et vindice nullo*, como diría el poeta antiguo ("impunemente y sin que nadie se oponga ni reclame"). Éstas son "agresiones sociales" intolerables, en las que tanta culpa tiene quien abusa como quien tolera el abuso pudiendo, en cambio, y debiendo intervenir con la ley en la mano.

No hablemos de la amencia de intervenciones agresivas, violentísimas, que no pueden contar con una mínima justificación sino en rarísimas, prácticamente inexistentes eventualidades. Hablo de las nuevas obras, privadas y, sobre todo, públicas (como las grandes carreteras), que en vez de evitar males semejantes con soluciones las más de las veces de modesto empeño económico, agreden descaradamente, destruyen más o menos parcialmente, afean gravísimamente monumentos de gran belleza y valor histórico. Tres casos que representan otros muchos.

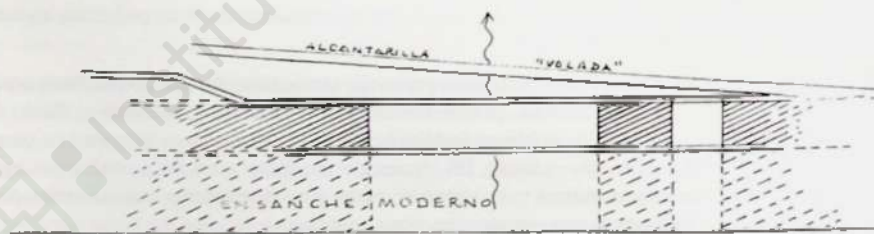
En Arévalo, el magnífico puente de Valladolid o "de San Pedro", una obra de origen (testimoniado arqueológicamente) romano, de grandísima monumentalidad, dignificado históricamente por una inscripción de Carlos III conmemorativa de una restauración importante, gravemente lesionado por enormes desprendimientos de la fachada contra corriente (en total, más de 60 de los 110 metros de su longitud; dibujo 18), debilitado gravemente por la exposición a la intemperie de su "alma" o relleno interno de adobe, para colmo de sus desgracias, aparece atacado gravemente a uno de sus extremos por el "choque" violento de una nueva carretera que hubiera podido evitarlo sin mayores problemas. Fomento, en este caso, ha obrado *impune*, la administración comunal y provincial han asistido al desastre sin mover un dedo, *vindice nullo*. Una situación demencial. Una, entre tantas.



Dibujo 18. Arévalo. Puente de San Pedro, fachada sur, contra corriente. Del siglo XIII-XIV. Bases de pilares, romanas.

Otras dos, esta vez de responsabilidad comunal. Primero, el segundo puente de Arenas de San Pedro, en lo que es ya pleno centro urbano, en el arranque de la carretera de El Arenal. Sufrió ya en precedencia el abuso de una duplicación de calzada con una estructura de cemento armado directamente "pegada" a la fachada a monte (fenómeno semejante poco más arriba, en El Arenal mismo), sin ni siquiera un intento de prudente, respetuoso desvío de la nueva vía. Pero no basta: el Ayuntamiento consiente que sobre la fachada contraria, a valle, vuele a poquísima distancia (desde 0 m a una quincena de extremo a extremo, porque arranca del puente y se distancia progresivamente) una inmundicia cloaca suspensa, que "pierde", amorbando el aire, mientras en el cauce asilvestrado se acumula inmundicia de todo género (un fenómeno común a una infinidad de pequeños puentes de la provincia). Situaciones demenciales, hemos dicho. Estamos inmersos en este tipo de situaciones cuando se trata de nuestros puentes (y ríos). También aquí, *impune et vindice nullo*.

Segundo, en Ávila misma, a un paso de nuestra casa, ¿alguien recuerda, alguien se cuida, alguien venera el precioso Puente de Romanillos, magnífica obra de cantería a tres arcos, un tiempo romántico símbolo del Valle Amblés, meta de nuestros paseos y caminatas juveniles en el que fuera un paisaje idílico? ¿Alguien ve la gravera que desde hace más de 30 años le "vive" encima, alguien se preocupa por la detestable invasión urbanística que lo va ahogando irremisiblemente? Prácticamente, el Puente de Romanillos ya no existe, o es como si no existiera; y también aquí, *impune et vindice nullo*, ¿en nuestra misma capital, como quien dice, en nuestra misma casa, como quien dice, a la puerta de nuestro Ayuntamiento! Esto ya no es sólo demencia y despropósito, esto es bochorno y sonrojo que nos afecta a todos.



Dibujo 19. Arenas de San Pedro. Puente Norte, carretera de El Hornillo, en el casco urbano.

Monumentalidad absoluta y relativa de los puentes

Se dirá que, muchos de estos puentes, los más grandes o los que forman parte de un núcleo urbano, merecen el título de "monumentos garantizables"; pero la generalidad de los puentes perdidos en rincones lejanos, aquellos cuyos materiales de construcción humildes y sus dimensiones los convierten en "vulgares", repetitivos, "semejantes a tantos otros, difíciles de vigilar, etc., y que, por tanto, pasan justamente en segundo o tercer orden de nuestras preocupaciones", tienen una "importancia relativa".

El argumento es sustancialmente falaz en sí y probablemente amoral, anti-ético, en su formulación. Hemos dicho precedentemente que deberíamos considerar todos estos monumentos, en cuanto ligados no sólo a nuestro paisaje, sino a la historia de nuestra red viaria y a nuestra Historia con la mayúscula, como "un único gigantesco monumento". No es sólo una cuestión de encuadrar un puente en su contexto inmediato, sea éste urbano o paisajístico (he aquí la falacia, destinada, en último término, a hacer pensar que sólo en estos casos una autoridad local estaría obligada a hacerse cargo del problema): nuestros pueblos, nuestras fracciones y pedanías, nuestras aldeas insignificantes, que disponen de modestísimos o nulos medios, creemos que tienen por *único* monumento sólo su iglesia, a veces altamente monumental, esa especie de "madre espiritual" de todos sus hombres del pasado y del presente; pero no es, en muchos casos, el único elemento que define su importancia monumental, porque una casa blasonada, un "rollo" o "picota", una puerta inscrita y datada, una serie de casas con balconadas antiguas, son elementos a conservar y venerar mimosamente; y un puente, también; a veces, el puentecito es tan definitorio, tan ligado a su historia como la iglesia misma. Casos infinitos (Navalacruz, Guisando, Lanzahita, Riocabado, El Herradón de Pinares...) habría para probarlo. ¿Estos casos podrían, en el panorama general, considerarse "de monumentalidad relativa"? El concepto no existe: la monumentalidad es siempre absoluta respecto al lugar y su pasado y su presente y su futuro. Nada justifica su deterioro, su abandono o su descuido. Y lo mismo se diga del paisaje en que se encuentran: gargantas (Río Arbillas o Río Pelayo en Poyales y Arenas respectivamente; Gargantas Blanca y Lóbrega en Candeleda y tantas otras), pinares, enebrales y roquedos (San Bartolomé de Pinares u Hoyocasero, Navarredonda su aliseda de "La Garbanza"; el solitario paisaje de pinares entre La Adrada y La Iglesuela,...); landas descampadas y solitarias (Los Cubillos de Navadijos o Campo Azálvaro), etc., integran y completan su monumentalidad natural con la de puentes tan maravillosamente integrados en ellas como en el caso de La Adrada, con su serie de cuatro magníficos puentes Mocha, Nuevo, Mosquera Grande y Chica, auténticos monumentos al paisaje y a sí mismos. ¿Cómo podrían definirse "de monumentalidad relativa" estos monumentos, considerados singularmente o agrupados?

En el paisaje urbano o vecinal hodierno, todos estos monumentos deben gozar de esa particular forma de veneración (relativa, evidentemente, si los "objetos-puente" siguen descuidados, sucios o decadentes; ejemplares, si una acción común de las administraciones provinciales y locales garantizan su dignidad) que son el senderismo o las "rutas de los puentes". Es más, a ellos en general y singularmente, habría que dotar por parte de las administraciones regionales o, al menos provinciales, de un particular título BIC que obligue a todos a su preservación a ultranza. Todo lo que esté por debajo de esta medida conducirá seguramente en el futuro a otras lamentables pérdidas monumentales que no podemos permitirnos.

La división sectorial del territorio a efectos de catalogación

Damos ahora una serie de breves indicaciones relativas a la distribución de los puentes en el territorio, a efectos de su catalogación. Y creo conveniente definir los sectores que, por una parte, hagan más fácil el seguimiento y, por otra, permitan ver, si existen, aquellas características formales de los puentes de un territorio geográfica, orográfica, humanamente uniforme hasta donde esto es posible; porque con toda evidencia se puede decir ya en abstracto que puentes de llanura, puentes de media montaña y puentes de territorio típicamente montañoso, presentan, como grupos, características diferentes en su forma como la tienen en su función: un río de llanura, de gran estiaje, inexistente tal vez en el verano, se distingue en sus elementos y en sus formas, de los puentes de gargantas montañosas o de los ríos montanos de mayor caudal.

Convengo en que no es fácil ni seguro distinguir estos sectores, pero de alguna manera hay que aproximarse a los conceptos antedichos. A veces la misma abundancia de puentes en ciertos sectores nos obliga a definir un sector menor del territorio; también este criterio es importante, si observamos, por ejemplo, que la zona El Boquerón-La Gaznata-Pinares podría formar un único territorio con la de Cebreros-El Tiemblo. Pero, en tal caso, nos encontraríamos con una dificultad añadida, dado que los puentes en los dos territorios no son un pequeño grupo.

Por tanto, con estos dos criterios-guía, he aquí los sectores que nos deberán ayudar a asimilar tanto las diferencias comarcales como las formales de los diversos monumentos.

Sector 1.

Madrigal-Arévalo-Tierra de Arévalo-Moravia alto-occidental. Es una región ecerealística bien definida, comprendida entre dos ríos relativamente "mayores" (Adaja y Arevalillo) a oriente (límite de la provincia de Segovia) y ríos mínimos de gran estiaje a occidente (Zapardiel, Regamón y Trabancos, estos últimos ya en el confin de la provincia de Salamanca).

La llanura cerealística, de origen lacustre-aluvional, aparece atravesada por una serie de vías de comunicación principalmente comarcales y provinciales; C-605 de Arévalo a Madrigal (y Cantalapiedra, ya en Salamanca); C-610, interprovincial, de Peñaranda de Bracamonte a Medina del Campo por Rasueros y Madrigal; AV-801 entre Villanueva del Aceral y la N-501 Ávila-Salamanca a la altura de Crespos; a oriente, un pequeño sector septentrional de la AV-802. La red viaria mayor ocupa una mínima franja oriental paralela al límite de Segovia (N-VI, entre Crespos y Arévalo). Un territorio relativamente uniforme, sea económicamente (cereales y pinares), sea morfológicamente (llanura, con mínimos territorios de peni-llanura al suroeste, bajo la Sierra de Ávila).

La presencia de puentes reúne características peculiares en tres sectores: Arévalo, con su conjunto de 4 puentes mayores y dos pontones: es la mayor y más importante concentración, no sólo de esta zona, sino de toda la provincia, y se explica no sólo por la importancia de la localidad en el Medievo, sino también por su particular situación entre las hoces de dos ríos que la han condicionado desde la Prehistoria y el período romano; sus puentes son notabilísimas obras de ingeniería, de orígenes romanos (a veces seguros, otras, suposibles), y de estructura mudéjar en materiales locales que los definen con claridad: la cal y canto en rajuela caliza y alfiles moriscos en ladrillo en los arcos.

Madrigal tiene otra interesante concentración de estos monumentos, pero esta vez enteramente diferentes, sea en estructura que en mole y en función, porque dispone solo de los pontones en piedra y ladrillo del sistema de foso protectorio de la muralla (la llamada "Cava") para salvar las puertas "de Ávila", comúnmente llamada "de Peñaranda", y "de Arévalo", con otro intermedio a doble arco que servía al acueducto del ex-Palacio de D. Juan II, hoy convento de MM. Agustinas.

Los demás centros de la zona, instalados en plena llanura y al máximo colocados en la ribera de mínimos riachuelos, conservan muchos de ellos casi siempre un solo, al máximo dos puentes o pontones, y acá y allá los restos de otros que las riadas aluvionales, imprevisibles, de los riachuelos han hecho desaparecer a través de los tiempos; porque hay que tener en cuenta que todo este territorio ha sido siempre una "tela de araña" de cordeles de interrelación, coladas y calzadas especialmente importantes para la trashumancia; si bien en general los pequeños riachuelos no ofrecen dificultades al vado y hubieran podido prescindir de los puentes por buena parte del año, estas vías secundarias eran intensamente practicadas por el tráfico rodado (local o no, agrícola o comercial), al que difícilmente los simples vados podían servir en ciertas épocas.

De todos modos, en esta parte del territorio hay que subrayar alguna característica "menor" respecto a la tipología o, mejor, morfología de los puentes. En Arévalo, los grandes tajos u hoces de sus ríos favorecen las construcciones de puentes planos, de orilla a orilla de los relieves altos, y son puentes de gran mole en altura, anchura y resistencia técnica y de materiales, con grandes arcos que

aseguren el paso de corriente en plena; (cosa diversa es que el abandono haya hecho que en algún caso, como el muchas veces nombrado "de Valladolid" o "de San Pedro", éste haya provocado el atascamiento de muchos de sus arcos de alivio, desviando peligrosamente el eje de corriente). Desconocidos, por tanto, los "lomos de asno", tan característicos en tantos de nuestros puentes antiguos.

En el resto de este territorio, de cursos fluviales insignificantes, abundan (y abundaron mucho más, un tiempo) los pontones de un solo arco casi todos modernizados, generalmente de calzada en plano, así como los pontones de lajas de granito sobre pilares más o menos improvisados, que hemos descrito más arriba (véase el apartado Morfología sintética de los puentes antiguos). Un solo grandioso puente borbónico edificado en tiempos de Carlos III, en Sanchidrián, sobre el Río Voltoya, (puente Almarza).

Sector 2.

Comprende parte de la Moraña Alta y estribaciones de la Sierra de Ávila, con, a occidente, el margen de la provincia de Salamanca. Está cruzado oblicuamente en alto por la N-501 Ávila-Peñaranda de Bracamonte entre San Pedro del Arroyo y Gimialcón. El ángulo inferior derecho está cruzado por la AV-114, entre San Pedro del Arroyo y el Puerto de las Fuentes. Al centro cruza de Este a Oeste la AV-110 entre la Venta del Hambre y Cabezas del Villar; al ángulo inferior izquierdo, de N a S, cruza en vertical la C-610 entre Alaraz (Salamanca) y Martínez. El resto de la red viaria está constituida por carreteras comarcales de relación con los núcleos menores de la Alta Moraña.

Territorio ondulado cruzado por los cursos altos de ríos menores (alto Arevalillo y afluentes; Almar, Navazamplón, Zurraquín, Gamo, Agudín, etc.) que discurren hacia el Norte. El movimiento orográfico es moderado con la excepción del pequeño sector de la Sierra de Ávila y sus cumbres de Gorriá y Cerro de las Fuentes. Zona no muy rica de monumentos importantes, entre los que dominan algunos puentes de "lomo de asno" (Mancera de Arriba, Mirueña de los Infanzones) y algunos pontones de lajas más o menos importantes (Mirueña, Cabezas del Villar, Cillán, San Miguel de Serrezuela, San Juan del Olmo). Se trata, tal vez, de la zona más pobre en este tipo estructuras, como se verá a su tiempo.

Sector 3. Media Moraña

Este pequeño sector de llanura, caracterizado por una cierta pobreza de puentes o mínimas pervivencias de los que el tiempo ha destruido, ha sido aislado para dejar paso después a los sectores de zonas montañosas. El sector se "apoya" al límite Este de la provincia con Segovia. Vías principales: CL-803 entre Riocabado y Sanchidrián; AV-802 entre Gotarrendura y pinares de Tiñosillos; N-403 entre Velayos-Vega de Sta. María y Arévalo; y N-601 entre Labajos (Segovia) y Arévalo. Del centro del sector a occidente, sólo la red secundaria de carreteras locales entre el eje de Tiñosillos-Gotarrendura y otro ideal a O, eje Constanzana-Narros de Salduña-Crespos.

Aparte los consabidos pontones de lastras (muchos de ellos, solamente restos, como en Pedro Rodríguez, Papatrigo), algún notable pontón de arco como el de la calzadilla de Riocabado (la misma que partiendo de Ávila y pasando por Narrillos de San Leonardo nos conservará (véase sector siguiente) uno de idéntica fábrica ante el paso del ferrocarril en su sobrevuelo de la N-403 antes de llegar a Cardenosa (Puente "de la Legua y Media").

Merece mención una serie de obras hidráulicas destruidas sobre el Río Arevalillo (zona de Pedro Rodríguez); obras de difícil identificación, pero de gran mole e interés, que veremos a su tiempo.

Sector 4. Pedemonte de la Sierra de Ávila, Ávila Oeste

Es una estrecha faja que comprende el núcleo de la Sierra de Ávila, el Valle Amblés occidental y estribaciones occidentales de la Serrota y la Paramera, vertiente Norte. La cruzan de nordeste a

sudeste los dos ramos viarios de la N-110 Ávila-Plasencia entre Muñogalindo y San Miguel de Corneja, y la N-502 Ávila-Talavera por los Puertos de Menga y El Pico; de N a S desciende a occidente la C-510 entre Horcajo Medianero (Salamanca) y Piedrahita, mientras a Este encontramos con proyección N-S la AV-114 que pasa el Puerto de las Fuentes hasta unirse a la citada N-502 por Narros del Puerto. Situaremos los ángulos del sector en Muñogalindo (NE), Pico de la Joya en la Paramera (SE), zona de Horcajo Medianero (NO) y Villar de Corneja (SO). Zona casi toda de media montaña y colina. Aumenta en número y en importancia la presencia de puentes, con alguno monumental como el Puente de los Cobos (Solosancho), en pleno Valle Amblés, en la calzada romana que iba a los puertos de Menga y El Pico; en esta misma se señalan algunos pontones menores de un solo arco en Mengamuñoz, antes de que la vieja vía afronte las estribaciones del puerto. Algún pontón monumental a varios vanos (Muñogalindo, siempre en el Valle), otros menores de lajas aquí y allá (por ej., en Villafranca de la Sierra o en la zona de Malpartida de Corneja-Sta. Maria del Berrocal); dos pontones de arco y un puente a "lomo de asno" y doble arco en Bonilla de la Sierra; otro pequeño puente en buena cantería en Villanueva del Campillo, etc.

Sector 5.

Tratándose de un sector cuyo centro es Ávila, inútil describir los ejes viarios principales, puesto que casi todos ellos confluyen en la capital. El territorio comprendido es un rectángulo vertical cuyos ángulos se sitúan aproximadamente en San Pedro del Arroyo (NO), Sto. Domingo de las Posadas (NE), el Pico Zapatero en la Paramera (SO) y El Barraco (SE).

Comenzamos, lógicamente, por Ávila, la mejor dotada de puentes, que son en total tres principales (del Adaja; de Romanillos y de Scti. Spiritus, sobre el Río Sequillo el uno, sobre el Chico el otro, y ambos a "lomo de asno"). Sobre el principal del Adaja, de origen romano bien observable, hay indicios de un "lomo de asno" eliminado. Puente secundario, pero importante por su antigüedad, el del Molino de la Losa, sobre el Adaja.

El Norte del territorio es una peni-llanura, especialmente de Cardenosa hacia el Norte. Puentes interesantes se encuentran en Cardenosa, Peñalva y Barrocalejo. Difícil es la exploración de la zona de dehesas al Este de Mingorria y hasta el Voltoya, de donde nos ha llegado alguna noticia vaga. Pero los principales son dos y están reunidos en una sola localidad: Zorita de los Molinos; ambas estructuras son de extraordinario interés, como veremos a su tiempo.

En las cercanías Sur de Ávila, primeras estribaciones del Pto. de Naval Moral y sobre el Río Geminal, aparece soslayado por la carretera actual (rectificada), el otro, a dos arcos y calzada intacta, usurpado por un privado frente a la Dehesa de Gemiguel. Otro puente importante de la zona, situado al margen oriental del sector, es el de Cal y Canto sobre el Voltoya (término de Mediana), a "lomo de asno" y en muy precario estado de conservación. En el Valle Amblés occidental no hay, aparentemente, puentes antiguos conservados; sólo noticias de alguno desaparecido en el Fresno y en Mironcillo, Sotalbo. En fin, pasada la Sierra, en San Juan de la Nava y en El Barraco hay otro par de ejemplos, entre ellos una buena pasarela de lajas.

Sector 6.

Se contiene en él un tramo irregular de la divisoria oriental con Segovia, que comprende desde Maello a Peguerinos, al E, Hoyo de Pinares al centro-S y el ángulo inferior occidental contiene todo el ramo alto de la Garganta de la Gaznata.

Los ejes viarios, aparte la ferrovía Ávila-Madrid que atraviesa el centro de sector, son las autopistas de San Rafael-Villacastín y su ramo Villacastín-Ávila, ambas ocupando la parte alta del sector. La carretera N-501 (precedente Ávila-Madrid) sigue hasta Villacastín la misma directriz de la autopista ya dicha que la ha sustituido. La más antigua en su actual estado de conservación (siglos

XVIII-XIX) es la AV-500, antigua carretera de El Espinar por Urraca Miguel. La AV-502, que sale de la ya dicha N-501 a la altura de Aldeavieja, se interna a través de los Ptos. de la Cruz de Hierro y de la Lancha, atraviesa el Campo Azávaro sobre un precioso puente a tres arcos, del que hablamos en el sector precedente, y por Navalperal y el Hoyo de Pinares desciende al valle de Cebreros. La AV-505 hacia las Navas del Marqués tiene como destino el Escorial y Madrid. En fin, entre las vías importantes, señalemos la antigua carretera de Cebreros (AV-503) que por el Pto. del Boquerón llega a El Herradón y San Bartolomé de Pinares para alcanzar su antiguo destino.

Territorio muy quebrado, fue seguramente bien dotado de puentes de diversa importancia. Más de uno ha sido suplantado (como en el Boquerón). Quedan acá y allá algunos puentes de antiguos cordeles como el ya dicho de Campo Azávaro, a tres ojos y "lomo de asno", que servía al cordel hoy sustancialmente suplantado por la AV-502. Sobre esta misma, encontramos puentes en Navalperal de Pinares y El Hoyo de Pinares (2, uno de ellos, a dos arcos, sumergido en un embalse). Sobre la carretera AV-503 del Boquerón, los encontramos en el puerto mismo (al menos uno, transformado por ensanche de calzada); en El Herradón de Pinares (pueblo) milagrosamente salvo, mientras el nombrado "de los tres arcos", poco a valle, desapareció hace ya unos años (sept. 1999) por el aluvión que a su tiempo se hizo tristemente famoso por las destrucciones ocasionadas. En fin, en el territorio de San Bartolomé, pero en pleno paisaje serrano, queda todavía el "Puente del Visillo", transformado en su parte alta en época probablemente borbónica o inmediatamente post-borbónica.

Sector 7.

Contiene el ángulo inferior sudoriental de la provincia, en triángulo invertido, con el término de Navalguenga y el Quejigal en los ángulos altos y vértice inferior en La Higuera de las Dueñas-Fresnedilla.

Los puentes de la zona son muchos, como territorio montano que es. Sin citarlos todos, digamos del monumental puente de Navalguenga; del doble Puente de Valsordo en Cebreros; de otros dos en la Garganta de la Yedra y un tercero en los Toros de Guisando, del término de El Tiemblo; uno, hoy sumergido en el pantano del Burguillo, en el término de El Barraco. La mayor concentración de puentes en la zona es la de La Adrada, con sus cuatro de Mosquera Grande, M. Pequeña, Mocha y Nuevo (borbónico). Último, el monumental puente a ocho arcos sumergido en el Pantano de San Juan, en la divisoria Cebreros-San Martín de Valdeiglesias ("La Ermita Vieja").

Sector 8. Entre puertos, Navasfondas

Nos situamos en un rectángulo vertical con vértices en Cepeda la Mora (NO), Altos de Navalmoral (NE), Hontanares (SO) y El Real de San Vicente, Toledo (SE). Cruza y domina el centro del Territorio la Sierra del Artuñero y Mijares, desde el Puerto del Pico (puertos de Serranillos, Mijares y Navalguenga). Zona Serrana, entre la media y la alta serranía, abierta al sur para el gran fenómeno de la trashumancia, es rica de calzadas (Puerto del Pico-Menga) y de una infinidad de cordeles a través de los dos sectores de Gredos, el occidental y mayor, y el oriental. Zona, además, definida desde el punto de vista habitativo, por el curso del Alberche medio, que constituye su eje, el altiplano de la Paramera al Norte y el Valle del Tiétar al Sur, límite en buena parte entre las provincias de Ávila y Toledo. Territorio, de todos modos unitario, si hay alguno en Ávila.

La frecuencia de puentes, como es lógico, es grande, siendo especialmente importantes y monumentales los que cruzan el Alberche, desde el de Hoyocasero a los dos casi gemelos y grandiosos de Navalosa y Burgohondo ("Puente del Arco"; en Burgohondo población, queda también el bello puente a "lomo de asno" llamado Puente de Enmedio o de Abajo)¹ y, en fin, el no menos imponente

¹ "Desgraciado" con una duplicación en cemento al lado Sur.

de Navalunga. Al Norte y sur del río, una serie de puentes menores en Navalacruz, Navalmoral y San Juan de la Nava. A sur, varios puentes menores en las cercanías de Navalosa y Navarrevisca, de los cuales algunos han dejado solamente memoria o mínimos restos. Sobre el Tiétar, sólo puentes menores, que van desde los varios de Cuevas del Valle y Mombeltrán hasta Lauzahita, Gavilanes y Piedralaves. Tan sólo en Ramacastañas puede verse un gran puente borbónico de arcos tendidos (o escarzanos en robusta sillería y pilares de extremos redondeados) y otro importantísimo, el de Navalahierba, al confín de Toledo, de indudable origen romano en sus dos extremos.

Sector 9.

Un sector alargado de Norte a Sur a través de las sierras de Piedrahíta y Villafranca al Norte y el macizo central del Alto Gredos al Sur, con los cursos del Comeja al Norte, el Alto Alberche al Centro y el Tiétar al Sur. Sus ángulos pueden aproximadamente situarse en Piedrahíta (NO), Candeleda (SO), Garganta del Villar (NE) y Arenas de San Pedro (SO).

El único verdadero "eje" vial es el de la C-500 del valle del Tormes entre Navarredonda al Este y La Angostura al Oeste. A los ángulos noroeste y sudeste cruzan dos vías de diversa importancia: a través de Piedrahíta, la primera (N-11 Ávila-Plasencia por El Barco de Ávila); segunda es la de Ávila a Arenas, que se convierte, entre este centro y Candeleda, en la C-501. El resto son vías menores de relación entre los altiplanos del Norte y los valles fluviales del centro y Sur (Tormes y Tiétar).

En Piedrahíta y su entorno encontramos un grupo de puentes menores o medianos (no menos de 4), además de algún interesante pontón de lastras (Villafranca). Pasada la Sierra, entramos en el altiplano de San Martín de la Vega del Alberche, regado por las fuentes y curso alto del río del mismo nombre. En esta localidad, nudo todavía de la trashumancia residual de hoy, coincide el cordel entre sierras que cruza los pasos de Chía al Norte y la Herguijuela al Sur, con enlaces entre Navadijos y Navarredonda. Un grupo de puentecitos y pontones domina la zona, y entre ellos domina el de doble arco de Navadijos, recientemente restaurado en modo bastante apresurado por los peligros que corría.

Ya en el curso del Alto Tormes tenemos puentes de diversa entidad en Navarredonda (más bien un modesto pontón de arco con calzadilla bien conservada por unos 200 m). En este mismo término, sobre la Garganta de la Herguijuela, sobresale el grande, descarnado y olvidado Puente de la Garbanza, sobre el antiguo cordel de El Barco de Ávila-Puerto del Pico². En Hoyos del Espino, un modesto puentecito de arco único. Dos grandes puentes encontramos en Navacepeda, uno sobre el Tormes mismo, una gran construcción en sillería a 7 arcos (Puente del Molino), y otro en mampostería, atrevido e imponente, sobre la Garganta de Barbellido (Puente del Hoyo de la Paredes). Poco aguas abajo, la bravura invernal del río y sus gargantas ha dado cuenta de diversos puentes; uno está íntegro, otros están rehechos, de otros no han quedado más que restos; todo en la zona de entronque de la Garganta del Pinar.

Al otro lado de Gredos, Arenas de San Pedro (5), Guisando (4), El Hornillo (3), El Arenal (2), tienen una notable concentración de puentes grandes (Arenas) y pequeños, muchos montanos, otros conglomerados en el tejido urbano (Guisando, el Hornillo, El Arenal), porque es evidente que Arenas de San Pedro fue ya en antiguo un buen nudo de los cordeles que se disponían a remontar los pasos gredeños del Peón y del Arenal hacia el altiplano al Norte.

Queda el ángulo residual de Poyales del Hoyo y Candeleda. Entre Arenas y Poyales, diversas gargantas tienen puentecitos notables, entre los que destacan los del Río Arbillas, de los cuales el inferior tiene una inscripción, dedicatoria de "construcción" (el puente es medieval, a dos arcos, por

² Este puente, "arropado" por un tupido alisal, ni siquiera aparece anotado en el Mapa Topográfico General de España, creo.

tanto fue sólo un arreglo de mayor o menor entidad) por parte del Ayuntamiento "reinando D. Fernando VII" (1828). En Candeleda, otro nudo de distribución de cordeles y cañadas, hay al menos cinco puentes de importancia, entre los que destacan por mole el de la Garganta de Sta. María (en el pueblo mismo, en ladrillo, a varios arcos) y el de la divisoria con Cáceres y Madrigal de la Vera. Otros menores aparecen al Norte y Sur del pueblo: uno en el cordel del puerto de Candeleda (puente del Puerto) y dos a valle, sobre la misma Garganta de Sta. María.

Sector 10.

Tiene su centro geográfico en El Barco de Ávila, sobre el Bajo Tormes, y la N-110 de Ávila a Plasencia lo atraviesa de nordeste a sudoeste hasta el Puerto de Tornavacas (alusión a su primaria importancia para la trashumancia) o Pto. (de) Castilla.

Los puentes del Norte de este territorio no son demasiado notables, pero encontramos algunos en Becedas, Gilbuena y, sobre todo en La Horcajada (1 puente, un pontón de arco), así como un puente a doble arco sobre la Garganta de la Pedrona en San Lorenzo de Tormes.

El Barco, y su comarca circunvecina y submontana, es rico de monumentos: fuera de alguno ya desaparecido como en Navalguijo, (Garganta de los Caballeros), Puerto del Tremedal, ("Puente de los cuatro ojos"), quedan aún algunos de los más poderosos puentes de la provincia, como los dos de El Barco mismo (uno sobre el Tormes, otro sobre el Aravalle) y el de Navamures, de los cuales el intermedio es de origen romano cierto.

Fuera de éstos, Tormes arriba, constan pérdidas, alguna observable todavía, en Navarregadilla, La Aliseda, Bohoyo, etc. Lo mismo puede decirse del curso del Aravalle, hacia el puerto de Tornavacas, donde leves restos de un puente antiguo se observan bajo su sustituto moderno en Solana de Ávila, mientras en una rectificación moderna de la N-110 ha quedado aislado el de San Julián, 1 km al Este de Santiago de Aravalle, que en origen fue (y se ve) a "lomo de asno".

Nota breve: en el transcurso de nuestro análisis territorial, estas divisiones sectoriales serán eventualmente sometidas a revisión por razones prácticas; por tanto, la perspectiva ahora trazada, puede luego, sector a sector, tener variantes incluso notables. Véase caso por caso.

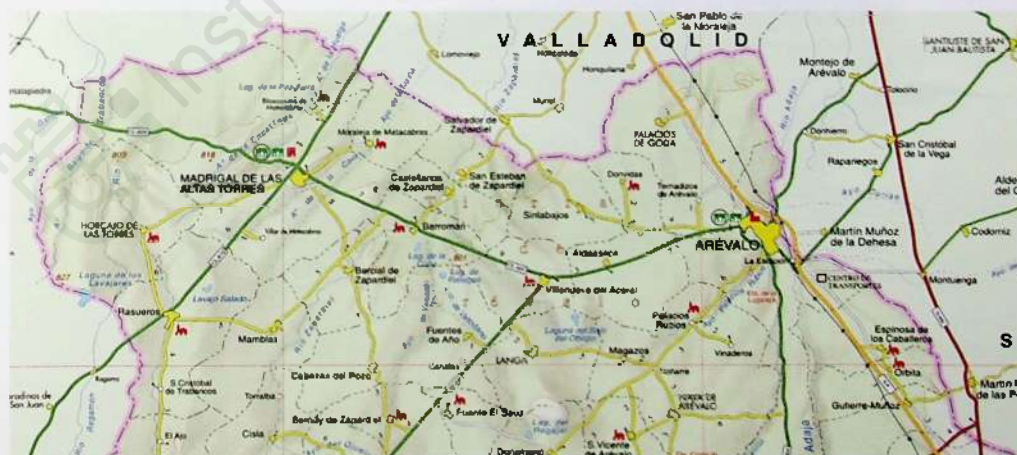
Esta es una visión a grandes rasgos del territorio de la provincia, a zonas parciales diferenciadas. La división de nuestro texto lo tiene en cuenta en modo general; pero sus "partes" serán más directamente afectadas por límites propios, y los mapas que las acompañarán serán más precisamente indicativos.

Institución Gran Duque de Alba

CAPÍTULO PRIMERO.

MADRIGAL Y ARÉVALO

(BAJA MORAÑA)



Mapa 1. Moraña y Pedemonte, según el mapa de Ávila editado por la Diputación Provincial.

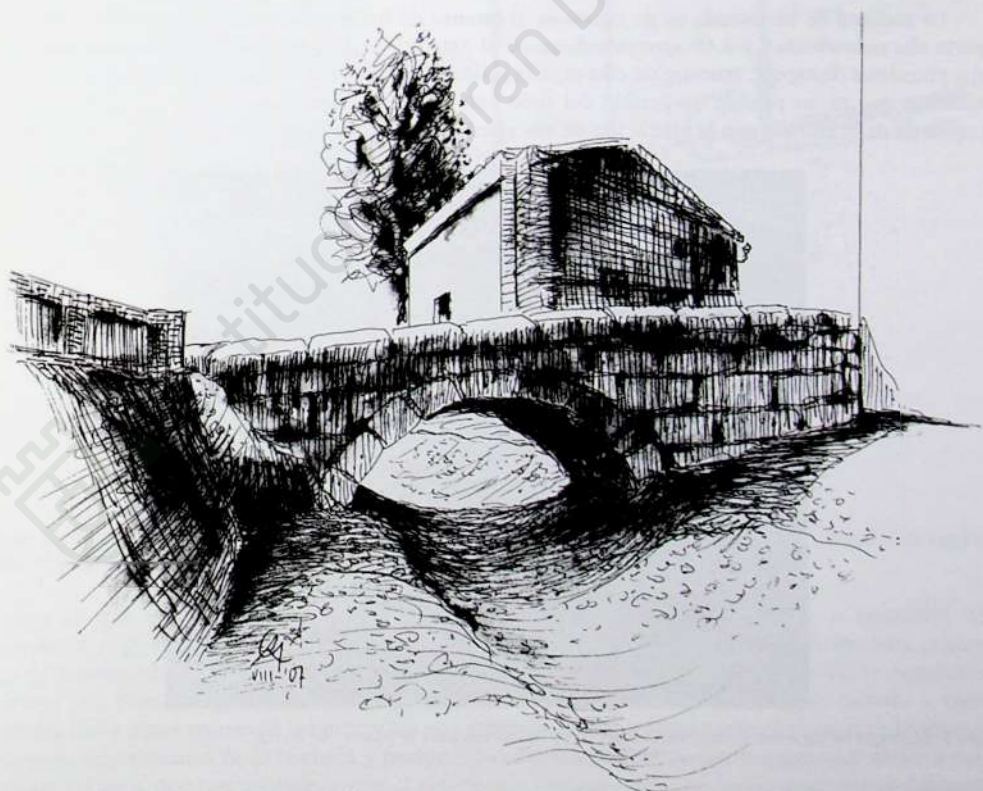


Institución Gran Duque de Alba

1.1 MADRIGAL DE LAS ALTAS TORRES Y SU TERRITORIO (PUENTES Y ACUEDUCTOS)

LOS PONTONES DE LA FORTIFICACIÓN

Dada la existencia de una evidencia de foso entorno a toda la fortificación de Madrigal, lo natural sería que también de los pontones de acceso al exterior de las puertas hubiera quedado evidencia, cosa que existe sólo para dos de ellos. Esta falta debe atribuirse a la fuerte colmatación del foso, y, por consiguiente, sólo la excavación podría afirmar o descartar su presencia o la de sus restos. Describiremos, por consiguiente, los dos que nos quedan a la vista. (El foso de la muralla se llama todavía "La Cava").



Dibujo 20. Madrigal. Pontón de la Puerta de Ávila. Diseño de la fachada E, con leves indicios de un lomo a "dorso de asno". Considerada (y llamada) todavía "de Peñaranda", es más propio llamarla "de Ávila".

1.1.1 Pontón de la Puerta de Ávila

Diremos en primer lugar que, en la denominación de las puertas según su orientación viaria, existe la confusión de llamar "de Peñaranda" a la puerta del sudeste, que abre a la Plaza del Cristo. En efecto, su orientación y los caminos que en ella convergen son los que llevan en la dirección de Ávila, no en la de Peñaranda. La puerta de este último nombre, lo veremos luego, debe ser la puerta sudoeste, cuyo único testimonio, hoy, es la llamada "Torre del Rayo", de la que sale el antiguo camino en tal dirección. En el s. XVIII, la planimetría de Coello¹, la indica como "Puerta del Villar de Matababras" (el camino de este pueblecito partía de ella en dirección del Convento Agustino de Extramuros).

En los pontones conservados, los arrastres térreos han ido rellenando el cauce del foso, y lo que seguramente era en origen un pontón con el clásico "lomo de asno" (caída más o menos acentuada a los extremos) terminó por adoptar el aspecto plano que hoy tiene, y apenas en el extremo hacia la puerta, ("hacia adentro") puede verse algún indicio de la inclinación original del lomo; para complicar definitivamente las cosas, modernamente ha sido construido sin respeto alguno hacia el monumento, un nuevo lecho encordonado, del foso o "cava", que ha terminado por sumergir aún más el monumento. De ahí el aspecto aplastado de su arco, que en origen pudo ser de medio punto. La estructura es toda en buena sillería, como muestra, sobre todo, el arco, mientras el aplanamiento del lomo ha tenido como consecuencia algunas alteraciones de los paramentos de las fachadas. El arco pudo tener en origen una anchura a la base de ca. 3,5 m y una cerviz alta sobre el pelo del agua de aproximadamente 1,80. (Ver dibujo 21 y foto 1).

La anchura de su calzada es de casi 4 m al interno de los parapetos alomados (semicilíndricos, parte alta redondeada), y 4,60 aproximadamente al externo de parapetos. A los extremos debió tener sus plazoletas de espera; muestra de ello es, a la salida a campo, el ensanche a fauces de ambos lados, mientras que no es posible asegurarlo del todo ante la puerta, habiendo desaparecido la torre a la izquierda de la entrada con la alteración de sus alrededores inmediatos.



Foto 1. Madrigal de las Altas Torres. Pontón del foso, de entrada para la puerta "de Ávila".

¹ MADDOZ, Pascual. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Castilla y León. Ávila. Valladolid: Ámbito, 1984.

1.1.2 El pontón de la puerta de Arévalo

La puerta sudeste del recinto murado tiene características peculiares, porque su paso es a torre única; se trata de una ancha torre prismática de modesta altura, a diferencia de las demás; es una torre albarrana (perforada transversalmente en la parte inferior por un pasaje que la separa del muro) de sección cuadrada y ventana única en el paramento frontal externo. La torre colapsó casi enteramente en los años 40 del pasado siglo, quedando en pie únicamente los muros laterales y la bóveda que cubría el pasaje. Ha sido reconstruida modernamente con criterios discutibles (D. Anselmo Arenillas).



Dibujo 21. Pontón sobre la "Cava" en la Puerta de Arévalo. Alterado recientemente en su parte alta (parapetos de ladrillo, restos, original en piedra).

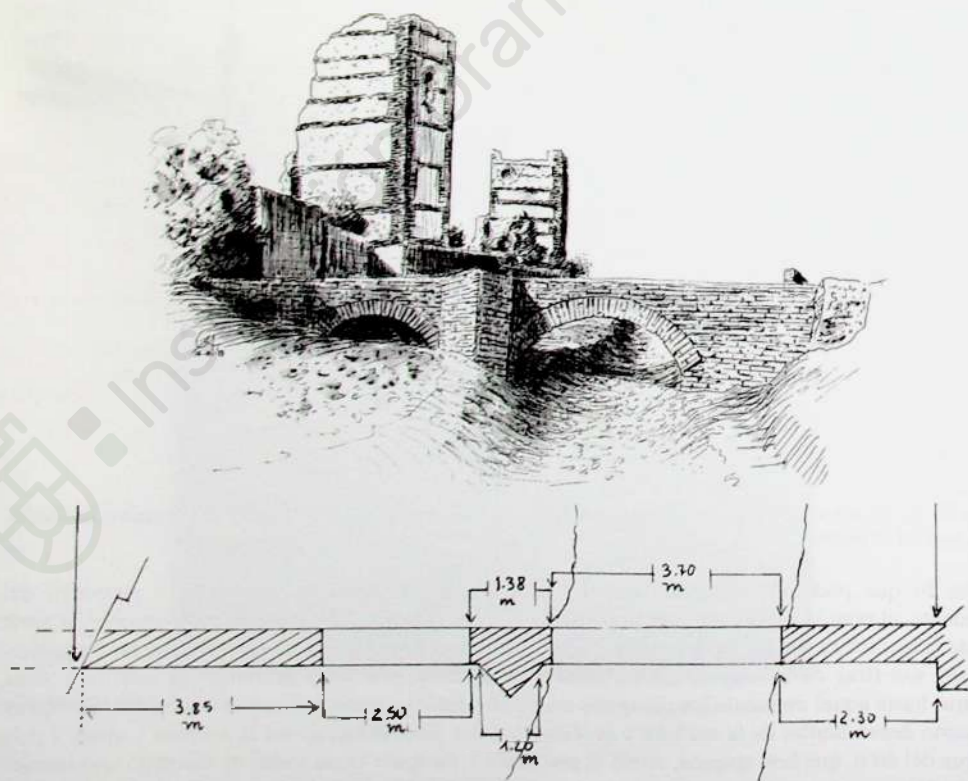
Por lo que podemos observar hoy, y dadas las alteraciones ya observadas a propósito del precedente, el pontón de la Puerta de Arévalo era sustancialmente idéntico a él; así lo muestra la parte baja de la estructura en sillería del arco y lo que queda de ambas fachadas por debajo de los parapetos, que hoy son (tras de la muy discutible restauración de las puertas y murallas) de ladrillo a vista, mientras hasta aquel momento los parapetos en granito estaban perfectamente conservados. Similares, en cuanto dependientes de la anchura y profundidad del foso, debieron ser la anchura y altura a pelo de agua del arco, que hoy aparece, como el precedente, ahogado en su lecho de moderno encordonado (dibujo 21).

1.1.3 El pontón de la puerta de Peñaranda

El único resto que indique la puerta es la llamada "Torre del Rayo", al ingreso de lo que antes se llamaba la "Huerta de los Marazuela". La altura de la ruinoso torre ya indica su condición de torre de ingreso (la torre principal de todas ellas, Cantalapiedra, Medina, Ávila, está siempre a la izquierda de quien sale; excepción es la de Arévalo, que no tiene más que una sola, perforada por el pasaje: un aspecto más de puerta secundaria). Por desgracia el resto está enteramente perdido. Que tuviera también ella su pontón parece evidente, puesto que de esta parte del foso o "cava" comenzaba exactamente por encima (a N) de ella. Sólo la excavación podría demostrar su presencia. Pero es seguro que, si existía, como creo, su aspecto y características no diferían grandemente (forma, material, dimensiones) de las de los otros pontones precedentes.

1.1.4 Los pontones de las puertas restantes

Puesto que también en el lado N del gran recinto murado, al menos entre las puertas de Cantalapiedra y Medina, existen restos de una importante "cava" o foso, no puede quedar duda, vista la importancia de estos baluartes, de que existieron ante ellas al menos otros dos pontones desaparecidos, de iguales o semejantes características. También en estos casos sólo la indagación arqueológica tendría que aclarar su situación exacta, características y estado actual bajo la superficie de hoy.



Dibujo 22. Acueducto "de las Monjas" a su entrada en la fortificación. Prospecto y planta esquemática.

1.1.5 Las obras hidráulicas

El caso de Madrigal, al respecto de las obras hidráulicas, imprescindibles para una ciudad o villa murada, es del todo particular, porque mientras generalmente nos encontramos en todas partes fuentes de aprovisionamiento acuario comunes, como las fuentes pétreas con abrevadero, tan viejas, en origen, como las poblaciones mismas, pero de consistencia muy limitada (fuentes públicas), y es raro el caso de obras de mayor envergadura (acueductos), en Madrigal encontramos todo un sistema de obras de distribución verdaderamente notables, de varias épocas y de varia complejidad. Vale la pena repasarlas rápidamente en revista, especialmente por sus formas a puente en la vecindad del muro. De los acueductos nos ocuparemos según la probable cronología, mientras sólo al final dedicaremos unas palabras a un misterioso sistema de explotación de origen y cronología menos precisable, indocumentada hasta hoy.

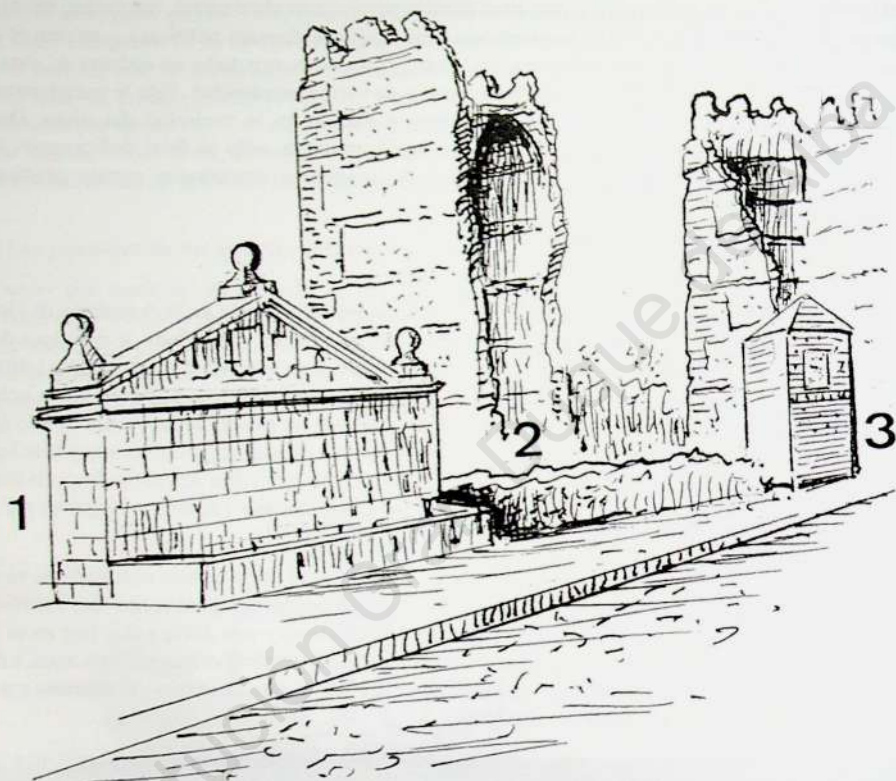
1.1.6 El acueducto de "Las Monjas"

Entre las puertas de Ávila y de Arévalo, a las espaldas del Monasterio de la Agustinas de Gracia (antiguo Palacio Real de los Trastámara, hasta su transformación en monasterio a principio del s. XVI), cruza la Cava o foso una estructura de ladrillo de doble arco con tajamar intermedio (otro, tal vez, sepultado, ya en la proximidad de la muralla). Es el único resto bien conservado de un notable acueducto que entra desde el S, cuyo curso puede rastrearse por un trecho de unos 400 m a lo largo del camino de Bercial y Mambles a través de los restos de un par de registros, del último y más lejano de los cuales el conducto parece atravesar la carretera en dirección del Villar de Matababras, de donde, según la tradición, las aguas se extraían en zona de "La Lámpara-San Lázaro" y llegaban por una conducción de ca. 3 km de longitud (dibujo 22).

Hablamos de tradición porque, aunque hasta hace relativamente poco tiempo el acueducto no sólo estaba en uso, sino que tras cruzar el monasterio, tenía, al borde del parquecito del Pradillo su "nuestra" final en una pared de arquitos empotrados de tipo mudéjar y con doble caño, hoy no es fácil distinguir (el Monasterio es de clausura total) cómo estuviesen las cosas al origen. Era un agua, a decir del pueblo, de mala calidad, especialmente si era comparada a la fuente artesiana que manaba a pocos metros (el "pozo artesiano", hoy también abolido).



Foto 2. "Cava" o foso, alterado actualmente, y acueducto "de las Monjas".



Dibujo 23. Acueducto de "Los Caños". Prospecto arquitectónico y pila con doble caño (1), viejo extremo del ducto antes de su transformación del s. XVII (2), primera (o última) torre o "arca" de control de la reforma de Fernando VI-Carlos III (3).

El puentecito a doble arco que hoy vemos (ver dibujos) tiene una longitud de 15 m y una anchura de 1.25, todo en ladrillo, con su somo alomado. El tajamar entre los dos arcos es ancho, 1.50 m, mientras los arcos miden 3.10 el meridional y apenas 2.20 el septentrional, si bien su enterramiento no permite una medición precisa. Al borde de calzada, la estructura se apoya a un pilar ligeramente oblicuo, a partir del cual el conducto se pierde bajo ella o ha sido abolido. El somo está construido con el ladrillo escalonado (cuatro escalones) y se conserva casi intacto. Los arcos son escarzanos (rebajados). Toda la obra es de factura excelente, el ladrillo se conserva en buen estado y apenas el arco mayor demuestra una erosión de cierta importancia en su cara a monte, que merecería ser subsanada. Pero lo más importante es garantizar para el futuro al menos sus condiciones de conservación actuales y un entorno algo más digno.

No tenemos, o no han sido registrados oportunamente hasta ahora, datos de archivo relativos a esta importante obra, y sería importante realizar una investigación en propósito.

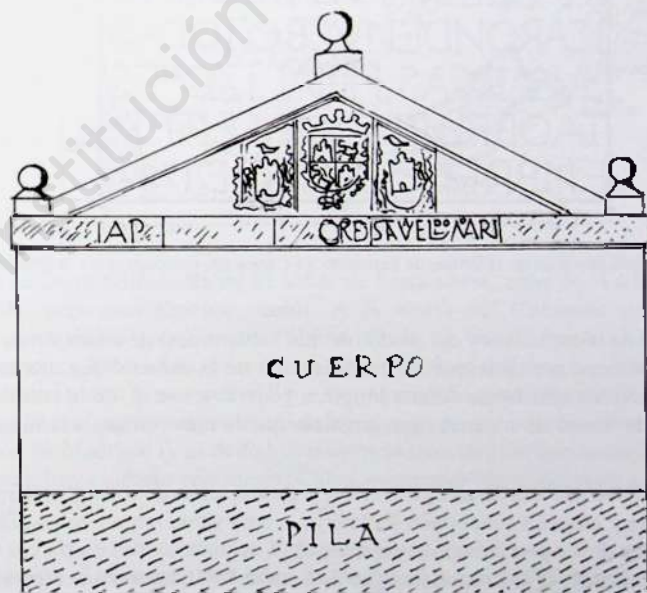
1.1.7 El acueducto municipal de "Los Caños"

Muy cerca de la Puerta de Ávila, al extremo S de la Plaza del Cristo, queda hoy del todo inactiva la fuente de "los Caños", activa, en cambio (si bien que a escaso régimen), hasta hace medio siglo. Se trata de una estructura en excelente sillería de granito con relativa pila que ocupa todo su frente y coronada de ático. El conjunto es a esquema sustancialmente cuadrado de 3,5 m por lado. Lo corona un frontón adornado a los lados y en la cima con bolos de granito. Dentro del frontón campean tres escudos de los que el central es el escudo real con corona y cuarteles de castillos y leones, el todo envuelto con el Toisón de Oro, mientras los dos laterales son los de la Villa (castillo con leones rampantes y águila en lo alto, bien observable el derecho, menos el izquierdo). El estilo es el del s. XVI. La cornisa bajo el tímpano llevaba sobre los cinco bloques que la componen una larga inscripción de la que puede leerse sólo una parte

SE HIZO ESTA OBRA...SIENDO CORREGID(OR DE ESTA V(III)A EL
L(icencia)DO MARI(ó?...)

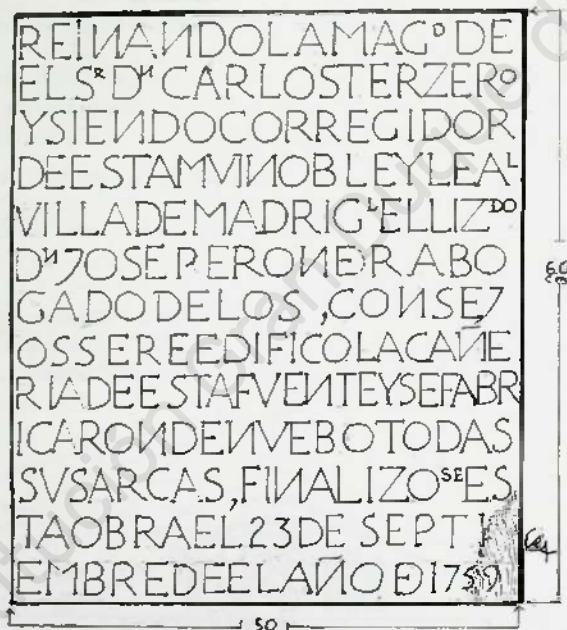
No es claro el nombre del personaje en cuestión. Por detrás de la estructura se apoya a ella el cuerpo de registro, todavía en parte inspeccionable, en ladrillo (dibujo 23). Es estructura del primer cuarto del s. XVI (ver el Toisón de Oro de Carlos V).

A la derecha de la fuente parte una pared de argamasa de cal y canto parcialmente destruida, cortada especialmente por largo, cuando en el s. XVIII, como veremos, se hicieron reformas sustanciales. Se trata del tramo final del acueducto en su primera fase; todo su núcleo aparece corroído y ha desaparecido el "alma" que contuvo la tubería, de modo que, aunque al final del muro encontramos el primer registro a torrecilla de ladrillo coronada en pirámide de la última reforma, es evidente que desde ésta a la fuente se dispuso de una tubería subpavimental, que es la que ha funcionado hasta época reciente. Esta última torrecilla (o "arca", en los términos clásicos de este género) lleva en su frente una inscripción del siguiente tenor (véase diseño):



Dibujo 24. Prospecto arquitectónico de la Fuente de los Caños en su forma original (s. XVI), hecha "siendo corrid(OR) desta V(III)A el L(icencia)DO MARI(ó....)

REINANDO LA MAG(esta)D DE/ EL S(eño)R D(o)N CARLOS
TERZERO/ Y SIENDO CORREGIDOR DE ESTA MUY NOBLE Y
LEAL/ VILA DE MADRIG(a)L EL LIZ(encia)DO D(o)N JOSEPH
ERONDER o JOSEPE RONDER?) ABO/GADO DE L?S CONSEJ/OS,
SE REEDIFICO LA CAÑERÍA DE ESTA FUENTE Y SE
FABRICARON DE NUEBO TODAS/ SUS ARCAS. FINALIZOSE
ES/TA OBRA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE EL AÑO DE 1759.

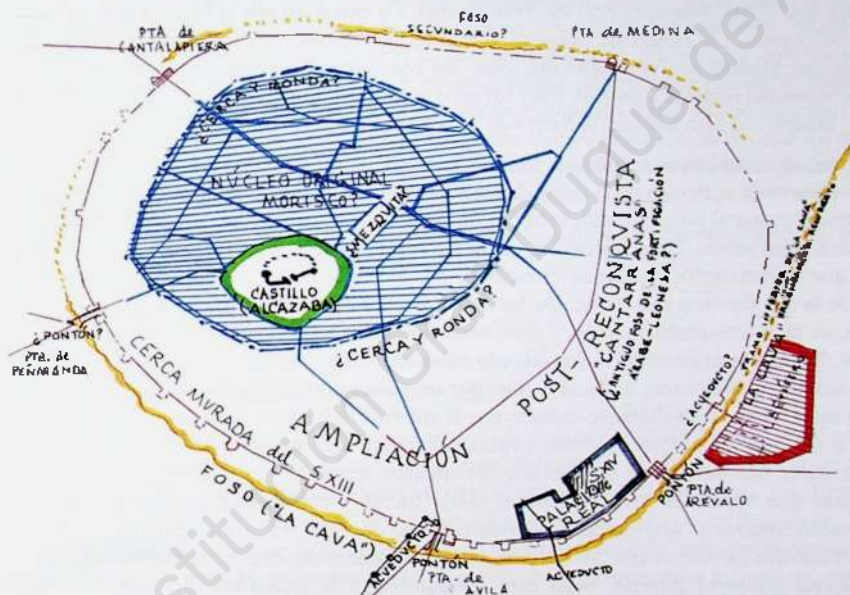


Dibujo 25. Inscripción dedicatoria de las reformas de Fernando VI-Carlos III, colocada sobre la primera arca (a Oeste) de la fuente de "los Caños".

De lo que queda de la estructura y del modo (de que hablaremos) de conexión de su parte final con la fuente, aparece bastante probable que la "reedificación de la cañería" sea una exageración, y que muy posiblemente se trate solamente de una limpieza general y, eso sí, de la construcción de nuevas arcas, visto que todas tienen las mismas características que la más cercana a la fuente, la que lleva la inscripción.

La fecha indicada señala que la reorganización y restauración de todo el sistema, siendo éste de grandes proporciones y empeño económico y material, venía ya de largo tiempo realizándose, puesto que Carlos III acababa de ser proclamado rey apenas el 11 del mismo mes y año; era, por consiguiente, obra proyectada y realizada, al menos, en tiempos de Fernando VI, puesto que afecta a todo el sistema: fuente arquitectónica y sistema de alimentación, línea de aprovisionamiento, pozos de inspección ("arcas") coronados a pirámide y seguramente, aunque no figure, limpieza y acondicionamiento de la fuente o pozo de origen. De esta reestructuración, la parte más visible es la que condujo a la

eliminación y demolición del caño antiguo, de la fuente a la primera (o última, según se mire) arca o pocillo prismático en que figura la inscripción de Carlos III: detrás de ella, el conducto gira directamente a E, apreciándose que el "ducto" original (todavía provisto de sus tubos de alimentación, uno de ellos más moderno, a sección prismática y, al parecer, de asbesto u otra materia semejante) se conectan al "arca" con un mal aparejo de ladrillo, un verdadero y propio remiendo de acomodo, perfectamente distinguible del resto (demostrando que se trata de un acomodo de una obra más antigua y funcionante). Por lo demás, la situación actual del conjunto es tan penosa que clama al cielo, cuando allá por los años 40 del siglo pasado, aunque abandonado, estaba sustancialmente integro y conducía hasta la fuente una mínima provisión de agua, pudiéndose seguir por más de 2 km el trazado precisamente a causa de la presencia del lomo superficial hasta que prácticamente se sumergía en el terreno. Hoy su vandalización es total y penosísima.



Mapa 2. La cerca muraria medieval, ¿s. XIV?

El agua venía de las proximidades de El Villar de Matababras, zona de "La Coronilla", donde la fuente está cegada, pero parcialmente visible. A la altura del Convento de los Agustinos de Extramuros, una rama debía servir a este último desde el "arca" frontera. El canal, casi todo superficial, con sus torrecillas o arcas, prismáticas a cima piramidal, dispuestas a trechos regulares (las puertas de éstas desventradas y su interior lleno de inmundicias, las tuberías vidriadas rotas apostando apareciendo acá y allá en fragmentos) son uno de los ejemplos más lastimosos en que se encuentra el Patrimonio Cultural de Madrigal (y el de todos, desgraciadamente) sin que nadie mueva un dedo para defenderlo, conservarlo y cuidarlo con mimo. Culpa, en primer lugar, del mismo Ayuntamiento y de la Junta de Castilla y León.

Dada la fecha (1759) de restauración en tiempo de Fernando VI, es posible que la causa u ocasión para ello fuera dada por el terremoto de Lisboa de cuatro años antes (1755). Pero no tenemos noticias de daños particulares en Madrigal con su ocasión. Yo he visto (años 40) todavía el sistema funcionante, si bien a escaso régimen.

1.1.8 El acuífero de "La Fuente Nueva"

La fotografía aérea nos proporciona hoy un excepcional medio de exploración arqueológica, es bien sabido. Pues bien, fotografías aéreas nos permiten hoy interpretar un misterio arqueológico de Madrigal, seguramente relacionado con el aprovisionamiento de agua de la población, probablemente desde época anterior al establecimiento de su fortificación: el del prado de "La Fuente Nueva", lindante con la muralla en el trazo E. pasada la Puerta de Arévalo. El que escribe conoce la zona desde hace 50 años como un misterio arqueológico, puesto que aparece surcada en varias direcciones por una serie de muros de argamasa de cal y canto, dentelladas sistemáticamente, cosa que, si entonces aparecía como efecto de su decaimiento progresivo, ahora aparece con evidencia como parte de las características de estos muros, como veremos (mapa 2; foto 3).

Madrigal de las Altas Torres, Ávila. La conquista del CASTELLUM leonés-morisco y su ampliación del s. XIV (dinastía real de Trastámara). La cerca estuvo reforzada por un complejo de cerca de 80 torres. La conquista leonesa (Ordoño III, 950-955) es la de un "MAGERIT" que confunden con Madrid equivocadamente, pues las conquistas leonesas tuvieron proyección sur, no sureste (a través del Sistema Central). Este Magerit es el Castellum que hoy llamamos "Madrigal", no el futuro "Madrid" al otro lado de la Sierra de Guadarrama.

El terreno del acuífero es amplio, de más de 2.500 m² en la parte residual, pero en origen, antes de las transformaciones agrícolas de la zona, debió ser mucho más amplio. Nuestro mapa 2 es el resultado de un extracto catastral simplificado, sobre el que hemos trazado las líneas generales de la presencia de los restos observables. En ella destaca, en su parte más alta, la "Fuente Nueva", un especificativo, "nueva", que ya demuestra una transformación y traslado, por lo que no coincide con su localización original, de la que diremos más tarde. De las cercanías de la fuente parten las diramaciones murarias, aunque no es fácil interpretar razones y funciones. El hecho es que todas parecen conducir a un solo punto a N, frente a la primera torre (restaurada modernamente) a E de la puerta de la muralla. A este punto, el sistema debía cruzar la Cava o foso por un punto donde hoy no hay restos de puente, pero tras de la torre frontera ya dicha se conservan, al interior del muro, una serie de pequeños arcos paralelos a ella que no tienen aparente explicación, pero que podrían ser el elemento final de un acueducto hasta una fuente de la que hoy no quedan restos. Si esto es así, se entiende que las dentelladuras que vemos en las paredes del prado fueran precisamente pasajes de arcos, en cuyos fondos quedan todavía lo que parecen puertas de paso de unos 0.5 m de apertura y sus respectivos dinteles en ladrillo (a menos que se trate de todo un recurso de este material bajo el "cal y canto" visible todavía sobre el terreno, pero esto no cambiaría la cuestión). Lo que hace evidente la conveniencia de una exploración arqueológica de toda la misteriosa área.



Foto 3. Fotografía aérea no cenital de la zona del acuífero de la "Fuente Nueva" a la Puerta de Arévalo. Nótese los círculos de las norias cubiertas, todavía visibles en superficie (1.-g.), y los muros de una red de transporte por medio de acueductos (2.-c) de escasa alzada.

Que se trate de un acuífero de vieja explotación aparece confirmado por un dato de recentísima observación. Una fotografía aérea muestra en el subsuelo una serie de al menos 12-14 círculos perfectos, casi todos hoy inobservables a nivel del suelo (aunque un reciente reconocimiento *in loco* ha demostrado que alguno es perfectamente visible, si bien cubierto), con todo el aspecto de norias. Ahora bien, una tal concentración de norias en un espacio relativamente pequeño como es éste, no se explica como un sistema de pozos de extracción individual, como, por ejemplo, para huertos: algunos de estos círculos aparecen agrupados a escasos metros unos de otros, dos a dos, tres a tres. Imposible, por tanto, pensar en explotaciones individuales del subsuelo (véase la fotografía aérea parcial de nuestra foto).

Entre las obras insensatas recientemente efectuadas sobre el curso de La Cava, se observa una particularmente inoportuna: a partir del actual límite E de este espacio que describimos, destaca la abolición del curso inferior del foso, que ha sido desviado en ángulo recto hacia una profunda trinchera un tiempo perfectamente visible a N de la Fuente Nueva. Si, por una parte, esta desviación puede causar en el futuro inundaciones en toda la zona baja del foso, por otra, es doblemente errado que se haya utilizado como punto final la gran trinchera antigua, una más que probable "fuente Vieja", punto inicial de todo el sistema antiguo, donde una rueda hidráulica debió funcionar como principal elemento de elevación del agua con destino a la red de acueductos que parecen denotar los muros que corren por el actual prado y donde, eliminada (no sabemos cuándo) la rueda primigenia, el sistema antiguo de elevación del agua fue sustituido por las norias.

Que este acuífero esté a la base del nombre morisco de Madrigal (que hemos tratado de interpretar al principio) es al menos posible, si no probable.

TERRITORIO DE MADRIGAL

1.1.9 El puente sobre el Trabancos

El Trabancos es un río menor que, proveniente de la Sierra de Ávila (zona de Solana del Río Almar), desciende a la llanura de la Moraña Alta para dirigirse al N de la provincia de Ávila por Herreros de Suso, Narros del Castillo, Flores de Ávila, Rasueros y Horcajo de las Torres, donde alcanza el territorio occidental de Madrigal, engrosado (es un decir) por el Regamón. No forma frontera con Salamanca, sino que llega directamente a la provincia de Valladolid en dirección de Castrejón de Trabancos para luego alcanzar el Duero. Es río extremadamente torrencio que en estas zonas bajas necesitaba puentes de vado amplios, como el que luego veremos en Rasueros (y tal vez más).

Pasa al O de Madrigal cerca de la divisoria de Cantalapiedra (Salamanca), en zona "El Monte", donde a principios del siglo XX fue demolido su puente antiguo y sustituido por otro de argamasa y ladrillo, y hoy día (a partir de los últimos años del s. XX) por otro en cemento de varios pasos sobre pilares de lo mismo. Del puente antiguo (repetidas veces reparado, como se ve por sus restos con revoco de argamasa superficial) quedan sólo los restos de su demolición, esparcidos a los lados de un amplio vado de unos 30 metros, a valle de los otros dos. Debe haber sido un puente amplio, de varios arcos y una longitud de ca. 30 m. que sirvió a un cordel de relación ("Camino de Valladolid" o "de Garda") que parte de la "Cañada de Peñaranda" en Cantalapiedra, en dirección de Medina del Campo (como consta en la correspondiente hoja del mapa MTGE, 454-I). La argamasa del cuerpo constructivo es de codones de cuarcita, los típicos de la campiña circunstante, material típico de la zona desde los tiempos romanos (véanse las fotos 4 y 5). Nada más puede decirse.



Foto 4 y 5. MADRIGAL. Visión aguas abajo (1) y arriba (2) de dos puentes sucesivos y sustitutivos del puente medieval sobre el Trabancos, zona de "El Monte" Carretera C-605 en el confín con Salamanca. El puente antiguo se encontraba aguas abajo (a N) de ambos sustitutos, construidos respectivamente hacia 1915 (1) y 1990 (2).

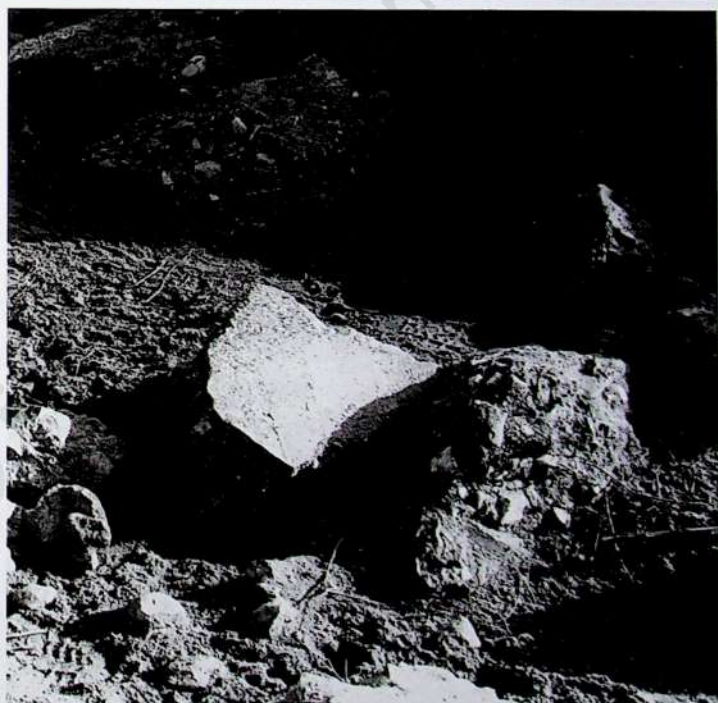


Foto 6 y 7. MADRIGAL. Puente destruido sobre el Río Trabancos, zona de "El Monte", en la carretera C-605 a Cantalapiedra, Salamanca. Restos de mampostería de cal y canto de la estructura, diseminados en el alveo fluvial, en la ribera Este.

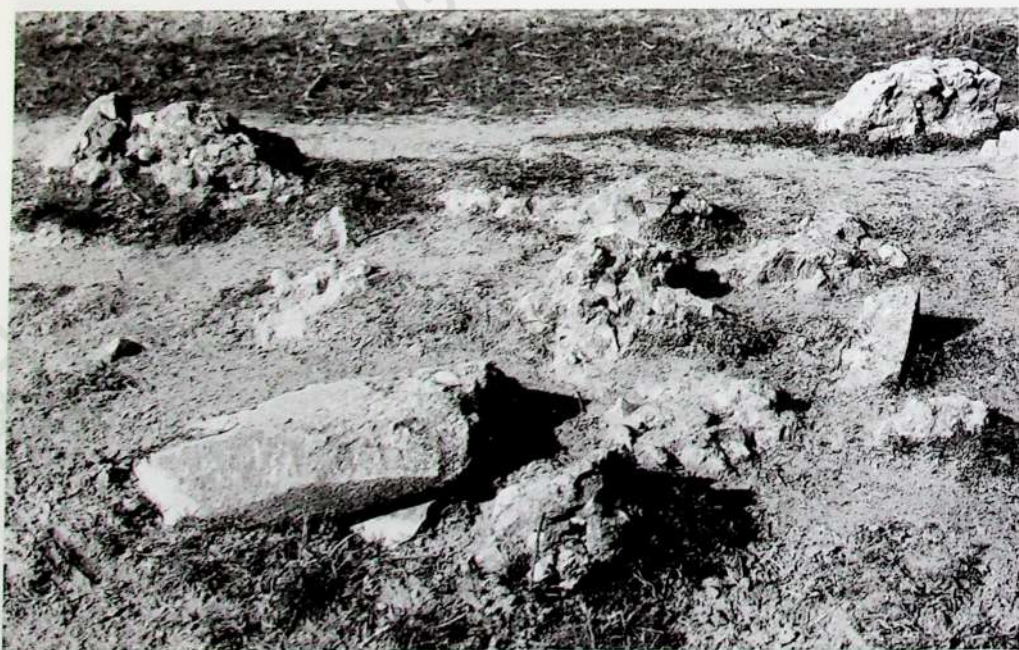
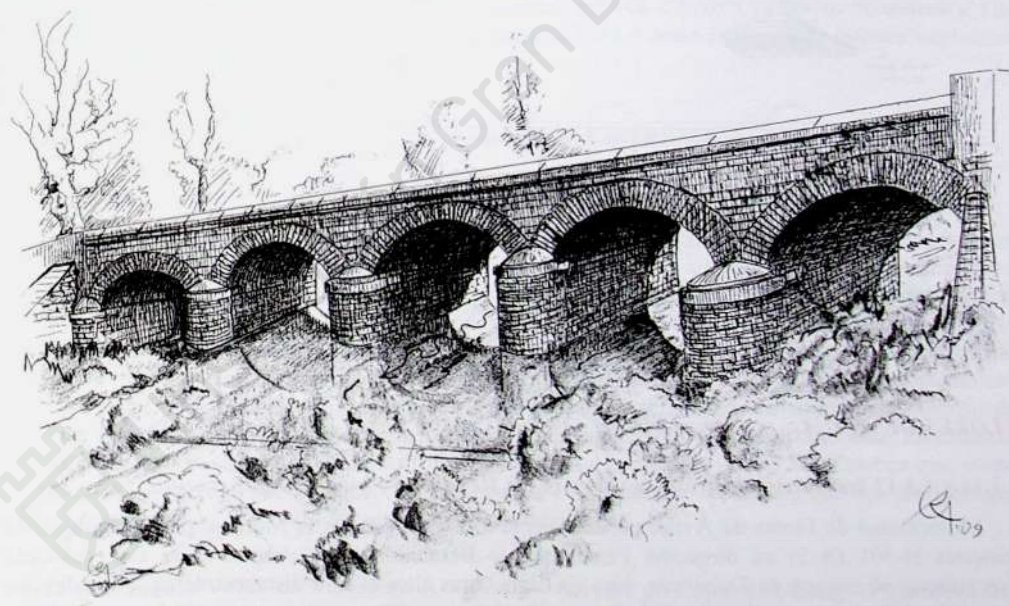


Foto 8 y 9. MADRIGAL. Otros restos del puente precedente esparcidos en el curso fluvial.

RASUEROS**1.1.10 Puente en ladrillo sobre el Trabancos**

Estamos en la hoja MTNE 54-III (Horcajo de las Torres), en el tramo bajo del curso del Río Trabancos, poco antes de que éste, en zona El Monte, incorpore el curso del Regamón, casi junto a los restos del puente que hemos visto precedentemente. 2.5 km separan las localidades colindantes de Horcajo de las Torres y Rasueros, ambos sobre el curso del mismo río.

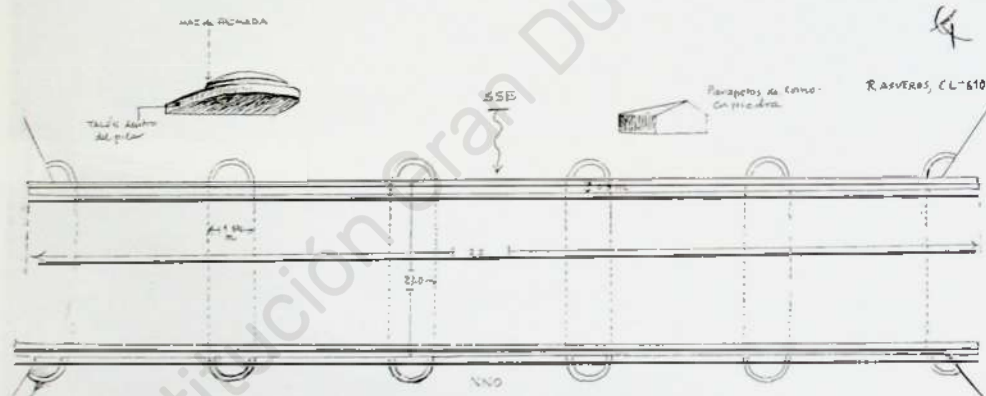
A la salida S de Rasueros por la C-410 en dirección de Cantaracillo-Peñaranda de Bracamonte, llega de O un cordel con el nombre de este pueblo; va en dirección E hasta las ruinas de la Torre de Astudillo con el nombre de "calzada romana", llega luego al Villar de Matababras y se pierde más tarde por causa de las concentraciones parcelarias. El alcance de Rasueros por este "cordel-calzada" se efectuaba pasando el Trabancos sobre un puente evidentemente antiguo, cuyos restos de pilares originales de piedra (al menos seis visibles todavía a pelo de agua, a distancias regulares de 6.20 m) sirvieron luego de apoyo a una estructura de ladrillo con extremos redondeados que sobresalen apenas 1.3 m de las líneas de fachada: una operación que tuvo lugar en época tardo-borbónica (hacia 1880, tal vez, a juzgar por las características de estos pilares de frentes redondos, típicos de la época, como muestran innumerables ejemplos de nuestra provincia). Los arcos, en excelente obra latericia, son rebajados (algo menos de la mitad del medio punto). Dibujo 26 y 27.



Dibujo 26. Rasueros, puente sobre el Trabancos, salida SO.

Es una estructura sólida aunque amplia de paso, como es común en cordeles, cañadas y calzadas acondicionadas de nuevo en esta época: unos 18 pies romanos (menos de 5.5 m de anchura interna, 7.5 teniendo cuenta de los parapetos): mucho para una vieja calzada, pero poco para la viabilidad moderna. Dada esta estrechez, hoy el puente aparece soslayado a O por la carretera moderna y su

nuevo puente casi rasante al antiguo, a altura apenas un poco más elevada (unos 2 m). La nueva estructura tardoborbónica ha alterado tan drásticamente la precedente, que, si las bases de los viejos pilares se hubieran enterrado definitivamente, fácilmente no hubieran dejado lugar a afirmar con certeza su preexistencia. Sea como fuere, la conservación de la obra renovada es excelente (al menos a primera vista) y necesaria apenas un restauro superficial. Huelga decir que este puente, ya obsoleto para el tráfico y definitivamente aislado, merece todo tipo de mimo a fin de que no desaparezca, no ya su presencia, sino su misma actual prestancia, perfectamente definidora de la importancia del curso de agua que salvaba, por mínimo (casi irrelevante) que hoy se nos aparezca para los modernos medios de desplazamiento. A este propósito, es de subrayar que una obra borbónica, datable poco antes o después de Fernando VII, ya en el último cuarto del s. XVIII, es poco concebible sin la correspondiente inscripción dedicatoria, tan significativa en ese tiempo de reorganización administrativa y, muy en concreto, viaria (por ejemplo, el caso del puente sobre el Arbillas, en Poyales del Hoyo). Por lo cual hay que deducir que la placa en piedra que conmemoró la restauración (como, por ejemplo, la del "puente de Valladolid" o "del cementerio", en Arévalo, que veremos luego, o como la del acueducto "de los Caños" en Madrigal, que hemos ya visto; apartado 1.1.7), debe haber desaparecido en época relativamente reciente, con las mejoras y restauraciones ocasionales del s. XX. Según las características comunes en estos monumentos epigráficos, la placa de granito no debía superar las dimensiones de 0.70 m en cuadro. No sería mala idea andar en su busca en los alrededores de la zona.



Dibujo 27. Rasueros. Puente sobre el Trabancos.

FLORES DE ÁVILA

1.1.11 y 1.1.12 Instalación hidráulica sobre el río Regamón y puente desaparecido

La localidad de Flores de Ávila, prácticamente al confin alto de la Moraña, poco a norte de la carretera N-501 (A-5) en dirección Peñaranda de Bracamonte y Salamanca, no está colocada exactamente al margen de Trabancos, sino en tierras más altas al E, a distancia de ca. 1 km del río. Cruzando el Trabancos por localidad "la Pesquera", al O pasa el Regamón, a poco más de otros 1750 m. Estamos en la hoja MTNE-480-I (Paradinas de San Juan, Salamanca). La divisoria provincial coincide casi exactamente con el curso del Regamón, pero cuando la vereda alcanza el río estamos ya en provincia de Salamanca. La entrada E (la del lado de Ávila) recibe dos vías antiguas que coinciden a su entrada; una es la calzada que va al N por El Ajo en dirección de Madrigal; la otra es una calzadilla que procede a E en dirección de Muñosancho. El hecho de que ambas entronquen en la parte abulense de un modesto puente moderno indica que éste es sustituto de uno antiguo del que no queda traza.

A ca. 200 m aguas abajo del puente se conserva, en mal estado, una presa de características notables. Se trata de una presa construida con un interno en calicanto durísimo forrado de una cuidada obra latericia sobre ambas fachadas y una soleta de lo mismo sobre el sumo de obra (que era pasaje practicable de margen a margen, a modo de puente, pero su anchura no supera 1.30 m). Se observa poco (tal vez por enterramiento) una "escarpa" (o flexión en el muro aguas abajo, para contrarrestar el empuje de la presa); cerca del extremo O, a nivel del pasaje peatonal, vemos un emisario de alivio forrado de ladrillo, de sección 50 X 50 cm ca., mientras otro aparece roto más hacia el centro, donde la estructura antigua cedió enteramente. Pedazos de argamasa de codones y ladrillo han rodado aguas abajo tanto de la presa misma como de otras estructuras adosadas al lado O, poco interpretables.

Técnicamente, la obra es notable y podría ser incluso romana o protomedieval con sucesivas restauraciones y puestas a punto; y visto que el punto está dominado a E por un otero con ruinas de antigüedad segura, pero imprecisable, mientras poco a N (entre el Trabancos y la calzada ya dicha) hay otro notable conjunto de ruinas, y las vegas de ambos ríos han estado desde antiguo dedicadas al pasto, es seguro que no se trata de presa de molino (el terreno es enteramente plano y sin desniveles), sino de instalación de riego de lejano origen; valdría la pena investigar cuál. Varias zonas del entorno llevan todavía el apelativo de "la Reguera", "las Regueras" y las ruinas arqueológicas vecinas están sugiriendo, tal vez, una importante villa romana de época tardo-romana, como muchas otras de la llanura.

El curso del Trabancos-Regamón viene de Sur. Entre Flores de Ávila y Salvadón existe una amplia zona indicada en el MTGE con el nombre de *CANÍCLOSA*, donde es frecuente el hallazgo de cerámicas. El hombre parece de ascendencia romana, tal vez *CUNICULOSA* (o "conejera"). Un nombre de este tipo podría corresponder a una antigua *VILLA* tardo-romana que hubiera explotado estas zonas de antiguos regadíos.

BARROMÁN, CASTELLANOS Y SAN ESTEBAN DE ZAPARDIEL

1.1.13 Pasarela a lastras, abolida

Nos colocamos ahora en la hoja MTGE 454, a E de Madrigal. Varias veces he recorrido esta zona en busca de trazas de los viejos caminos-calzadas-cordeles que acá y allá han dejado cortas trazas entre las zonas más "concentradas". Ningún recuerdo (ni siquiera entre los ancianos que un tiempo trabajaban los campos) de puentes o pasarelas percorribles en el caso de Barromán, aunque la presencia de monumentos como éstos se pueda deducir en abstracto por indicios claros de arqueología del Tardo Imperio Romano, como en el resto de la llanura de la Moraña, que espera todavía una exploración sistemática con medios modernos. En el vecino Castellanos de Zapardiel quedan trazas de una gran pasarela, hoy ya destruida por la refeción de un camino que procede a occidente. Estas trazas y evidencias de la pasarela han sido confirmadas por los habitantes del vecino San Esteban que, como en otros casos (el del puente sobre el Tabancos a occidente de Madrigal, que los de Horcajo, consideraban propio), creen que se encuentra en su territorio.

1.1.14 Rectángulo Villar de Matababras-Mamblas-Bercial de Zapardiel-Langa-Villanueva del Arenal

Aparte el Zapardiel y hasta el Arcvalillo, toda esta zona no es drenada por otros ríos, sino por arroyos sin importancia, donde seguramente no existieron puentes antiguos dignos de nota, ni siquiera para el cordel que en dirección N une Cabezas del Pozo con Castellanos de Zapardiel o las que unen Bercial de Zapardiel con Villanueva del Arenal, y la de Cabezas a la misma Villanueva. La falta de ríos propicia la presencia de humedales como los de Fuentes de Año, Villanueva y Langa. Son zonas de praderas inundables donde existieron sólo vados más o menos importantes que no han dejado señales claras de presencia de puentes, pasarelas o vados observables (hojas MTGE II y IV).

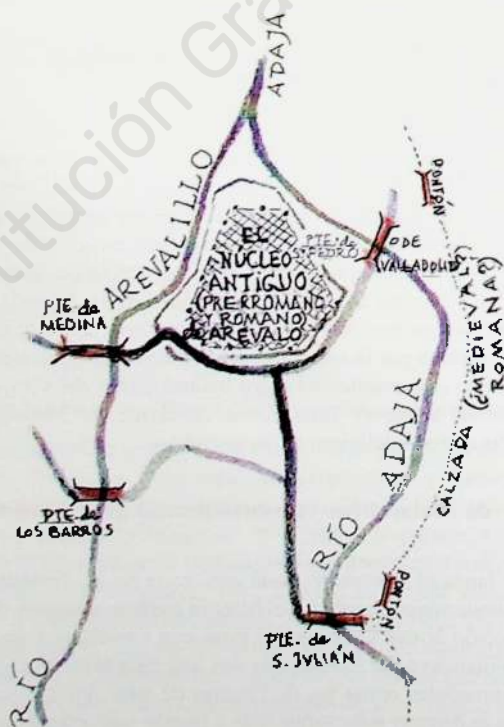
Esta zona tiene acreditada por diversos hallazgos la presencia de *villae* tardorromanas (siglos IV-V), tanto en Bartomán como en Bercial y Mamblas, pero los estudios arqueológicos se retrasan. Es de estos últimos meses (Abril 2013) el hallazgo en Bercial (por parte de un pastor) de una pequeña cabeza de "terracota" que, a 1/3 del natural, representa una cabeza masculina "del primer castellano-leonés conocido". Ha dado conocimiento de él el Arqueólogo de la Junta Francisco Fabián en una conferencia-sorpresa de la que se ha hecho eco el Diario de Ávila (14 Febrero 2013). Trabajo local pero excelente, ha sido datado (a mi juicio sin base alguna) en el s. I de nuestra era. Se trata de residuos figurados de los personajes de un *lararium* familiar. A propósito de Mamblas, vale la pena recordar que es nombre "ladino", derivado del tardo-latín *mammulae*, "tetillas", topónimo alusivo a colinas hoy desaparecidas (o casi) por la aradura del terreno agrícola.

Creo que se trate, de todos modos, de hallazgo notable, probablemente de los siglos de la tarda romanidad (siglos IV-V).

1.2 ARÉVALO Y SUS CERCANÍAS

MTGE, HOJA 455-III

La parte occidental de la hoja, a O de la carretera AV-P-142 y su continuación al sur hasta Noharre, participa de las características de la zona que acabamos de describir. Se eliminan, por tanto, los términos de Tornadizos de Arévalo, Palacios Rubios, Magazos y Noharre mismo, que no presentan restos importantes. Partimos por la ciudad de Arévalo.



Esquema topográfico 1. Accesos y puentes antiguos de Arévalo.

Muchos son los puentes que, dada la situación aislada de la ciudad, en la confluencia de los ríos Arevalillo (a O) y Adaja (al E), atraviesan ambos cauces. Puesto que la ciudad tiene orígenes, como mínimo, romanos, y puesto que en ellas confluyen diversas vías antiguas, todos ellos son de origen igualmente antiguos. Casi todos son de aspecto y, en buena parte, de estructura claramente medieval, en rajuela caliza y con los característicos alfiles de ladrillo enmarcando los arcos, típicos del s. XIV (si no anteriores); pero veremos que a la base de algunos (los más imponentes e importantes) es fácil distinguir buena parte de los elementos anteriores de sus apoyos bajos (bases de pilares) o de los de apoyo a los taludes casi verticales.

1.2.1 Puente de Medina (o “puente llano”) sobre el Arevalillo

Es el más imponente, el de mayor longitud y más importante estructura, con una longitud de calzada de más de 120 m y con una anchura de casi 6 (más parapetos). Bien parapetado y con una robustez que le permite estar en uso hasta nuestros días, se nos ha conservado, fuera de los repetidos arreglos de fachada que su mole ha ido imponiendo, en casi perfecto estado. La altura sobre el pelo medio del agua es de más de 18 m. Consta de tres arcos mayores, uno principal en eje y otros dos laterales que no pueden definirse de alivio, puesto que ahondan como el primero hasta el fondo del río; los de alivio, mucho menores, se encuentran a los extremos, realzados hasta el nivel de crecida (el del extremo E fue tapado posteriormente). Todos ellos están decorados de alfiz de ladrillo, con arquivolta doble los mayores, a cinco de arquivolta, liso, los menores, y todos ellos en arco sólo levemente apuntado, como es de uso en los inicios del gótico. Recursos horizontales de doble fila de ladrillos, así como potentes verdugones dentados, colocados a abrazar cada uno de los alfiles de arco, forman el entramado de los “cajones” de rajuela (altos cada uno m 1.20 ca) de las fachadas.



Dibujo 28. Arevalo. Puente de Medina.

Los dos pilares principales presentan en su cara interna una perforación transversal (a modo de las torres albaranas de la fortificación de Madrigal), a cuyos laterales, al centro, se abren dos puertas de las que parten, poco por encima del nivel de estiaje hacia arriba, dos escaleras que conducen, tras varios rellanos, a cámaras situadas a unos 14 m de altura, ambas ciegas; son cámaras de uso absolutamente incierto, no vistas en obras semejantes, con espacios internos altos, entorno a 3 X 3 m.

Los dos potentes pilares centrales son de 7 m en el sentido de la longitud del puente, algo menores los que les separan de los de alivio (6.3, más o menos). Los apoyos de los pilares parecen posar en un fondo de roca calcárea (no están visibles). A la parte E (banda de la ciudad) potentes núcleos de argamasa forman el apoyo, sin que podamos decir con precisión cuál sea su origen y su función (¿una conexión defensiva con la muralla?, ¿el apoyo de un puente más antiguo?).

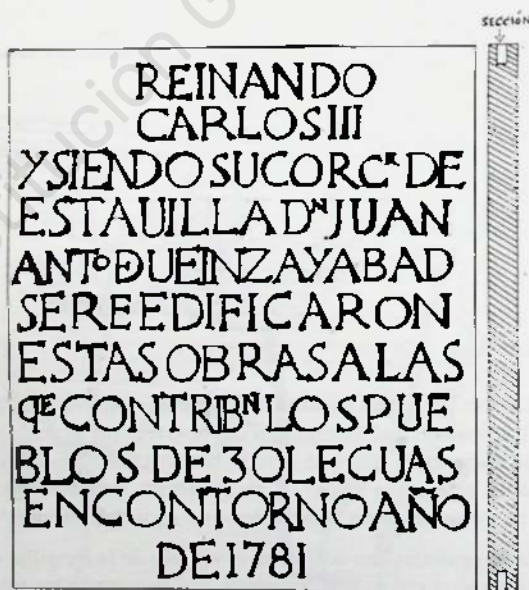
Es notable que esta imponente mole arquitectónica, sobre un río sujeto a fuertes estiajes, no presente en absoluto indicios de contrafuertes de desvío (a monte) ni refuerzos de apoyo (a valle; sólo zócalos biselados hacia arriba en sillería). Pero no es el único caso que veremos; es más, puede decirse que es casi regla, en Arévalo. Datable con probabilidad a finales del s. XIV.

Hay constancia documental de obras de restauración entre 1543 y 1545.

1.2.2 Puente de Valladolid (o de San Pedro) y pontón mudéjar frente al cementerio

Cada uno de estos puentes tiene nombres de diverso significado. A veces el de su destino o dirección; otros, de una iglesia o ermita cercana; otras, de sus características físicas; en el caso que nos ocupa, el de "San Pedro", se refiere a una iglesia desde la que se descendía (cercanías del castillo; hoy la iglesia no existe, pero en el pasado, tal vez por la presencia de una inscripción romana, se interpretó que se encontrase sobre los restos de un templo de Minerva); el tercer nombre, "del cementerio".

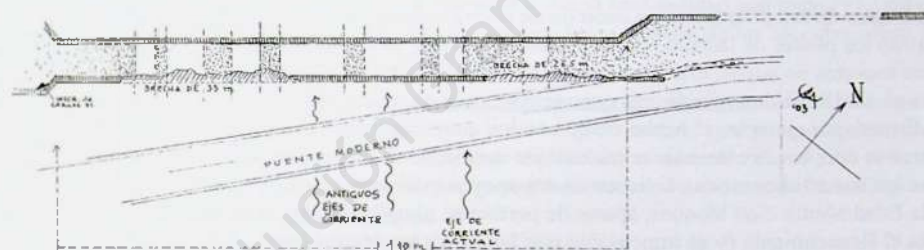
Hay un viejo camino o calzadilla que, procedente de la salida E del puente de San Julián, que veremos luego, sigue a una cierta altura el margen derecho del Adaja, salvando frente al cementerio municipal un pequeño curso de agua estacional. La calzadilla lo salva mediante un pontón de dimensiones modestas (menos de 25 m), de técnica y materiales, semejantes a los ya observados en los puentes precedentes. Tiene un único arco de medio punto, alizado y con tres rodadas de ladrillo medianamente conservadas que llegaban a la base de los parapetos y que aparentemente envolvieron un día enteramente todo el arco. El resto, hasta el coronamiento de los parapetos, es de rajuela caliza muy descamada. La calzadilla es amplia unos 3.2 m y posee entrombaduras a los extremos para la espera del tráfico contrario. En el eje de corriente el monumento tiene una altura de 2.5 m más o menos, sin contar los parapetos.



Dibujo 29. Arévalo. Puente de Valladolid (o de San Pedro). Dedicatoria de las obras de restauración del tiempo de Carlos III.

1.2.3 y 1.2.4 Pontones mudéjares frente al cementerio ("¿Puente de la Loma"?) y al puente de San Julián

Siguiendo la misma calzadilla a S, pocos metros ante de bajar al Puente de San Julián o "de la Estación" y antes de llegar a su carretera, existe otro pontón importante (diremos casi imponente) que salva otro de los pequeños cursos torrenticios que de la llanura se precipitan en el Adaja (cursos, dicho sea entre paréntesis, extremadamente descuidados entre maleza y deshechos). La calzadilla y parapetos del pontón son visibles por la respetable longitud de 20 m; los paramentos (argamasa de rajuela) se conservan muy derruidos a O, algo menos al lado contrario. La calzada es amplia 4.10 m (pies romanos ideales, 14.9); entre los parapetos de calzada y el cuerpo de fachadas hay una diferencia de anchura de ca. 8 cm a favor de éste último.



Dibujo 30. Arévalo. Puente de San Pedro o de Valladolid.

Tiene su arco en sillería perfectamente conservado (visibles 9 dovelas; debían ser 11 hasta las jambas de apoyo). Es posible que los medievales hayan encontrado el pontón reducido al solo arco de sillería, reconstruyendo el resto en material local; pero no puede excluirse que toda la obra tenga sustancialmente origen romano.

El puente de Valladolid es el "de San Pedro", el más espectacular puente por dimensiones, forma y características constructivas constatables, así como por su origen, que podemos calificar sin la menor duda como romano (veremos luego por qué). Es largo, 138 m, ancho 5.5 entre parapetos; con los parapetos, de poco más de 6.

Desde el punto de vista constructivo, aparentemente hay pocas diferencias respecto al anterior: estructuras de fachadas en rajuela con recursos de ladrillo, en fajas de 0.8 m y "tiras" de doble ladrillo intermedias. Como en el caso anterior, los dos ojos mayores en eje de corriente están contenidos lateralmente por altos rodrgones dentados de ladrillo al centro y a los extremos. Los parapetos aparecen "cosidos" a la cima de pared y a los parapetos con pilas de ladrillo altas 2 m, no llevando línea ladrillada "de recurso" en la cima, porque el embrague latericio de fachada no supera los 10 m sobre el pelo del agua y faltando al coronamiento otros casi 5.

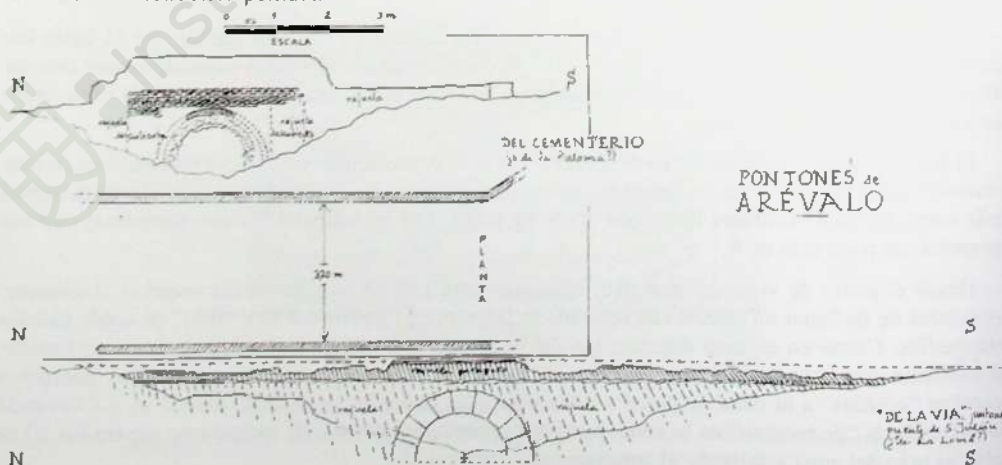
Dos (en diverso estado de preservación) son los restos de las plazuelas de espera a los extremos (los parapetos se abren afuera "a forceps"). En la del S. cubierta de hierbas que la han salvado, se conserva la inscripción dedicatoria de las restauraciones de Carlos III, que debería ser fijada de nuevo al muro (se encuentra en tierra y llevársela es tan fácil como "goloso" para los cazadores de souvenir). Dice así:

REINANDO CARLOS III/ Y SIENDO SU COR(RE)G(IDO)R DE/ ESTA VILLA
D(e)N JUAN/ ANT(oni)O DE UEINZA Y ABAD/ SE REDIFICARON/ ESTAS
OBRAS A LAS/ Q(ue) CONTRIB(uyero)N LOS PUE(BLOS DE 30 LEGUAS/ EN
CONTORNO AÑO DE 1781.

Véase el dibujo 29. Y nótese, de paso, que la inscripción, dado su valor jurídico-administrativo, nos enseña hasta qué punto los territorios afectados favorablemente por la presencia del puente estaban gravados económicamente en sus manutención.

He tenido ocasión, en diversas circunstancias y sedes, de ocuparme del lamentable estado en que este puente, tal vez el más bello y el más interesante, se encuentra. Pero veámoslo primero en sus características constructivas, para darnos luego cuenta de sus fallos estructurales y su penoso estado. El puente es largo, de plazuela a plazuela, unos 107 m; incluidas las plazuelas, unos 138 m; ancho unos 5 m, con la calzada cubierta y en mal estado.

La estructura consta de dos fachadas altas sobre el pelo de agua en magra cerca de 17 m (aunque hoy, debido a la falta de limpieza y a la abundante e inculta vegetación el cauce encenagado haya ganado en altura hasta más de 4 m) y su longitud, como hemos notado más arriba, llega a los 138 m. Los fondos de sus pilares son de cantería de buena calidad, al menos en 5 de sus siete arcos; de ellos se alzan los pilares de ladrillo a diversas alturas, lo que ya demuestra que la estructura actual se eleva sobre soportes no suyos, esto es, anteriores; lo cual, visto que el resto es una obra gótico-mudéjar de los siglos XIII-XIV, no puede más que ser obra romana. Una característica que otros detalles menores confirman, por ejemplo, el hecho de que en los arcos mayores vemos que el ladrillo que parte de los pilares se apoya sobre dovelas notablemente movidas, no a plomo con el resto del dovelaje inferior. Otra: los dos últimos arcos a E tienen en sus apoyos inferiores una sillaría del todo particular no usada en la Edad Media. Son bloques, aparte de perfectos, almohadillados, a la manera clásica, de nulo uso hasta el Renacimiento (y es impensable que las partes mudéjares hayan sido superpuestas después de la época renacentista). Por tanto, es evidente que estos pilares almohadillados demuestran un origen romano de la estructura pontual.



Dibujo 31 y 32. Pontón del cementerio y pontón junto al puente de San Julián en Arévalo.

Aparte lo dicho para su antigüedad, el resto de las características de las fachadas es sustancialmente el mismo que el del Puente de Medina ya visto: arcos apuntados de mandada de ladrillo ligeramente reentrante en la baja y más pequeña, cada uno de ellos envuelto en un alfiz (los dos centrales los han perdido en sucesivas restauraciones, pero quedan acá y allá sus restos visibles). Entre ellos, los consabidos recursos de doble línea de ladrillo dividiendo el haz de fachada en fajas de ca. 1 m de altura (no sabemos cuánto y qué signifiquen, a efectos de cronología, las diferencias de anchura de las cajas de rajuela entre recursos planos de ladrillo, pero valdría la pena investigarlo). En el coronamiento, entre el cuerpo de fachada y los parapetos, encontramos a intervalos distanciados de 2.5 metros de media, pilarcillos de ladrillo de "costura" con los parapetos, y, a intervalos irregulares, por debajo del pavimento de calzada, gárgolas de desagüe en piedra, características, sobre todo, de los puentes planos y sin "lomo de asno". Quedan leves testimonios de los viejos tajamares, pero tan reducidos que son casi inobservables con el necesario detenimiento.

Los arcos de alivio (3) se encuentran al lado O y están situados, parece ser, sobre dintel continuo de ladrillo (hoy no visible). La pendiente del margen O, menos rívida que la contraria, ha provocado un progresivo enterramiento, ya notado como un peligro al momento de las restauraciones del s. XV.

La fachada a monte presenta una característica (seguramente idéntica en los grandes puentes) particularmente peligrosa para la estabilidad: el "alma" interna entre "hojas de fachada" es un tapial de adobe. No existiendo (al parecer) elementos tirantes entre las fachadas, el adobe, hinchado por la lluvia, ha ido empujando progresivamente la fachada contra corriente abriendo dos grandes brechas; a sudoeste, una (peligrosísima) de hasta 38 m de longitud por 7 de profundidad (hasta las cervices de los arcos). Al lado nordeste hay otra de 26 m de longitud por una profundidad aún mayor (12 m) que la de la precedente, debido, probablemente, a la mayor rapidez y empuje de las crecidas sobre una pendiente más vertical que la opuesta (dibujo 30).

Teniendo en cuenta esta situación y la cegazón total de los arcos de alivio, es de notar que, en caso de grandes crecidas, se crea contra el puente una presión poco menos que insoportable para la estructura, de modo que el peligro de ruina total de este espléndido monumento es, no sólo real, sino a todas luces, no lejano en el tiempo, si bien las presas reguladoras, especialmente de "Las Cogotas", en Cardenosa, han limitado mucho este peligro.



Dibujo 33. Puente (o pontón) "de la Loma" a E del Puente de San Julián.

También para este puente constan reparaciones en 1547 y 1549.

Hay un viejo camino o calzadilla que, procedente de la salida E del puente de San Julián, que veremos luego, sigue por la cumbre el margen derecho del Adaja, salvando frente al cementerio municipal un pequeño curso de agua estacional. La calzadilla lo salva mediante un PRIMER pontón (dibujo 31) de dimensiones modestas (menos de 25 m), de técnica y materiales semejantes a los ya observados en los puentes precedentes. Tiene un único arco de medio punto, alfizado y con tres rodadas de ladrillo medianamente conservadas que llegaban a la base de los parapetos y que aparentemente envolvieron un día enteramente todo el arco. El resto, hasta el coronamiento de los parapetos, es de rajuela caliza muy descarnada. La calzadilla es amplia unos 3.2 m y posee entrombaduras a los extremos para la espera del tráfico contrario. En el eje de corriente el monumento tiene una altura de 2.5 m mas o menos, sin contar los parapetos ni el probable enterramiento.

Siguiendo la misma calzadilla a S, pocos metros ante de bajar al Puente de San Julián o "de la Estación" y antes de llegar a su carretera, existe un SEGUNDO pontón (dibujo 32) importante (diremos casi imponente) que salva otro de los pequeños cursos torrenticios que de la llanura se precipitan en el Adaja (cursos, dicho sea entre paréntesis, extremadamente descuidados entre maleza y deshechos). La calzadilla y parapetos del pontón son visibles por la respetable longitud de 20 m; los paramentos (argamasa y rajuela) se conservan muy derruidos a O, algo menos al lado contrario. La calzada es amplia 4.10 m (pies romanos ideales, 14.9); entre los parapetos de calzada y el cuerpo de achadas hay una diferencia de anchura de ca. 8 cm a favor de éste último.

Tiene su arco en sillería perfectamente conservado (visibles 9 dovelas; debían ser 11 hasta las jambas de apoyo). Es posible que los medievales hayan encontrado un pontón reducido al solo arco de sillería, reconstruyendo el resto en material local; pero no puede excluirse que toda la obra tenga sustancialmente origen romano (ver dibujos 31 y 32).

1.2.5 Puente de San Julián o "de la Estación"

La pervivencia de la vía antigua a la que sirven los dos pontones precedentes, vía que parte precisamente de la embocadura E de este puente, demuestra que el Puente de San Julián tuvo origen antiguo. Estamos informados por documentación del los s. XVI (1545-1554) al XVIII de varias costosas obras de reparación, pero no de cuál fuese su estado (y tanto menos su origen) precedentemente a su ruina. Las sucesivas obras posteriores nos han dejado un puente modernizado e irreconocible. La misma notable enfosadura del Adaja en la actualidad no permite la observación a corta distancia de sus pilares y fundaciones. Por lo que ya hemos observado y observaremos (puente "de los Barros") de los puentes occidentales sobre el Arevalillo, es de suponer que, como el puente de Valladolid o de San Pedro, sirviese como línea directa de conexión con el de Medina y Segovia, así el de San Julián prolongase la misma línea en dirección de Segovia y Ávila por la calzada del lado oriental del río. Pero, a falta de una observación profunda, improponible al momento actual, todas las cuestiones relativas a este puente quedan *sub iudice*.

1.2.6 Puente "de los Barros" sobre el Arevalillo

Poco antes del acceso al Puente de Medina, la vieja Cañada Leonesa Occidental se dividía en dos ramos, uno que atravesaba directamente el puente en dirección del centro antiguo de Arévalo, el otro que giraba aguas arriba sobre el margen occidental del Arevalillo para pasar por encima y externamente a este núcleo antiguo (entre la ciudad y el núcleo externo de su Judería) y continuar en dirección E, puntando verosimilmente a atravesar el Adaja (como hemos dicho) por el antiguo Puente de San Julián: la conexión entre ambos resulta evidente hasta hoy a través del moderno tejido urbano. La razón para duplicar la vía podría ser de tipo administrativo o económico, como el que deriva de la llegada desde el S, entre ambos ríos, de la gran vía de trashumancia (en dos ramos, uno principal que

travesaba en vado el Arevalillo, el otro a E del Adaja) que era la Calzada Leonesa Occidental, proveniente de Toledo a través de la Sierra de Gredos. La duplicación de los ramos permitía, en todo caso, funcionar a la ciudad independientemente de su campiña, con todo lo que esto supone para los problemas de la fortificación y la administración ciudadana. Es evidente que, a menos que este puente fuera anterior al de Medina (cosa poco probable, pero no de excluir), este nuevo acceso "externo" a Arévalo no puede tener otra explicación que su condición de paso pecuario.

El puente que ahora nos ocupa es, respecto a los otros dos puentes "urbanos", el más modesto, como subrayando su carácter de secundariedad. Su nombre no parece tener una razón particular, si no es el hecho de que la pendiente fuertemente gredosa de su parte E (lado de la ciudad), más ríspida que la contraria, se degrada continuamente y provoca el enfangamiento continuo de la calzada sobre el puente, como se observa ahora, por ejemplo, tras las restauraciones y limpieza posteriores al año 2003. Es de notar que este puente es el más bajo respecto a las riberas del talud que circunda Arévalo, el que, posiblemente, fuera más antiguo y enseñase a los arevalenses la importancia y conveniencia de edificar una mole robusta, sin necesidad de alcanzar las cumbres de ambas riberas.

Es una estructura de los acostumbrados materiales, rajuela y ladrillo, 80 m de longitud y unos 12 de altura sobre el pelo de agua en magra. La anchura de calzada entre parapetos es de 5 m (unos 14.5 pies romanos, según el standard), y, comprendidos los parapetos, casi un metro más. Tiene un solo arco levemente apuntado y contenido entre dobles refuerzos verticales en ladrillo y rajuela que forman un discreto, poco visible alfiz; es alto 12.5 m ca., con tres arquivoltas reentrantes en ladrillo. Bajo toda la anchura del alfiz el apoyo de las jambas es de sillería. Como es regla en Arévalo, ni a monte ni a valle el puente aparece protegido con tajamares ni "talones" de apoyo, aunque poseyendo un solo arco, disponía solamente de malecones de conducción al centro de las corrientes laterales, malecones que han desaparecido o han quedado sepultados en el fango de los arrastres. Las fachadas de rajuela aparecen, como de costumbre, listadas con recursos de doble ladrillo a distancia de ca. 1 m. Parten del penúltimo recurso de ladrillo los ya vistos (puente de Valladolid) pilarcitos "de costura" de la estructura con los parapetos. En lugar de plazuelas de espera en las embocaduras, vemos sólo ligeros ensanches levemente trombados, justo cuanto basta para relajar el paso a la anchura del resto de calzada.

No me constan menciones documentales de reparaciones antiguas importantes para este puente, que tal vez estuvieran a cargo de la Mesta. Véase el doble dibujo 34. El puente es posiblemente de inicios del siglo XIV.

OBRAS HIDRÁULICAS

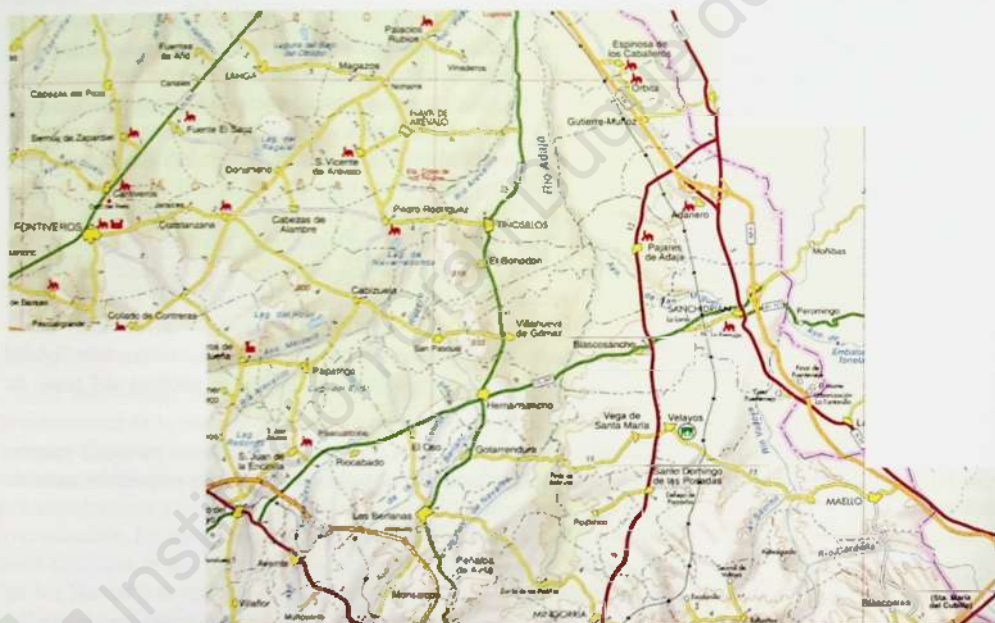
No trataremos ahora de las varias obras hidráulicas que aparecen sobre ambos ríos, Arevalillo (a O) y Adaja (a E) y sobre su afluente de la Lugareja, de las que las situadas tras la conjunción de ambos ríos debieron ser numerosas y han ido cayendo en desuso definitivo hasta mitad del s. XX; este conjunto de obras utilitarias merecería un estudio aparte que ahora no podemos afrontar.

1.2.7 El acueducto de Arévalo (Arévalo-Vinaderos)

Tan misterioso como indocumentado, es evidente que al menos en época romana existió un acueducto para surtir de agua una ciudad elevada sobre taludes entre dos ríos. Aún sin aparentes evidencias, existen algunas de que este servicio público existió y tuvo su importancia, y de que su fuente de aprovisionamiento estuvo en el río Arevalillo. Debió tener a monte un lago de no menos de 350 metros de longitud, visto el valle como hoy aparece y teniendo en cuenta la pendiente media del terreno.

La erosión de la margen derecha del Arevalillo y la ruina definitiva de la presa han hecho desaparecer el arranque del conducto que, tras apoyarse a la pendiente del margen derecho, en algún punto debió penetrar bajo tierra para continuar hasta su destino; hasta ahora, sin embargo, no ha sido descubierto punto alguno de su afloramiento. Tenemos solamente alguna confusa información del año 2007 (como consecuencia de las obras de investigación sobre la muralla de Arévalo para su reconstrucción a la parte O) de la aparición de algún pozo (cercanías del Castillo), que podría estar en relación con la parte extrema del acueducto, pero no se ha hecho, a cuanto me consta, una exploración de ninguno de ellos. Por otra parte, no se ha descubierto hasta ahora rastro alguno de una *piscina* o conserva de agua (imprescindible para la distribución del agua en ciudad), de modo que se puede decir que cualquier exploración en este sentido es esperable y deseable.

Estamos, por tanto, ante uno de los puntos más intrigantes de la futura investigación arqueológica de Arévalo en el futuro.



Mapa 3. Moraña Primer corredor Pedemontano (Diputación de Ávila).

1.3 LA MORAÑA ORIENTAL, ENTRE NAVA DE ARÉVALO Y ZORITA DE LOS MOLINOS

He escrito ya precedentemente de la condición de violentos estiajes post-invernales de estas zonas de llanura, lo que reduce (por meses enteros) sus cauces fluviales a puros "signos de buena voluntad" en los mapas. En realidad, pocas veces estos cauces eran difíciles de vadear, y puros vados eran seguramente las zonas de cruce de los caminos sobre cursos tan modestos. En el mejor de los casos, se puede encontrar el vado de uso normal y, a pocos metros, tal vez se vean los restos arrastrados de una pasarela de lastras, creada para ciertos momentos invernales en que el curso crecía, generalmente mucho más en anchura, ya que la altura que se podía alcanzar por algunas horas o jornadas no era tanta.

Por esta razón, fuera de los cursos fluviales de mayor encajonamiento (los ríos Adaja y Arevalillo), los puentes de esta zona son casi inexistentes. Con frecuencia se encuentran los restos de antiguas pasarelas de lastras, ya arrastradas y diseminadas en la campiña, piedra a piedra. Algunas fueron sustituidas con pontones de arco (Riocabado, p. ej., o Cardeñosa, "Puente de la Legua y media"). Otras veces, pocas, las pasarelas antiguas fueron rehechas de nuevo (Riocabado, salida N). Los puentes verdaderos son muy raros al S de Arévalo. Algunas obras hidráulicas (molinos) parecen haber tenido presas lo suficientemente grandes para sostener un camino (Pedro Rodríguez, tal vez, o la misma Zorita de los Molinos). Considerando la extensión del territorio, la presencia de manufectos de carácter y dimensiones apreciables es mínima. A medida que el terreno va volviéndose colinar en los contrafuertes de la Sierra de Ávila, sobre una línea ideal que uniría las laderas N de las sierras de Malagón, Solana y los altos meseteños entorno a Cabezas del Villar y Mirueña de los Infanzones, su presencia comienza a hacerse más apreciable y hasta frecuente, si bien siempre dentro de dimensiones modestas. La misma Ávila, pese a su Adaja y sus tres-cuatro puentes, no pasa de ser dotada bastante modestamente en tal sentido.

Sirvan estas pocas líneas para introducir nuestra presentación de una zona provincial que puede ser definida (si se exceptúa Arévalo y su inmediato circundarlo) como la más pobre de toda la provincia en cuanto a puentes actualmente conservados, visibles y analizables. Pero por esta razón daremos relieve, sobre todo, al territorio que condiciona la situación. En la redacción de esta sección del territorio y sus puentes va a ser inevitable hacer alguna incursión en las planimetrías de zonas adyacentes. Téngalo presente el lector a descargo de algunas inevitables disfunciones o repeticiones que no podamos evitar.

SOBRE LOS RÍOS DE LLANURA Y SU PROBLEMÁTICA

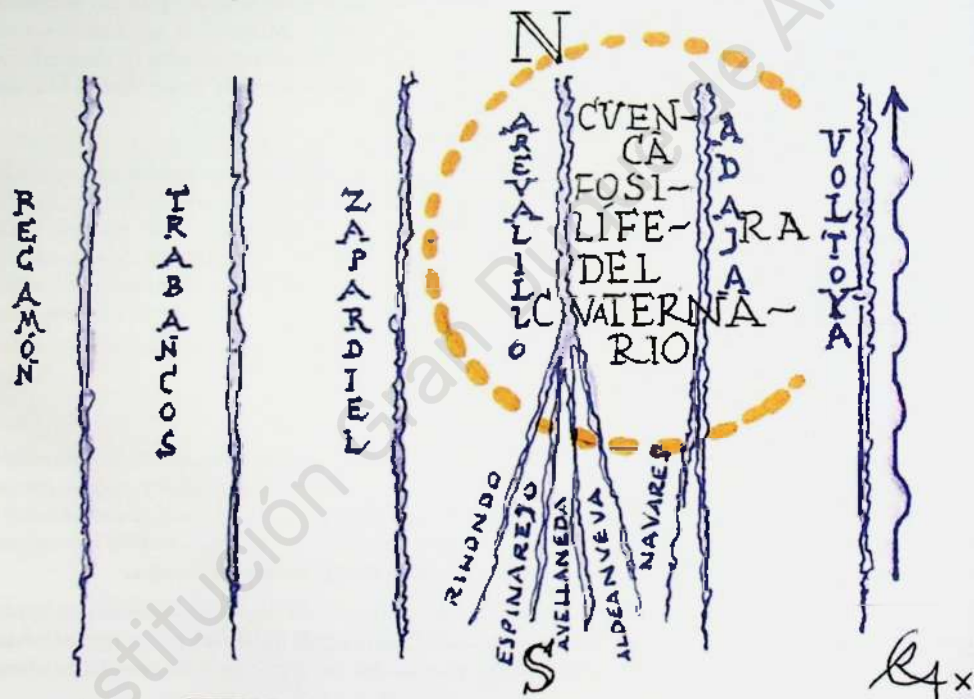
La zona de la Baja Moraña al sur de Arévalo, lo hemos dicho ya, está atravesada de S en dirección N por los cursos fluviales, todos fuertemente probados a lo largo del año por estiajes y magras, porque provienen todos, substancialmente, de relieves medio-bajos como la Sierra de Ávila (Centro-Oeste) y Malagón (a Este). Sólo al Centro-Este el curso del Adaja desciende por el Valle Amblés proveniente de las Parameras (Paramera y Serrota, alineados), verdadero primer bastión de Gredos.

Los cuatro más occidentales discurren por una llanura aluvional de buena consistencia con fondos lacustres prehistóricos; pero sus relieves de proveniencia (Sierra de Ávila) no les presta torrencialidad violenta, y disponen de lechos planos, ampliamente exundantes, en vegas, pero de erosión de riberas lenta y poco profunda.

A medida que se va alcanzando la parte más central de la llanura (a oriente del Zapardiel) se van manifestando con mayor evidencia los fenómenos de erosión profunda de los terrenos cuaternarios con cárcavas hondas. El Arevalillo y el Adaja, en modo un poco diverso, crean cursos de erosión profunda que siguen modificando riberas, descubriendo los fondos sedimentarios más profundos. En sus taludes se manifiesta la paleofauna de quelonios y saurios (especialmente las grandes tortugas), muy señaladamente en las proximidades de Arévalo, cosa que no sucede en la parte occidental. En Fuente el Sáuz, por ejemplo, y alguna otra localidad cercana, estos estratos nunca aparecen al descubierto, y el hallazgo de fósiles es tan ocasional que procede siempre de perforación, como la que en 1958 dio lugar en Fuente el Sáuz al hallazgo de una mandíbula de mastodonte en la perforación de un pozo, a una profundidad de ca. 12 metros. Puedo dar testimonio de ello por el hecho de haber sido testigo presencial y haber conservado por diverso tiempo el fósil inconfundible y la característica configuración de las placas molares típicas de los herbívoros de un periodo situado entorno a los 20 millones de años. Como anécdota, creo recordar que el fragmento mandibular correspondía a un individuo joven, no a un paquidermo adulto.

Los quelonios de la cuenca del Adaja (alguno está conservado en Arévalo, en un colegio religioso del barrio oriental frente a la estación de ferrocarril) son de proporciones muy notables, con alturas de hasta 50-60 cm. y perímetros de más de 4 metros (véase el esquema topográfico 2).

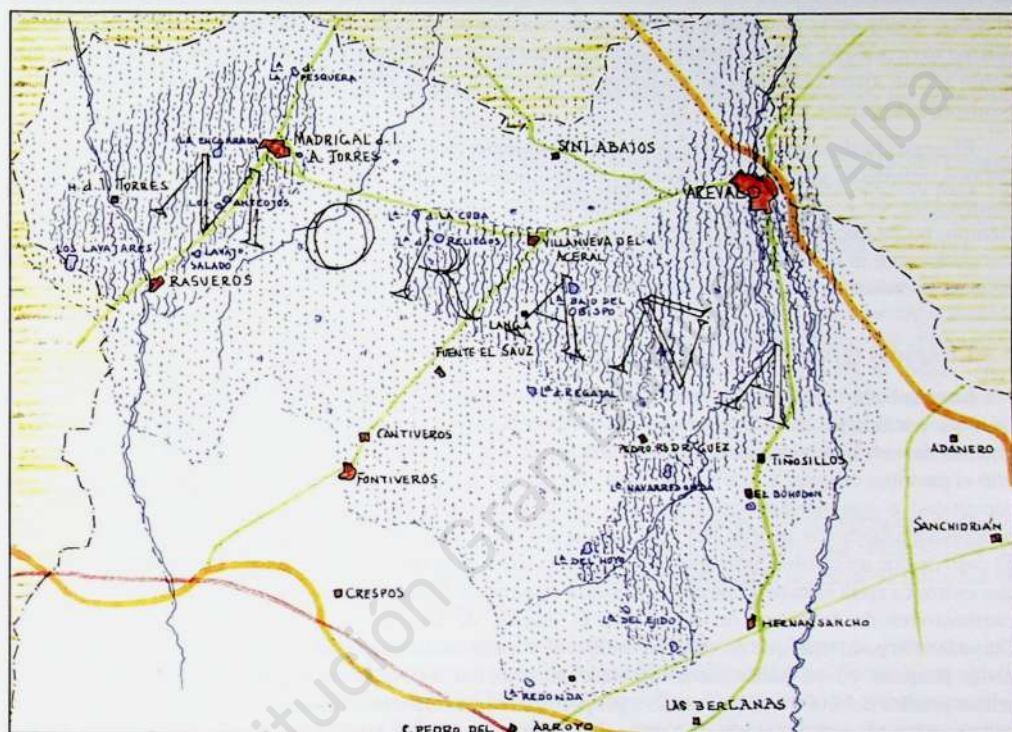
Pues bien, todo esto, si no puede explicar en detalle el devenir histórico de la viabilidad como hoy la conocemos, sirve a dar una idea de las razones por las cuales encontramos hoy un territorio de características viales tan enteramente diversas, a veces, que resulta difícil comprenderlas a un primer examen, tanto en sus modificaciones cuanto en la efectiva y hasta radical desaparición de tales manufactos.



Esquema topográfico 2. Cursos fluviales de la Moraña, Ávila y cuenca fosilífera cuaternaria.

Al contrario de lo que sucede en las zonas de montaña (donde lo abrupto del territorio condiciona tan diversamente la fenomenología), en la llanura, los cursos amplios y arenosos de los ríos, la escasez de piedra de construcción, etc., han impuesto un proceso continuo de desgaste, de "erosión" lenta y continua, más que el "barrido" y arrastre violento. En montaña cada curso fluvial lleva a destrucciones repentinas y drásticas de manufactos, con la necesidad absoluta, a menos de arriesgar la parálisis, (especialmente de la trashumancia, pero no sólo) de reconstruirlos en breve; en la llanura, la suplencia ofrecida por los vados de fácil improvisación y de menor coste, ha favorecido su descuido. El progreso, con sus nuevas técnicas, nuevos materiales, nuevas velocidades, ha hecho el resto, abriendo nuevas y más económicas directrices, contribuyendo decisivamente al abandono y rápido olvido de los antiguos caminos y las antiguas infraestructuras. Sobre las vías mismas, una vez desaparecidas estas infraestructuras, ha pasado luego la esponja demoledora de las concentraciones parcelarias, los regadíos, etc., haciéndolas literalmente desaparecer en, por lo menos, las cuatro quintas partes de la antigua red viaria original, como lo que en la zona colinar y de montaña, la ganadería ha hecho con la

intercepción indiscriminada de viejos caminos irrenunciables, "de uso común" y "de derecho público". Hoy, cualquier idiota con dinero, (no ya un ganadero, un simple turista madrileño) se compra una finca de vacaciones por la que pasa un cordel y, ante la pasividad culpable de la autoridad local, provincial y regional, pone puertas y vallas que impiden para siempre cualquier paso. Consecuencia: el camino desaparece en todo el tramo que la finca ocupe y en sus accesos.



Esquema topográfico 3. Cuenca lacustre cuaternaria de la Moraña de Ávila. Lagunas residuales.

EL TERRITORIO GEOLÓGICO Y PALEONTOLÓGICO

Hemos aludido precedentemente al tema, pero conviene insistir brevemente en él.

Sobre un fondo de terreno profundo del periodo Terciario, toda la llanura de la Moraña sufre posteriormente una transformación geológica en el periodo Cuaternario. Se crea una situación lacustre (entre 60 y 20 millones de años) al que las estribaciones de las tierras altas del Sur aportan sus arrastres hasta colmarla de limos y lamas. El fenómeno se produce a partir de una línea ideal oblicua pedemontana de sudoeste a nordeste, desde las estribaciones occidentales de la sub-sierra de Ávila hasta las de las Sierras de Malagón y Pinares (dirección Cabezas del Villar-San Pedro del Arroyo-Villacastín). Tras los primeros grandes arrastres de relleno, va también creciendo un sistema natural de drenaje de la laguna palustre, mediante los ríos aluvionales (Trabancos a O, Zapardiel, Arevalillo y Adaja a E) hacia la depresión del Duero.

Del fenómeno, lentísimo, nos queda constancia a través de dos datos objetivos, el primero de los cuales es la paleontología. La fauna del pasaje entre los periodos Terciario y Cuaternario, nos la evidencian los sustratos inferiores excavados por los ríos orientales, Arevalillo y Adaja, que en varias

ocasiones restituyen los fósiles de grandes quelonios (tortugas gigantes, enormes, con alturas de caparazón de hasta 50-60 cm). Algún ejemplar se conserva en Arévalo, de donde proceden (Cárcaba del Adaja).

Hemos dicho ya más arriba que, con el relleno de la fosa más profunda y oriental, la zona lacustre va retrocediendo, hacia O, donde los mamíferos (paquidermos), nos han dejado constancia en Fuente el Sáuz, donde en la primavera de 1958, con ocasión de la excavación de un pozo de irrigación, yo mismo tuve ocasión de rescatar un gran fragmento de la mandíbula y característicos molares de lo que debió ser un ejemplar joven de mastodonte, junto con algún otro hueso menor, todo perfectamente fosilizado (esquema topográfico 3).

El segundo dato es geológico-residual subsistente. Son otros "fósiles geológicos" las lagunas y lavajos, mínimos, pero abundantísimos micro-humedales que constelan toda la llanura. El drenaje insuficiente de los pequeños cursos fluviales, fue dejando grandes humedales y lagunas. Con el tiempo, no ha quedado de ellos y ellas sino la miriada de lavajos que caracterizan los alrededores de los pueblos de la llanura desde Horcajo, a O, hasta las tierras segovianas del E y las vallisoletanas del N. Son las mínimas expresiones testimoniales de un proceso lentísimo hoy todavía documentable.

1.3.1 Cañadas (grandes vías territoriales romanas) en la llanura de la Moraña

Cuanto hemos descrito de modo sucinto está destinado a hacer entender una situación pretérita (que ya, por desgracia, habría que definir "arqueológica"); la de la fantasmal semi-presencia de toda una red de viabilidad desaparecida. Y es una red cuyos orígenes se pierden en la noche de los tiempos, con el pastoreo original y la trashumancia; sin olvidar que los siguientes pasos que fue imponiendo la romanidad o que derivan del fenómeno de la repoblación medieval no fueron otra cosa que la progresiva adaptación de esta red viaria a nuevos usos, a una nueva administración del territorio, etc. El caso de que un camino, un viejo cordel ya olvidado (caso del "de Peñaranda", por ejemplo, un ramal que entronca en la Hija de Dios con la calzada romana de Mengamuñoz-El Pico, para pasar las últimas estribaciones de la Sierra de Ávila por el Puerto de las Fuentes hacia el NNO), es ejemplar. Considerado poco más que un camino medieval y local sin importancia (aunque en mis trabajos sobre Ávila Romana yo ya había teorizado hace 40 años su ascendencia de "calzada" romana), en los primeros años del 2000 nos ha venido a proporcionar la evidencia: una serie de aras sacras reutilizadas en la construcción de la iglesia de Narros del Puerto, en el Valle Amblés, provenientes de un área sacra común situada originalmente en las cercanías. Entre ellas destaca, con particular significación, un ara dedicada a los *Lares Viales* o "genios protectores de la vía", a demostración de que, como sosteníamos ya tantos años atrás, el "cordel de Peñaranda" no era otra cosa que una vía prehistórica incorporada en período romano como ramal de relación entre otras vías principales de territorio.

En la actualidad, en nuestros mapas más o menos escrupulosamente topográficos (tal, en nuestro caso, el mejor, el que nos sirve de base, el Mapa Topográfico General de España, (MTGE) y sus hojas, los caminos más agrestes, solitarios o de uso puramente local, ya no expresan, bajo el genérico "camino...", más que la pura indicación de destino: "... de Rasueros", "de San Martín de Valdeiglesias", etc. En algún caso se precisa "camino viejo de ... a ...", sugiriendo lo que un tiempo fue algo más, como "cordel", "colada", "calzada"; pero los casos son pocos. Nos quedan parcialmente conservadas y más parcialmente indicadas estas otras denominaciones "clásicas", cada una con su valor original ideal.

Calzada (*calceata*, *calciata*) es de origen latino alusivo al "calzado" (*calceus*), porque siendo las mayores (especialmente al atravesar zonas orográficamente difíciles) lastricadas en piedra, el calzado era una necesidad al recorrerlas. Téngase, sin embargo, presente que el término no es de por sí indicativo si no de "vía principal", fuese lastricada en piedra o no. En general su importancia se medía por amplitudes de paso, que en una calzada de buena factura estaba en torno a 12-14 pies de anchura,

no incluidas las *crepidines* o aceras laterales. Este paso garantizaba ya el paso simultáneo de dos vehículos a ruedas en ambas direcciones (los carros de viaje rápido eran estrechos).

En llanura, con menos problemas de preservación (si no en puntos concretos como una zona pantanosa, un vado inundable, etc.), muchas calzadas o *viae* importantes no se lastraban, sino que, sobre un suelo bien fundamentado y a estratos compactos, estaban, en superficie, *glareatae* ("cubiertas de grava") contra el fango.

La administración romana se servía, según la importancia y la riqueza del territorio, de "concejalias" o "edilidades" *vicarum curandarum* y en estas administraciones locales los *curatores vicarum* eran personajes de relieve.

La tradición de la construcción de estas vías de relación interurbanas era en la civilización romana algo nacido en su seno y como necesidad y, al mismo tiempo instrumento, del ejército para los desplazamientos veloces de sus contingentes. Luego, en los territorios pacificados, esta incumbencia pasó a ser de competencia de los *municipia* y de los centros menores (*castella*) de sus territorios.

De estas *viae principales* la administración llevaba registros en listados precisos, llamados *itineraria*, que tenían, a su vez como instrumentos de consulta y archivo, sus *formae pictae* o mapas, donde constaban los datos técnicos principales, especialmente las distancias entre las *stationes* o *mansiones* de jornada, donde se alojaba el viajero, se refocilaba y pasaba la noche, e, incluso (por ejemplo sobre las grandes vías consulares de Roma, que idealmente "llegaban" a los extremos de mundo), se podía efectuar la muda de caballos en los establos destinados a ello, llamados *mutatoria* (este servicio, de todos modos solía ser estatal a disposición de magistrados en misión o el servicio de correo, *cursus publicus*).

Los mapas y sus indicaciones de distancia tenían sobre las calzadas su correspondencia en los *miliaria*, piedras indicadoras con una inscripción (generalmente imperial) que especificaba el emperador bajo cuya autoridad se llevó a cabo la señalización, la restitución sucesiva de miliarios en otra época, y la distancia recorrida hasta aquel punto.

De los mapas antiguos relativos a estos *itineraria* públicos conocemos bastante. Sabemos, por ejemplo, que en algún templo de Roma existían ya en la República documentos gráficos a gran escala, como el mapa de Cerdeña (*Sardinia*) en el Foro Boario subcapitolino. Otros similares existían en otros templos (como el de *Tellus* al pie del monte Esquilino). Pero la obra cumbre de estos mapas geográfico-itinerarios fue la gran pintura que Augusto hizo trazar en la *porticus de Vipsania Polla*, hermana del grandísimo general y geógrafo *Agrippa*: un mapa del que Augusto, en la inscripción de sus *Res gestae*, se gloria de haber "terminado, acondicionando y poniendo a disposición del Pueblo Romano" el pórtico, "realizando dentro un grandioso mapa de todo el mundo conocido (el llamado *orbis pictus*, 'el mundo en pintura') según los apuntes (científico-militares) de su yerno" (*Agrippa* estaba casado con *Julia*, hija del primer emperador). El mapa, como el pórtico, no se conserva; pero conservamos una copia medieval que seguramente lo reproduce de una copia tardoromana: es la llamada *Tabula Peutingeriana* (*Peutinger* fue su primer editor moderno) que se conserva en la Biblioteca Nacional de Viena. Siendo un rollo, un *volumen*, está montado con doce hojas de pergamino; le falta, por usura y sucesiva pérdida, el principio, pero se duda cuál sea la entidad de la pérdida. Se continúa pensando que sea la hoja inicial que contenía ciertamente a Hispania. Lo que es, en mi opinión, poco probable es esto último. La Península Ibérica, visto el espacio concedido a las otras provincias occidentales del Imperio, es imposible que admitiera en una sola hoja la triple antigua provincia. Se necesitaron dos hojas. Sólo así se salvan las proporciones y se explican, de paso, otras de las dificultades hermenéuticas del documento que hoy nos afligen.

A quien pueda tener la curiosidad de conocer todo lo relativo a este formidable documento cartográfico puedo recomendar, con toda la modestia del caso, la lectura de mi trabajo *Nella Reg. VII*

Via Lata: Porticus Vipsania e Orbis Pictus, en Topografia e vita romana: da Augusto a Costantino. Roma: Unione Internazionale degli Istituti di Archeologia, Storia e storia dell'Arte in Roma, 2001, cap. 2, pp. 23-30.

1.3.2 Cordel, colada y camino antiguo

A las calzadas, que podríamos denominar "vías territoriales maestras" de la Romanización del territorio, hay que añadir el resto del tejido de las vías menores y capilares que las completaban. Con la consagración de la primitiva trashumancia prerromana, toda la red de estas vías ha permanecido viva hasta tiempos modernos y persiste todavía su actividad, si bien muy reducida respecto a su primitiva importancia: todavía vemos, en primavera como en otoño, en los pasos serranos (Puerto del Pico y su antigua calzada de origen romano; ruta del Puerto del Peón-Hoyos del Espino-San Martín de la Vega del Alberche) las grandes manadas de "moruchas" que van en primavera a Extremadura y retoman al final del verano en busca de retorno a los ancestrales pastos. No se puede olvidar, porque es "alma viva" de nuestra historia y de nuestra cultura, que de este periódico desplazamiento masivo de ganaderos derivan hechos incluso curiosos y "chocantes". ¿Cuándo y cuántos, por ejemplo nos preguntamos sobre el origen de nombres como el de la actual Extremadura, por ejemplo, los *extrema Durii* (las "fronteras del Duero", originariamente. Por tanto, en edad Medieval, el Sistema Central y, muy concretamente, la Sierra de Gredos) eran la "Extremadura" verdadera y primera. Fue la trashumancia, en su ir y venir a través del sistema montañoso en su doble viaje, la que hizo "deslizarse" al Sur todo este topónimo regional. Visitando nuestros puentes, las mismas monumentales inscripciones, como las que encontramos grabadas en la roca natural en los puentes de Valsordo y Santa Justa de Cebreros, son todavía perpetuo recordatorio de una historia de siglos que van desde Viriato y sus gestas (en el s. II a. d. C.) hasta nuestros Borbones de los siglos XVIII y XIX). No hay, en la España de hoy, un testimonio más preclaro y fehaciente que este nombre, "Extremadura", de la íntima unión, de la simbiosis emocional y real, entre regiones españolas sólo aparentemente tan "distantes" (aunque físicamente a contacto) como Castilla-León y la Extremadura de Cáceres y Badajoz.

Y todo esto ha sido posible gracias a estos caminos hoy olvidados, obliterados en buena parte, descuidados por el Poder Público, devorados y fagocitados por la abusiva invasión de los privados, sean ellos ganaderos, sean "concentradores parcelarios", que se adueñan de "lo público" que el poder público no defiende, siendo bienes públicos imprescindibles e irrenunciables. Sucede así que desaparece la red viaria histórica y que los puentes, sus infraestructuras esenciales, sean abandonados a su suerte (en el mejor de los casos: Puente de la Garbanza, en la Garganta de la Heguijuela; de la Cañada de la Cruz de Hierro en Campoazálvaro, de "El Jorgado", frente a Gemiguel y hasta en cascos urbanos tan importantes, majestuosos y monumentales, como el "de San Pedro" o "del Cementerio" en Arévalo, caso extremo y desgraciado de abandono y criminal incuria ¿A qué se espera, para intervenir?).

Pues bien, en orden decreciente, de las grandes *viae* romanas o cañadas, podemos descender a los cordeles y coladas, vías de relación con las primeras y red capilar de un territorio por el que han hecho circular la linfa de la Historia de la Cultura. "Colada" viene probablemente del latín *caulis*, que no es solo "col", sino también la pequeña asta de la pluma en que ésta se deriva del ala. Tiene sentido de "derivación", de "vía menor" y de relación con otras. El "cordel" (de *corda*, "cuerda") tiene el mismo sentido, y no es fácil decir en que consistía la diferencia entre ellas. Pero resulta evidente el valor general de "vía derivada", de relación entre mayores. Es probable que la diferencia original consistiese en la mayor o menor amplitud de paso, inferior a los 12-14 pies de anchura que ya hemos dicho ser la "standard" de una *vía* o calzada principal, del mismo modo que en la viabilidad moderna distinguimos entre "carretera" y "camino".



Esquema topográfico 5. Pedro Rodríguez. Restos de una presa sobre el Arealillo en Zona "La Coronilla".

Es evidente que, en tal situación, el primer habitado vetón (y, presumiblemente, dado el nombre, arévaco, que era confinante como etnia) podría haber subsistido con un aprovisionamiento hídrico obtenido de pozos. Pero un habitado como éste, una vez romanizado, hubo de ser dotado, en función de su futuro crecimiento, de un sistema más práctico, seguro y eficaz: el del acueducto. El caso ejemplar de la vecina Segovia, situada en posición semejante entre los tajos del Eresma y el Clamores, puede explicar esta necesidad y su solución técnica, aunque con otras características.

Pues bien, hablando del tema, hemos ya dicho que la evidencia arqueológica de tal acueducto, en la ciudad actual no ha sido todavía demostrada y habrá que esperar que nuevas verificaciones la confirmen en el futuro. Por ahora tenemos una sola evidencia "a monte del problema" en la gigantesca presa de potente argamasa que se ve hoy día en el cauce del Arealillo en el Pinar de Arévalo, a la altura de la pequeña localidad de Vinaderos. Se encuentra entre las zonas "El Asisón" a Oeste y "Las Bachilleras" a Este del río, a la altura del km 39-40 de la ferrovía Madrid-Coruña (y Norte). El acceso

desde Vinaderos es por los caminos locales de los pinares. La topografía general puede verse en el MTGE, 4552 (hoja de Arévalo), en el paralelo 41.01 y en el meridiano 355.5. Vinaderos se coloca sobre la carretera AV. P-127 proveniente de Oeste de Palacios Rubios. Si las cotas orográficas entorno a Arévalo se sitúan a 830 m (entorno occidental del Puente de Medina y La Lugareja) y 865 (Estación del Ferrocarril, a Este del Adaja), podemos calcular una *libra* o "ras" intermedio para la ciudad de Arévalo entorno a 835-840 m s.n.m. La cota de los accesos intermedios entre Vinaderos y la presa sobre el Arevalillo se sitúa en 842 m. La distancia linear entre ésta y el centro del habitado en su núcleo antiguo es de unos 2.300 m. La pendiente resultante teórica entre el envase y su destino final debería estar entorno a ese 0,2/1.000 en que se calcula la pendencia ideal del agua en movimiento de un acueducto romano clásico, sobre tal distancia o similar.

La presa de Vinaderos es una estructura de argamasa y piedra rodada, reforzada con ladrillo, con base ancha más de tres metros y escarpa a escalón progresivo hasta el coronamiento, de anchura no calculable, dada la destrucción del sistema en toda su estructura. La técnica no es común en el medioevo, y las dimensiones actuales de los sectores que sobreviven no tienen paralelos calzantes con que poderlos comparar. Pero las posibilidades de que estemos ante una obra hidráulica de edad clásica son muy altas. La amplitud del envase no es calculable, porque depende, en primer lugar, de la altura de la presa y de otras variantes, como la erosión de la cuenca "encajada" del río.

1.3.4 Pedro Rodríguez. MTGE, 481, la "Puente Quebrada"

Se ha identificado una red de cañadas, cordeles y coladas relativamente tupida. Hoy, en el mejor de los casos, se recorren como caminos campestres, en buena parte por su desaparición sectorial a obra de las varias concentraciones parcelarias. Con ellos han ido desapareciendo los restos de puentes, pontones y pasarelas de piedra que hacían sus veces. Por estas razones, no son muchos los datos útiles que arroja la zona.

Viniendo de Tiñosillos por la AV-125, un puente moderno salva el Arevalillo en una curva. A 1 km antes de llegar a Pedro Rodríguez se ven, aguas abajo, una docena de grandes argamasas de cal y canto con recurso de ladrillo rojo-pardo, de buena factura. El espesor y la masa de estos despojos arrastrados en el pasado por una devastadora riada, parecen más propios de una estructura hidráulica encajada antiguamente entre el doble talud. Es verdad que, si esto fue así, pudieron acoplarse en una misma estructura ambas realidades, presa y paso (en lugar de puente), el primero, veremos luego, de presa de acueducto, o azud de molino, el otro, necesario a una cañada.

Cierto es que, si se trata de envase (ninguna de las grandes masas de argamasa muestra restos de arcos ni indicio de pilares) debió tratarse de una reserva de agua notable. ¿Con qué destino? No parece obra de riego, ni siquiera de pastos, pues la zona plana a valle se encuentra alta respecto del envase. Cabe pensar en un sistema hidráulico destinado a la molienda. Pero, en tal caso es claro que debió tratarse de varias instalaciones que se subsiguiesen aguas abajo, con descarga final posible en el envase (¿más antiguo?) de Vinaderos, de que hemos hablado.

Del uso hidráulico parece hablar un emboque de canal que aparece suspendido poco más abajo de los restos de argamasa, al margen superior del talud occidental del río. Tiene todos los visos de ser un azud de molino, efectivamente. Y también este dato, puesto que el canal está unos 6-8 m sobre el actual lecho del río, muestra otra vez que el envase, si se trata de presa (como parece) debió ser grande, mientras el paso superior, si existió, debió servir al cordel antiguo de Pedro Rodríguez a Pajares de Adaja, visto que en las cercanías inmediatas no hay indicio de puentes o vados.

Una pasarela de lastras de piedra arrastradas por un aluvión queda, destrozada, a la salida occidental de la población de Pedro Rodríguez en el punto por donde pasaba el "cordel de Ávila" en dirección de San Vicente de Arévalo, donde vuelve a recuperar la dirección N como apuntando a Olmedo-Medina.



RESTOS DE AZVD



La "Puente Quebrada" es una indicación que perdura en las planimetrías territoriales en un punto en que el viejo camino hacia San Pascual, entre Pedro Rodríguez, Cabizuela y El Bohodón, cruzaba el curso del Arevalillo en la zona denominada "La Berciana". El acceso por caminos es difícil si no es sobre un todoterreno. En el río, los indicios de una tal "Puente Quebrada" (un nombre que no debería dejar dudas) son mínimos: hoy parece casi un vado arrasado por el desuso y la deserción del hombre de las labores agrícolas de un tiempo (MTGE, 481-I y III).

En *San Vicente de Arévalo*, este cordel antiguo recibe otros ramales. Uno, de sudoeste, viene de *Cabizuela* y, atravesándola, procede hacia Nava de Arévalo, con el nombre de "Cordel de Martín Muñoz de las Posadas" (MTGE, 481-I).

1.3.5 Cabezas de Alambre. MTGE, 481-I

Una antigua colada atraviesa de sudeste a noroeste toda la plana amplia y poco profunda en que Cabezas se asienta. Por extraño que parezca, en toda su zona no he encontrado restos, no ya de puentes, sino de pequeños pontones o humildes pasarelas de lastras que debían servir a un cordel que recorre zonas bajas, irrigables, de pastizales.



Foto 13. Recursos de ladrillo en los armagasones. Los ladrillos de regularización de la argamasa parecen biselados de 5 cm, al menos, en espesor.



Foto 14. Otra visión del cauce hacia el sudoeste.

1.3.6 San Pascual, MTGE, 481-III

Como para Cabezas, debieron abundar en otro tiempo pasos, vados y pasarelas de uso en zonas bajas y planas como éstas, tanto para el desplazamiento humano como de bestias. Pues bien, apenas junto al pueblo, a O, sobre el llamado *Río Seco* (poco más que una modesta vega), existen los restos *in situ* de la única *pasarela de lastras* de dos pilares, acomodados con material de reutilización. Son varios los bloques y se demuestran arqueológicos, muy probablemente romanos, algunos *in situ*, otros esparcidos, y merecerían ser examinados con mayor atención; tanto más que en el mismo pueblo (hoy, una especie de "ghost-town" de adobe desmoronado) se encuentran esparcidas 6-8 peanas de cruces (de un viejo sistema procesional) antiguas, las cuales se demuestran reutilizadas, puesto que están obtenidas de piedras de lagar "de tipo romano" (si bien su uso en Ávila sea generalmente tardo-medieval, es cierto que estas piezas existen ya en contexto local romano y aparecen incluso reutilizadas en la muralla de Ávila).

1.3.7 Cabizuela, Cabezas de Alambre, Donjimeno, Constanzana, Crespos

Es seguro que toda esta zona, intensamente romanizada en el Bajo Imperio, estaba bien dotada en cuanto a viabilidad. Lo prueba la *villa romana* de Magazos, casi toda inexplorada, aunque haya dado el mosaico geométrico del pavimento de un *oecus* (o de un *triclinium*?), hoy en el Museo de Ávila, así como un grupo escultórico en mármol de un tritón cabalgado sobre las aguas una *Nereis velificans* con un paño sostenido a dos manos e inflado por el viento. La pertenencia de esta villa a todo un complejo de *praedia* o posesiones agrícolas de tipo latifundístico parecería corresponder al topónimo central de *Constanzana* (evidentemente, *Constantiana* [*praedia*]) sobre la que no se ha hecho investigación alguna. Esta última localidad aparece atravesada en oblicuo por una derechura sudoeste-nordeste que llega desde Crespos a Arévalo, pasando por Magazos. A ambos lados de esta derechura hay algún topónimo sugestivo, como Cabizuela, que podría referirse a unos, por lo demás desconocidos, *Capitolia*, entendidos como "grandes edificios" no necesariamente sacros, sino más bien del tipo de *villa* residencial. El uso de palabras de este tipo es similar al de *turris* ("torre"), usado como equivalente de "gran palacio de habitación", como la *Turris Maecenatiana* del Esquilino en Roma (desde cuya parte superior, vestido en hábito de escena, Nerón cantó el incendio de Troya, contemplando en Roma el del año 56 d. D.C.: SVET., Nero, XXXIIX); o como el caserón en lo alto del Quirinal, en el barrio *ad Pirum*, "del Peral", donde según su misma explicación, el poeta español Marcial (cuando añoraba el campo) no podía contemplar otra cosa que *meras Laurus*, parques de laureles (MART., III, 58.46). No entendiendo este uso traslaticio de la palabra *turris*, ¿cómo maravillarse de que los arqueólogos de Roma, desorientados por los sabihondos filólogos, sigan buscando en el Esquilino, en el contexto de la casa de Mecenas, "una torre monumental"? Pues algo parecido podría suceder con los *Capitolia* que pueden estar a la base del topónimo morañego de Cabizuela.

Por lo demás, en torno a ella no quedan rastros visibles de puentes; entre otras cosas, no tiene otro curso fluvial que el arroyo del poco atractivo nombre de Merdero.

Igualmente estéril cualquier búsqueda de puentes, pasarelas y vados entorno a Cabezas de Alambre, vecino y a Este de Constanzana, en zona todavía más "de secano" y huérfano de cursos fluviales; discurso semejante vale para casi todas las localidades del comprensorio de Constanzana, Donjimeno o Crespos. De este último, puesto que estamos en el contexto histórico y arqueológico de la Baja Romanización, hay que subrayar sólo el hecho de que el topónimo es muy probablemente digno de atención, pues semánticamente es derivable del patronímico *Crispus* ("el de pelo ensortijado"). Puede ser casualidad, pero conviene subrayar que *Crispus* era también uno de los miembros de la familia de Constantino el Grande, e hijo de la Emperatriz Fausta, asesinada por orden

de Constantino mismo en el año 326. Si este *Crispus* fuera el que otorgaba a su nombre a la localidad morañega, sería una confirmación de que los *Praedia Constantiana* son de institución bastante precoz (en la primera mitad del s. IV).

1.3.8 Sanchidrián

Remontando a nordeste, en la hoja MTGE 481-IV nos encontramos en Sanchidrián, ya al borde de un nuevo curso fluvial, el del Voltoya. Aquí, todas las infraestructuras de base menor (pontones, vados, pasarelas), no tienen prácticamente presencia. Persiste únicamente una sola gran estructura en la zona limítrofe con Segovia. Se trata del Puente de Almarza. El cual, a un análisis atento de las partes inferiores, se demuestra de origen, como mínimo, en época del Renacimiento (si no del Medievo), pero su estructura actual es borbónica y tiene una fecha precisa.

Encontrándose sobre un lecho fluvial expanso y plano, torrenticio, sobre la N-601 de Villacastín, se trata de un puente extenso en sus extremos con solo tres arcos en su parte central. Los apoyos llevan los característicos tajamares de frente redondeado típicos de la época, que podemos fijar con precisión gracias a una dedicatoria *in situ* de 1770 bajo Carlos III.

Hoy, este puente es soslayado por el tráfico automovilístico, que circula por la autovía AP-6 Villacastín y Madrid. Lo cual no impide (es más, contribuye gravemente) a que se encuentre en un estado de perverso abandono, con una maleza increíble que no solo impide la inspección pedánea, sino que acumula la suciedad por todas partes. Todo ello entorno a un monumento de gran empaque y belleza, pero no fotograbable ni diseñable desde ángulo alguno.

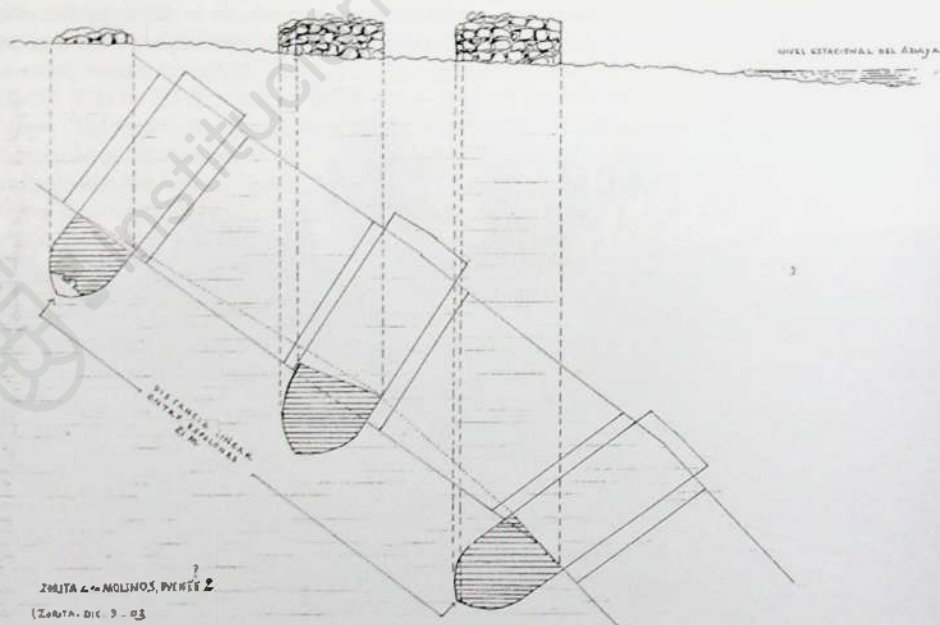
Los arcos y partes internas de sus apoyos muestran, en mi opinión, que para la reestructuración borbónica se amplió el espacio de calzada por el lado E usando un puente más antiguo y más estrecho y más corto (tal vez) de estribos y andenes de N y S. En total, su longitud actual alcanza cerca de los 110 m. Sobre y a lo largo del costado Oeste parecen reutilizados los elementos antiguos del parapeto alto. El extremo S está comprometido malamente por la excesiva cercanía de la AP-6. En fin, este monumento es uno de los muchos que está pidiendo a gritos y urgentemente cuidados tanto en su estructura como en su cauce.



Foto 15. Sanchidrián. Puente Almarza sobre el Voltoya. Parapeto e hito epigráfico.

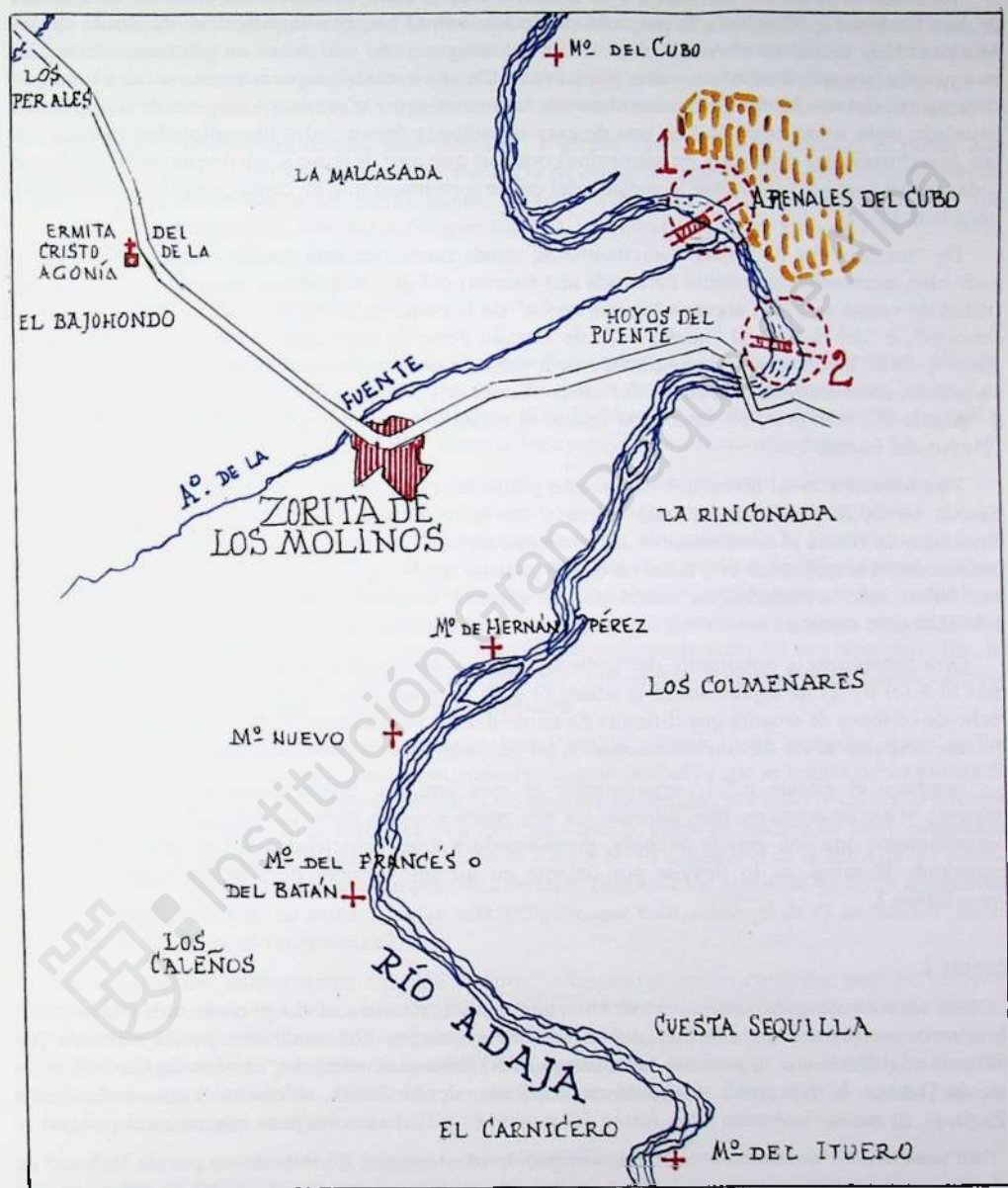


Foto 16. Sanchidrián. Puente Almarza sobre el Voltoya. Inscripción dedicatoria de la reestructuración de Carlos III en 1770.



Dibujo 34. Zorita de los Molinos. Puente 2.

ZORITA de los MOLINOS.- LOS PVENTES



Esquema topográfico 6. Zorita de los Molinos. Los puentes. Los molinos.

1.3.9 Zorita de los Molinos, MTGE, hoja 506-I

Tomando al cauce del Río Adaja y ya al límite S de la zona, encontramos, entre las localidades de Las Berlanas y Mingorría la pequeña población con el nombre significativo de Zorita de los Molinos. Hoy cruzamos el Adaja poco al sur del antiguo paso vial sobre un puente moderno. La antigua vía hay que buscarla a valle, pero sus restos son escasos, especialmente sobre el margen derecho (E) del río. Se complica ulteriormente la situación por la presencia en zona de una gravera instalada justo sobre este talud en una de esas situaciones demenciales que sólo administraciones tan desastrosas para paisajes y monumentos como las que, por desgracia, encontramos en Ávila por todas partes como si no bastase la erosión del cauce torrenticio que ha condicionado el Adaja hasta hace bien poco.

De "los Molinos de Zorita" prácticamente queda bien poco que reseñar, aunque *in separata sede* bien merecerían un estudio (era toda una batería) del que no podemos ocuparnos. Quedan las ruinas de varios de ellos, algunos "aguas arriba" de la pequeña población (el "del Ituero", el "del Francés", o "del Batán", el "nuevo", "el de Hernán Pérez"), otros aguas abajo ("del Cubo", "del Pinar"). Entre ambas zonas, inmediatamente a valle de la carretera de Las Berlanas a Mingorría y su puente, encontramos en la curva del cauce fluvial dos manufactos (que llamaremos "puente 1" y "puente 2", más próximo éste, más lejano el primero). Véase esquema planimétrico adjunto, "Hoyos del Puente".

Una advertencia: el álveo del río en este punto está hoy completamente alterado respecto al pasado. A O, la pendiente es más ligera y "a favor" respecto a la erosión, que se ha ido desahogando contra el talud oriental, hoy bastante alejado respecto al eje de corriente antiguo. La consecuencia es que sobre este talud no existe ya resto alguno de los apoyos originales, arrastrados tras haber sido arrancados de cuajo por la cárcava ampliada del río, que es hoy un talud prácticamente vertical.

Otra consecuencia importante de "trabajo" erosivo del río en su doble curva es que el puente más al S (el n.º 2) ha dejado sobre la ribera O y en la mitad más occidental del álveo un espeso lecho de codones de arrastre que dificulta de modo drástico el análisis de los apoyos de este puente, oblicuo respecto al eje de corriente actual y, tal vez, aún más respecto al pasado.

Tampoco el puente n.º 1, seguramente el más antiguo, estaba perfectamente transversal respecto al eje de corriente que, además, en este punto acentúa la curva. Lógicamente, se explica perfectamente que una grande avenida, presionando a gran velocidad sobre el apoyo oriental y excavando el talud, se lo llevase por delante en un solo ímpetu desahogado; véase esquema topográfico 7.

Puente 1

Sus accesos antiguos son inciertos. Un viejo camino paralelo al río persiste todavía, pasando doscientos metros al O, y sobre él debía terminar el camino hoy sustituido por la carretera (de Garoza) a las Berlanas. El sector a valle (hacia el N) lleva el nombre de "camino de Cardeñosa" o "de la Dehesa de Navares". A monte de corriente, desde Zorita, se llama "camino de Zorita (Zurita)". El acceso hodierno a los restos del puente es trillado por un paso que no es el antiguo.

El puente n.º 1 es medieval y el más antiguo, evidentemente. Se trata de un puente "a lomo de asno", abandonado a su suerte desde su quiebra, ocurrida al menos en el s. XVI. Como lo vemos hoy, está quebrado por la cerviz de su arco mayor, de anchura calculable entorno a los 9-10 m, con un arco menor (de alivio) a O, conservado, aunque muy dañado en el lado contra corriente, en la que ha perdido la doveladura frontal, mientras resiste a valle. El arco mayor conserva su doveladura casi hasta la cerviz. El resto de la estructura es en mampostería irregular, muy descamada,

especialmente en la parte alta, que ha perdido casi del todo sus parapetos. La calzadilla del lomo tiene una anchura de 4.20 m aproximadamente, incluidos éstos.

La mecánica de su destrucción por riada es bastante clara. Resulta evidente que, a su tiempo, el precedente meandro a monte ha ido expandiéndose a causa de la acumulación de obstáculos sucesiva a tal riada, una acumulación de piedra de arrastre que hoy invade el espacio en que se construyó el nuevo paso (puente 2) y que continuó creciendo sucesivamente, como veremos.

El meandro antiguo era mucho más "cerrado" y giraba casi 150° a O, justo en el punto que estaba situado el cruce del viejo puente. La violencia de este giro, con consiguiente acumulación de arrastres, hizo inevitable, a un cierto punto, la ruina subitánea de la estructura, que no fue reconstruida, prefiriéndose una solución que salvaba un nuevo meandro más oriental (el talud derecho del río, como lo vemos hoy, es sucesivo).

Puente 2

La necesidad del paso del viejo puente debió sentirse pronto, especialmente por la abundancia de molinos y batanes de este sector del río, que servían la comarca de Gotarrendura, Zorita, Las Berlanas (a O del Adaja) y, a Este, de Mingorría, San Esteban de los Patos, Escalonilla, Saornil y toda la zona a valle, hasta Vega de Santa María y Velayos, donde existió otro paso.

El nuevo puente creado a monte del primero y a distancia de poco más de 100 m no era seguramente semejante al precedente. Encontramos sus pilares en buena parte cubiertos por los arrastres pétreos que el nuevo meandro fue tratando de evitar, alargándose a E. Se conservan tres de estos pilares en ruda y fuerte mampostería, tal vez asentada (los arrastres lo dejan apenas atisbar) sobre zócalos quizás de bloque de cuasi-sillería. Su alzado sobre los arrastres queda hoy variable en torno a una media de 80 cm. Tienen tajamares a ojiva y aparecen dispuestos en curva, para adaptarse al nuevo meandro en formación. La sucesiva erosión del margen derecho del río, muy profunda, ha hecho desaparecer el extremo oriental del sistema, que debía apoyarse a la ribera arenosa aproximadamente a la altura del actual eje de corriente.

Es evidente que, no conservando hoy el somo de los pilares, poco podemos decir de las características del nuevo puente; pero es extremadamente improbable que se tratase de un puente de arcos, vista la rudeza de los apoyos, robustos, sí, pero no protegidos por sillería contra la fricción de la corriente. Por tanto, lo probable es su cobertura superior fuese en madera de fuerte armadura, puesto que el espacio entre pilares está entre los 6 y los 8 m. El desarrollo de la línea de los pilares era curvilíneo, cóncavo respecto al empuje de corriente (disposición corriente ya en la antigüedad y que se puede observar en otros puentes más antiguos que éste, como el de "Las Aceñas" de El Barco de Ávila sobre el río Aravalle).

De estos pilares conservamos sólo los "rostros" o tajamares contra corriente, pero no sabemos nada de sus conteras o machones a valle. Parece que la anchura de paso de la armazón de madera, incluidos los hipotéticos barandales o parapetos, fuera de 7 m ca. Es bien cierto que se trataba de estructura singular y sin paralelos hasta ahora en la provincia, por lo que una investigación sobre estos restos sería aconsejable. Todo hace pensar, para terminar estas notas, que el puente pudo ser cubierto, para proteger su estructura.

La data de su construcción es incierta, pero debería situarse todavía en la 2.ª mitad del s. XVI o inicio del XVII, en período de los Austria. De lo que se puede deducir que, dada la necesidad del viejo puente, no se haya esperado mucho para sustituirlo: por tanto, su destrucción dataría de los primeros años, como mucho, del s. XVI.



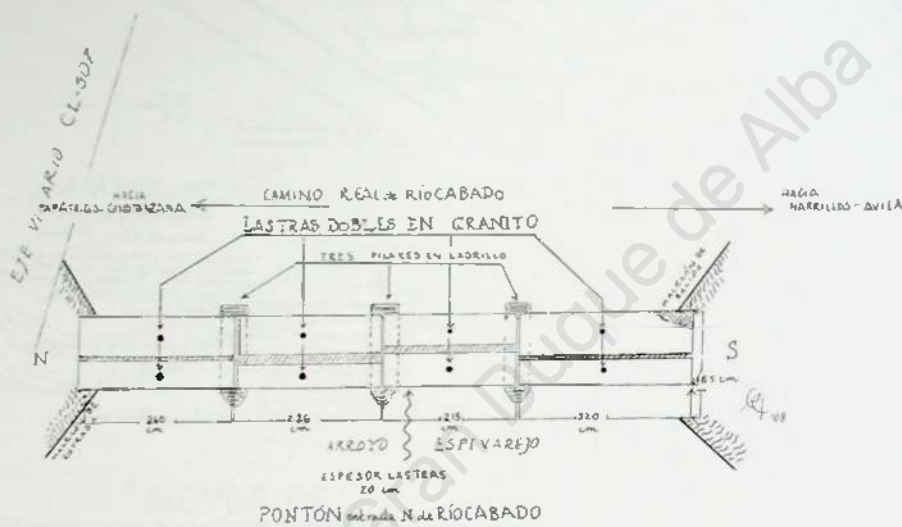
Esquema topográfico 7. Zorita. Meandro alterado en "Los Hoyos del Puente".

1.3.10 Riocabado. MTGE 481-III

Nos encontramos sobre la CL-803 de San Pedro del Arroyo-Sanchidrián por Hernansancho. Y nos encontramos también sobre el cordel-Cañada Real que corre desde Ávila en dirección de Papatrigio, pasando por Narrillos y Cardeñosa por el "Puente de la Lengua y Media", un puente, este último, situado junto al paso ferroviario sobre la carretera AV-804, que resulta substancialmente idéntico al que veremos ahora en la entrada sudeste de Riocabado (puente 1).

Puente 2

El extremo N de salida de la población pasa sobre otro pequeño curso de agua donde el posible pontón original ha desaparecido, sustituido por un pontón de lajas dobles que tuvo, un día, pasamanos de hierro, cuyas improntas plomadas se ven todavía. Véase planta esquemática. El curso de agua es el arroyo "Espinarejo".



Dibujo 37. Pontón. Entrada N de Riocabado, a dobles lastras emparejados.

Se trata de una pasarela larga 10.20 m entre la vertical de los malecones de encauce existentes por ambas partes, entrada y salida. La anchura de paso superior es de 1.65 m. Los pilares de sostén en ladrillo, con tajamares modestos, tienen un espesor de 45-50 cm; sus testeros altos están atentamente cubiertos a pirámide truncada hasta las lastras que montan sobre ellos. Su aspecto general es de puente "urbano", más que rústico. La cosa puede tener que ven en algún modo con su situación, más que con su uso actual, porque existe en Riocabado (y se cuenta aún) una "conseja" relativa a este puente, a propósito de la rivalidad surgida al momento de su construcción, al parecer, en los finales del s. XIX, entre un "señorón" del lugar y el arcipreste, por los derechos de paso y acceso al lugar. Es muy posible, por tanto, y más vista la técnica constructiva, que estemos ante un puente-pasarela del período de la Restauración borbónica.

CAPÍTULO SEGUNDO.
MORAÑA INTERNA
Y
PEDEMONTE DE LA SIERRA DE ÁVILA



Institución Gran Duque de Alba



Institución Gran Duque de Alba

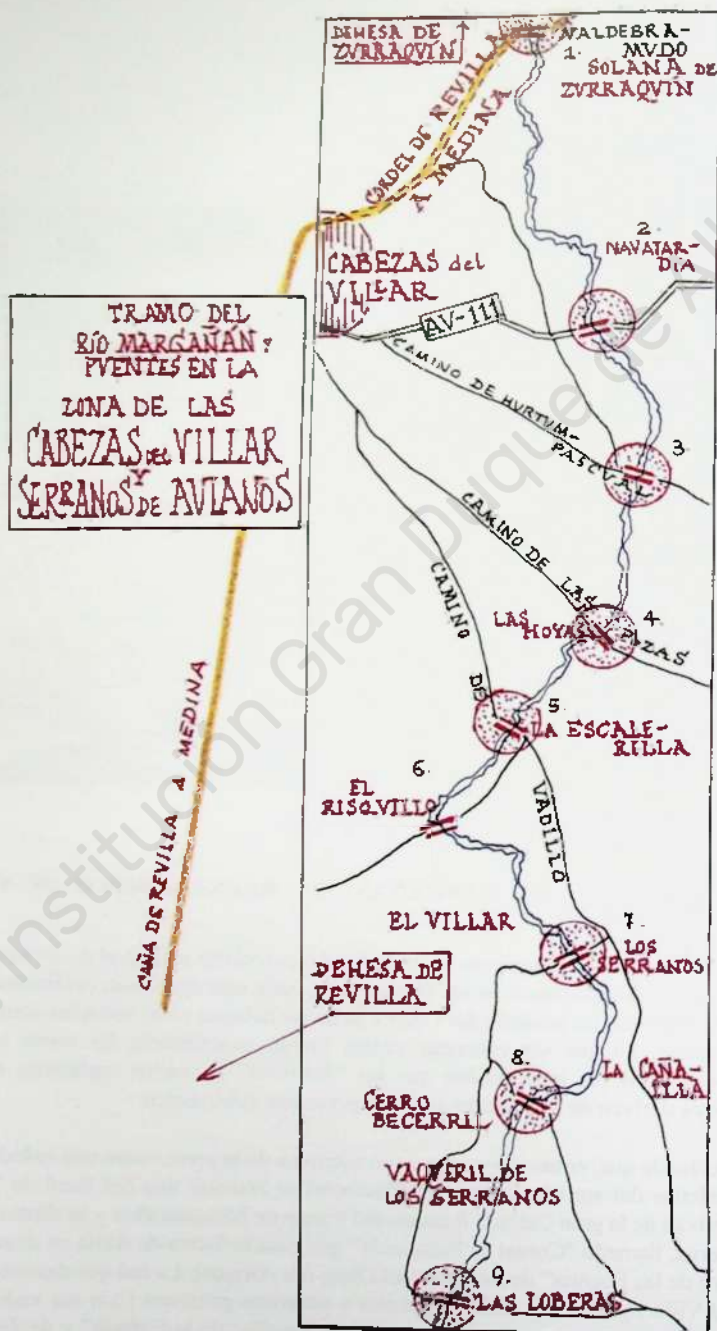


Mapa 4. Tierras altas de Moraña y Sierra de Ávila (Diputación de Ávila).

2.1 LOS PUENTES DEL RÍO MARGAÑÁN: UN BUEN EJEMPLO DE VIABILIDAD PROGRAMADA ANTIGUA

No hemos citado a caso la operación de compras del parcelario medieval de *Serranos de Avianos* por parte del Dean Blasco Blázquez en los finales del s. XIII, una operación confirmada por docenas de documentos notariales. La posición del Dean y la de las dehesas y sus intereses confirman el valor agrícola y ganadero, aunque sin concretar cuáles fueran exactamente las miras inmediatas del personaje sobre la zona. Es bien posible que los “Sobrinos” de varios topónimos zonales y “los Serranos” de otros deriven de su relación con este personaje eclesiástico.

Queda el hecho de que, como se ve en nuestro esquema de la zona, sobre una cañada que viene de los puertos gredeños del sur (de Béjar y de Plasencia) se instaura una red local de “cañaditas” de relación que derivan de la gran Calzada Romana del Puerto de Mengamuñoz y su diranación de Nartos del Puerto-Baterna, llamado “Cordel de Peñaranda” que pasa la Sierra de Ávila en dirección N. por el “Puerto (o Paso) de las Fuentes” de San Juan del Olmo (ex -Grajós). La red que describimos concluye en Cabezas del Villar; y toda una serie de puentes y pasarelas-pontones (con sus vados alternativos) jalonan el Río Argañán entre las dehesas limítrofes de Revilla “de la Cañada” y de Zurraquín. Helos aquí, por lo que de ellos ha sobrevivido, con una advertencia: lo que queda es poco, pero lo que no



Esquema topográfico 8. Tramo del río Margañán y Puentes en la zona de Cabezas del Villar y Serranos de Avianos.

ofrece duda es que se trata de pasos fluviales sobre caminos menores, sin relieve significativo hoy día, aunque esenciales en la viabilidad antigua.



Dibujo 38. Cabezas del Villar. Puente de Valdebramudo

1. PUENTE DE VALDEBRAMUDO, MTGE-504-IV. Cabezas del Villar. Comenzamos por la parte alta derecha para ir descendiendo por el eje fluvial del Río Argañán. Este puente se encuentra ca. 1 km a noreste de Cabezas, sobre la cañada que del pueblo, proveniente de la Dehesa de Revilla, camina en dirección de Medina del Campo, en localidad de Valdebramudo. Es una notable estructura de edad medieval, rústica, con apoyos en grandes masas de roca aflorantes, con tres pasos de agua rasgados, verticales y dos apoyos. La estructura es de mampostería desigual. Entre los dos pasos mayores, el apoyo lleva un agudo tajamar de división de corriente. Los pasos de agua alcanzan altura de 1.80 m sobre el pelo de agua, el menor, y hasta 3 m el mayor. La zona es aislada y podría reservar alguna otra sorpresa.

De las tierras bajas de la Moraña y su zona paleo-lacustre hemos hablado anteriormente. Hoy, colmada la depresión del último Terciario, los cursos fluviales drenan apenas la llanura en dirección del curso del medio Duero. Son cursos exiguos, como provenientes de una vieja serrezuela (la Sierra de Ávila) de escasa elevación y nieves invernales de poca monta. Se alimentan primero oblicuamente de E. a O el Aguadín, el Gamo, el Navazomplón y el Almar. Luego recuperan curso a N. en el mismo orden el Trabancos, el Calorzo y el Zapardiel. Sigue hacia E el Arevalillo que a partir de San Pedro del Arroyo ya define con el Adaja (aún más al E.) el territorio de Arévalo.

Los contrafuertes más acusados de la Sierra de Ávila constituyen el parteaguas al Sur, separando de esta zona el substante Valle Amblés, origen del Adaja, que corre de O a E. y, al llegar a Ávila, se endereza al N.

Las "tierras altas" de la Moraña y la Sierra de Ávila han sido siempre, hasta nuestros días, las que facilitaron con su paisaje ondulado y poco abrupto el establecimiento de las vías occidentales de las trashumancias, especialmente el eje de la soriana, que percurre todo su territorio en dirección a Extremadura a través de los puertos de Béjar-Candelario (Salamanca) y Puerto de Castilla-Jerte (Ávila). Paisaje de paso, la zona alta tiene otra característica condicionante: que es una zona densamente colonizada desde el s. XI final y todo el XII por los asentamientos agrícolas y ganaderos en manos a una clase media y medio-alta del caballerato burgués y sus extensos dominios de frontera (*teórica* cuanto se quiera en la edad de los Alfonsos VI y VII, *real* con éste último, con la nueva separación temporal en dos reinos). Recuérdese que la situación fronteriza es todavía real con los topónimos "medianeros" (Chagaracia, Horcajo, etc.) y las "torres" (desde Madrigal y el Horcajo del Norte, (el de "las Torres", como Madrigal) hasta Zurraquín y el Mirón (nombre igualmente alusivo de "fronterismo"). El final del s. XIII y principios del XIV contempla en esta zona la absorción de las propiedades agrícolas más fraccionadas en la compra masiva del Dean D. Blasco Blázquez (†1307) en la zona o cuadrilátero Mancera-Mirueña-Serranos de Avianos-Cabezas del Villar. Resulta evidente, vistas las rutas de la ganadería trashumante, la importancia que esta zona había adquirido desde el punto de vista económico. Las grandes dehesas que todavía persisten en entre comprensorio (en torno a Cabezas del Villar, como Revilla, Zurraquín, etc.) son sólo el recuerdo de estos fenómenos históricos.

2. PUENTE DE NAVATARDÍA. Sobre la comarcal AV-III en dirección de Muñico, un tiempo vía primaria para Ávila (es la directriz Soriana Occidental), la viabilidad moderna ha sustituido y hecho desaparecer el paso antiguo, cuyas características originales ya no se pueden reconocer en el puente actual, situado a E. y a poca distancia de Cabezas del Villar.

3. PUENTE EL VALLE. 500 m al sur del precedente y equidistante tanto de él como del sucesivo, en camino de Hurtumpascual ("Fortún Pascual"), al paso del Río Argañán; quedan los dos apoyos extremos de un viejo puente. Imposible decir si se trataba de puente de arco o de pasarela de lastras.

4. PUENTE del CAMINO DE LAS POZAS. Hoy encontramos en este punto del Argañán una pasarela perforada por tubos de cemento, que debe haber sustituido otra más antigua (nótese la disposición en abanico de todos estos caminos de herradura que cruzan el río en dirección sudeste).

5. PUENTE DE LA ESCALERILLA. Hoy es una pasarela moderna; un tiempo debió ser la acostumbrada pasarela de lastras.

6. EL RISQUILLO. Sobre un ramal de camino de herradura que va a la Dehesa de Revilla, otra pasarela, como la precedente, substitutiva de la original, seguramente de lastrones graníticos.

7. PUENTE DE LOS SERRANOS, en localidad "El Villar". Se trata de un pontón plano de cuatro vanos y tres apoyos de mampuesto antiguos. No sabemos si los "Serranos" en cuestión son (cosa probable) los que, favorecidos como parientes (¿Los "Sobrinos" de otros topónimos?) del Deán Blázquez, se adueñaron de la zona poco a poco por compra separada de muchas heredades hacia 1305-1306.

A casi 150 m aguas abajo, existe, como en la vecindad de pasarelas similares, un gran vado de piedras acondicionadas para el paso de rebaños. Los lugareños aseguran que hubo puente antiguo, pero yo no encuentro rastro.

8. PUENTE DE LOCALIDAD "CERRO BECERRIL". El topónimo local debería indicar un paso de trashumancia vacuna. Es un viejo pontón de dos pilares y tres vanos rasgados, no a arco. Del origen antiguo de los apoyos no cabe duda; a los extremos parece verse un discreto "lomo de asno" original, luego, tal vez, rebajado. Se encuentra sobre un divertículo de relación del Camino de Vadillo con la Dehesa de Revilla.

9. **PUENTE DE LAS LOBERAS.** Sobre el Argañán, como los precedentes y en el mismo divertículo citado al n.º 8. Aunque modernizado en pasarela de cemento, hereda la función de otra más antigua, hoy desaparecida.

Hasta aquí, una rápida supervisión de pasos y puentes de la zona nuclear de un territorio con una historia medieval interesante y una bastante tupida red viaria ligada a la ganadería y su trashumancia, de ascendencia tan ancestral como la tradición vettona. No hay que olvidar que nos encontramos en la directriz O-E que une la serie de los castros que van desde La Osera de Chamartín al de Los Castillejos de Sanchorreja, a Las Cogotas de Cardeñosa y la misma Ávila; ni, tampoco, que estamos en el corazón de aquel pueblo vetón que constituyó, fuera de toda duda razonable, la fuerza de choque de la doble guerra lusitánica entre los años 180 a. de C. y la muerte de Viriato. Muchos problemas de interpretación de fenómenos histórico-arqueológicos están pendientes de solución, como, p. ej., el de la cronología a que corresponde la subitánea "amortización" de la cultura castreña. Pues bien, es ésta la zona que puede ofrecer en el futuro una solución a problemas como éste. Y a la base de todos estos problemas habrá siempre que tener en cuenta la condición de "economía de la trashumancia", condición-raíz de estos pueblos célticos y de estos territorios.

OTROS PUENTES, PONTONES DE LASTRAS Y CAÑADAS DE ESTA ZONA

Remontando de S a N la zona precedentemente delimitada en mapa general y esquemas sectoriales que acompañan, señalemos las observaciones sobre estos ejes viarios y los ríos a los que acompañan o que cruzan, a comenzar por el confín sur de la Sierra de Ávila, en cuyo Puerto (o Paso) de las Fuentes, está todavía la ermita, un posible *compitum viale* de la calzada antigua de relación entre la gran calzada *decumana* del Valle Amblés y el Puerto de Mengamuñoz-El Pico y la "Vía de la Plata" en Salamanca. Que ésta directriz fuese romana ya fue por mí hipotizado al tiempo de mi primera *Ávila Romana* (Ávila, 1978-80), pero la confirmación de que el "Cordel de Peñaranda" lo fuera efectivamente, no la hemos tenido hasta 2003, cuando se descubrieron en Narros del Puerto las aras del *compitum* en la ermita-iglesia.

La figura adjunta subraya de por sí suficientemente la importancia zonal de esta vía de relación entre vías mayores que ella y las más importantes (a las que no llegaban en la antigua zona abulense las vías mayores de los *Itineraria* romanos oficiales). Y señala los jalones sacros, los *compila vialia* o santuarios dedicados a las divinidades protectoras de la seguridad del viajero (fuera por asuntos de familia, fuera por negocios) que han heredado en edad cristiana las ermitas, situadas a las salidas y entradas de las poblaciones.

Como he dicho antes, en el año 2003 hemos tenido la fortuna de encontrar en la de Narros del Puerto, al principio de este ramal, la mejor confirmación: hasta 7-8 aras sacras de un *compitum* de este género en la que es hoy iglesia, pero fue una ermita románica colocada fuera de la población (al sur de ella), y el ara a los *LARES VIALES* dedicada por un *Iulius Calanus* probablemente datable en el s. II d. C. en Rodríguez Almeida, Emilio. *Ávila romana: notas para la arqueología, la topografía y la epigrafía romanas de la ciudad y su territorio*. Ávila: Caja de Ahorros de Ávila, Obra Social y Cultural, [2003], p. 304. N.º 156 de la Serie Epigráfica.

La vía del "Cordel de Peñaranda" está jalonada por otras ermitas cuyo recuerdo de cultos paganos es más que probable. Tal es el caso de la Ermita de las Fuentes, en el paso homónimo de la Sierra; como es bien sabido, el culto a las aguas naturales es otra constante de estos lugares, porque se las relacionaba en modo natural con los cultos astrales (*Sol, Luna*) o de las Ninfas salutíferas. Otro caso se encuentra en la ermita de Rihondo en Chamartín, sobre la Cañada Soriana, que atraviesa poco a sudeste el "Cordel" en cuestión.

Otros indicios se refieren a la ocupación de todo este territorio por explotaciones agrarias como las del Valle Amblés (*Vallis Avilensis*), que en el s. IV eran ya patrimonio, no de los pequeños

propietarios de la primera centuriación o *divisio* comunal establecida por los romanos en el s. I, sino de un solo latifundio familiar que ha conservado su nombre patronímico, el de los *Paterni*, dividido en dos sectores, uno de tierras de labor (los *praedia Paterna* que hoy ejemplifica la población de Baterna poco a nordeste de Nartos del Puerto); el otro, de *saltus*, ("bosques", "dehesas") *Paterni* (poco más al E, sobre la calzada del Puerto de Villatoro y el Valle del Comeja, representados por el topónimo Padiernos). Si en Baterna todavía está por comprobarse la presencia de una *villa* que represente los *praedia* en cuestión, es seguro, en cambio que otras villas de este comprensorio agrícola y ganadero están presentes en Niharra (una villa de gran extensión junto al Adaja) y en Padiernos a la salida del viejo camino de "La Cruz de San Clemente", un ramal que conecta con la *via decumana* de la *centuriatio* original. También una buena presencia romana está asegurada en La Torre (entre Padiernos y Baterna), y el nombre mismo es probable que haya que referirlo a los restos (ya desaparecidos) de una *turris* (nombre que suele indicar en tiempo tardorromano las ruinas de grandes *villae*).

Antes de salir a N, fuera del límite de la provincia de Ávila, el "Cordel de Peñaranda" alcanzaba la población de Mancera de Suso o "de Arriba", donde nos consta la presencia de otra *villa* tardorromana con ricos mosaicos, por desgracia sin explorar definitiva y científicamente. Poco más allá (4.5 km), otra Mancera, la "de Yuso", "de Abajo", indica que aquí también estamos muy probablemente ante un latifundio agrícola de la misma naturaleza. Cosa que encontramos repetida poco más a nordeste en "El Vergel" de San Pedro del Arroyo, sobre la vieja calzada de relación entre Ávila y Salamanca. "El Vergel", en excavación en los últimos años, es la excavación más prometedora de entre las *villae* tardorromanas de Ávila, y aparte los magníficos mosaicos ya descubiertos (entre ellos un *emblemata* de, tal vez, un *oecus* o sala señorial, con la *[hi]STORIA MELEGARI*). Su extensión, que se expande a N de San Pedro, comprende el pueblo mismo y vuelve a reaparecer al extremo S, por lo que no puede excluirse que la comprenda íntegramente y que pueda un día transformarse en un complejo arqueológico parecido y comparable al vallisoletano de "La Olmeda" o "Puras", en Palencia.

Nótese, en fin, para terminar de subrayar la interrelación puentes-cañadas-*compita*-ermitas, que, al límite N de la zona en que nos encontramos, Crespos (topónimo probablemente tardorromano, derivado del patronímico *Crispus*, "crespo", "el del pelo rizado"), situado sobre la directriz antigua del Cordel Ávila-Salamanca (el mismo de San Pedro del Arroyo) se encuentra en una encrucijada de caminos de relación local y conserva otra herencia *compital* antigua, la de la *Ermita de las Cuatro Cañadas*. Poco importa que todavía no tengamos localizada una subyacente arqueológica, porque ésta se presentará tarde o temprano como tantas otras en esta zona; calzadas, *compita* y topónimo ya nos bastan, reunidos en un solo lugar, para definir su importancia en principio.

2.2 PUENTES EN LA DIRECTRIZ "PASO DE LAS FUENTES"-MANCERA DE ARRIBA Y EN LA CAÑADA SORIANA NOROCCIDENTAL

Para un terreno casi de penillanura, como es el que va degradando a N desde al Sierra de Ávila, no hay muchos puentes (aparte los ya citados en la zona de dehesas de Cabezas del Villar) que persistan en la zona que nos interesa, y casi todos están reducidos a pocos restos e indicios.

MTGE, 530, 505 y 504. Procediendo de S a N, justo bajo el Paso de las Fuentes, se encuentra San Juan del Olmo, un "nombre nuevo" de lo que hasta tiempos recientes tuvo el rústico, significativo nombre rural de *Grajos*. Poco antes de alcanzarle, la arqueología nos documenta una amplia zona tardorromana y medieval, con sepulcros en roca en localidad "La Colmena", a izquierda de la carretera. En localidad "La Carrasquilla", la carretera (es la A-120) un puente antiguo sobre un regato menor parece haber sido modernizado; hoy no es reconocible.

Ya en Grajos, la carretera actual bordea el pueblo a O. A pocos pasos del pueblo, la vieja calzada cruza el río Almar sobre una pasarela de un solo pilar y dos tramos volados cubiertos de doble lastrón granítico de 2 m de longitud con rellenos intermedios y de fijación. El paso del puente es estrecho (no



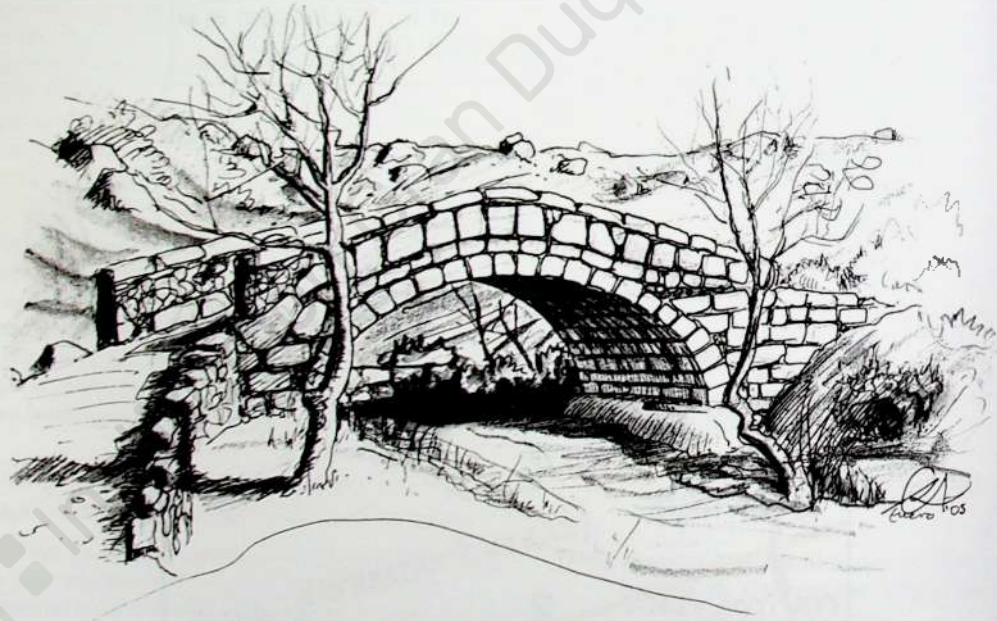
Esquema topográfico 9. 1. Contexto del "Cordel de Peñaranda" en el territorio de la Sierra de Ávila.

1 Vía Decumana del Valle Ambles (*VALLIS AVILENSIS*); 2. Vía Romana al Valle del Corneja. 3. Vía Romana del "Cordel de Peñaranda". 4. "Cañada Soriana" septentrional.

llega a 2 m). Es estructura ruda, pero sólida. A su lado nordeste (aguas abajo) se nota un vado usado en época antigua por los ganados.

La salida de calzada a N remonta la costanilla desvasándose mediante dos arcenes de piedras semienterradas, pero visibles y, en curva, apunta, girando, hacia Muñico, donde enlazaba con la Calzada Soriana. En este punto está lastricada por unos 20 m. El puente mismo no demuestra haber tenido parapetos, pues no aparecen ni siquiera caídos al lecho del río. Era, por tanto, una simple pasarela para utilizar en caso de crecida; por lo demás, podía utilizarse el vado en tiempos normales para el paso de ganados y servir sólo al paso de carretas, si era necesario, o a las caballerías de viaje (véase esquema topográfico 10).

No es seguro si esta calzadilla derivase a O un ramal hacia la Dehesa de Revilla (una de las más antiguas e importantes, todavía activa), pasando bajo Manjabálago (un nombre árabe-berber, ("nont" (monte)-D'jebel ("monte" también, conectable con la idea del djeb'lcus, "el jabali") a través de una zona llamada "Navalpalacio", territorio arqueológico seguro. A través de él perdura un viejo camino conocido como "Camino de Peñaranda" que apunta en dirección de Cabezas del Villar. Es posiblemente la vieja calzada de Narros del Puerto en su directriz más antigua. Por tanto, la ya vista vieja pasarela es más importante de lo que, en su simplicidad de estructura, parece hoy día.

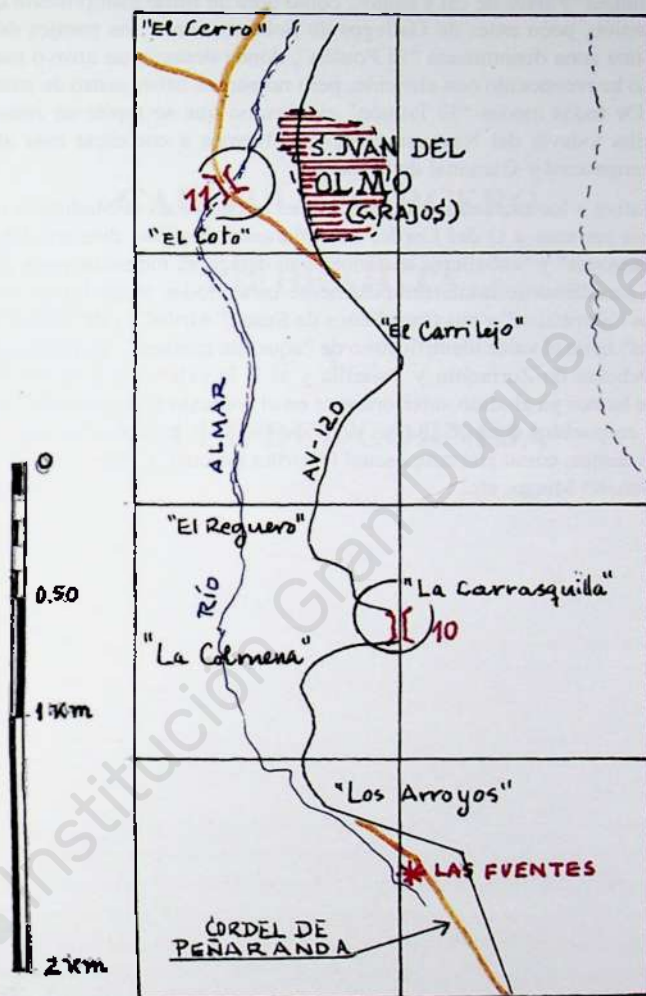


Dibujo 39. Puente de Cal y Canto. Mirueña de los Infanzones sobre el Navazamplón, desde oeste.

2.3 GALLEGOS DE SOBRINOS-MIRUEÑA DE LOS INFANZONES-PUENTE DE CAL Y CANTO

Subimos poco a N en la misma directriz hasta Mirueña, cuyos "Infanzones" llevan los ecos de la historia medieval de la zona, de que hemos hablado precedentemente. Por ella y su territorio discurre el río Navazamplón, antes de adentrarse en territorio salmantino. En zona La Nava-La Cañada (otra vez el recuerdo de la vía de trashumancia y su transformación romana), existe un bello puente en mampostería a un solo arco, con bardales completos alomados y un realce hacia el centro a "lomo de

MTGE-580-I (extracto).



Esquema topográfico 10. Las Fuentes-Grajos.

asno", suficiente para trazar por debajo un arco en dovelas de cantería; es un arco levemente realizado (las dovelas bajas, a los extremos, apoyan sobre la roca natural adaptada *ad hoc* y resultan verticales, origen del peralte). La bóveda es buena, con algún leve desajuste que ha provocado la pérdida de un bloque ya casi al borde de doveladura del lado E; por lo demás, no parece que corra por ahora algún peligro y pese a su aislamiento no creo que vaya a correrlo, por ahora. El arco es alto unos 3 m y su luz, de cerca de 7-8 en anchura (dibujo 39).

A valle (lado E-NE) a pocos metros de distancia, la corriente está remansada por un fuerte muro en sillería ruda, que parece la embocadura de un azud de molino antiguo, tal vez dotado en el fondo

de un aliviadero, puesto que el agua sigue derramándose en la cárcava. Del molino no he podido ver nada ni establecer a qué distancia se encontrase.

Los locales le llaman "Puente de cal y canto", como obra de firme mampostería que es. Pero aguas arriba del Navazamplón, poco antes de Gallegos de Sobrinos, entre los parajes de "Las Suertes" y "Matarranas", hay una zona denominada "El Pontón", donde desagua un arroyo menor, denominado "La Hondonera". Lo he reconocido con atención, pero no parece haber rastro de pasarela como la que el nombre indica. De todos modos "El Pontón" es término que se repite en zonas como ésta; por ejemplo, aguas arriba todavía del Navazamplón, lo volvemos a encontrar más al S de la Cañada Soriana entre Hurtumpascual y Gamonal de la Sierra.

Última nota relativa a los transcurso históricos del territorio en el Medievo es la relativa a las últimas estribaciones serranas a O del Cordel de Peñaranda: hay una directriz NS donde las viejas dehesas de los "infanzones" y "caballeros serranos" han dejado su memoria, pues desde la Dehesa de Revilla al Sur van sucediéndose ininterrumpidamente otras, todas atestadas ya al confin leonés de Salamanca, la de los "Serracines" y sus Castellanos de Suso ("Arriba") y de Yuso ("Abajo"), donde el término "castellanos" tiene el valor identificativo de "aquende frontera". Siguen todavía hacia el norte en línea recta la Dehesas de Zurraquin y Pajarilla y al E la extensa y más interna "de Sobrinos", personajes a los que hemos ya aludido anteriormente en el contexto histórico-territorial, que ha dejado topónimos propios en pueblos como Gallegos de Sobrinos. Los nombres familiares medievales son particularmente frecuentes, como Hurtumpascual ("Fortún Pascual"), Blasco Jimeno, Hernán Sancho (Hurtún Sancho), Sancho Mingo, etc.

CAPÍTULO TERCERO.

PIEDRAHÍTA

Y

VALLE DEL CORNEJA

 Institución Gran Duque de Alba



Mapa 5. Valle del Comeja, señoríos de Alba y Villafranca (Diputación de Ávila).

3.1 EL VALLE DEL CORNEJA

PIEDRAHITA Y EL VALLE DEL CORNEJA: UN CONTEXTO ÚNICO

Hoy es difícil darse cuenta de la importancia de Piedrahita en los tiempos pasados a efectos de la trashumancia, sus caminos y sus puentes. Por eso vale la pena recordar que, en ese pasado, sobre todo mientras perduró el Señorío de la casa de los Alba, su poder se extendió, de un modo u otro, no sólo sobre este valle, sino que llegó al Tormes medio-alto; algunas de las noticias importantes sobre puentes de esta última zona, por ej. (La. Herguijuela, Navarredonda u Hoyos del Espino), se conservan en los archivos piedrahitenses y sería hora de recogerlas y comentarlas sistemáticamente, cosa que no se ha hecho sino en casos muy concretos (creo recordar, en este momento, el caso del Puente de “La Garbanza” en la Garganta de la Herguijuela y en el término de Navarredonda sobre el antiguo “Cordel de El Barco a Puerto del Pico”). En tal entorno y en muy corto espacio, especialmente en las zonas altas de paso (digamos, entre Hoyos del Espino y San Martín del Pimpollar), se suceden hasta 25 veces las referencias nominales de los topónimos relativos a la Mesta y sus Cañadas que ahora veremos (esquema topográfico 11).

Se puede imaginar fácilmente cuántos pequeños puentes, pontones y pasarelas de lastras han ido desapareciendo con el decaer moderno de la trashumancia en esta trans-sierra piedrahitense. Se trataba, en efecto, de toda una red de caminos de relación que afectaba al sistema de vías, especialmente las dos más importantes, la “Soriana” (por su doble ramal del Valle Ambles y de la



Foto 17. Versión fotográfica del Puente del Foso de Palacio o de la Puente del Barco. Arco un tiempo a leve "lomo de asno", luego regularizado y alzado de bardales.

Sierra de Ávila, que iba a parar a El Barco de Ávila y al Puerto "de Tornavacas"), y la "Leonesa Occidental" del Puerto del Pico y Mengamuñoz.

Porque, no obstante las dificultades de imaginar todo este pasado, queda el hecho de que, pese a las escasas dimensiones de la cuenca del Corneja, los puentes, pontones de arco o de lastras, cordeles y coladas, están todavía hoy presentes en buen número de casos y con monumentalidad no despreciable. A veces, en medio de tantos testimonios "reales", quedan incluso vivos en la toponimia rural de la entre-sierra otros que son sólo borroso recuerdo. Nuestro esquema topográfico II, por ejemplo, recoge en un espacio reducido (como puede ser el territorio que va de Hoyos del Espino a San Martín del Pimpollar) hasta 25 de estos topónimos rurales relativos a las Cañadas o a la Mesta; podría, incluso reconstruirse idealmente, el paso de una "Cañada Luenga" que debería haber existido como alajo serrano (por territorios menos urbanos) para enlazar la Soriana ya desde el Aravalle con la Leonesa de los entre-puertos de la Venta Rasquilla...

El mismo nombre popular de la "Piedra Hincada" de los orígenes es un topónimo conservado en un punto bien particular: justo al lado N del Corneja, a 3 km de Piedrahita, y al S de una cañada indicada como "Angosta", "Luenga", "del Cuadro", etc. y que lleva el nombre vulgar de "Camino de los Chorizeros"; una cañada que viene de la zona de Puente del Congosto y va en dirección de Bonilla de la Sierra (ver esquema topográfico 12). La Piedra Hincada es nombre popular tan antiguo como la versión culta "Hita" de la villa, y lo indica también el hecho de su contigüidad a la cañada y al extremo de una colada menor que hoy es el camino que lleva a la Ermita de la Virgen de la Vega. La cual, a su vez, como todas las ermitas cristianas, es heredera virtual de un *compitum* vial romano.

En el caso que nos ocupa, este dato está apoyado por otros dos importantes (véase el esquema topográfico 12).

El primero es la zona, muy particular, en que se asienta. Se trata de tierras de vega ("La Vega", "Vega del Estudiante", "Las Vegas de la Casa") que aparecen divididas por coordenadas ortogonas (las mayores, paralelas al Corneja), como las de una *divisio* agrícola romana: su centro se denomina, "Los Villares", nombre común en muchas zonas arqueológicas. Parece, dada la zona, que fuera una vega irrigada (persisten también otros nombres alusivos, "Los Reguerones", "Las Pasturas"). El segundo dato es propiamente arqueológico, porque a finales del s. XIX se conservaban (en casa del santero de la Ermita) restos de un mosaico tardo-romano excavado en la zona, del que hoy parece haberse perdido el rastro. Se diría, por consiguiente, que se trate de zona arqueológica romana, de tierras de un solo propietario, de instalaciones agrícolas con una zona residencial (de donde provendría el mosaico). La vecindad del río y sus exundaciones periódicas ha causado el enterramiento de estructuras para las que sería oportuno trazar un programa mirado de excavación que contemplase su rescate y futura preservación, como en el caso de "El Vergel" de San Pedro del Arroyo: porque en pocos otros puntos de la provincia (Niharra-Padiernos, Mancera de Arriba, Magazos, tal vez "Los Llanos" de Arenas de San Pedro o el "Llano de las Candedillas" de Candeda) se dan oportunidades tan favorables para ese tipo de exploraciones que directamente están relacionadas con nuestro Patrimonio y su futuro *status*.

De las cañadas antiguas que partían de Piedrahita hacia el territorio septentrional, buena parte (como hemos dicho que ha sucedido en las entre-sierras) ha ido desapareciendo. Ya hemos hablado de la "Luenga" o "Angosta". Quedan, esparcidas en el territorio, las indicaciones de "colada", "cañada", "cañadas", "cañadillas", en lugares donde no aparece rastro de ellas. Algunas veces puede deducirse el carácter de vía antigua para caminos vecinales como el que de las inmediaciones de la Plaza de Toros deriva al N por "Los Berrocales" hacia el Puente de Chúi sobre el Corneja y hacia Mesegar-Bonilla. Restos perdidos de otra colada menor quedan por debajo del Coneja en la zona del "Barranco de Navacavera" y "Prado Monte", entre Villafranca de la Sierra y San Miguel de Corneja. No es mucho, a decir verdad. Veremos, sin embargo, al hablar de ciertos puentes y vados, que su realidad puede aflorar descontextualizada aquí y allá inesperadamente (zona de Palacios del C., por ej. Cfr. *infra*).

No estará de más una última anotación que creo pertinente. Echamos en falta en Piedrahita una localidad, tan importante para la trashumancia, como la "Dehesa Boyal", presente a lo largo de cañadas y cordeles en pueblos incluso insignificantes. Pero tal vez sea una ausencia sólo aparente. En la vega que acabamos de ver, donde confluyen las cañadas, encontramos indicados por nombre y función unos "Prados de la Villa" (o sea, públicos) que tienen todos los visos de indicar claramente el espacio de la Dehesa Boyal de la Villa del Coneja (véase el mencionado esquema topográfico 12).

3.1.1 Pontón de lastras a la entrada Este

A 200 m de la carretera de Casas del Puerto encontramos, en el ramal de la vieja carretera de acceso a Villafranca, el primero de lo que fue una tupida red de puentecillos de esta vía múltiple de la trashumancia proveniente del Puerto de Chia y el altiplano de San Martín de la Vega del Alberche. Pocos son los que han sobrevivido a la modernización de las carreteras. El primero a valle es un pontoncito (dibujo 40) a doble paso vertical y único apoyo central (un pilar de bloques de sillería de 0.5 m de ancho y frentes redondeados), cubierto con lastrones. Cabalga un pequeño arroyo sin nombre aparente. Lleva una anchura de paso correspondiente a la vieja carretera y conserva sus lomos de cuatro bloques por lado y de dorsos rudamente biselados, característicos en esta zona, como veremos. Es un humilde pontón sin lucimiento particular y sin belleza o monumentalidad señalable, pero muy ejemplar en su género.

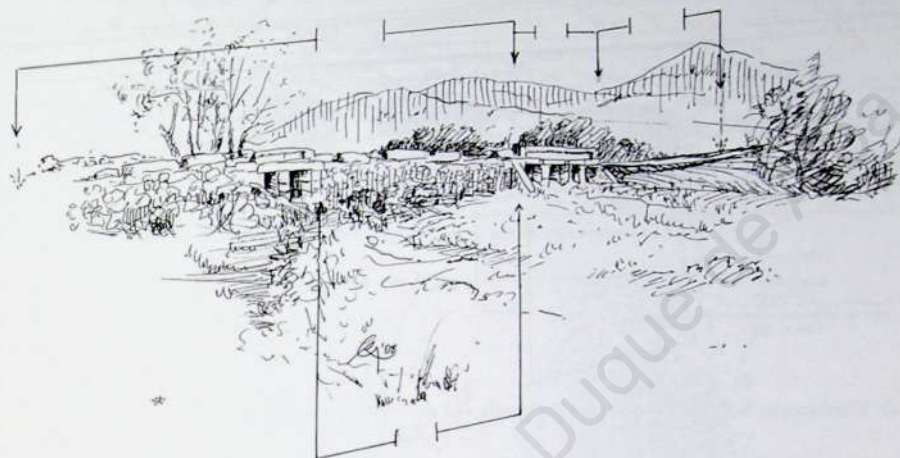


Dibujo 40. Villafranca de la Sierra. Pontón de lastras de la entrada del NE.

3.1.2 y 3.1.3 Doble pontón de lastras a nordeste del Corneja

Sobre uno de los caminos de la ribera N del Corneja que desciende a Villafranca desde el S serrano se encuentra un sistema de doble pontón de lastras que a su tiempo se me señaló como colocado sobre el Arroyo Barranco, si bien en visitas sucesivas se me ha negado la existencia de tal vía de agua, por lo que en visita reciente no los he podido localizar (el diseño del dibujo 41 fue realizado en febrero de 2008). Un modesto terraplenado de mampostería une los dos pontones, separados entre sí por una distancia de 20-22 m. Ambos llevaban parapetos de contención laterales, con bloques apenas decorados sobre los pontones mismos con una especie de modesto alfiz rebajado.

El primer pontón es a doble paso cubierto con lastrones únicos de ca. 1.90 m, con luz desigual entre jambas de ruda sillería y apoyo de lo mismo, sin refuerzos laterales de apoyo. El segundo, similar, es a triple vano y lleva a los lados dos refuerzos de estribo a valle de la corriente. El despiece de las medidas sectoriales, que el dibujo 41 muestra esquemáticamente, es aproximado.



Dibujo 41. Villafranca de la Sierra.

La obra de estos pontones es extremadamente ejemplarizante de los sistemas utilizados desde la Antigüedad en estas vías de trashumancia, unos sistemas reducidos a la pura razón mínima de esfuerzo y gasto de las comunidades rurales donde la naturaleza rugosa y accidentada del terreno imponía salvar badenes y quebradillas menores continuas.

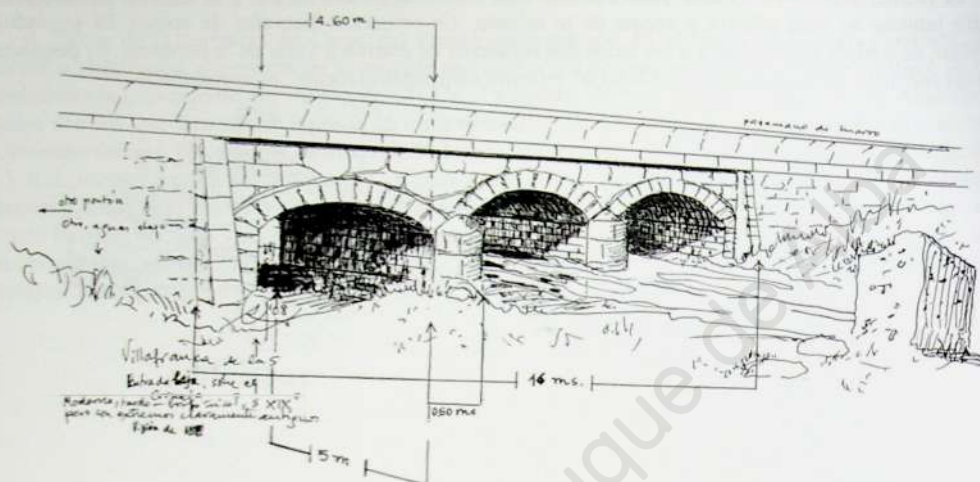
3.1.4 Gran pontón sobre el Corneja en Villafranca

El descenso y entrada en Villafranca de la Sierra se realiza en una curva pronunciada que remonta hacia el interior del habitado, y la alcanza por un puente moderno (s. XX), colocado en el lugar de un gran pontón preexistente, cuyos elementos han sido en parte usados en sus cercanías (asientos marginales a la vía) y son reconocibles por multitud de detalles, como los cortes biselados en algunas aristas.

Cabalgaba (como el puente moderno) el curso urbano del Corneja, cuyo álveo, en este punto, es amplio y bastante profundo, de lo que se deduce su estructura, que debió poseer no menos de 4 grandes vanos rectangulares de buena altura y luz. Por lo demás, fuera de su segura existencia en el pasado, el resto de las características de este puente es opinable: única cosa segura (vista la inexistencia en la vecindad de elementos atribuibles a doveladuras de arco) es que el manufacto fuese un pontón de lastras de buenas dimensiones.

3.1.5 Gran Pontón (¿de lastras?) de la Garganta de Los Hornos

Hace ya algunos años que un notable pontón sobre el alto Corneja bajo Navacepedilla, a izquierda de la subida al Puerto de Chía, fue arrastrado por un violento aluvión y aparece hoy sustituido por una moderna pasarela volada en cemento. En el álveo fluvial se advierten todavía restos arrastrados de la vieja estructura. Por desgracia, no he podido recuperar documento gráfico o fotográfico que interese de este puente ni sus alrededores, como me hubiera gustado.



Dibujo 42. Villafranca de la Sierra. Puente sobre el Corneja a la salida NO. Estudio de campo.

3.1.6 Puente sobre el Corneja a la salida O de Villafranca

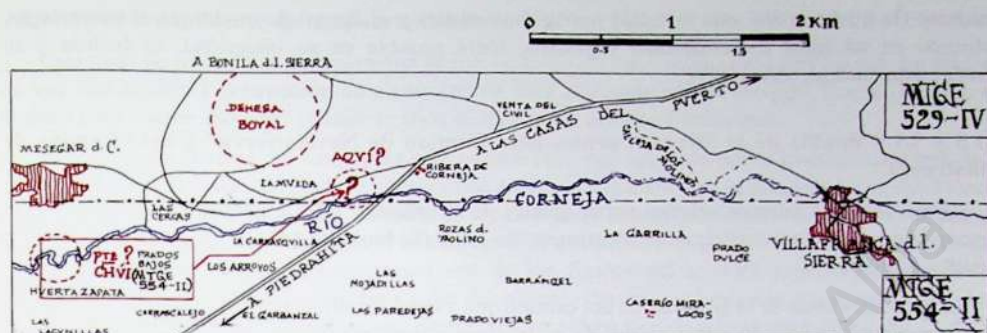
La relación local de Villafranca con Piedrahíta garantiza seguramente el hecho de que esta salida occidental sea una vía antigua. Esto tiene su importancia a la hora de entender si un puente moderno tiene o no una función sustitutiva de otro anterior. Tal es el caso del presente, que se encuentra a la salida del habitado de Villafranca poco a valle de la confluencia del Arroyo Almarza y que es un puente a todas luces moderno (dibujo 42), con una estructura de sillería y mampostería típica del primer cuarto del s. XX, aunque con trazas (arcos acarpanados, apoyos de extremos redondeados, etc) típicas de las formas constructivas tardo-borbónicas. Lleva dos estrechos apoyos a valle y a ambos extremos de encuadre del triple arco.

Pues bien, no sería el caso de incluirle en nuestra serie si no fuera por lo dicho anteriormente: esta carretera es seguramente precedente y, por tanto, este puente es substitutivo de otro anterior, tal vez una gran pasarela de lastrones, de la que convendría salvar la memoria, al menos. Es seguramente un caso paralelo (tal vez coevo) del puente anterior n.º 4 a la entrada contraria de la población.

PONTONES DE LA ZONA DE BONILLA DE LA SIERRA

3.1.7 Mesegar de Corneja. El puente "del Chúi"

En diversas ocasiones en el pasado (desde el año 2005) he ido en busca de este puente de nombre curioso, dependiente de un propietario del molino homónimo, que el MTGE, hoja 554-II (Piedrahíta), señala erróneamente en el paso del Corneja al sur de la población de Malpartida. A la hora de redactar estas notas he tenido que ir de nuevo en su busca, en vista de que se me aseguraba su presencia actual sobre el terreno. La paciencia de rebuscar en los recovecos del río ha dado sus frutos con la consecuencia de localizarle a 2 km de distancia poco a E y ya fuera del territorio de Mesegar (casi al confín de los términos municipales de este pueblo y el de Bonilla de la Sierra). Se accede con dificultad desde la carretera que de Mesegar se entronca a la N-110 en Rivera de Corneja, a través de una trocha antigua que baja por 200 m al río. Refleja la situación real nuestro esquema topográfico 14.



Esquema topográfico 14 Localización del puente del Chui sobre el Corneja según el MTGE.



Dibujo 43. Mesegar de Corneja. "Puente del Chui". Desde O.

Se trata (véase dibujo 43) de un bello puente a un solo arco en sillería (el resto es mampostería de buen formato y traza), con luz de algo más de 6 m y 3 de altura a la cerviz. Las dovelas están cortadas irregularmente en alto. Es un puente "a lomo de asno" no muy pronunciado, con pretiles sobre el arco en 7 buenos bloques de casi 45 cm de altura. El paso superior de calzada no es muy generoso, mostrando que se trataba de un cordel de relación. A los lados del arco hay modestos malecones de encauce en sillería. Cosa notable: para ser un puente sin uso y en un curso fluvial que se esperaría descuidado, su aspecto es bueno y limpio y sería ésta la ocasión de acomodar su acceso en modo más

decoroso (la trocha actual está invadida por las humedades y el fango) de modo que el monumento, colocado en un lugar extremadamente sugestivo, fuera gozable en su integridad, su belleza y su privilegiado entorno (dibujo 43).

3.1.8 y 3.1.9 Bonilla de la Sierra. Puentes del "Camino de Navalacierva" y del "Camino de Villafranca"

Reúno aquí dos puentes prácticamente iguales de la antigua "Villa Episcopal", concentrando su descripción en las características de el primero de ellos (la hoja del MTGE es la de Malpartida y Bonilla, 529-IV).

Se encuentra antes de la bifurcación del camino que va por dos direcciones diversas hacia Villatoro y su presencia es poco advertible al lado N de la carretera por encontrarse ya sin uso y enfosado en mala manera, con el curso del poco decoroso nombre de "Merdero" (diverso del homónimo al N, que va al Duero por el pedemonte moraño) que baja al Comeja de las alturas de "Las Colmenas". Era, en origen, a "lomo de asno" apenas acentuado, en mampostería, arco en buena sillería de gran firmeza, con pretils de grandes bloques engarzados con juntas a encastre mediante pestañas y relativas rozas (véase dibujo 44). Se conserva, no obstante su abandono, en buen estado (pretil parcialmente despojado a los extremos). Calzada lastricada apenas visible, de paso entorno a 3 m. Su descripción nos permite ahorrarnos la de su paralelo n.º 9 de que hemos hablado y que es, prácticamente, su "gemelo". Nada se perdería por dotar a ambos de una mayor decencia desbrozando sus cursos y alrededores, si el Ayuntamiento o la Diputación se hicieran cargo de ello.

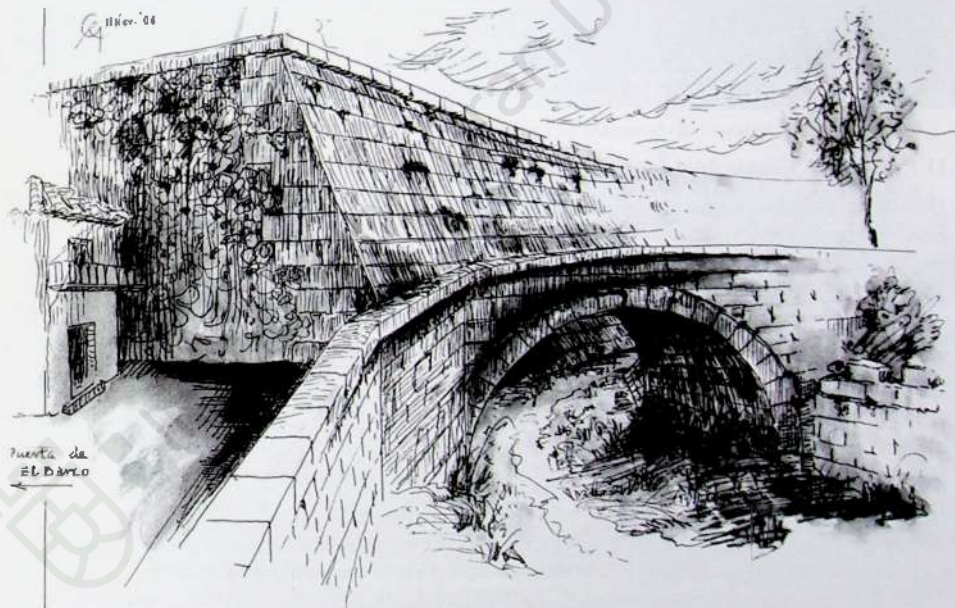


Dibujo 44 Bonilla de la Sierra. "Puente de Navalacierva".

3.1.10 Piedrahíta. Puente de la “puerta del Barco” o “del Foso”

Casi nada de lo que fue antiguamente la fortificación de Piedrahíta queda hoy en pie. Es más, es de este año la última destrucción de un sector por obra realizada por un privado: llueve siempre, en nuestro país, “sobre mojado” cuando se trata de descuidar nuestro Patrimonio.

El nombre de “puente del foso” para este monumento está apoyado por la tradición, aunque de la “cava” o foso de la villa solo pareciera conservarse este rastro que afecta a la parte posterior del Palacio Ducal, cuyo gran muro en sillería delimita el espacio justo a sudoeste exactamente sobre el puente (dibujo 45). Como el muro, también el puente aparece construido en sillería del todo similar, lo que parece indicar que su última sistemación sea de los finales del s. XVI o principios del XVII, incluyendo los muros del foso mismo a valle del puente. Por lo que hace a la estructura actual, hay que decir que esta sistemación del puente parece afectar solo a las dos hileras altas de sillería, es decir, sus parapetos. Por debajo de ellas, la sillería es diversa y más antigua; todavía sugiere el “lomo de asno” de que estuvo dotado. Eran bloques de sillería algo más pequeños que los de la parte alta y de los bancales del foso. No parece, en cambio, que estas obras hayan alterado demasiado lo que fue la calzada misma del puente, que conserva un entramado de bloques con recuadros encordonados en piedra menor, todo seguramente recolocado tras la transformación de las partes altas del manufacto (foto 18). El segundo nombre que lleva el puente (“de la Puerta del Barco”) se refiere al muro de la villa adyacente a él, en que la puerta misma ha dejado vestigios visibles.



Dibujo 45 Piedrahíta. Puente “de la Puerta de El Barco” o “del Foso”.

Es un puente, tal como ahora lo vemos, a un solo arco, aunque no pueda excluirse que hacia la puerta del muro hubiera un arco menor de alivio que hoy habría desaparecido. Lleva una doveladura en bloques algo menores muy regulares y su cimbra, de unos 6.30 m de luz, es magnífica en todo su espesor de algo más de 4.30 m; sobre ella se advierte lo que queda del lomo antiguo tras el “allanamiento” de la calzada. Como en el caso de otros municipios fortificados en llano (el caso, p. ej., de Madrigal), es de suponer que el foso circundara enteramente el muro y, por consiguiente, otros puentes o pontones como el presente existieran frente a sus puertas.



Foto 18 Piedrahíta. Calzada sobre el "Puente de la Puerta de El Barco" o "del Foso".

3.1.11 Piedrahíta. Puente "del Molino" o "de la Reguera"

He oído a los locales usar ambos nombres para este puente, colocado a la salida noroeste de la localidad, en la carretera que va a Malpartida y al Villar de Corneja, poco antes de la bifurcación. El molino en cuestión subsiste a su salida N.

Es un puente bastante bien conservado, en mampostería de buen formato y extremos en la parte baja "calzados" en simil-sillería de tipo tardo-medieval. Su gran arco de casi 10 m, montado sobre un reborde de asiento, está cimbrado en sillería cuyas dovelas externas son bastante regulares, más anchas a las partes bajas. Sobre la cerviz lleva doveladura menor que el resto y casi llana en sus partes altas, y, sobre ella, el ripio ha sido recompuesto en piedra algo menor tras algún tipo de hundimiento causado por riada, probablemente (foto 19). La anchura del paso es de más de 4.5 m, lo que da lugar a una calzada superior bastante generosa, como debió ser la cañada a la que servía.

En su origen debió ser un puente "a lomo de asno" algo más pronunciado que en la actualidad, pues lo vemos casi plano. Los bardales o parapetos son de bloques alomados de poca altura (poco más de 28 cm de anchura), probablemente sustitutivos de los otros más altos de un tiempo.

3.1.12 Puente del Arroyo del Espinar

En La Vega, casi frente a la Ermita de la Virgen, por la zona que presumimos arqueológica (véase arriba, Toponomástica zonal), cruza este arroyuelo sobre el que encontramos un casi microscópico puente en mampostería, (casi un pontón), abandonado y casi del todo despojado de bardales (dibujo 47, foto 20) de la zona que sirvió a una de las tantas antiguas vías que desde Piedrahíta andaba a N en dirección del Corneja, tal vez un cordeliño de relación de la tupida red de caminos de la trashumancia de esta zona. El arroyo va a encontrar el Corneja en la localidad de Vegas de la Casa. Que el ramal viario sea muy local lo indica su escaso paso, inferior a 3 m. Al E del puente, más que a O, lo decora



Foto 19. Piedrahita. Puente "del Molino" o "de la Reguera" (carretera de Malpartida de Corneja).



Foto 20. Piedrahita. Puentes sobre el Arroyo del Espinar (Ermita de la Virgen de la Vega).

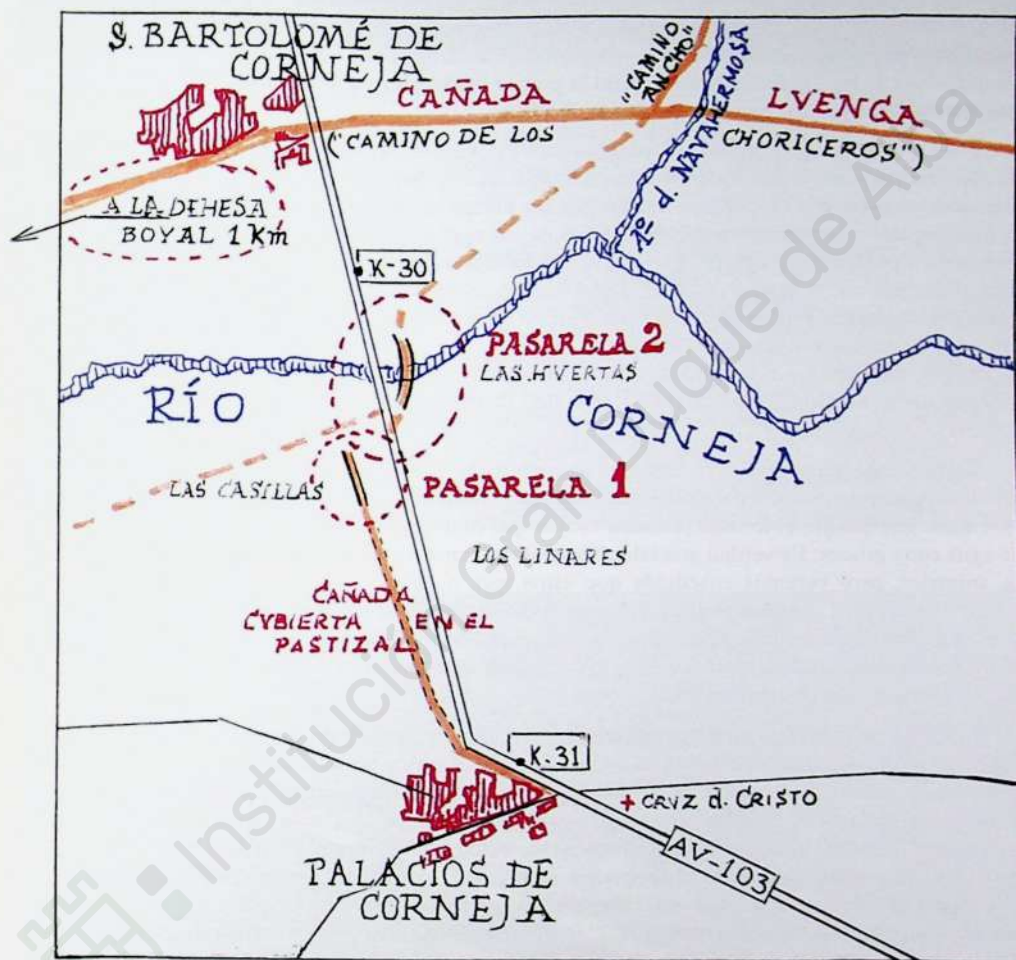


Dibujo 46. Piedrahita. Puente "del Molino" o de "la Reguera", en la carretera de Malpartida de Corneja. Viñeta.



Dibujo 47. Piedrahita. Puente "del Molino" o de "la Reguera", en la carretera de Malpartida de Corneja. Viñeta.

y envuelve un pequeño sotillo que forma con la construcción un conjunto de notable belleza en la soledad casi huraña del descuidado entorno, lo que invita a recordar a las administraciones local y provincial la necesidad de cuidar su decoro.



Esquema topográfico 15. Río Corneja. Pasarelas de lastras entre Palacios y San Bartolomé de Corneja.

La doveladura del arco, en pequeña sillería, aparece deformada (véase la fotografía que documenta este dato que, por escrúpulo de estética, no reproduce fielmente nuestro diseño). Más que fruto del decaimiento y abandono, esta deformación puede depender *ab origine* de los medios de construcción improvisados con que se llevaban a cabo esas pequeñas obras constructivas a nivel local en la Edad Media final, tiempo al que el monumento debería corresponder. Hoy, el cauce enterrado del riachuelo hace que del pelo de agua a la cerviz del arco el puente no alcance tal vez los 2 metros de altura. Se esperaría encontrar en el Corneja (altura de la Carretera de Malpartida, donde desemboca el arroyo) algún resto de otro pontón parecido, pero ya no se encuentra indicio de él, siendo el río mucho más destructivo que el pequeño arroyo de nuestro puentecito.

3.1.13 a 3.1.16 Cañada del "Camino Ancho", dos pontones de lastras y una cañada enterrada en Palacios de Corneja

Doy a estos lugares y monumentos un poco de espacio extra como integración a todo lo ya dicho a propósito del tejido de vías de la trashumancia de Piedrahíta en que nos hemos detenido precedentemente y por el hecho de que los monumentos condicionan a veces, a veces completan, nuestros conocimientos sobre el tema, sea genérico (cañadas), sea específico (puentes y pasarelas), ya que al día de hoy, prácticamente muerta la grande trashumancia, todo ello es el retazo misero que nos queda de un pasado mucho más rico y olvidado.

Poco a valle de la localidad precedente (unos 3,5 km) un ramal de la carretera AV-102 al Villar de Corneja parte hacia noroeste en dirección de Palacios, San Bartolomé de Corneja y S.^a M.^a del Berrocal, atravesando el Corneja mismo por un puente moderno. En el esquema topográfico 15 vemos que de sudoeste entronca con Palacios de Corneja una vía que venía de La Horcajada: es lo que un tiempo debió ser cañada, que reaparece, pasado el río, con carácter de cordel de relación y con el nombre de "Camino Ancho". Justo al sur de Palacios, ya cerca del río, esta cañada se conserva también, aunque (por ser el terreno hasta el una vega inundable) esté enterrada completamente bajo el pastizal (ver fotos 22 y 23), quedando sólo a la vista el relieve (tal vez totalmente empedrado en origen) de su percurso (fenómeno parecido es el que observamos en la calzada de la Cañada Leonesa Occidental del Puerto de Mengamuñoz, apenas remontada su cumbre).

Sobre su margen occidental, esta cañada enterrada conserva una serie de 10-12 lastrones de granito rectangulares a ras de hierba que parecen representar el somo de una pasarela igualmente enterrada. Por debajo, el terreno presenta vacíos que podríamos imaginar como de luz de los pasos de agua entre pilares. Es verdad que tales lastrones tienen anchura escasa (unos 50 cm) para un paso de animales; pero veremos enseguida que estos son, a veces (en la sociedad agrícola antigua), medios de fortuna utilizados para resolver situaciones particulares, tal vez muy concretas e inimaginables para nosotros. El caso que veremos ahora puede ayudarnos a entender lo que quiero decir, porque otra pasarela mucho mayor se encuentra inmediatamente a continuación, a poquísimos metros (unas decenas), sobre el Río Corneja.

En efecto, a E del puente moderno tenemos el caso de la mayor pasarela de lastras de todo el territorio abulense, que demuestra la veracidad de la afirmación precedente: "las situaciones imponen las soluciones", y el empirismo (la "técnica de la experiencia", podríamos decir) de la civilización rural tiene sus lógicas y sus materiales acomodados a la ocasión. Se trata de un inverosímil "puente" nunca visto en nuestra zona, pero que no tiene por qué haber sido único, pues pasarelas, pequeñas o grandes, de pocos o muchos pasos de agua, de pilares exiguos o descomunales, debieron existir en otras vegas y otros ríos. La nuestra es, efectivamente, descomunal, con 13-14 pasos de agua y los correspondientes pilares contruidos rudamente a bloques superpuestos, una longitud conservada de casi 80 m, sin parapetos (que de algún modo debieron existir como en otros casos, cual el de la pasarela de la salida norte de Riocabado, que tuvo una baranda metálica que conserva aún los emplomados sobre los lastrones).

Los de esta pasarela son lastrones enormes de espesores superiores a 22 cm y de longitud de más de 2 m, cortados directamente de la roca natural mediante cuñas de madera cuyos agujeros han dejado su señal sobre los bordes sin que los constructores se hayan preocupado de regularizar los resultantes "dentellados". Los lastrones están encajados en alto, entre dos "cejas" laterales del bloque superior del pilar; hemos visto este sistema en otras pasarelas menos notables, como la de la N-110 en Muñogalindo (Valle Amblés; véase Ávila Oeste, n. 5) o en la pequeña pasarela borbónica de San Juan de la Nava (Tierra de Pinares, n. 8).



Foto 21. Palacios de Corneja. Cañada bajo el pastizal en "las Casillas".

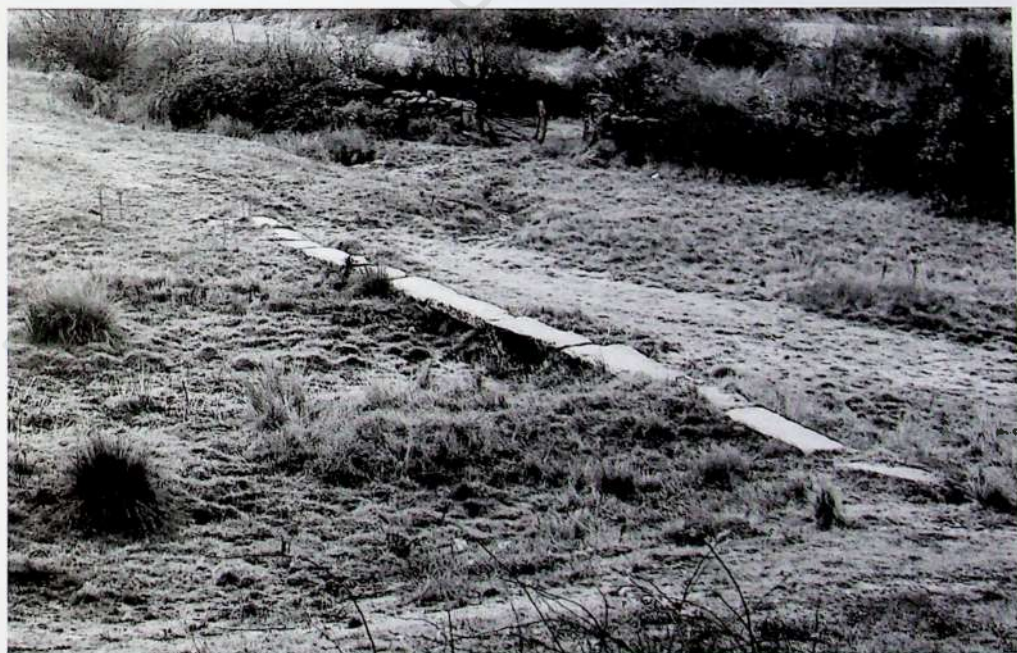


Foto 22. Palacios. Pasarela abandonada de la misma cañada N. L.

Si pareciera exagerada la longitud de esta enorme, única "pasarela gigante" del territorio, reléase cuanto dicho en la introducción a este estudio (*Consideraciones generales. Vías y puentes. Antigüedad y Modernidad*) y se entenderá que son las condiciones de vega plana e inundable, de amplia capacidad de exundación del río, las que aconsejan y dictan los mismos criterios prácticos y hasta técnicos a los grandes arquitectos de las legiones romanas y a los canteros, picapedreros y ganaderos de extracción rural. Porque la *técnica* o el *empirismo* de unos u otros son dos formas de solución acomodadas a unos u otros problemas, según los casos: longitud y anchura de los andenes de acceso, altura, coberturas, formas y tipos de los sostenes, etc. Bastaría una ojeada comparativa rápida entre esta pasarela y su río con el puente romano-califical de Mérida y el Guadiana para entender lo que queremos decir.

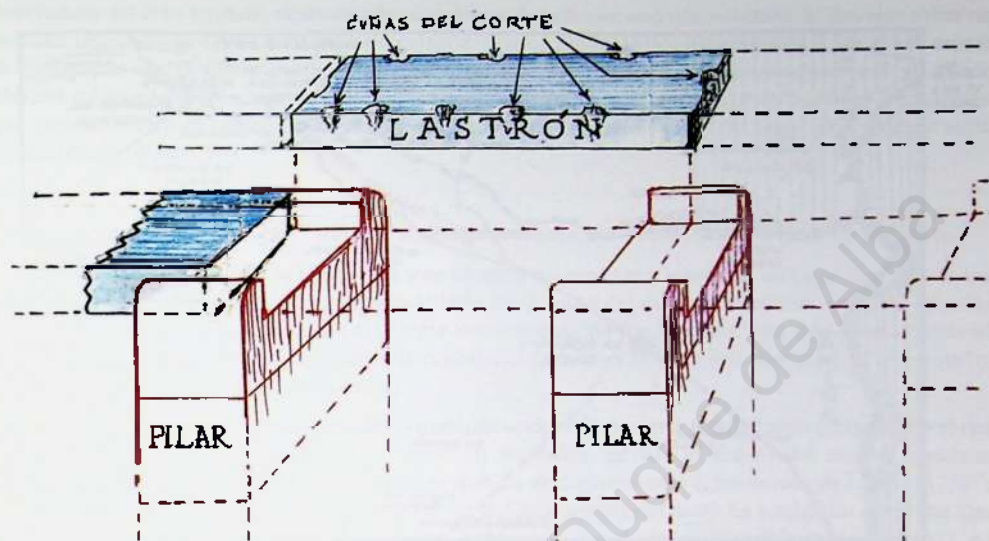


Foto 23. Palacios de Comeja. Gran pasarela de lastras sobre el Corneja.

A diferencia de otras pasarelas más modestas, ésta está cubierta con un solo lastrón (véase dibujo 47) y lleva "cejas" realizadas para su contención y embrague. Otras, aparecen siempre cubiertas con filas emparejadas (2 o 3, generalmente) de lastrones; en el caso presente encontramos una larguísima pasarela de cerca de una quincena de vanos cubierta, vano por vano, con lastrones únicos de 1.50 aproximadamente, montadas sobre robustos pilares de bloques que han sufrido impávidos todos los avatares del Corneja, lo que demuestra su solidez y perfecto asiento. Ya hemos dicho que el más alto de estos bloques embraga, entre dos cejas extremas a relieve alto, cada lastrón (dibujo 48), asegurando su cohesión con la estructura. El sistema entero es largo, más de 110 m.

LA HORCAJADA Y SU ZONA

Situada a O de Piedrahíta, La Horcajada es la última importante villa (si bien hoy venida a menos) entre los municipios del Valle del Corneja. El nombre de "horcajada" que se le dio en antiguo, indica (como los varios "horcajos" de que hemos hablado precedentemente) su situación fronteriza, implícita en la raíz semántica latina de *furcatio*, "derivación", "separación"; al fin, es sólo otro más de los topónimos indicadores de una situación histórica ya desaparecida, pero que hay siempre que tener en cuenta.



Dibujo 48. Pasarela sobre el Corneja. Sistema de montaje de los lastrones. Palacios de Corneja.

Reduciéndonos por ahora al tema que tratamos, dejaremos de lado por ahora los puentes de La Horcajada para dedicar nuestra atención en primer lugar a su término. El esquema topográfico 16 representa un extracto de los datos del MTGE, hoja 554-I, de Palacios de Corneja al Tormes. Estamos en esa zona crítica del territorio en que van a coincidir y reunirse de nuevo en El Barco de Ávila (tras su separación desde la capital) los dos ramos de la Cañada Soriana, el que viene por la Serrezuela ("Occidental") y el del Puerto de Villatoro (N-110, directriz Soria-Plasencia). En este esquema, el último es visible en bajo-derecha, mientras para el primero la directriz general es el llamado "Camino Ancho" o "carretera", que atraviesa el esquema en oblicuo desde San Bartolomé de Corneja a La Horcajada misma y luego a El Barco. Y se notará que todo este territorio está inscrito en un romboide cuyos extremos E y O son Piedrahíta y el Puente del Congosto sobre el Tormes. El lado norte de este cuadrilátero es una cañada de relación que debió llamarse- "la Cañada Angosta" (nombre que pervive en las cercanías de San Bartolomé de Corneja) directa también al Congosto.

Nos ocuparemos ahora de los puentes de La Horcajada, que son tres, los dos primeros en la población misma.

3.1.17 Pontón de Lastras del Arroyo Sotillo

Se me ha indicado con este nombre un viejo pontón de lastras que aparece rehecho modernamente con las dos filas originales de cuatro lastrones cada una, con tres sostenes centrales rehechos también en cemento. Los lastrones son de anchura desigual, 1 m las de la fila O. El arroyo atraviesa el habitado en canalización, lo que ha conducido a la refección del pontezuelo antiguo. Muy semejante debió ser, al menos por función, su paralelo y vecino.

3.1.18 Pontón de arco tendido de "La Fuente Grande"

Está paralelo y un poco al Este del precedente y, como él, en el habitado mismo. La fuente que le da nombre se conserva muy vecina. El puentecillo aparece hoy descarnado, reducido a la pura

doveladura del arco tendido, desmontada su cubierta de calzada; son una veintena de dovelas sobre un zocalito de la misma sillería. El paso de calzada es muy reducido (poco menos de 2 m). En la enjuta de entronque con la ribera norte, el ángulo resultante al lado E aparece ensanchado con un borde oblicuo sobre el malecón con un sistema de doble lastrón para el apoyo de los bardales o parapetos que conducían, en el centro de la cerviz de arco, a un modesto "lomo de asno" desgraciadamente desaparecido (dibujo 50).

3.1.19 Puente "de la Fonseca" sobre el Corneja, camino del Villar de Corneja y en su límite

Este puente está a N. de la Horcajada y se alcanza malamente a través de un viejo "camino de los molinos" o "de la Fonseca". Se encuentra al lado de la ruina del molino homónimo (situado sobre la ribera norte del río), mientras otro (del alegre nombre del "de los Muertos") ha desaparecido más al Oeste, margen sur del río. La cañadilla que cruzaba el puente es de pura relación entre la "Angosta" y el "Camino Ancho" (Soriana Occidental).

El Puente de la Fonseca es un modesto manufacto de mampostería a doble arco (más amplio el del sur, casi 7 m) y un pilar divisorio fundado en una roca aislada al centro del río, en situación aparentemente precaria. En efecto, es posible que en algún momento (¿terremoto de Lisboa, 1755?) haya sufrido un desplazamiento, porque la cerviz del arco menor del norte ha sufrido un desplome que debió causar una brecha de unos 3 m, luego tamponada y todavía distinguible (ver dibujo 51). Al reconstruir el arco, no solo se tamponó la brecha, sino que se le reforzó la bóveda mediante los restos (rescatados del río, seguramente) de la primitiva, que forma hoy sobre este arco menor un segundo recurso de bóveda bajo la tamponadura. Ver dibujo 51. El molino de su título se conserva en ruinas al extremo de la salida Norte.



Dibujo 50. La Horcajada. Pasarela, pontón del arco "de la Fuente Grande", como aparece hoy.

El puente, a ligero "lomo de asno", conserva la calzada, ancha menos de 12 pies romanos (3.80 m más los bardales o parapetos alomados). Al contrario de lo que sucede en otros casos, tal vez su aislamiento en un entorno idílico y olvidado, entre encinares, haya contribuido a su preservación. He aquí otro humilde y sugestivo monumento cuya conservación hay que garantizar salvando y protegiendo su entorno e incorporándole dignamente al patrimonio cultural y monumental de la zona ("Rutas de los puentes").



Dibujo 51. La Horcajada. Puente del "Molino de la Fonseca".



Esquema topográfico 17. Zona residual a Occidente de Bonilla de la Sierra. Doble paso de la Cañada Soriana.

LA ZONA RESIDUAL AL OESTE DE BONILLA DE LA SIERRA

Llamo "residual" esta zona (tan bella y particular) sin ninguna intención denigratoria ni tanto menos despectiva: es el único modo de subrayar la marginalidad *de facto* de casi toda esta zona de la frontera castellano-leonesa respecto a Ávila, que comprende todo el territorio que va desde Narros del Castillo (al N) hasta este punto del Corneja, con otro vértice ideal en Villanueva del Campillo; es decir, toda la sección por la que atraviesa el ramo occidental de la Cañada Soriana, que comprende uno de los "solares" ancestrales, nobilísimos, de los caballeros "serranos" del s. XII abulense, situados con

sus dehesas ganaderas en esta zona a defensa eventual de futuras vicisitudes políticas que intentasen restaurar la antigua división, cosa que teóricamente tuvo lugar muy pronto con Alfonso VII "Raimúndez" de León (1126-1157), aunque quedando repristinada ya con Alfonso VIII "el de Las Navas" (1158), y, más tarde, con San Fernando.

Queda el hecho de que esta "residualidad" del territorio en cuestión permanece y ha condicionado negativamente mi trabajo por el hecho mismo de su alejamiento relativo y la dificultad exasperante de su exploración por los infinitos "caminos de herradura", donde el automóvil no puede pasar y donde (no hay duda) existirán monumentos, sobre todo menores (pasarelas, pontones y vados), perdidos en el territorio rural; un territorio que, en realidad, se extiende desde el bajo Corneja de La Horcajada por el Villar de Corneja, pasando por Malpartida, Santa María del Berrocal, San Miguel de Serrezuela y Cabezas del Villar hasta Mirueña de los Infanzones, ya a las puertas, casi, de la Moraña. Puntos aislados y concretos están ya tratados en el precedente capítulo.

Quiero dejar claro que éste es todavía territorio apenas someramente explorado y que la progresión de este trabajo hacia el fondo sur de la provincia de Ávila y la ingente cantidad de sus puentes, no dejan ya tiempo disponible y mis escasas fuerzas físicas, tampoco. Tenga el lector paciencia y sea indulgente: quedará seguramente trabajo para él mismo, si quiere profundizar en su conocimiento en modo más minucioso (véase lo analizado en *Tierras Altas de Moraña y Sierra de Ávila*).

El primer punto que se debe considerar es el de la importancia de la obra. Esta es una obra de gran importancia, ya que trata de un tema muy relevante en el mundo actual. El autor ha hecho un gran esfuerzo para recopilar y analizar toda la información disponible sobre este tema. El resultado es una obra muy completa y detallada, que será de gran utilidad para todos aquellos que se interesen en este campo.

En segundo lugar, cabe destacar la calidad de la investigación. El autor ha utilizado fuentes muy variadas y ha sido muy riguroso en su análisis. Esto hace que la obra sea muy fiable y que los datos que presenta sean muy precisos. Además, el autor ha sido muy claro en su exposición, lo que facilita la comprensión de los temas tratados.

Por último, cabe mencionar el estilo de la obra. Esta es una obra muy bien escrita, con un lenguaje claro y conciso. El autor ha conseguido transmitir toda la información necesaria de una manera muy amena y fácil de entender. Esto hace que la obra sea muy atractiva y que sea muy fácil de leer.

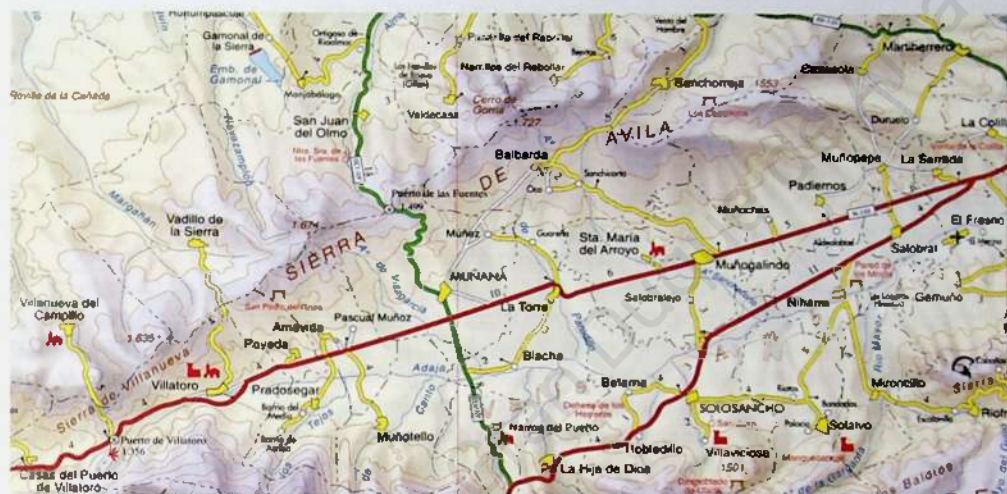
En conclusión, esta obra es una excelente referencia para todos aquellos que se interesen en el tema tratado. Es una obra muy completa y detallada, que ha sido escrita con gran rigor y claridad. Sin duda, será de gran utilidad para todos aquellos que se interesen en este campo.

El autor de esta obra es un experto en el tema tratado, lo que le ha permitido ofrecer una visión muy completa y detallada de los temas tratados. Además, el autor ha sido muy riguroso en su investigación, lo que hace que la obra sea muy fiable. Por último, cabe destacar el estilo de la obra, que es muy claro y conciso, lo que facilita la comprensión de los temas tratados.

CAPÍTULO CUARTO.
ÁVILA CENTRO-OESTE,
ÁVILA ESTE.
DE ÁVILA A LOS ENTRE-PUERTOS
DE LA
CALZADA LEONESA OCCIDENTAL



Institución Gran Duque de Alba



Mapa 6. Ávila, Valle Amblés (Vallis Abulensis). (Diputación de Ávila).

4.1. ÁVILA OESTE

ADVERTENCIA PREVIA

No voy ahora a presumir con el poeta clásico (HOR., *Epist.* I.17.35-36) de la excepcionalidad de un trabajo como el que ahora alcanza con estas páginas su segunda parte; pero, modestia aparte,

*...Principibus placuisse viris non ultima laus est:
non cuius hominum contingit adire Corinthum....*

esto es: "No es poca alabanza poder contar con el beneplácito de los entendidos: no todos pueden presumir de haber llegado a Corinto". Quiero decir que, si la primera parte de este trabajo ha sido bien recibida por los más cercanos y entendidos en lo que toca a los monumentos de nuestro patrimonio, soy yo, modestamente, el primero en alegrarse; y, sin embargo, no es ésta la parte más importante de mi interés en el estudio presente. Falta todavía la concienciación del hombre común (del abulense medio, del hombre de Avila en general), de la importancia de este particular sector de nuestra monumentalidad. No podría yo contentarme, y tanto menos enorgullecerme, de haber despertado el interés "de los entendidos, de los técnicos en la materia" (que bien venga, naturalmente). Mi objetivo verdadero va desde el principio mucho más allá. Un conjunto de monumentos tan históricamente importante no puede quedar reducido a objeto de interés de unos pocos; es un patrimonio de todos y a todos va destinado, especialmente hoy, cuando el campo se despuebla y el hombre urbano, por

razones antes inexistentes (el turismo, el "outing" de ocio, de vacaciones o de cualquier otro origen), comienza a tener más posibilidades o más interés en un contacto estrecho con nuestra riqueza monumental, la única, o una de las primeras, que sea capaz de tocar y hacer tocar a todo ser humano la "historia como patrimonio", como herencia del alma.

Llegados en este momento al corazón del territorio abulense, bueno será tomar de nuevo a algunas consideraciones de ambiente, sobre toda la problemática que este aspecto de nuestra monumentalidad envuelve: porque no hay modo de subrayar eficazmente su importancia si, de vez en cuando, no se iluminan sus pilares: la viabilidad, la articulación ciudad-territorio, la continuidad pasado-presente de aquellas constantes que han conformado la realidad que llamamos "Ávila", que llamamos "provincia", que llamamos "Castilla" y aún "España". Esta ciudad y este territorio que se nos desvirtúan lentamente ante los ojos por razones varias, muchas inevitables, otras, no tanto (mala gestión, descuido, confort moderno, proyectos varios de interés político, perseguidos casi con insania, como es el caso del de la "abolición de las Diputaciones Provinciales", mientras, la astixia inveterada de los ayuntamientos y pedanías infinitas hace de la administración local un pequeño infierno vecinal que llama a gritos a una reforma substancial a favor, precisamente, de un organismo más "agente", cual puede ser la Diputación.); este territorio cada día más difuminado e inidentificable, gracias, entre otras cosas, a vías modernas de comunicación que nos invitan más a la fuga que a la contemplación, único modo de solicitar la protección de las cosas; en fin, tantos aspectos que no deberían resultar una excusa o un *alibi* para nuestras conciencias en esta España de hoy, la de las pasiones "partisanas", con sus vientos de disgregación y sus intereses bastardos agitados por doquier, con su cohesión moral cada vez más débil y sus poco seguros convencimientos en materias tan íntimas como "esta tierra", "esta patria común"; conceptos que deberían ser y parecer sagrados y que, en cambio, vemos cada día más temblorosos, tambaleantes e invertebrados... Volvamos pues a subrayar conceptos sólo aparentemente periféricos a nuestros puentes, como, por ejemplo,

LAS CALZADAS

En torno a Ávila, desde la Romanización y su ordenación del territorio del Valle Amblés (la *Vallis Avilensis* o *Abulensis*), quedaron consagradas en esta ordenación las precedentes vías pecuarias vettonas de la primitiva trashumancia con dos direcciones-guía: las que, con el tiempo, se transformarían en las *Cañadas Soriana Occidental* y *Leonesa-Asturicense*, que se cruzan precisamente en este territorio y, más en concreto, en Ávila misma. La primera gobernaba el movimiento pecuario celtibero a todo lo largo de regiones tan distantes como La Rioja-Valle del Ebro y Plasencia-Extremadura, y es hoy, sustancialmente, ni más ni menos que la directriz Soria-Plasencia, la que llamamos N(acional)-110. Llega a Ávila de E (Segovia-Villacastín) y, con dos ramales alternativos (la zona de La Serrezuela al Centro-O y el Valle Amblés al Centro-S), alcanza el Tormes por El Barco de Ávila y Plasencia por el Puerto de Castilla o de "Tornavacas" (sugestivo nombre que habla por sí solo de su función ganadera ancestral).

La *Leonesa* procede de norte con mayor número de canales alternativos (Arévalo-Medina, Peñaranda-Zamora etc.) hasta Ávila. Al S tiene su eje principal por el Valle Amblés y los puertos de Mengamuñoz y del Pico, (con una alternativa oriental que va por el Campo Azávaro y Arrebatacapas a reunirse de nuevo con el primer ramo en Ramacastañas, bajo "el Pico", de donde pasa al Campo del Arañuelo (Toledo) y de allí a sus varios destinos sureños).

LOS PUENTES Y LAS DEHESAS BOYALES

Veremos más adelante, en *Ávila Este*, un cierto detenimiento, ciertos espacios-servicios en relación con los puentes: los “ejidos” y las “dehesas boyales”, servicios comunales para la reunión y el descanso de las reses en tránsito por las vías pecuarias. Con la decadencia de la Mesta en época reciente, la mayor parte de estos servicios, un tiempo esenciales y bien administrados, han ido desapareciendo sin dejar casi rastro, tanto que lo que un tiempo era presencia imprescindible en las poblaciones medianas y grandes, hoy es apenas recuerdo lejano y nombres sin aparente significado para el hombre moderno. La “dehesa boyal” tiene hoy significado para muy poca gente: incluso para la Administración, que ignorantemente, descuidadamente y sin el menor reproche de su “conciencia histórica”, ha hecho de ellas, como suele decirse, “carne de puerco” en su carrera desmedida al negocio de la expansión urbanística mediante la reconversión y enajenación de estos bienes un tiempo comunitarios. El caso de Ávila, con su gran dehesa boyal entre el Río Grajal (o “Chico”) y las colinas de Sonsoles, es particularmente visible y doloroso. Hay lugares donde todavía la escasa trashumancia residual dispone por tradición atávica de estos espacios y su presencia se nota estacionalmente cuando millares de reses (a veces) todavía se ven, como en el caso del altiplano de San Martín de la Vega del Alberche, apenas al sur del pequeño y precioso puente de “Los Cubillos” de Navadillos, lugar de paso entre cañadas principales y ramales secundarios, entre La Herguijuela y los puertos de Chía (Sierra de Villafranca y paso al Corneja, al N) y Mengamuñoz (paso al Adaja y a la Sierra de Ávila, y a nordeste, por la Cañada Leonesa). Estos espacios y estos servicios han sido siempre tan importantes, tan determinantes, que han dado lugar a fenómenos territoriales tan extraños, aparentemente, como el de la posición administrativa predominante de Piedrahita y su señorío sobre todo el altiplano entre-sierras, del Valle del Corneja al Alto y Medio Tormes, de modo que entre la documentación de su archivo podemos encontrar las pocas noticias útiles sobre reparaciones y construcciones de puentes en este último río, hoy aparentemente tan fuera de mano de la Villa del Corneja.

Con los ejidos y dehesas boyales, así como con los puentes que las hacen accesibles, estos espacios disponían de otros monumentos secundarios, y es fácil acá y allá encontrarlos (a ellos o a sus restos derruidos y descuidados). Se trata de las fuentes y abrevaderos. ¿Qué maravilla puede provocar hoy su pérdida, cuando los mismos cordeles a los que servían, ante la incuria y el desinterés de la Administración Pública, aparecen por todas partes interceptados, reclusos y fagocitados por las concentraciones parcelarias o por propietarios y ganaderos o por simples veraneantes de Madrid o Toledo o Salamanca, (cuando no de los propios “urbanitas” abulenses), *impune et vindice nullo*, que diría el poeta clásico? (JUV., IV, 152). Los casos son tantos que causa hastío recordarlos uno a uno. Tendremos ocasión de encontrarlos de paso en ciertos momentos, como el caso de los puentes del Geminal en Gemiguel, del Hoyuelo de Guisando y tantos y tantos otros que encontramos a cada tropezón por nuestro territorio.

Aprovechemos la ocasión para recordar el significado, ligado a la ganadería, del concepto “dehesa”, cuyo origen es el latino *deffensa* (“finca cercada”, prohibida a extraños, “coto”), especialmente dedicada a la ganadería. Los romanos entendían el mismo concepto con la palabra *saltus*, para distinguir los territorios de pasto colinar de las llanuras de labranza, o *praedia* de aradura: lo que en Ávila ha dado lugar a dos topónimos del Valle Amblés: *Padiernos* (con final en -os derivado del final latino masculino en -us) y *Baterna* (final neutro plural en -a, no femenino ni singular); los cuales, condicionados por los suplidos definitivos latinos que un tiempo lo precisaban, *saltus* o “dehesas”, y *praedia*, añaden el nombre de los propietarios, los *Paterni*, que debieron concentrar todas las propiedades del Valle Amblés, campo y colinas, en la Antigüedad Tardía. Por consiguiente, *Padiernos* (*saltus Paternus*) representa la parte ganadera y colinar de las propiedades de la familia, mientras *Baterna* (*praedia Paterna*) representa la propiedad cerealística de esta misma familia, diferenciando en los dos conceptos-base la propiedad rústica antigua.

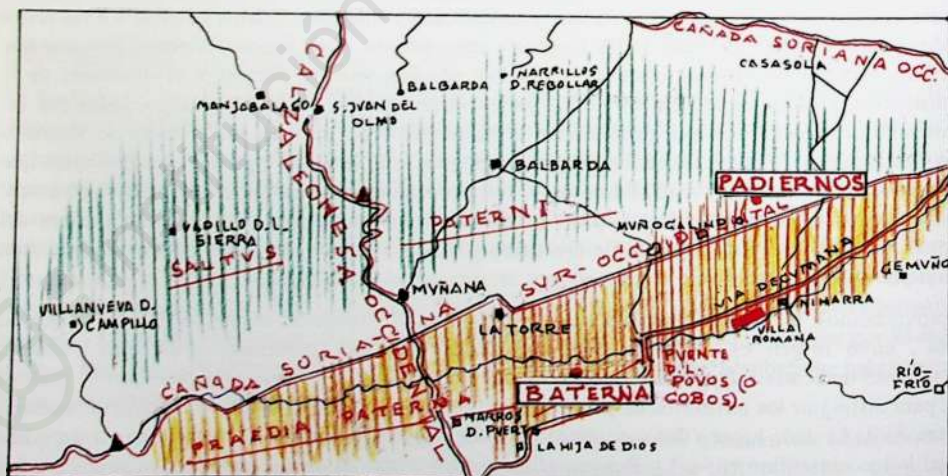
LOS PUENTES DEL ÁVILA SUR-OESTE

4.1.1 Puente del Molino de Vaíllo o Tío Vadillo

Se encuentra situado en un recodo obsoleto de la Carretera de Naval Moral (AV.-900), una antigua calzada o cañada de trashumancia de la Serrota, al pie de los relieves de Riofrio-Cabañas, bajo el primer repecho. El nombre le viene de un antiguo molino abandonado que le está contiguo con su gran azud de canalización. Es un puente en mampostería de estilo poco definible, pero antiguo, con un paso (incluidos los parapetos, conservados en buena parte) de 4.5 m. a doble arco y pilar intermedio, bastante arruinado a causa de la vegetación, en sillería; ha estado en uso hasta hace poco, cuando una modernización de la calzada ha desviado el paso por un puente del s. XX a escasos metros, situado a su lado O. Tiene al lado de colina un ensanche en curva destinado a la alternancia de vehículos, a la manera antigua. Tiene, entre los extremos de las entradas de arcos, unos 20 m de longitud. De la vieja calzada no queda resto, tras la modernización, hoy ya vieja, de la carretera. Su lomo no es visible, apareciendo hoy en plano. El torrente que descabalga es el Geminal que baja de la pendiente de Serrota y que se une al de Gemiguel poco antes del puente.

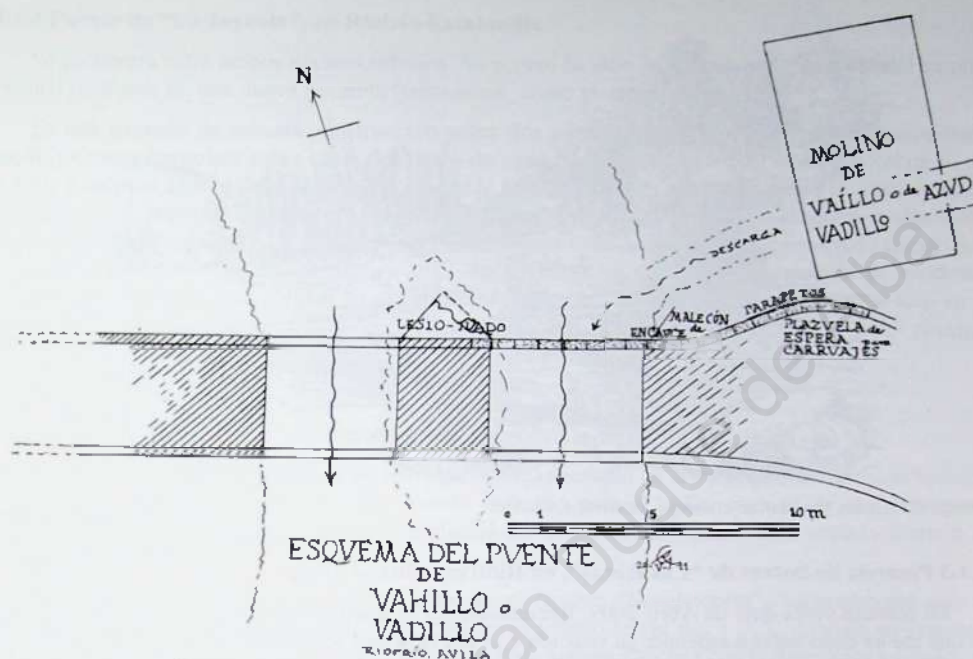
Particularidad curiosa del molino de Tío Vaíllo: conserva un generoso azud, profundo casi 1.80 m, y ancho más de 2, revestido en piedra, donde aparecen incorporados algunos grandes lastrones funerarios con inscripciones de proveniencia ignota, en buena parte legibles; y son epígrafes de los ss. XVI y XVII, lo que indica que el molino y su azud tienen una datación todavía más tardía. Es de imaginar que los lastrones provengan de algún edificio religioso secundario, tal vez una ermita cercana, hoy desaparecida. Pero no tengo noticias en propósito.

El enfosamiento, la vegetación parasitaria y la maleza de todo orden han hecho imposible obtener un documento gráfico o fotográfico útil de este puentecito: solo una planta esquemática, de nuestro dibujo 52.



LOS *PRÆDIA PATERNA* (AGRÍCOLAS) Y LOS *SALTUS PATERNI* (GANADEROS), PROPIEDAD ÚNICA FAMILIAR DE LOS *PATERNI* EN ÉPOCA TARDO-ROMANA (SIGLO IV?).

Esquema topográfico 18. Los *Prædia Paterna* (agricolas) y los *Saltus Paterni* (ganaderos), propiedad única familiar de los *Paterni* en época tardorromana (siglo IV?).



Dibujo 52. Esquema del puente de Vahillo o Vadillo. Ríofrío, Ávila.

4.1.2 El "Jorgado"

No sé decir cuál sea el origen del nombre, tal vez una vieja indicación del propietario de los terrenos. Se encuentra situado sobre el arroyo Gemional, al interno de una finca cuyo dueño, tras la rectificación de la carretera hace pocos años, ha trasladado hasta ella sus propios límites. Como en tantos otros casos, ésta es una apropiación *usu capionis* que no ha tenido, por desgracia, reivindicación alguna por parte del poder público, porque el mal ejemplo, en estos casos, es extremadamente contagioso. Se encuentra al km 18 de la carretera casi frente al ingreso (150 m a valle) de la dehesa de Gemiguel (y de los "toros" que hoy todavía congloba uno de sus edificios al borde de la carretera y que esperan, quién sabe hasta cuándo, su rescate).

El caso de este puente es particularmente "pintoresco" por el hecho de que la calzada antigua se conserva por buen trecho (un tiempo visible, hoy bajo pastizal), de modo que puente y calzada están "bajo secuestro". Es un puente en mampostería de poca altura (las cervices de arco están a 2 m de altura sobre el pelo de agua) a ligerísimo "lomo de asno". Sus parapetos han desaparecido casi todos y deberían estar reutilizados en las cercas vecinas. Los arcos tienen ambos un paso similar (4 m) y son de buena sillería de escasa anchura. Conserva un solo malecón de salida (lado O); los otros no se ven. Tenía parapetos de bloques (conservados cuatro o cinco de ellos sobre el lado noroeste a la salida superior), altos de 40 a 50 cm, anchos 42. La mampostería es de pequeño formato sin llegar a ser de ripio. Los apoyos de arco parecen montados sobre zócalos de escaso resalte. El pilar divisorio aparece arruinado a sudeste, casi inobservable.

Mi último reconocimiento es del año 2008. Por lo que recuerdo de mis visitas años atrás, la calzada lleva un buen pavimento (hoy no visible bajo el césped) a cordones transversales, de perfecto entramado. Hoy es visible sólo en la cobertura del puente mismo. El arbolado del curso en torno al monumento le daña y deturpa gravemente.



Dibujo 53. "La Era Grande" en el Arroyo Valdiemos. Riofrío.

4.1.3 Pasarela de lastras de "Las Heras", en Riofrío, sobre el arroyo del Guijo

Mi primera visita data de Abril 2009. Recientemente he vuelto a visitarle y reconocer el terreno, lo que me ha dado lugar a entender su relación con la viabilidad secundaria de este sector, porque su camino es un enlace entre el cordel Mengamuñoz-Sonsoles y la calzada del Puerto del Barraco.

Se trata de una pasarela de una treintena de metros sobre tres pasos rectangulares de unos 2.30 ca. de luz, escasa altura sobre el pelo de agua y un cicrto terraplenado a monte y a valle para los escasos momentos en que pudiera exundar la corriente. Lleva dos pilares de mampostería (como toda la estructura portante) de anchura de poco más de 2 m. La localidad en que se encuentra, a monte y a E de Riofrío, es conocida como "La Era Grande" y el escaso curso de agua parece un regato del Valdiemos, que, a su vez, es tributario del Río Mayor. Tiene su calzadilla menos de 3.20 m de anchura (véase nuestro dibujo 53).



Dibujo 54. Riofrío, Joyuela, desde el E.

4.1.4 Puente de "La Joyuela", en Riofrío-Escalonilla

Se encuentra entre ambos núcleos urbanos. Su acceso ha sido interrumpido y separado del camino vecinal mediante de una nueva pasarela (vecinísima, como siempre) en cemento.

Es una pasarela de robusta construcción sobre dos jambas laterales de bloques de simil-sillería local (un tanto irregular) sobre roca, dos pasos de agua de diversa amplitud (más ancho el de S. ca. 2.5 m) y un pilar central de lo mismo e igualmente fundado en roca que aflora sobre el curso de agua. Los dinteles de arco que forman el pavimento son lastras parcadas de granito local apenas desbastadas, pero asentadas con cuidado, contenidas mediante bloques laterales en todos los puntos de apoyo. Son lastrones de tres metros de longitud y 0.50 de anchura. Se trata de una pasarela de modestas dimensiones, pero de gran solidez no exenta de gracia y que, además, tiene con garbo su sitio en el bello paisaje. Véase nuestras figuras que ilustran bien las características de esta excelente pasarela (dibujo 54).

4.1.5 Muñogalindo. Pontón de lastras borbónico sobre la N-110

Se trata hoy de un monumento casi invisible, aunque antiguo (s. XVIII), pues, reformado bastante brutalmente como hoy es de uso, sigue siendo utilizado para el tráfico rodado de esta importante directriz (originalmente, el ramo más meridional de la Cañada Soriana). Está situado frente a la entrada del pueblo.

Su curso de agua, extremadamente exiguo, es el Arroyo "Sanchocorto", habitualmente seco y descuidado. La anchura del manufacto ha sido, en el último tercio del s. XX, doblada en cemento, cubriendo con la nueva soleta, espesa 20 cm, los viejos apoyos (hechos con bloques muy cuidados de granito) y todo lo que quedaba útil, en particular una línea de lastras de escasa anchura, en su posición original, sobre los extremos S de los pilares. Ello nos permite asegurar lo esencial de sus características y observar, *en passant*, que se trata de obra similar y contemporánea a otra que veremos en la zona del Alberche en San Juan de la Nava, sobre el "Arroyo de la Barranca", de edad borbónica (¿Carlos III?).



Foto 24. Muñogalindo, pasarela borbónica en la N-110. Nótese la duplicación del paso de la vía con soletas de cemento. Y adviértase también, en lo alto de los pilares, la presencia de pestañas para embrazar las lastras de cobertura.

La primera cosa observable es que los apoyos eran originalmente tres de diseño oblongo (frentes redondeados) y uno prismático y seguramente provisto de tajamar (hoy desaparecido), de anchura doble respecto a los otros. Con el tiempo, el pilar del O fue suprimido y, entre el prismático y la jamba O, se realizó un arco acarpanado en buena sillería, doblando su paso de agua. Una segunda notabilidad, observable en el homólogo pontón de San Juan de la Nava de que hemos hablado, es que las estrechas lastrillas de cobertura (una serie de cuatro, aparentemente, mientras son seis, en cambio, en su paralelo de la localidad del Alberche) están encajadas a los lados en una pestaña de piedra del somo de los pilares por ambos lados, lo que tenía todo el entramado de lastras "prisionero" e inmóvil contra los deslizamientos.

Es seguro, en práctica, que, dada la función de segunda *via decumana* del ordenamiento agrícola romano del Valle y la función pecuaria que la vía tuvo siempre, este gran pontón fue (antes de la reforma borbónica) un puente o pontón medieval, del que hoy no pueden reconocerse restos, si no es, tal vez, en lo poco que queda de sus malecones de encauce.

Hoy, sobre la soleta (20 cm) de cemento que sostiene el firme, se han recolocado los grandes bloques alomados de los parapetos, altos algo más de 60 cm y de varias longitudes de 0.50 a 100 cm. Hoy el paso de la vía es el correspondiente a una carretera nacional N-110 Ávila-Plasencia.

4.1.6 Solosancho-Baterna. Puente de "Los Cobos" (o de "Los Povos")

La directriz de la actual N-502 sustituye hoy la función que fue, en antiguo, propia de la *via decumana* de la ordenación agrícola romana del Valle Amblés (más tarde "Calzada Leonesa" de la trashumancia). En la realidad arqueológica, esta vía, que parte del puente romano del Adaja en Ávila, se encamina a lo largo de la ribera norte del río hacia Niharra, pasa a través de lo que fue el núcleo de una villa romana (la "Pared de los Moros", tal vez el centro de los *Praedia Paterna* de que hemos ya hablado) y alcanza una flexión de la carretera actual donde el puente aparece hoy soslayado, a la derecha de otro nuevo. Allí cruza el Adaja e inmediatamente la vía antigua endereza su curso hacia la sierra por La Hija de Dios-Mengamuñoz, defendida por un largo muro de sillería anti-exundación y de encañalamiento del río. Le cruza sobre un robusto puente en sillería hoy bastante enterrado en los aluviones, a un par de km antes de Solosancho. El muro de encañalamiento de que hemos hablado recupera la derecha de la vía por las cercanías de Baterna y a espaldas de Robledillo, atraviesa por la calle mayor La Hija de Dios pasadas las primeras colinas y alcanza el "pie de puerto" en Mengamuñoz, donde comienzan los tornantes de la calzada.

El puente, en magnífica sillería, ocupa un tramo de bella poveda; y es muy probable que el extraño nombre actual del monumento ("Los Cobos") no sea más que la corruptela del popular "Los Povos", esto es, "Los Chopos" de esta poveda ("povo" es "chopo", del latín *populus*). Hoy aparece fuertemente enterrado por la arena aluvional, al punto que sus robustos tajamares destacan apenas en su cara O y alguno de ellos desaparece en la vegetación espontánea. Su alzado es a ligero "lomo de asno". Dispone de cinco arcos de medio punto con máximo de 7 m de luz, con cuatro tajamares escalonados en perfecto estado de conservación. Al extremo N, una rampa de acceso de más de 30 m está más modernizada con parapetos de cuando estaba en uso en la carretera (hoy ya no lo está). Antes del primer arco de norte ya aparece casi completamente enterrado un malecón de encauce en la misma sillería del puente. Luego comienzan sus bardales alomados antiguos y, tras otros 17 m, alcanza el lomo sobre la cerviz del segundo arco. Unos 26 m más al S, los parapetos desvasan para formar lo que un tiempo fueron sus plazoletas de espera. El de la fachada S pliega en dos ángulos obtusos sucesivos y da comienzo su muro antiexundación (para defensa del camino) que se prolonga por más de 100 m, cuando ya la antigua vía apunta en derecha hacia los repechos que, a N. de Robledillo y pasan a alcanzar La Hija de Dios; poco antes de éste pueblo se separa, de la "Calzada Leonesa" de Ávila, el ramal occidental de la misma, el llamado "cordel de Peñaranda" que, por Narros del Puerto alcanza el Paso de Las Fuentes en la Sierra de Ávila. (Se trata de vía romana antigua, como ha demostrado el

reciente hallazgo en su iglesia, en 2003, de un buen número de aras sacras romanas de un *compitum*, entre las que destaca una a los "Genios Protectores de la vía", los *Lares Viales*. Los *compita* son los antecedentes y precursores romanos de lo que, con la cristianización del territorio, serán las ermitas, y la iglesia de Narros ha conservado también su nombre de ermita, colocada como está fuera del núcleo del pueblo).

Si la magnífica sillería de la estructura (véase dibujo 55) de este puente no fuera bastante argumento de su antigüedad, esta obra marginal de protección de la vía romana es un argumento complementario a favor del origen y naturaleza de obra clásica de este extraordinario puente, uno de los más interesantes de nuestro territorio.



Dibujo 55 Solosancho. Batema. Puente romano de "Los Cobos" ("¿Povos?")



Dibujo 56. Mengamuñoz. Pontón sobre la Calzada del Puerto.

4.1.7 y 4.1.8 Mengamuñoz. Dos (¿?) pontones de arco de la vía del Puerto

A la altura del primer tornante de la carretera del puerto, pasado Mengamuñoz y a su derecha, se domina la vieja calzada y desde el tornante mismo es posible ver con claridad un pontón de arco en dovelas de granito (hace cinco o seis años, hundido por un camión o un tractor agrícola y hoy ya restituído con su propio material por intervención, a mi instancia, de la Diputación Provincial). Si desde este pontón se continúa la calzada que serpea entre vaguadillas, a 1 km ca. se debería alcanzar otro pontón, similar en todo al precedente y de dimensiones idénticas, que yo estoy seguro de haber visto hace muchos años, pero cuya situación actual no me ha sido posible constatar en diversas frustrantes búsquedas de los años pasados. Ambos salvaban regatos mínimos que corren todo el año.

Tienen todo el aspecto de ser pontones de la antigua vía romana y se asemejan por técnica y diseño al Pontón "de la Loma" de Arévalo con arcos de medio punto, de poquísima altura, pero con el dovelaje perfectamente trabado y unido, a dovelas del todo iguales: son los únicos de características semejantes en toda la provincia.

Son monumentos mínimos en dimensiones, robustos y encajonados en el curso del regato y parecen haber resistido la erosión en modo satisfactorio hasta que el hombre moderno les ha agredido en modo brutal con su maquinaria y su falta de respeto (este río es el Aulaque, un hidrónimo que repite lo esencial del nombre del vecino castro de Ulaca, a demostración de su antigüedad y función prehistórica).

El primero (el n. 7) se encuentra aproximadamente a 1 km a monte del pueblo, como he dicho, a la altura del primer tornante de la carretera y en el primer giro a derechas de la calzada, que en este punto es casi irreconocible como tal, reducida como queda a puro camino "de pezuña" y poco más. Poco adelante baja de la Serrota, frente a él, y se reúne a la vía principal, otro ramal de cordel que proviene de los altos de enlace con la Sierra de Villafranca, con dirección general E-O. Este ramal no he podido explorarlo por la imposibilidad de remontarle en coche en su difícil orografía. Es mi impresión que sea el enlace con la vía del Puerto de Chia a través de la "Garganta de los Hornos", a espalda (a S) del Pico de Serrota ("Cerro del Santo"). La hoja del MTGE 530-III, que cubre al menos en parte este territorio, no presenta el supuesto itinerario de este ramal, que ha sido "remozado" recientemente en su trazado. De este "remozamiento" dependió seguramente la ruina del puente que nos ocupa hace pocos años y que ahora está restituído con su material original.

La calzada que remonta el Puerto de Mengamuñoz, igualmente imposible de recorrer con medios rodados, he tenido que recorrerla a pie al menos en tres ocasiones, descendiendo hasta el primero y más bajo de los dos pontones con estos resultados. La última vez, y con vistas a la extensión de este texto, es del 24 de Julio de 2011.

La primera y más notable constatación es que *el trazado de la calzada* desde el alto a Mengamuñoz es (en la hoja MTGE 555-II de Navalacruz) *absolutamente erróneo*. Aparece señalada sobre la vertiente nororiental por la que discurre la carretera actual, cruzando el arroyo de Majalespino bajo las Navaruelas y Los Poyales, donde se engancharía al segundo tornante y seguiría la carretera hasta el alto. En realidad, este cordel es el "de Sonsoles hacia donde se dirige a lo largo del pedemonte medio-bajo". En realidad, las cosas están muy diversamente, porque *el trazado real sigue la costa occidental del paso y puede recorrerse, subiendo desde Mengamuñoz mismo, junto al Río Ulaque (o Aulaque), apoyándose a parajes más altos en Valdegamonal y La Dehesa en su serpear cuesta arriba*. Bajo el Alto, a cota 1.500 m, traza un tornante a O y se recoge, ascendiendo, a S, alcanzando los 1582 m en el somo, donde el moderno y recentísimo repetidor telefónico ha usurpado su trazado y *afeado el entorno todo en modo sonrojante*. Reaparece luego al sur del recinto del repetidor y en suave pendiente se enlaza (enterrada en el pasto, pero visibles su relieve y arcones) a la carretera actual por la suave pendiente (a cota 1550 m) de "La Fonda", 1 km antes de la "de Sta. Teresa". De este punto en adelante, discurre junto al "Arroyo del Puerto", a izquierda (a E) de la carretera actual. Ahora volvamos, puerto abajo, a nuestros pontones de arco, *ninguno de los cuales aparece indicado* en la referida hoja de MTGE 555-II (Navalacruz).

Una segunda constatación, ya hecha en los recorridos anteriores, es que no he podido encontrar el pontón 8, el más alto; por lo cual, pese a mis apuntes de años atrás, queda *sub iudice* la existencia de este pontón que, por mis anotaciones, debería ser idéntico al n. 7. El cual presenta las siguientes características (ver fig. 9). Su arco lo componen una decena de dovelas de granito y su anchura de bóveda, de parte a parte, es la de una calzada de poco más de 3 m con una luz unos 2.7 m. El curso de agua es una de las fuentes del Aulaque bajo los repechos del puerto. Tiene curso incluso hoy, en pleno verano. La vía no dispone en este punto de parapetos; evidentemente, el pontón los ha perdido (debió tenerlos).

4.1.9 Villanueva del Campillo

Villa de abolengo, con grande iglesia y una cierta historia. Está situada en uno de los collados más altos y gélidos del Puerto de Villatoro. Tampoco su arqueología es despreciable, pues diversos son los parajes de su alrededor que la indican por sus topónimos ("Prado de los Moros", "Cocina de los M.", "Las Gamellitas",...). Merece especial mención el grandioso toro de granito con su soleta inferior en pieza única (roto a mitad; la trasera se ha perdido) que yo vi y fotografié por primera vez en 1962, y que hoy campea erigido en la plaza del pueblo junto con otro más pequeño que yacía al pie de la cabeza del precedente cuando se trasladaron al pueblo en los años 2003-4. Proviene del otero que domina el pueblo a oeste y que tiene el significativo nombre de "Cabeza del Toro" (tal vez alusión a la figura del más grande, a la que falta la mitad trasera), donde yo vi a su tiempo el primero de ellos. La imponentia de este monumento escultórico (mucho mayor que los mayores conocidos en Guisando o en el Palacio Verdugo de Ávila; es el más grande en absoluto, hasta hoy) debe indicar un punto altamente significativo del territorio vetón y su sistema de trashumancia; pero estamos todavía lejos de entender su función, el significado y la jerarquía existente entre tales monumentos. Es muy posible, de todos modos, su relación con un importante centro de culto autóctono. Los mismos toros de piedra que han dado apellido al vecino Villatoro es posible que provengan de su contexto.

Los caminos de acceso antiguos a la población no son, fuera de la calzada del puerto de Villatoro (distante del pueblo casi 5 km) muchos; son caminos de herradura, no muy evidentes. El viejo camino de Vadillo de la Sierra a Villanueva y, desde allí, a Bonilla, pertenece a la red capilar de cordeles de esta espina serrana que domina los valles del Comeja a O, del Adaja a E, del Almar a N. Y en su contexto vial debe encuadrarse el puentecito que ahora veremos.

Está situado a la salida nordeste de la población, justo en este camino. Es un puente de sillería, de modesto desarrollo longitudinal (unos 17-19 m), en el curso del alto Río Gamo, que nace en estas cumbres. Es un pequeño puente bien conservado en general, con bardales o parapetos todavía homogéneos en su tramo central, un tanto desunidos a los extremos. Tiene un arco de unos 5 m y una anchura de calzada que no supera los 3. La calzada superior ha sido cubierta en cemento y alquitrán para hacerla practicable al tráfico vecinal.

Según mi amigo Dámaso Barranco Moreno, estudioso del lugar y su historia, (*En busca de las raíces de Villanueva del Campillo*, Ávila: Institución Gran Duque de Alba, 1993), el puente, como la iglesia en su parte absidal, están documentados como coevos en el primer cuarto del s. XVI y como obra de maestranzas vizcaínas (hacia 1520). Poco importa que para las obras del puente falte todavía una veintena de años, porque estas maestranzas son estables en Villanueva. Nos consta el nombre de sus autores ("grandes *geómetras*", entendiendo "arquitectos") que Barranco encuentra en el archivo parroquial: Juan Aresti y un Iqueralde (que en otros documentos es llamado Iqueraldo, castellanizado). Parece razonable pensar que la "construcción" es, en realidad, una transformación de otro puente más antiguo por la necesidad de garantizar su resistencia ante las operaciones de acarreo de piedra para las obras que llevaban a cabo en la localidad (aparte la Iglesia, son también autores de otras obras como la casa parroquial, cilla, rollo jurisdiccional, etc.). Por tanto, lo normal es que se tratase primero de una vieja pasarela de lastras, el "puente" usual en estos caminos serranos durante el Medioevo, y que el puente actual sea su sustituto, imitado de alguno de los del entorno abulense.

ÁVILA CIUDAD; ÁVILA ESTE Y PINARES: CUESTIONES VARIAS

ÁVILA es el punto nodal de todo un sistema de pasos entre largas distancias que nació con la antigua trashumancia, tan vieja como modo de vida de estas tierras como para haber nacido con los primitivos pobladores protohistóricos entre las zonas que luego fueron Castilla del Norte, León o el Valle del Ebro, y las regiones del Sur, la futura "Nueva Castilla", y cuanto, por obra de los caballeros

abulenses y salmantinos de frontera a partir del s. XI, se llamó paradójicamente *EXTREMADURA*. Paradójicamente, porque eran Ávila y Salamanca las que habían recibido el nombre plural de *Extrema Durii* ("fronteras del Duero", que se refería a todo el Sistema Central y al Gredos que ellas defendían); y fue éste nombre, "Extremadura", el que los abulenses (y salmantinos) fueron arrastrando a Sur en su ir y venir trashumante, del mismo modo que en época protohistórica y en operación inversa, había sucedido cuando a los vettones del centro-norte se les había impropriamente catalogado por los romanos como "lusitanos", no siéndolo en origen absolutamente. Fenómenos, estos, de origen tan antiguo como los pueblos mismos y que se ha repetido sistemáticamente una y otra vez por este ir y venir, trashumante primero (con los vettones), guerrero luego (con los caballeros medievales).

4.1.10 El territorio de Pinares. Confín Lusitano con la Tarraconense



Mapa 7. Sector este de la provincia (Hoyo de Pinares, Cebremos, Navas del Marqués). (Diputación de Ávila).

Ahora vamos a extender a Este nuestra prospección desde los confines del territorio urbano de Ávila que comienza casi a su puertas, en Valdelavia y La Cañada, a Este, y en los puertos del Boquerón y de la Paramera a sudeste y S. Es una zona montana, aislada, especialmente a lo largo de la dorsal N, que va desde el extremo O de la Sierra de Malagón y La Cruz de Hierro hasta las Navas del Marqués y Peguerinos, confin serrano de las provincias de Avila, Segovia y Madrid, al resguardo del Guadarrama. De esta dorsal, el territorio degrada a sur por los "Pinares" desde Navalperal y desde las Navas hacia El Hoyo y Cebreros, a Este del cual ha quedado como anquilosado un confin que viene de muy atrás en el tiempo: el de las *provinciae* romanas de la *Citerior* o *Tarraconensis* y la *Uterior Baetica* y *Lusitania*. Y es un confin tan importante y bien definido como para haber sobrevivido en términos modernos (de las provincias) y conservado desde entonces en el territorio el topónimo del Río Cofio (de *confinium*, "límite", "confin"). A tal propósito, es significativa la tradición antigua (hasta ahora no concretada con hallazgo arqueológico que la confirme) de que en este preciso territorio existió un monumento (una roca natural o un verraco vetón) en cuyos flancos se leía la doble inscripción alusiva al *confinium*:

HIC EST TARRACO, NON LVSITANIA (lado vuelto al Este)
y, sobre el opuesto,
HIC LVSITANIA, NON TARRACO (lado vuelto al Oeste).

La verosimilitud de esta tradición se apoya en datos a veces confusos, a veces, verificables. Confusas son las fuentes que hablan de un lugar "vecino al Alberche", "sobre el Alberche", "en una roca", "en una cerca". La mención paralela de una zona identificada como "La Palomera", citada por E. Hübner y por E. Ballester (*Estudio Histórico de Ávila*, Madrid, 1886, p. 98: "...en el Puerto de La Palomera, entre Cebreros y Las Navas del Marqués...") ha sido generalmente desestimada porque se ha considerado que se refiriese a *La Paramera de Avila*, indicación, obviamente, lejana y demasiado extensa. Pero el hecho es que una zona llamada precisamente "Palomera" existe realmente y se encuentra ni más ni menos que sobre el Río Cofio, al borde confinario y frente a Sta. María de la Alameda (Madrid). He recorrido con gran atención su territorio; he encontrado evidencias de un habitado antiguo de tipo aparentemente castreño; pero no he conseguido ver la inscripción en roca alguna, por lo que la cuestión sigue sin resolverse. Pero es seguro que la "Palomera" de que se habla es precisamente el cerro en cuestión. Quedaría por ver si, diversamente, la mención de un confin (el Cofio-*confinium*) y las alusiones al Alberche no puedan ser referidas unívocamente a la zona del actual Pantano de San Juan, zona sumergida hoy en la que confluyen Cofio y Alberche sobre la divisoria Avila-Madrid del territorio de Cebreros. Pero ésta es ya esperanza lejana, dada la situación actual de este valle y sus envases. Habrá ocasión en otro lugar de hablar de un gran puente sumergido en este punto del territorio de Cebreros (véase más adelante, el puente de la Ermita Vieja).

Todo lo dicho, junto al hecho de que ningún autor del pasado haya hecho ninguna alusión al Cofio-*confinium*, me inclina a pensar que la tradición relativa a la inscripción confinaria de la *Lusitania* y la *Tarraconensis* tenga una base real y que el monumento epigráfico haya verdaderamente existido en el pasado.

4.1.11 La zona inter-cañadas de Tornadizos de Ávila

La general indefinición en que parecería encontrarse la zona de Pinares desde el punto de vista de las antiguas vías de comunicación (especialmente de la trashumancia prehistórica) puede en parte aclararse analizando con atención su contacto con las cercanías de Ávila, con las que tiene una ideal frontera común en la cadena serrana de la Paramera. Para situar al lector en este particular territorio nos serviremos de las planimetrías del MTGE tantas veces consultado y su hoja 531-II del Ávila Este

de nuestra figura. Ocupa en ella un lugar central la pequeña localidad de Tornadizos de Ávila y sus cercanías son especialmente ricas de un tipo de monumentos particularmente distintivo de la población vettona: los "toros" (*taurus*, *bos*) y los "verracos" (*verres*, cerdo) de granito. Estos zoomorfos característicos representan en Ávila la mitad de todos los conocidos hasta ahora en la Península Ibérica y su número no cesa de aumentar cada día. Ellos caracterizan el pueblo y territorio vettones desde la pre-romanidad y evidencian el carácter ganadero y trashumante de éste y de los otros pueblos primitivos a su alrededor. Porque existen en esta zona algunas de las más grandes concentraciones de estos monumentos, muchos de ellos de dimensiones enormes (incluso gigantescas: baste pensar en los Toros de Guisando en El Tiemblo, por no hablar del más enorme de todos, el de Villanueva del Campillo), poco a O de Narrillos, en las contiguas dehesas de Gemiguel y Guterreño, sobre la antigua calzada-cañada de la actual carretera AV-900 de Naval Moral de la Sierra, no menos de 18-20 de estos zoomorfos aparecen concentrados en edificaciones y cercas. Son casi todos de mediano y pequeño formato, algunos de notable mole, y su presencia no es fruto de transporte o arrastre de otras zonas cercanas, sino que son "poblaciones" locales, propias de sus actuales lugares de asiento. Poco más al N, el Valle Amblés es en sí mismo otro territorio cuyos pequeños centros (sin incluir Ávila misma y prescindiendo de los que, provenientes de ellos, están, hoy en Ávila, sus plazas, palacios y Museo Provincial) han dado y continúan dando nuevos hallazgos: Padiernos, Muñogalindo, Niharra, Aldea del Rey, Riofrio, La Torre, Sotalbo, Solosancho, Villaviciosa, etc. No menos de otra veintena tienen segura procedencia de estas localidades de la *Vallis Abulensis* o *Avilensis*. En fin, Narrillos mismo y su Dehesa de la "Alameda Alta" es otro de los ejemplos de referencia, con los no menos de 25 ejes conservados *in loco* o documentados en Ávila como provenientes de allí.

Pueden calcularse en unos 60-70 estos ejemplares concentrados en un espacio relativamente poco amplio de la periferia urbana de Ávila. ¿Cómo podría pensarse que toda esta enorme "ganadería de piedra", en su inmensa mayoría prehistórica, tenga un significado diverso de la trashumancia típica de este pueblo y de su red de cañadas que hasta hoy la surcan hacia los cuatro puntos cardinales? ¿Cómo es posible que nuestros arqueólogos puedan seguir pensando en "hitos de terrenos de pasto" o de "propiedad" de poblaciones esencialmente trashumantes y (como casi todos los pueblos prerromanos de la zona) sin un definido sentido de la "propiedad privada" de campos y heredades?



Dibujo 57. Riocabado, Ávila. Pasarela sobre el Arroyo Villanueva.



Dibujo 58. Ramo de la Calzada Leonesa Oriental, Astuaricense (de Astorga); diversa la llamada "Leonesa", más occidental (cañada "de los Entrepuertos", de El Pico a Mengamuñoz), Puente sobre el Torinas (Navarredondilla).

Si esto no bastase, la zona está perfectamente dotada de la presencia de vías de trashumancia antiguas hasta el día de hoy. En el extracto de la hoja MTGE 531-II que hemos ya citado esta red aparece en perfecta evidencia con la Cañada Celtibérica o Soriana en su llegada a Ávila desde el E, conectada a la "Dehesa Boyal" de la ciudad, con el "Cordel de las Moruchas" que gira por Las Hervencias hacia su conexión abulense con la Cañada leonesa, ramo occidental, hacia Arévalo. Al S, pasa la Sierra hacia El Barraco la llamada localmente "Cañada de Sonsoles"; poco a su derecha y en línea oblicua parten hacia sudeste la "Cañada del Monte" del paso de El Boquerón y Herradón de Pinares; aún más oblicua diverge la cañada de relación (algo menos definida sobre los eriales montanos) del "Puerto de las Pilas" hacia La Cañada.

La toponimia local en la zona ha dado lugar, incluso, a corruptelas de los nombres antiguos de estas vías como es el caso de una "Cañada de Margarita" que vemos cruzar a ángulo recto la Leonesa entre Cebreros y La Cañada. ¿Qué nombre es éste, un nombre de persona aplicado a una cañada? La explicación no tarda en presentarse a poco que se analicen los datos del MTGE en la misma ya citada hoja 531-II en las cercanías de Ávila, porque la vemos reaparecer entre Valdelavia y Bernuy Salinero con un nombre todo suyo y tradicional: "Cañada de los Maragatos" (esto es, "Leonesa", de nuevo) demostrando que es un enésimo ramo de la Leonesa de la zona de Cebreros hacia la "MARAGATERIA" (¡he aquí el origen de la corruptela local MARGARITA que acabamos de ver en la zona de Pinares!). Véase cuanto diremos seguidamente de la Cañada Leonesa Oriental en la zona Cebreros.

Como se ve, si es verdad que la Tierra de Pinares resulta montana, poco poblada hasta tiempos recientes, poco definida en su redes viarias a oriente de la Leonesa que cruza el territorio de norte a sur, tal vez lo que nos falta es un análisis más particularizado de un territorio que no podía prescindir de ellas especialmente aquí, la zona de su *confinium* o frontera antigua entre las provincias romanas de la *Lusitania* y la *Tarraconensis*.

Creo conveniente hacer un punto particular sobre esta gran vía alternativa. La Calzada Leonesa más conocida en Ávila es la Occidental, que desde el campo del Arañuelo, al S, entra desde Toledo en nuestra provincia por Hontanares-Ramacastañas y, remontando el Puerto del Pico por la "Calzada romana", baja por el de Mengamuñoz al Valle Amblés y se dirige a norte por varios ramales, entre ellos el que desde Mengamuñoz continúa por Narros del Puerto y el Paso de Las Fuentes, el llamado "Cordel de Peñaranda". En cambio, este ramo oriental de la Cañada Leonesa que ahora nos ocupa desvía del ramo precedente en Ramacastañas y, remontando el Valle del Tiétar, sube a Los Toros de Guisando y entra en la zona de Cebreros por los Puentes de Sta. Justa y Valsordo, de los que a su tiempo hablaremos como monumentos *a se* (nótese que esta calzada Leonesa debería ser llamada, mas propiamente, asuticense, de Astorga; "León" es término medieval tardío).

4.1.12 La Cañada Leonesa (ramo oriental) en tierra de Pinares

Pues bien, si tras estos puentes y hasta Cebreros la vieja cañada es poco visible y de paso relativamente exiguo por un par de km, a partir de Cebreros entra en las colinas del cordón montañoso de Arrebatacapas (más bien un altiplano de casi-eriales y pinares) recorriendo de sur a norte todo este costón cuyo parte-aguas se encuentra en Valdelavia y La Cañada (poco antes tiene lugar el cruce horizontal de la que localmente es conocida como "Cañada de Margarita", que, como hemos dicho antes, es nombre corrompido de "Maragatería" ("Cañada de los Maragatos" o zamorano-leoneses). No quiero dejar de subrayar cómo en esta zona, hasta hace medio siglo poco habitada, desolada, un nombre de población como "La Cañada" está precisamente indicando el remonte por este punto de la importante vía pecuaria "Leonesa", reina, hasta entonces, de estas soledades (véase el esquema topográfico detallado, recabado de los datos de las hojas, del MTGE 532-III, La Cañada, y 557-I Cebreros) y su transversal también "leonesa" de la que es conocida localmente como "cañada de Margarita" (o "de Maragatería"), de que hemos hablado, a la que vemos cruzar la zona periférica E de la ciudad de Ávila hasta enlazar con la Soriana hacia Berrocalejo de Aragón. Pero volvamos ahora a nuestra Leonesa cebrereña, cuyo descenso a norte va al Campo Azálvaro (confines de Ávila y Segovia) por el punto en que el Río Voltoya se extiende en una reserva de agua, el Pantano de Serones, que la cañada pasa rasando por casi 5 km a lo largo del río hasta el "Puente de los Llanos" para cruzarse 200 m más allá con el ramal más bajo de la Cañada Soriana (el principal era la actual N-110, casi paralela, que va por Villacastin a Segovia y Soria; el otro, en cambio, va hacia el Alto del León por El Espinar y San Rafael, para girar más tarde a norte por Somosierra y Aillón hacia Soria). Se cruzan ambas cañadas en localidad "La Cruz" (o sea, "el cruce de las cañadas", justo al confín provincial).

Toda esta larga descripción tiene por objeto poner en evidencia dos o tres tipos diversos de situaciones y los muchos matices que de ellos derivan por lo que concierne a nuestro compromiso con la preservación de nuestros espacios rurales, sus vías vertebradoras, su historia milenaria cada día menos perceptible, la pérdida, en fin, de monumentos y lugares que deberían ser considerados por todos nosotros como irrenunciables, sagrados. La primera situación a considerar es la de la Cañada Leonesa misma en este su espacio natural entre Cebreros y Campo Azálvaro, tal vez *el más largo trayecto de cañada todavía observable y percorrible por más de 25 km de su antiguo percurso y en su genuino medio rural*. Es, en sustancia, una situación tan única (y más) que la de la Leonesa Occidental del Puerto del Pico y Mengamuñoz, porque ni siquiera ha sido transformada en una vía moderna, veloz o superveloz, como estamos acostumbrados a deseárselas y realizarlas "a toda costa" y por doquier. ¿Qué se espera a protegerla en modo eficaz?

Una segunda y una tercera situación preocupante es la que desata el afán de lucro de las administraciones locales que creen poder hacer del territorio una propiedad exclusiva e incondicionada, sin vinculación alguna con el vecino, como una "tajada" a consumir sobre el propio plato y sin mirar al prójimo, mientras el territorio es "un preciado todo" que hay que salvaguardar, y

nuestra sociedad es otro "todo" indisoluble, cuyas ambiciones locales (incluso las más legítimas) han de ser administradas con respeto del vecino.

Y todo esto tiene que ver con proyectos y aspiraciones ya puestos sobre el papel por las Administraciones Locales en forma de "Planes de Urbanización" que comprometen seriamente la pervivencia de monumentos extraordinariamente preciosos como el "Puente de los Llanos" de Campo Azálvaro (a menos de 1 km del confín de Ávila con el segoviano y ya dentro de éste) y en la cola del Río Voltoya que acoge la reserva de agua del Pantano de Serones de la Ciudad de Ávila, con la lógica alarma de su Administración. Por su parte, la situación al sur de este tramo de la "Leonesa" tiene por contrapartida otro absurdo plan (esta vez abulense y del Ayuntamiento de Cebreros) de la misma naturaleza, otra "mega-urbanización", en las inmediaciones del histórico conjunto monumental de los Puentes de Valsordo y Santa Justa. Porque, aparte otras consideraciones, también en este caso estamos en la cola de otro pantano, el de San Juan, con todo lo que eso supone.

La disputa sobre ambos monumentales y egoísticos despropósitos insolidarios tiene ya un *iter* administrativo largo y muy lejos, al parecer, de solución a vista. ¿Hasta cuándo? Sería tiempo que se pusiese definitivo punto final a ambas situaciones, se afirmase la solidaridad territorial, se sancionase toda solución a beneficio primario del territorio y su monumentalidad: ni una sola concesión a la insolidaridad *inter cives*; y no se permita que una sola piedra de nuestro patrimonio monumental se dilapide por la vanagloria de una Administración (sea esa de El Espinar o Cebreros, como en nuestro caso), o por el afán explotador de los logreros de la "recalificaciones urbanas" y la falsa comodidad del lujo residencial. Y todo esto entre el desinterés y a daño de un pueblo dormido, que no sabe que tiene en el paisaje y en los monumentos el más precioso de los patrimonios.

LOS PUENTES DE LA ZONA DE PINARES

Es tiempo de ocuparnos de los puentes de la zona, tras habernos detenido algo más de lo acostumbrado en los problemas de su viabilidad antigua y los testimonios residuos de su presencia. En relación con la cual, quiero recordarlo, está, en primer lugar, el primero de ellos y ya visto anteriormente

4.1.13 Puente de "Los Llanos" en Campo Azálvaro

El recuerdo en este lugar de un puente ya tratado suficientemente en precedencia se justifica por la introducción topográfica general de la zona y sus vías de comunicación. En efecto, su estrechísima relación con el punto central del cruce del sistema de cañadas le hace destacar con particular evidencia. Téngasele, por consiguiente, en cuenta en este territorio exactamente como si todavía la Administración del Estado no le hubiera excorporado, desgraciadamente, de nuestro territorio, pues es imprescindible para entender su viabilidad.

4.1.14 Tornadizos de Ávila. Pasarela de lastras de la "Alameda Alta"

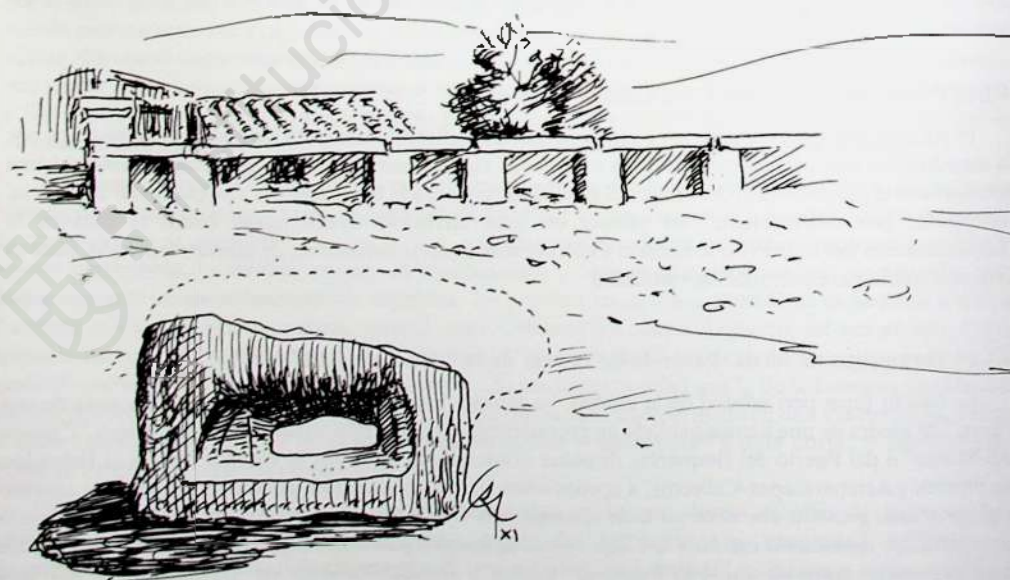
Es ésta la finca peri-urbana de la ciudad, ya famosa por la mencionada notabilísima serie de sus "toros" de piedra de que hemos hablado en precedencia. Se encuentra situada sobre la antigua "Cañada del Monte" o del Puerto del Boquerón, directriz nordeste que lleva por la vía más directa al Herradón de Pinares y Arrebatacapas-Cebreros, a apenas unos 10 km de la ciudad, poco más arriba de la enorme y desgraciada gravera que deturpa toda la zona y horripila a cualquiera que no sea quien en modo irresponsable administra ese bien tan importante de nuestro patrimonio que llamamos "paisaje": un bien que otros, fuera de nuestras fronteras, tutelan y miman, mientras en España parece que nos deleitásemos en hacer de él una infinita escombrera. Este espantoso vacío de los que se llaman

"vínculos legales" (urbanísticos, monumentales, históricos, arqueológicos, paisajísticos etc.), que todas las naciones civiles de Occidente aplican a favor del patrimonio, es una de las lacras más lamentables de nuestra España, que, por momentos, parece no pertenecer en absoluto al concierto de esas "naciones civiles" a las que supuestamente debería pertenecer a pleno título...

En los catálogos de esculturas zoomorfas (tal el de G. López Monteagudo ya precedentemente citado, lám. 34, n.º de catál. 89) aparece por casualidad una de las tantas pasarelas pétreas que caracterizaban, sobre todo, las vías secundarias y menores de nuestra red de cañadas. Hoy esta estructura ya no existe y debo precisar que no recuerdo absolutamente su presencia en el lugar en mis visitas de años atrás (inicio de los años 1960); la fotografía en cuestión, por consiguiente, debería ser anterior a 1927 en que parece se hicieron importantes reformas en la finca. En una visita realizada el 15 de Julio 2011, he podido certificar su desaparición con alguna precisión. Enfrente y a norte de las casas de la finca, en el caminito de "servidud de paso" (de una antigua cantera cercana) que las flanquea, al interno de un recinto con barda de piedra, queda todavía, enterrada y en desuso, una serie de tres lastrones de un paso de agua antiguo. Se me dice que servía a una "reguera" (o canal superficial colinar para el riego de los pastos) creada en los años '20 o '30 del pasado siglo por un tío del actual propietario, lo que explica que yo no la notase como posible pasarela en mis precedentes visitas citadas.

4.1.15 Puente de la "Valonguilla" en el Puerto del Boquerón

No habría necesidad de subrayar, pero lo hacemos, que las transformaciones de la viabilidad de estas zonas rurales y montañas durante el s. XX han conducido fatalmente a la desaparición de casi todos los puentes menores de estas antiguas vías, substituidos por anodinos puentecillos de serie, enteramente iguales, casi siempre, entre sí. Laborioso es el trabajo de búsqueda, con infinitas paradas de reconocimiento que hay que efectuar curva tras curva, en busca de rastros de los antiguos puentes de que estuvieron dotadas. Queda, muy acá y allá, algún testimonio.



Dibujo 59. La Alameda Alta, Tornadizos, Ávila. Apunte de una pasarela de lastras y fragmento de torito.

Apenas superado el “parteaguas” del Puerto del Boquerón, ya en la vertiente S que mira al cañón de “La Gaznata” y del Herradón de Pinares, en un estrecho y violento tornante a izquierdas, uno de estos testimonios ha sobrevivido. Se trata de un puente de arco de poco más de 3 m de luz, en mampostería, y arco en sillería, completamente explanado en su cima (es posible que fuera originalmente “a lomo de asno”). Su cubrición con una losa de cemento de doble anchura respecto al paso del puente antiguo (exigencia de la viabilidad para una moderna carretera que antiguamente fue sólo camino de herradura) hace que sea muy difícil apreciar su existencia y más aún obtener un testimonio (gráfico o fotográfico) de sus características, por lo que no podemos ilustrarlo como nos gustaría. Parece que su situación topográfica pueda identificarse en el tornante violento a derecha que la cañada efectuaba en la localidad que el MTGE indica en 556-II como la “Valanguilla”, sobre el Arroyo del Valle, a monte de la solana en pendiente que conduce hacia Sta. Cruz de Pinares.- Parece que con la reforma de la carretera se sustituyeron enteramente los viejos bardales o parapetos alomados.



Dibujo 60. Herradón de Pinares. Puente en el pueblo.

4.1.16 El Herradón de Pinares, puente urbano

En los años finales del s. XX (1999 o 2000), una tremenda avenida tuvo lugar en la zona de nacimiento del encajonado Valle (o, más bien, cañón) de La Gaznata (altos de Valdelavía, Navalgrande-La Cañada). Fue afectada también la parte norte de este territorio, incluido el Campo Azálvaro y la alta cuenca del Voltoya, con un pérdida lamentable de vidas (una familia, incluidos dos niños, en Mediana de Voltoya). En la Alta Gaznata fue arrastrada parte de la ferrovía de la línea Madrid-Norte y fuertemente dañado el resto de la viabilidad. La cuenca de esta garganta sufrió igualmente fuertes daños. En El Herradón de Pinares quedó a salvo sólo un puente situado en el casco urbano, mientras poco a valle otro, notable, llamado “de los tres ojos”, fue arrasado completamente; ver n.º siguiente.

El puente de la zona urbana es un pequeño monumento por el que se accede al centro del pueblo, un puente en simil-sillería de elaboración local, a un solo arco con dovelaje en sillería y numerosos bloques de reutilización comparecen en la estructura. Lleva “dorso de asno” sobre el único ojo con una

luz aproximada de 6 m. Conserva sus parapetos. A la parte que pende hacia el habitado el puente parece haber perdido parte de su rampa (está desequilibrado respecto a la rampa opuesta). Los bardales o parapetos parecen, reacomodados, los antiguos. El álveo, que sufrió la riada con fuerte arrastre de piedras, ha sido encauzado en cemento, obra tal vez necesaria, pero de aspecto nada estético. Conserva el resto en sillería regular de un tajamar (¿?) o, tal vez de un malecón (¿?) de encauce en el apoyo E que da al pueblo. Si se tratase de un tajamar, explicaría el desequilibrio visual del monumento, porque supondría que hacia este lado el puente habría dispuesto de un segundo arco menor de alivio, hoy perdido.

4.1.17 Herradón de Pinares, puente "de los Tres Ojos"

Parece que es obra de la riada que hemos comentado la desaparición por violento arrastre de aluvión de un segundo puente situado a valle del pueblo y a su salida S: el llamado "Puente de los Tres Ojos" (nombres populares como estos los encontramos en otros lugares como el Puerto del Tremedal en zona de El Barco de Ávila, o Mijares). Se encontraba en la confluencia entre el Arroyo de la Gaznata y La Gaznata. Hoy, los restos del monumento han desaparecido del todo. Queda en la ribera O, a testimonio de su presencia, solamente el resto, en la roca de la garganta, de un vado de ganados perfectamente observable justo a monte del sitio original del puente. El nombre de "Los Tres Ojos" muestra que debió ser un puente bastante notable, si no grandísimo, y la vía pecuaria a la que sirvió parece representada en la topografía actual (MTGE, h.531-4) en el camino rural que bordea a norte el Arroyo de La Grajera, que baja de las pendientes del Boquerón. No he podido saber si, dado su tamaño y las características del lugar, era un puente en sillería o en mampostería, ni he encontrado documentación fotográfica anterior, que convendría buscar.

SAN BARTOLOMÉ DE PINARES

4.1.18 Puente de "El Visillo"

Varios son los puentes que en torno al habitado de este pueblo dependerían seguramente de la viabilidad antigua que le unía al Boquerón a través de El Herradón, un enlace que hoy está representado por la carretera AV-503, aunque su trazado antiguo hoy no se reconoce sobre el terreno; lo mismo se diga de la carretera de relación (antigua cañadilla, al menos) con Cebreros por el puerto de Arrebatapapas. A partir de San Bartolomé sí es reconocible en una trocha que remonta la ladera O de Arrebatapapas hasta la zona de Las Heras y el nacimiento del Arroyo Espinillos, a poco más de media costa, perdiéndose luego.

Como hemos visto en el Boquerón, las reforma modernas de estas vías han hecho eclipsar la presencia de los puentes antiguos que sin duda existieron en los múltiples arroyos tributarios de La Gaznata y con los varios ramales pecuarios que recorren el Valle y sus laderas.

Cuando en 2004 visité por primera vez la zona, se me indicó el nombre de este puente como "del Visillo". La zona de este nombre existe a derecha de la Gaznata, pero no a la izquierda, donde el puente se encuentra a valle de San Bartolomé, en un fuerte recoveco del torrente, que gira a E y se adentra en la agreste vertiente. Es un notable puente en mampostería a un solo arco en sillería fundado en roca, pero dotado de un notable zócalo en sillería que alcanza los 3 m de altura de los casi 8.5 de su cerviz.

Este tipo de zócalo es frecuente en muchos otros puentes y no es, de por sí, un indicio de antigüedad, teniendo por objeto casi seguramente una mejor fundamentación, especialmente (como en este caso) cuando se realiza sobre roca natural y sobre una garganta brava. Su calzada ha sido regularizada y cubierta en el s. XX, cubriendo sus bordes altos con lastras bastante rudas, prescindiendo de sus parapetos y conservando su anchura original de poco más de 4 m. La luz del arco es de 15 m.

El puente debe haber sufrido muchas vicisitudes que han dejado su rastro. En primer lugar, su cerviz fue seguramente arruinada por un alud de la corriente en época incierta o por puro decaimiento. En efecto, hay una tamponadura superior de la mampostería en elementos menores que en el resto, que denuncia la reparación. Otros indicios: no tiene, este puente, un rastro único de cimbra para la construcción del arco, sino dos distintos. Entre la 6.^a y 7.^a hilada de sillería del arco quedan, a la parte contra corriente y sobre ambos lados, dos agujeros cuadrados de las trabes principales de armadura, mientras no existen al lado contrario; el cual, a su vez, muestra, sobre la cara esterna, "a valle", o del E. otros dos, aún mayores que denuncian un tipo de andamiadura lateral y de apoyo (dibujo 61).

Parece evidente que esta estructura corresponde al camino pecuario de "La Vejiga" que desvía hacia el E de la cañada de La Gaznata, pero la localización precisa sobre el MTGE, hoja 531-IV (San Bartolomé de Pinares) no me resulta ahora evidente. Hoy la carreterita a la que sirvió el puente no es frecuentada, el lugar es agreste y sus alrededores tienen la típica vegetación espontánea de enebros cónicos de la zona de Cebreros que aparece evidente protagonista en nuestros diseños panorámicos de varios monumentos de la zona.

LA ZONA DE SANTA CRUZ DE PINARES Y SU VALLE

Bajo la cresta o parteaguas de "Los Polvisos" (Paramera de Ávila) queda un encajonado vallecito que desde el Puerto de la Paramera o de El Barraco desciende a la Gaznata. Le recorri ya hace muchos años con objetivos diversos de los actuales. Se trata de un lugar de antiguos asentamientos (tal vez mineros) y todo el terreno es arqueológico escasamente explorado. Sta. Cruz se encuentra ya vecina a la Gaznata, formando un triángulo equilátero con El Herradón y San Bartolomé de Pinares.



Dibujo 61. San Bartolomé de Pinares. Puente de "El Visillo".

El habitado de Sta. Cruz, apoyado a la vertiente de la Paramera, presenta cuatro accesos con puentes a sus costados norte y sudoeste. Por desgracia, las carreteras de acceso están modernizadas y de los puentes originales no me ha sido posible identificar restos.

SAN JUAN DE LA NAVA Y EL BARRACO

Sirvió a estas poblaciones la antigua cañada de La Paramera, que no seguía una línea única de descenso, pero cuyos indicios se encuentran a ambas laderas de él. Parece que en el s. XVII y XVIII esta vía tuvo una notable revitalización y que ambas localidades de beneficiaron con ello, como muestran, entre otras construcciones, los edificios de Ayuntamientos de estos pueblos o los puentes de esta vía y de sus conexiones.

4.1.19 El puente "de Navalguillo" o de "la Barranca" (San Juan de la Nava)

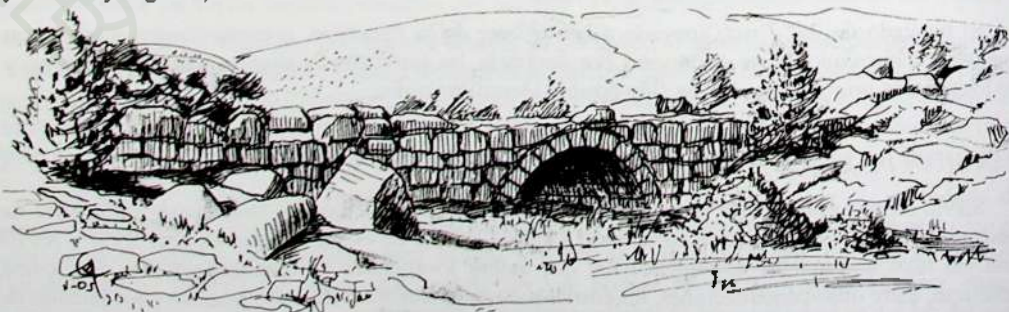
Un km antes de terminar el descenso del puerto del Barraco cruza la cañada (actual carretera, en este punto) el arroyuelo de este nombre. En zona de "La Retuerta" se alcanza la carreterita borbónica de El Barraco a San Juan. Allí, en una violenta curva existe bajo el asfaltado actual una pasarela de lastras bastante insólita respecto a otras del período. En primer lugar, encontrándose en un recoveco y en el cauce de un arroyuelo, sorprende la amplitud de calzada, (6 m; la razón puede sólo ser la curva violenta que hace la carretera en este punto). En segundo, la longitud total de su cobertura en lajas supera muy poco ésta de por sí escasa dimensión. Estas lastras, además, no son los acostumbrados burdos lastrones de bárbaro corte y grandes pesos, como las que vemos en pasarelas más antiguas, sino una serie de 8 de lastrillas de poco espesor, de 1.80 m de longitud cada una y bien conjuntadas, que forman una especie de "parquet" o parrilla en perfecta cohesión. A los extremos, el puente apoya sobre malecones de encauce bien conservados. Un caso bastante parecido lo hemos visto precedentemente en Muñogalindo (pero en otras dimensiones).

El puente-pasarela es a tres vanos rectangulares de 1.20 de altura y anchura de 0.70 m, sostenidos por dos soportes de sillería en bloques de extremos redondeados, de anchura en torno a 0.40. Detalle "coqueto": las lastras marginales de cobertura, sobre las que iban los parapetos, están biseladas en su parte superior, indicando la vertical externa del parapeto mismo, del que nada se conserva de original, porque los pocos bloques que marginan su fachada norte son posteriores.

Para la época de construcción no pueden caber dudas. Se trata de una obra borbónica para la mejora de la viabilidad de la zona (no es una pasarela de cañada pecuaria, sino de paso vial), como otras emprendidas en el mismo período en los ayuntamientos de El Barraco y San Juan, ambos fechados en época de Carlos III. Parece que los lugareños llamen a este puente "de Navalguino" o "Navalguillo" y, efectivamente, el MTGE, h. 556-II registra en la zona este segundo nombre.

4.1.20 San Juan de la Nava. La "Puente Nueva"

Tengo la impresión de que el nombre de "Puente Nueva" que los lugareños me dan para este puente *no debe, en realidad, referirse a éste*, (que no es nuevo, sino tal vez tardo-medieval). Habría que referirlo a la *precedente pasarela borbónica* (esta sí, nueva) que acabamos de describir. Evidentemente, la confusión del nombre procede de que se conocía la relación sustitutiva entre la pasarela de la nueva vía borbónica y la vieja, ancestral vía que partía directamente del sudoeste de El Barraco hacia San Juan y que todavía puede recorrerse. Es el camino que va al paraje denominado "La Mojalla" (del morisco "al-Mohalla", el campamento); poco por debajo, a SSO, corre el Arroyo del Boquerón, que vierte al de "La Yerma", y, antes de juntarse con él, le cabalga este puentecito en aparejo de mampostería bastante grande, con arco de 9 m de aspecto tendido (por el hundimiento en los depósitos de arrastre del arroyo a lo que fue la presilla de azud de otro molino que le seguía, presa y azud hoy cegados).



Dibujo 62. "La Puente Nueva", zona "La Mujer", S. Juan de la Nava.

El puente conserva su calzadilla superior, visible a trechos bajo la arena (figuras). La bóveda del arco lleva marcas de cantería del tipo de los de las construcciones tardomedievales (s. XIV-XV). Carece de los parapetos originales, fuera de algún pedrusco de límite a los extremos. A norte del puente e inminentes sobre él quedan los restos de un molino, una de cuyas ruedas yace interna a la puerta y abandonada. Las rocas cercanas abundan en petroglifos de edad moderna como el que cubre un gran bloque a la entrada S, un pedrusco de casi 1.40 m por 60 cm, donde cursivo y mayúsculo se alternan caprichosamente:

† “AÑO 1756
Se quemo AÑO 1796
LeonArdo Can(dil?) F(aciebat o fizo)”



Dibujo 63. San Juan de la Nava, apunte de la calzadilla de la “Puente Nueva”.

La cruz inicial debería indicar el año de construcción. Encontramos éste u otro Candil firmando otro petroglifo vecino (hay muchos en las rocas) y fechas diversas de los siglos XVI al XVIII y XIX (el apellido Candil es común en esta zona de El Barraco). Un amigo de este mismo apellido, Miguel Ángel Candil, (“barraqueño”, ciclista profesional y “vocacionalmente” arqueólogo), es el que me ha señalado estas curiosas inscripciones (y aprovecho la ocasión para hacerle presente mi agradecimiento). Uno, muy curioso, sin fecha, pero seguramente más precoz, lo encontramos en la Mohalla, sobre un conglomerado rocoso; los signos cristianos (cruces, con o sin peana) demuestran época tardía. Son dos solas líneas de signos cursivos que parecen imitar la escritura notarial del s. XVI, pero me escapa su significado, siendo caracteres rudos y un tanto desunidos, aunque bien alineados. *Puede excluirse que estas inscripciones rupestres sean prehistóricas como alguno supone, o tengan que ver con la trashumancia; más bien deben relacionarse con el molino, su uso y su frecuentación.*

LA DEHESA ROYAL DE EL BARRACO

La localidad, estratégicamente situada entre sierras, lugar de paso de abundantes cañadas de diversa importancia y muy diversificadas, debió ser importante lugar de reposo de los tropeles trashumantes; pero no se conserva memoria topográfica expresa de una *dehesa royal*, sino solo indicios como los diversos ramales que a valle del pueblo, en dirección de El Burguillo, diseñan una amplia elipse en la zona de Las Viñas. Es bien probable su situación en este punto (ver dibujo 64).



INDICIOS DE LA PRESENCIA DE UNA DEHESA BOYAL EN EL BARRACO.
A E DEL BARRACO LAS CAÑADAS DISEÑAN UNA ELIPSE DE 2 KM DE DIÁMETRO
MÁXIMO QUE PARECE TENER ESTE SIGNIFICADO.

Dibujo 64. Dehesa Boyal de El Barraco

4.1.21 Puente sumergido en el pantano del Burguillo

Bajo la dictadura de D. Miguel Primo de Ribera se iniciaron las obras del primer gran pantano o reserva de agua del Alberche, al que seguirían luego, en época de Franco, los otros dos sucesivos, el "Charco del Cura" en El Tiemblo y el "de San Juan", en el valle del mismo nombre entre el límite sudoeste de Cebreros con la provincia de Madrid (ver figura). Entre la documentación gráfica del momento destaca una fotografía tomada desde la zona de la actual presa del Burguillo, en que comparece un gran puente a 5 arcos y suave "lomo de asno" que muchos abulenses han tenido ocasión de volver a ver en raras apariciones en años de sequía; me he servido de esta foto para recabar una imagen aproximativa del monumento, dibujo 65. Pero la última sequía, extrema, de 2005 no ha permitido su observación, aunque llegó a verse la entrada progresiva de su calzada al sur bajo el agua (que aparece en fotografía, a la izquierda); lo que, junto con el documento fotográfico (de 1927, tal vez) nos permite situar con buena aproximación el monumento entre el "Canto del Nido" al sur y el promontorio de "Las Canteras" al norte, a distancia de poco más de 1.000 m de la presa. Madoz⁴ (reed. en facsímil por cuenta de la Instit. Gran Duque de Alba, de la Diput. Prov. de Ávila; véase p. 131, a la voz *Berraco, El*), hablando del Alberche en esta zona entre El Barraco y El Tiemblo, anota que en el término de este último existe "el puente del Burguillo..., de cinco arcos y de bastante elevación (que) es todo de sillería labrada".

⁴ MADÓZ, Pascual. Diccionario geográfico-estadístico-histórico de Castilla y León, Ávila. Valladolid: Ámbito, 1984.



Dibujo 65. Puente de "El Burguillo": puente hoy sumergido. De fotografía (1927?) tomada desde el Este. Ver Madoz, diccionario geográfico.

No hay duda de que se trate del mismo puente. De sus arcos podemos calcular que el mayor debió tener una luz de, al menos, 13-15 m. El "lomo de asno" sobre él tenía un realce que afectaba a los tres mayores hacia N. El resto de las características (anchura de calzada, bardales, tajamares, etc.) pueden deducirse, bien o mal, de otros monumentos similares como el de Valsordo en Cebreros, visto que la calzada a la que servía es bastante semejante.

PUENTES DE LAS NAVAS, NAVALPERAL Y HOYO DE PINARES

He encontrado dificultades particulares para la prospección de este territorio, especialmente en su parte más oriental, tanto que no estoy seguro que alguno pueda haber escapado a mis pesquisas. En particular, es difícil explorar la zona del Pinar de las Navas y la Ciudad Ducal por ciertos vínculos allí existentes; a su parte N. por otra parte, la orografía montañosa del costón serrano de Peguerinos-Alto de Abantos carece casi de vías practicables para el automóvil, por lo que el resultado es similar. En Navalperal de Pinares y su extensión oriental, la única vía digna de este nombre es la carreterita que conduce a la Ciudad Ducal, y los puentes que allí pudieron existir en pasado son hoy irreconocibles.

Hoyo de Pinares y su territorio están conectados a Navalperal por la carretera AV-502 que corre paralela y a oriente de los Altos de Arrebatacapas y la Calzada Leonesa ya descrita en detalle más arriba (véase arriba "La Cañada Leonesa en tierra de Pinares", apartado 4.1.12 de este manuscrito). Descendiendo al sur por dicha carretera, buena parte de los puentes antiguos han sido objeto de reconstrucción. Quedan pocos en su ser antiguo.

4.1.22 Puente a pasarela de tres vanos. Hoyo de Pinares

El descenso desde Navalperal se efectúa a lo largo y a E del "Arroyo de Pradomolino". Antes de la zona de La Moñigosa encontramos ya un puente indicado como tal por ser seguramente de origen antiguo, el "Puente del Prado"; pero su análisis nos revela que ha sido rehecho. En La Moñigosa aparece también "El Puente", ya sobre el Río Becedas, visitado en 2004. Mis notas del momento no aclaran si se trata de esta pasarela, señalada "un km antes del Hoyo" o "poco antes de los pantanos de Hoyo de Pinares sobre el Becedas". Su colocación, por tanto, es ahora dudosa para mí.

4.1.23 Puente de la zona de "Mataquintana" o "de la Guija". Hoyo de Pinares

Desviando a O por el puente precedente en dirección de los altos de Arrebatacapas y la Cañada Leonesa, he diseñado un puente perdido en la soledad y poco conocido. Se encuentra sobre el R. Becedas. Es un puente alomado, pero sin verdadero "lomo de asno" como los que vemos de ordinario, más bien "tendido" desde E con un largo terraplén de acceso. Se trata de un puente en mampostería bastante ruda con una barandilla de metal moderna, dos pasos de agua rectangulares en su larga alamadura oriental y un arco en sillería apoyado a valle con un refuerzo aún más rudo que el resto. El arco es de unos 6-7 m de luz. De los dos ojos rectangulares (de alivio, a E), el más generoso es el próximo al arco mayor en sillería, ancho 1.80 m y alto poco menos; el otro es menor; ambos están cubiertos con lastrones de dintel y unas jambas de simil-sillería los apoyan. El aspecto es modesto y de escaso interés. La zona es desviada y a trasmano. Próximo, a O, corre el ramo oriental de la Cañada Leonesa (que hemos visto precedentemente) y la cruza entre dos Dehesas Boyales que la sirvieron antiguamente, una a N, en la zona de "La Zarzuela" (costado oeste de la cañada), la otra a sur (a E de la misma), en la zona del "Riscal" y la "Cuerda del Maíllo".



Dibujo 66. Puente de "Mataquintana". a E de Hoyo de Pinares.

4.1.24 Puente sumergido en el pantano sobre el río Becedas. Hoyo de Pinares

Dos pantanos de agua potable de reciente construcción socorren al pueblo de Hoyo de Pinares. He podido saber que en uno de ellos (no se me ha especificado cuál, si Becedas 1 ó 2) existe, sumergido un pequeño puente a arcos. He conseguido una fotografía a color (al parecer de los años '90 del pasado siglo) para poder reconstruir su aspecto (dibujo 67). Se trata de un puente en mampostería a doble arco, uno principal y central, el otro secundario o de alivio; es "a dorso de asno" y, a juzgar por los elementos de sus bardales o parapetos; su longitud total no parece superar los 35 m, con un arco mayor de unos 12 y uno menor que no superaría los 3.5 m, colocado, parece, a E. Son arcos, al parecer, de buena sillería. No se observan en fotografía los usuales apoyos de cimbra (para su levantamiento) en las partes bajas y al interior de sus jambas.



Dibujo 67. Hoyo de Pinares. Puente desaparecido bajo un embalse del río Becedas.

Cuando se construyó el pantano, el puente debía estar en condiciones de conservación aceptables. Se ve sólo, en torno a sus extremos, una cierta dispersión de materiales de los parapetos. Bien poco más podría añadirse sobre un puente que no me ha sido posible ver, pues no ha emergido en ninguna ocasión.

4.1.25 Fuente de "La Pililla". Hoyo de Pinares

A la salida sur de Hoyo de Pinares (km 6), la carretera actual AV-502 ha soslayado un puente antiguo a un solo arco, de dimensiones notables, que ha estado en uso hasta tiempos bastante recientes (hoy su pavimento está asfaltado). Es una estructura en mampostería sin aparentes muestras de haber tenido nunca el característico "lomo de asno" de sus semejantes, por haberse realizado con él el paso entre dos colinas de altura muy pareja. El álveo fluvial del Becedas es en este punto rocoso y sobre roca apoya todo el puente en una estrecha vega de pinares, en un paraje muy sugestivo. El arco, de unos 12-14 m, se conserva en buen estado; conserva, a una altura exagerada (casi $\frac{3}{4}$), los mechinales de apoyo de una cimbra que, evidentemente, no es la original, sino la que debió construirse a consecuencia de un corte (por riada) de su cerviz. (La tamponadura subsiguiente sobre ambas fachadas es observable en el uso en esta parte de ripio menor, como sucede en casos semejantes).

El paso de calzada no es demasiado generoso, cosa bastante normal en este tipo de obras cuya anchura standard rara vez supera los 4,5 m, bardales incluidos; los cuales, dado el uso del puente hasta tiempos recientes, se han conservado parcialmente en su rudeza original, en parte han sido progresivamente rehechos en el tiempo.



Dibujo 68. Hoyo de pinares. Puente "La Píllula", salida S hacia Cebreros.

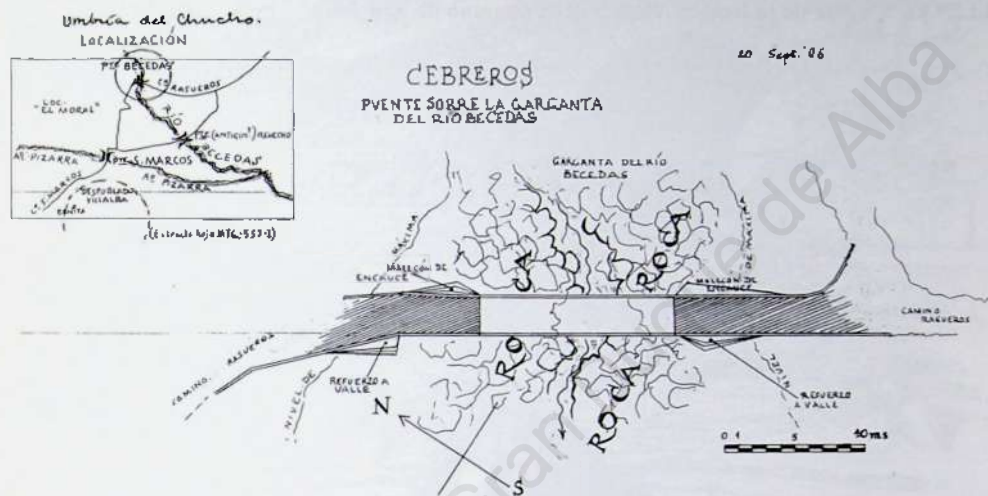
No puedo asegurar si el nombre de "Puente Nuevo" con que se indica el lugar en el MTGE 532-III de Hoyo de Pinares haga alusión a este puente o al reciente que, con la reforma de la carretera, se le ha casi "pegado" a O, evitándole por poco. Parece que en el lugar se le conoce por el nombre de "Puente de la Píllula", si bien el cerro que cierra su vaguada a E es conocido por el topónimo (¡casi de cuplé folklórico!) de "Cerro de La Niña Montero". Es de notar, de paso, que el confin entre los términos de Cebreros y Hoyos pasa precisamente por este punto; lo cual nos obliga a subrayar este dato también a propósito del puente que veremos ahora y que, perteneciendo al término de Cebreros actualmente, se encuentra vinculado idealmente con el de Hoyo de Pinares por razón del Becedas y por su relativa cercanía al núcleo habitado.

4.1.26 Puente sobre el río Becedas. Cebreros-Hoyo de Pinares ("Majalapuente")

Se encuentra a la salida de la garganta del Becedas que baja de Hoyos, en la llamada "Umbria del Chucho", junto a "El Moral", y se accede desde Cebreros por el Camino de San Marcos llegando hasta el puente del mismo nombre (que veremos luego, puesto que ahora procedemos de N); en este punto hay que proceder por una vereda hacia noreste, cuando se encuentra el Becedas al antiguo camino denominado "de Rasueros" (ver planta en el esquema topográfico 19).

El cauce del Becedas en este punto es rocoso y bravío; encontramos una estructura en sillería perfectamente transversal al curso, protegida, no con tajamares, sino con malecones de encauce escalonados y de planta isósceles o casi, que refuerzan potentemente los enganches a ambos lados de los versantes colinares. El único arco de unos 13.5 m en perfecta sillería está asentado en roca y su estructura es sólida y sin fallos. Tiene un paso de calzada lastricada no excesivamente generoso, de 3.60 m incluidos los parapetos. La salida de calzada a noroeste curva a sur en dirección de Cebreros

a la altura del "Puente de San Marcos" que veremos luego, mientras la contraria tiene conservado un bivio que endereza a norte y a sudeste; este último ramo conserva el nombre antiguo (que viene de la parte NO) de "Camino de Rasueros" que va a enlazar en amplia curva hacia nordeste con el "Camino de Pinarejos a San Martín de Valdeiglesias", otro viejo cordel zonal de la red de trashumancia que enlaza Hoyo de Pinarejos con Sta. Leonor y la calzada del gran "Puente de la Ermita Vieja, actualmente sumergido en el Pantano de San Juan (véase adelante).



Esquema topográfico 19. Puente sobre el Becedas (Cebreros-El Hoyo de Pinarejos), localidad "Umbria del Chucho" o "Majalapuente". Hoyo de Pinarejos.

Nuestro esquema topográfico 19 además de la planta del puente del Becedas, lleva un pequeño esquema relativo a su situación en el territorio. Mádoz se refiere a este puente con el nombre "tautológico" de "Majalapuente" (véase a. v. Becedas, río, página 129). "Majá" está por "majada" y es nombre zonal que indica "la majada del puente" o "junto al puente" (popular "majá", por "majada").

4.1.27 Vado del Pasaje, Cebreros

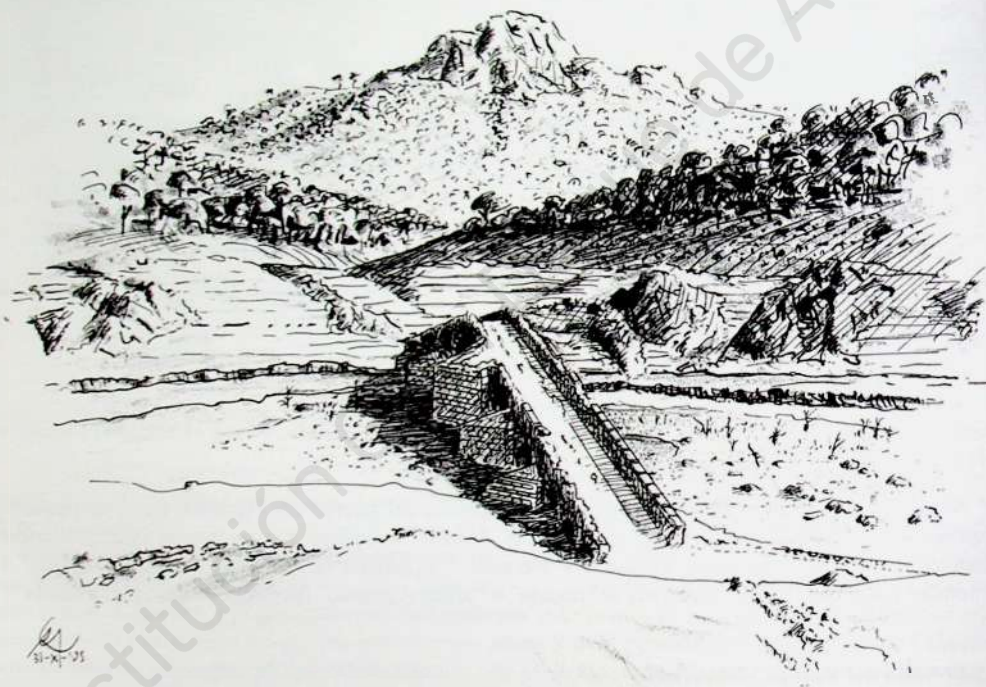
La condición de cordel del Camino de Rasueros está asegurada por la presencia, a mitad de camino de su descenso hacia Sta. Leonor, del paso del Becedas a través de un vado que conserva su nombre antiguo, aunque no sea distinguible con claridad sobre el terreno, con el significativo nombre de "el Pasaje". Conviene siempre tener presente la presencia de vados como éste, testigos de la continuidad de la vieja red de las cañadas de la trashumancia, aunque no estén (e. incluso, aunque nunca hayan estado) acompañadas de puentes, de los que, en los casos más simples, ocupan la función.

4.1.28 "Puente de la Chaparra", Cebreros

Estamos todavía en esta zona de caminos menores que caracterizan en buena parte este territorio. En este caso estamos poco a oriente de Cebreros, bajo la Estación Espacial de El Quejigal o Quexigal, aproximadamente a 2,5 km al sur de la carretera AV-502 entre Cebreros y el madrileño Robledo de Chavela. En lo que fue un tiempo el Camino de San Martín de Valdeiglesias a Las Navas del Marqués a través de El Quexigal, encontramos con mucha dificultad sobre el Río Sotillo un pequeño puente en mampostería, completamente ahogado por la vegetación (testigo inapelable del abandono de nuestro

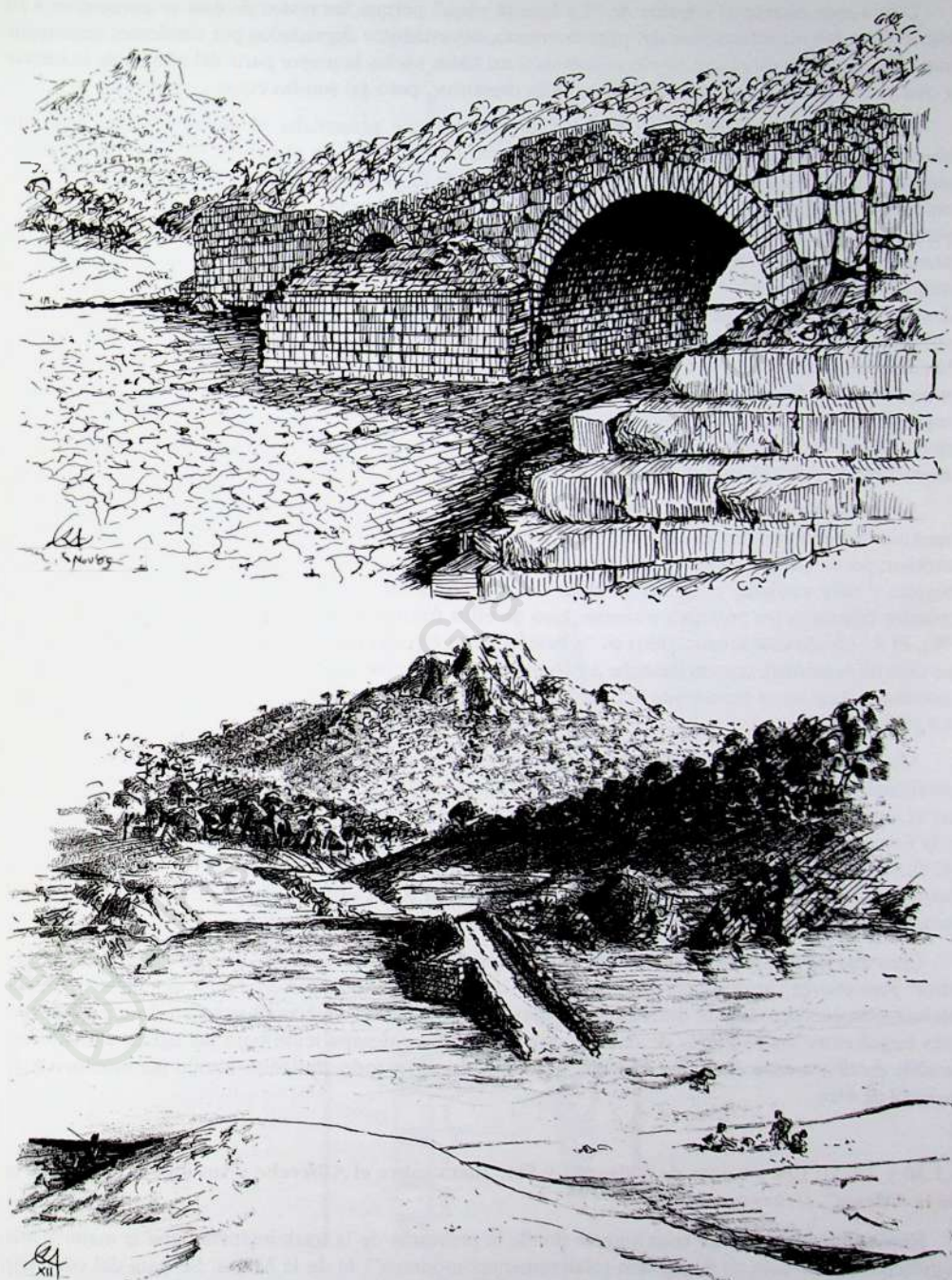
campo), cuya observación resulta tan difícil que no se puede precisar si es (como parece) a un solo arco o a dos arcos desiguales con tajamar intermedio. Infotografiable a todas luces, por no hablar de tomar un diseño o un plano que pueda resultar útil. Mádoz precisa que sus arcos son tres (*Dicc.*, p. 129), y parece que se trata del mismo.

4.1.29 El "Puente de la Ermita Vieja", en el pantano de San Juan



Dibujo 69. Pantano de San Juan. Puente (sumergido) de "La Ermita Vieja" (Cebrenos-San Martín de Valdeiglesia. Emerción del año 2005.

Buscando el puente del Pantano del Burgillo (véase apartado 4.1.21) en el verano 2005, pude enterarme de que en el Pantano de Juan había emergido completamente un gran puente cuya existencia me era enteramente desconocida. A la verdad, desconozco, incluso, su nombre "oficial". Se encuentra en el Alberche limítrofe entre provincias (Ávila-Madrid), en el contacto entre términos de Cebrenos (N) y San Martín de Valdeiglesias (S). El acceso es fácil desde éste último (no así desde el primero) por la carretera que lleva al Club Náutico Madrileño (una de esas estúpidas, ofensivas sandeces que permiten, quién sabe por qué, Administraciones como la de Madrid o Castilla y León y sus Confederaciones Hidrográficas, en el Charco del Cura, en el Burgillo..., en envases de esta naturaleza, de esta importancia). Da pena pensar en la falta de decencia que todo ello supone para nuestro país. Quien quiera escandalizarse de estas mis apreciaciones personales no tiene más que darse una vuelta por estos lugares: creo que en vez de escandalizarse, las compartirá.



Dibujos 70 y 71. "La Ermita Vieja". Detalle del puente en la nueva emersión del Verano 2012.

Doy a este puente el nombre de "La Ermita vieja" porque los restos de ésta se encuentran a su borde O en las inmediaciones del puente mismo, devastados y depredados por residentes veraniegos con tanto de villas de placer en sus cercanías (casi todas vacías la mayor parte del año), ante la inercia y con el consentimiento tácito de todos. Odio repetirme, pero así son las cosas...

En el riquísimo verano del 2005 el espectáculo que presentaba el envase de San Juan era alucinante y sobrecogedor. Una inmensa extensión de fango cubría el valle y de aquel fango negro emergía la inmensa mole (véanse dibujos 69 a 71) de un puente de 150 m de longitud y a 8 arcos uniendo ambas riberas. El lecho de fango en su torno aparecía cubierto de cráteres misteriosos, parecidos a los de una lluvia de meteoritos. Tardé en explicarme su presencia y significado, hasta que presencié personalmente la explicación: tropes de turistas de todas las edades, mozaletes en motocicletas y monstruosos "quads", "paletos urbanos" de todo tipo, se divertían idiotamente en destruir las partes altas de aquella maravilla arrojando al fango las piedras (incluso los lastrones que cubrían los parapetos y que pesaban docenas y docenas de kilos cada uno), para verlas "ahogarse" lentamente y entre estertores en el lecho fangoso. La situación era absolutamente deprimente e indignante. Confieso que aquel espectáculo sin sentido fue uno de los más penosos que he tenido que soportar en mi ya larga vida y que la humillación de aquella experiencia todavía me dura. Quienquiera que todavía busque motivos de indignación por la situación en que versa nuestro patrimonio monumental y natural aquí los tenía todos reunidos...

El puente de "La Ermita Vieja" tiene una calzada de paso, lastrada en piedra, de 4.50 m de anchura incluidos los bardales o parapetos, que estaban cubiertos de grandes lastrones de 30 cm de espesor: pocos quedan ya en su sitio (hasta la próxima emersión, supongo). Los pilares son de sillería regular y muy cuidada, mientras el resto del alzado es en mampostería de buen formato. Cuatro grandes tajamares los protegen a monte, uno de ellos (último a O) es a pirámide escalonada (dibujo 70). El 3.º (desde este mismo lado) es "a balcón", con espacio para la espera de carruajes en tránsito, en caso de necesidad, con un desagüe a gárgola. Un cipo de entrada del bardal N se conserva, caído al extremo E. Los arcos tienen una luz de 3 (1.º y 2.º), 3.7 (3.º), 4.2 (4.º), 13 (5.º), 16 (6.º) 9.30 (7.º) y 4.5 (8.º) metros.

Mientras a O no es evidente el curso de entrada de la vía, a E es reconocible todavía en la pendiente colinosa que apunta al relieve de la "Cabrera Alta". Queda la sospecha de que éste pueda ser el lugar en que estuviera el "toro" o la piedra confinaria entre las provincias *Citerior Tarraconensis* y la *Lusitania* a que hemos hecho referencia anteriormente (véase parte introductiva de esta zona de AVILA ESTE), así como a su supuesta inscripción a ambos lados: *Hic est Tarraco, non Lusitania/ Hic lusitania, non Tarraco*. He recordado a su tiempo que el Río Cofio, que hace eco al nombre original latino que le suponemos, *confinium*, desemboca precisamente en esta zona.

Creo que las ilustraciones a diseño que acompañan estas notas (dibujos 70 y 71) puedan evitarnos otros pormenores descriptivos de un puente cuya sola contemplación habla por sí sola de un monumento excepcional, de dimensiones enormes (junto con el de Navalhíbera en Ramacastañas, el más largo) entre los similares de nuestra provincia y cuya desaparición bajo las aguas, así como su terrible destino a cada emersión, debería producir sonrojo a todo abulense, a todo madrileño, a todo español de bien.

4.1.30 y 4.1.31. Los puentes de Valsordo y Sta. Justa sobre el Alberche y sus epígrafes rupestres de la "Mesta". Cebreros

Hemos llegado a uno de esos lugares donde la presencia de la trashumancia tiene la mejor y más significativa presencia en su versión relativamente "moderna": la de la Mesta. Se trata del complejo de los puentes de Valsordo y de Sta. Justa, que, aunque subsiguientes y unidos entre sí, resultan jurídicamente diversos. Se encuentran sobre el Alberche en el término actual de Cebreros.

La constancia de su diversidad física y jurídica nos resulta a través de las inscripciones que en ambos nos ha dejado la Mesta misma en el s. XVI. Son de tipo rupestre (escritas sobre grandes canchales) en caracteres góticos "rustizantes", redondeados respecto a la gótica de tipo angular (germánica) en uso en la epigrafía pública o en la funeraria del momento. Se encuentran situadas a la entrada de ambos puentes; la primera (puente de Valsordo), junto al puesto de control de entrada llegando de Cebreros; la segunda, a la entrada del puente de Sta. Justa, que parte de un islote rocoso del Alberche, continuando el paso del puente precedente (véase el dibujo 73). La misma diversificación de los lugares de ambas inscripciones certifican que los puentes son diversos entre sí, puesto que los acuerdos registrados en cada una son diversos, relativo el primero (Valsordo) al Cabildo de Ávila y el segundo al Conde de Feria, "dueño de la tierra" (en que, evidentemente, se asienta). He aquí, ambas inscripciones (véanse los dibujos 73 y 74).

La primera aparece en las grandes masas rocosas en que se asientan las ruinas de un pequeño edificio que tuvo misión de control para el paso del puente (control que debería ser restaurado y conservado con tanto mimo como el puente mismo) y dice así:

Control de paso del Puente de Valsordo:

Sean todos los señores de ganados que entre este hon/rado Concejo de la Mesta e los señores Dean e Cabildo/ de Avila se dio asiento sobre el paso deste puente de Valsordo e del de/ Santa Xusta sobre el diezmo de todo el Obispado que pag(u)en de cada/ millar quarenta e tresmaravedis e medio e lo demás de /(en) tre.../(e)llos a su cuento e descuento. La sentencia fallarán en el Arca del/ Concejo de Villacastín donde tienen sus/ escrituras con otras muchas condi/ciones.



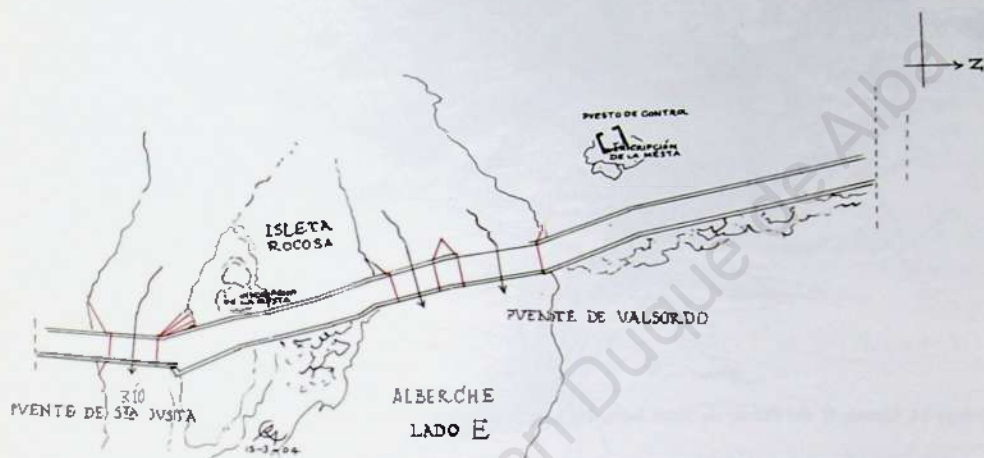
Dibujo 72. Cebreros, puente "Valsordo".

En otra piedra, a su derecha:

Por mandado del (Licenciado)/ Martín Gonçales de Villacastín.

Con pocas diferencias, lo mismo se puede leer en la entrada del Puente de Sta. Justa (véase además el dibujo 74):

Sepan todos los señores de ganado que/ entre el Honrado Concejo de la Mesta e/ el Señor Don Gómez de Figueroa,/ Conde de Feria, se dio asiento sobre el/ Paso de Sancta Xusta que es en su tierra/, e /(h/an) de pagar todos los ganados que/ pasaren adelante CCCCXL maravedis./ e los que fueren a Badajoz/ a och/enta el millar e a cuento e descuento del cada partido. La sentencia dello fallará(n)la/ en el Arca del Concejo de Villacastín donde/ tienen sus escrituras con otras muchas condiciones.



Dibujo 73. Cebreros. "Puente de Valsordo y Sta Justa. Planta esquemática.

Hay en estos puentes otras inscripciones secundarias relativas a la trashumancia que indican abreviadamente *P(aso) G(eneral/ de) G(anados)*. Una era visible en los años '60 del pasado siglo con la data consignada del año de 1568, (probablemente la misma de las grandes inscripciones rupestres. No se olvide que la escritura gótica estuvo en uso hasta esos años, como muestra a suficiencia la epigrafía de Ávila-ciudad). Otra, sin data, pero con el mismo texto abreviado, aparece todavía en uno de los pretilos del puente de Sta. Justa, sobre el que, en un bolardo de entrada, consta el nombre del Conde de Feria con letra rústica gotizante como la de las de inscripciones rupestres.

Todo esto tiene como finalidad poner en evidencia que el aspecto actual del doble puente tiene probablemente en tales datas su fecha de definitiva instauración. Cuáles hayan sido sus vicisitudes anteriores, que las tuvo ciertamente, no podemos asegurarlo. Un solo dato las confirma: una alteración de la doveladura del arco mayor del puente de Valsordo, cuyo arranque meridional parece indicar que tal arco era más pequeño en antiguo (dibujo 72). La cara a valle (aguas abajo) también muestra en diversos puntos restauraciones más o menos consistentes que se aprecian en la excelente sillería, como podemos ver en la misma figura.

Ambos puentes tienen estructuras similares en sillería. El primero, el de Valsordo (que toma su nombre de la ermita homónima cercana, o más bien, del camino que a ella conduce: idealmente se llamaría "Puente de la Ermita de..."), es un puente a doble arco desigual y "a lomo de asno" no excesivamente pronunciado cuya vertiente S, tras el segundo arco, se apoya con un agudo tajamar en un islote rocoso que le une a su continuador, el de Santa Justa. Allí, sobre las rocas de entrada, se encuentra la 2.ª inscripción de la Mesta, para evidenciar que en tal punto comienza la propiedad y el derecho de paso del Conde de Feria y que esta parte del doble puente es una realidad diversa, es un segundo paso. No es el caso de insistir en otros datos secundarios, sea de la estructura (bardales o parapetos, tajamar central, epigrafía secundaria, etc). En este último apartado habría que recordar la conmemoración de la muerte de un clérigo, ahogado en el río en 1651, sobre una peana de cruz de las



Dibujo 74. Entrada N. del Puente de Santa Justa. La inscripción rupestre de La Mesta, S. XVI.

muchas que adornaron el doble puente hasta la destrucción sistemática llevada a cabo al inicio de la revolución y Guerra Civil de 1936.

No hay duda de que el doble puente sea una de las obras más notables en su género en toda la cuenca del Alberche, a la altura de otros incluso más monumentales, pues, aparte su estructura, su documentación escrita le hace del todo excepcional.

La salida N del puente de Valsordo continúa, pocos metros después, en una pasarela borbónica a doble apoyo y "ojos" verticales de muy atenta factura y muy bien conservada.

AL SUR DEL ALBERCHE DE CEBREROS: EL TIEMBLO

Nos aprestamos a concluir este sector en su parte extrema, aquel punto en que la orografía del terreno deja paso al Valle del Tiétar (que será nuestro capítulo final de esta reseña de los puentes abulenses).

Por ahora, descendiendo a lo largo de la Cañada Leonesa que hemos comentado ampliamente, superamos en los Puentes de Sta. Justa y Valsordo, el Río Alberche en aquel punto donde confluye la Garganta de "La Yedra", proveniente de los costados E de la última protuberancia oriental de Gredos en que se asienta El Tiemblo; poco al sur de Sta. Justa cabalga la garganta un pequeño puente en simil-sillería a doble arco (el menor, a O) separados por un modestísimo tajamar de lo mismo. La cañada es perfectamente reconocible a ambos lados del monumento. Estamos en la hoja 557-III del MTGE.

4.1.32 Puente de "La Casilla". El Tiemblo

Hemos dicho que su estructura es en "símil-sillería", entendiendo que este tipo de obras están realizadas en sillería rústica, con bloques sumariamente regularizados que tienen, incluso, el aspecto parecido al de los bloques antiguos re-utilizados; en realidad, probablemente es sólo eso, el aspecto, debido a maestranzas locales, algo a mitad entre la gran sillería de puentes como el de Navalunga o



Dibujo 75. Puente de "La Casilla", El Tiemblo.

El Barco de Ávila y los de pura obra de mampostería, como el "de En medio" en Burgohondo o el "de La Pililla" de Hoyo de Pinares. Véanse sus características en nuestro dibujo 75.

Es también un puente "a lomo de asno" no muy acusado, cuya cumbre se sitúa en eje con el arco mayor u oriental; este lomo sirve para alzar el arco hasta 3.50 m, lo que equivale a una luz del arco de algo más de 6; el menor de O no supera los 2.30. La longitud de la estructura es de poco más de 30 m y su anchura de paso entre bardales no es generosa como aparentemente debería ser para una cañada como la Leonesa, pues no llega a 4 m; pero este detalle es bastante común en puentes menores, que solían llevar a su lado un vado más o menos confortable para los ganados en arroyos y gargantas menores. Aquí, el vado no es apreciable en el álveo bastante amplio y plano.

Conserva sus bardales o parapetos casi completos y su cauce es amplio y bastante desembarazado.

4.1.33 Puente de "El Pasil". El Tiemblo

Remontando la misma "Garganta de la Yedra", a sudeste de la población, en dirección de los Toros de Guisando (carretera N-403 de El Barraco), hay otro puentecito similar, hoy soslayado a E por la reformada carretera. Se encuentra al sur de la Colonia "La Atalaya" y puede alcanzarse hoy con una cierta dificultad por un camino de servicio casi abandonado, en un paraje bastante idílico, pero en un curso descuidado. Se trata de un puente a ligero "lomo de asno" construido en sillería y con su calzada conservada en él, cordonada y enlosada. Su arco tiene una luz de poco más de 5 m. El paso superior entre bardales lleva la anchura usual de unos 12 pies (4 m ca.) típica de los puentes menores. No se aprecia la existencia de un vado lateral, como en otros casos. Los bardales están conservados suficientemente por el hecho de que ha estado en uso hasta las reformas modernas ya aludidas de la carretera: cubiertos como están de hiedra espontánea, no se puede decir casi nada de su antigüedad.

En cuanto al nombre, "El Pasil", no he podido saber su origen, tal vez puramente referible a su oficio de "paso" sobre una gargantilla bastante brava en ciertos momentos. Hoy, su enfosamiento es tal que no es posible, siquiera, obtener buenos dibujos.

4.1.34 Puente del Arroyo Avellaneda. El Tiemblo

Último puente del Sector PINARES y último de esta parte de la Cañada Leonesa, ramo oriental. Lo encontramos bajando por la misma carretera ya dicha y, tras pasar (poco más de 1 km) la Venta de Tablada y sus Toros de Guisando, ya a la confluencia con la C-501, justo a la derecha antes del cruce. Parece en todas sus características, incluso en su soslayamiento y empeorando la situación de maleza, suciedad del cauce y deterioramiento general, un caso como el del Pasil que hemos visto más arriba. El monumento es casi igual en dimensiones, es a un solo arco de unos 5 m de luz, tiene paso de calzada semejante. Su estructura es de mampostería, ha perdido enteramente sus bardales o parapetos, algunos de ellos tirados al cauce que está abandonado a sí mismo, salvaje y casi impenetrable de árboles y arbustos, sin contar la suciedad de origen humano. Es puro escrúpulo el de registrarlo aquí, porque resulta infotografiable e indiseñable.

Doy por terminada, a este punto, la redacción de los puentes de la zona de Pinares en el límite Sur del Alberche, su frontera natural; sustancialmente, el territorio del último Gredos, acaba aquí abriendo paso a través de El Tiemblo y los Toros de Guisando a la cabecera del Río Tietar en su decurso hacia O por la vertiente que lleva a La Adrada, Pedro Bernardo, Arenas y Candeleda, en que terminará, camino adelante, este nuestro estudio.

CAPÍTULO QUINTO.
ÁVILA ESTE,
SEGUNDA PARTE:
ENTORNO DE LA CIUDAD



Institución Gran Duque de Alba



Institución Gran Duque de Alba



Mapa 8. Valle Ambles. Las carreteras N-110 y la de Mengamuñoz a través del valle, sobre el sector oeste del valle (Diputación de Ávila).

5.1 ÁVILA ESTE, ENTORNO CIUDAD

El acceso desde la Moraña a Ávila tiene su paso natural por los antiguos cordeles secundarios, en especial el de Cardeñosa, que se bifurca en dos direcciones: Constanzana hacia el noroeste y Las Berlanas-Arévalo al norte. La zona de que vamos a ocuparnos ahora, es la que de Ávila se expande al E antes de la zona de Pinares, ésta última, uno de los territorios más aislados de cordeles importantes, con una directriz poco definida históricamente hacia el E de la provincia. Hay una más importante y más determinable que la atraviesa en dirección S-N, con la calzada-eje Leonesa Oriental, que penetra por el S desde el Campo del Arañuelo, donde se bifurca (en Ramacastañas) en la Occidental del Puerto del Pico y Mengamuñoz y en la otra rama que luego alcanza a nordeste Cebreros por El Tiemblo y pasando por monumentales puentes tan importantes para la historia de la trashumancia como el de La Casilla (El Tiemblo) sobre la garganta de la Yedra y, sobre todo, el doble puente de Sta. Justa y Valsordo (Cebreros) con sus históricas inscripciones de la Mesta. Desde Cebreros, este ramo de la calzada, hoy poco advertible, remonta el puerto de Arrebatacapas para alcanzar el Campo Azálvaro y dirigirse por la Cruz de Hierro (Sierra de Malagón) en dirección del Cubillo y Villacastín, en cuyo concejo la Mesta tenía un importante archivo de actas del que las inscripciones del Puente de Valsordo-Santa Justa, en Cebreros, dan cuenta; se trataba de un importante punto de control del flujo de trashumancia, entre León (donde la calzada entraba por Arévalo) y la Castilla inferior y Toledo.

Por ahora, nuestro interés no va a centrarse en la parte N de todo este comprensorio ni tampoco la parte S de Cebreros-El Tiemblo-Valdeiglesias y su penetración en Campo del Arañuelo a través del valle del alto y medio Tiétar (Sotillo-La Adrada-Piedralaves-Ramacastañas). Nos limitaremos a la zona oriental de los alrededores de Ávila que enlaza con estas zonas por los altos de Valdelavía y Navalgrande, de donde no pasaremos por ahora.

ALREDEDORES DE ÁVILA

5.1.1 Cardeñosa, entrada S. I- Puente “de la Fuente”

Digamos, en forma introductiva, que este puente, como el que veremos a continuación y como el n.º 1 de la entrada sur de Ríocabado (que hemos visto anteriormente) se encuentran sobre lo que llamamos “Cordel de Constanzana”, que tiene todas las características visibles en Ríocabado, cuya calle central se denomina precisamente “de la Cañada Real”. Parte de Ávila, asciende a Narrillos de San Leonardo, pasa entre dehesas (que la fagocitan por abuso impune de los ganaderos) resurgiendo luego a “La Lengua y Media” (justo al sur del cruce de la carretera AV-804 bajo la ferrovía de Salamanca); pasada la ferrovía, es todavía reconocible (apenas) en el llano antes de afrontar la cuerda de Cardeñosa, de la que desciende luego a la población y, a su entrada, junto a la fuente con que la apellidamos (no tengo otro nombre) pasa sobre nuestro puente. Sigue, apenas reconocible aquí y allá en su descenso y salida en dirección a Peñalba de Adaja.

Nuestro puente es ciertamente antiguo, como atestiguan sus pretilos o parapetos, todavía en uso. Su forma actual, sin embargo, ha sido muy afectada por las sucesivas reformas de la carretera que atraviesa Cardeñosa. No es posible asegurar cuáles fueron sus características originales. Hoy es a un solo arco sobre un arroyuelo casi invisible, tanto que es posible que en origen fuera más bien una pasarela a lastrones con uno o más vanos rectangulares. La presencia, junto a él, de la antigua fuente es una de las características de los puentes de cañada, característica que ya hemos notado en otros puentes (Ríocabado, p. ej.) y volveremos a ver en otros. Nos encontramos en la hoja MTGE 506-III de Cardeñosa. Es de notar que la carretera, a N, hacia Las Berlanas, ha suplantado el viejo cordel medieval de Arévalo; lo cual indica una bifurcación del de Constanzana; la bifurcación se produce y es visible poco a nordeste de Monsalúpe (*Mons a lupis*, “monte de lobos”, topónimo tardoromano).

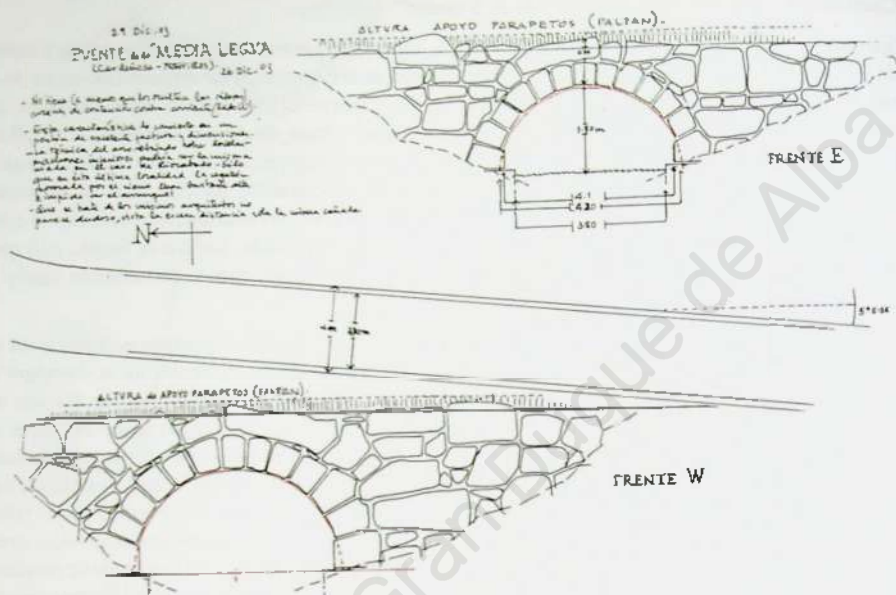
5.1.2 Puente de la “Lengua y Media”. Cardeñosa

Siempre en la hoja MTGE, 506-III, encontramos, en dirección Ávila (por Narrillos) éste que, más que puente, es un pontón de arco de características constructivas idénticas a las de otro que ya hemos visto precedentemente a la entrada de Ríocabado, en este mismo cordel-cañada hacia Constanzana-Fontiveros. Su arranque parte de una soleta horizontal saliente (al interior del arco) sobre la que apoya la primera dovela de sección peculiar de lados verticales y cima que da la inclinación definitiva de la doveladura superior. Ópticamente, el efecto es el de un arco levemente “peraltado” respecto al intradós de bóveda, “rebajado”, si se considera la anchura externa del arco.

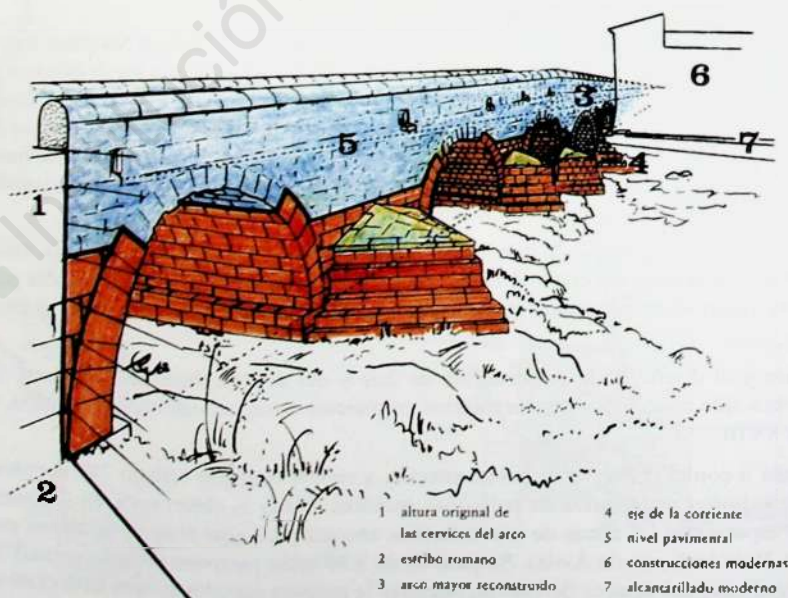
La estructura es de sillería por lo que respecta al arco mismo y su bóveda. El resto es mampostería bastante firme y ruda si se exceptúa el hecho de que, por el abuso de medios agrícolas pesados, al centro de esta última se ha producido (al final del siglo pasado) un hundimiento que fue resarcido en cemento.

La técnica y el diseño de la construcción de éste y del de Ríocabado son idénticos. Es lógico deducir que han sido concebidos por los mismos arquitectos en un período breve de tiempo, talvez en el s. XVII o XVIII.

La calzada o cordel conserva su pavimentación a ambos extremos (dibujo 79), acordonada con nervios de granito en rectángulos de polígonos menores, como lo observamos en los puentes más notables, en especial en las zonas de montaña (nos encontramos aquí justo en la última estribación degradante a N de la Sierra de Ávila). Su paso es de 3.30 entre parapetos (desaparecidos). La altura de arco sobre el paso del agua es de 1.80 m, mientras la anchura entre los apoyos es de 3.80 m y la de base de arco de menos de 1 m. El lasticado de calzada se conserva por unos 32 m en estado relativamente aceptable, aunque con alteraciones y zonas descarnadas.



Dibujo 77. La "Lengua y Media" Cardeñosa.



Dibujo 78. Avila. Puente romano.

ÁVILA CIUDAD

5.1.3 Puente Romano sobre el Adaja

La arqueología romana abulense, antes inexplorada, fue demostrada por mí en la publicación *Ávila romana*⁴, desatando grandes controversias que tardaron casi 30 años en aplacarse. Hoy está plenamente confirmada por casi doscientos especímenes epigráficos, casi todos de los siglos I y II, además de numerosas excavaciones y hallazgos ocasionales tan nutridos que toda duda al respecto se ha disipado. No entraremos ahora a discutir puntos concretos de la romanidad que no sean los directamente relacionados con los puentes y alguna otra construcción hidráulica (acueducto). Quien esté interesado en temas ajenos (como, p. ej., la muralla) puede consultar mi opinión expresada en varias obras o bien generales (de la ciudad, como *Ávila Romana*, I (1981); *Ávila Romana*, II (2003), o bien una de carácter más monográfico-ensayístico, como *Ávila "Gallega"*. (AV., 2002). Las varias figuras que acompañan estas notas, todas de mi mano, pueden ilustrar el tema. Proceden de mi estudio *Ávila Romana*. (I y II).

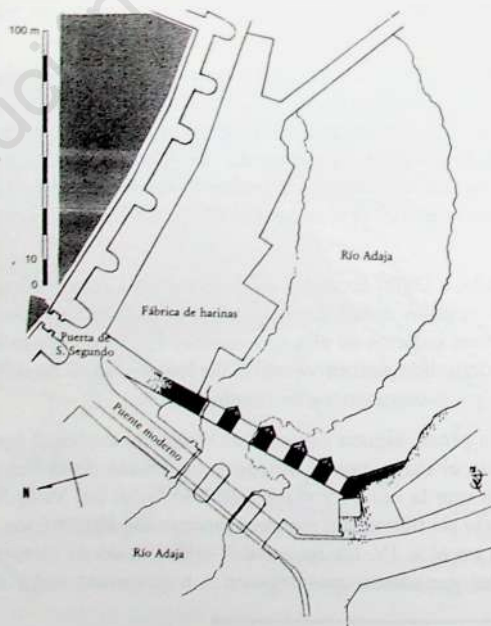
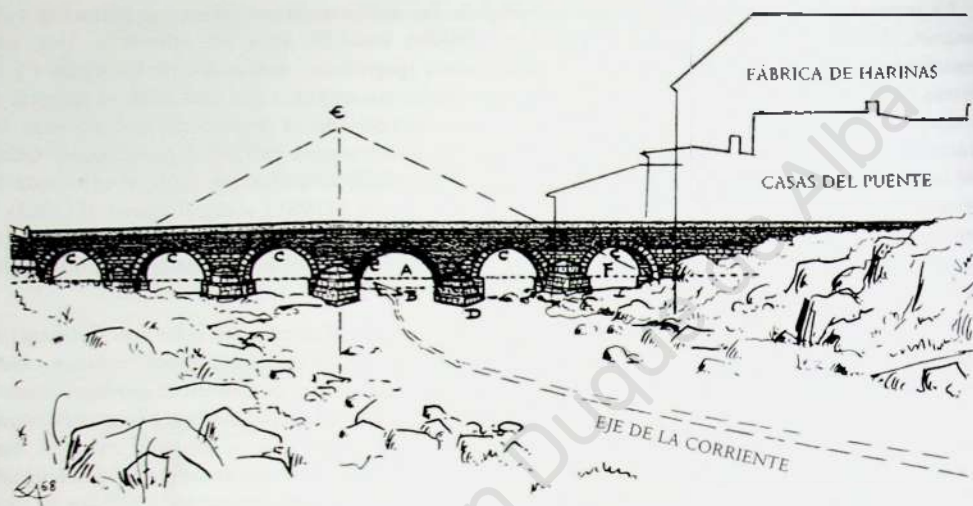
Tiene este puente unos 90 m de longitud recta, comprendida la rampa que sube a la fortificación y que el crecimiento del talud oculta, encontrándose más baja. Es de estructura sólida, robusta y bien conservada, a pesar de los muchos obstáculos creados a su alrededor: ex-fabrica de harina, carretera N-110 a Plasencia y, sobre todo, el "puente moderno" inicio del XX), colocado en posición (a pocos metros) y en la proyección inclinada más grotesca y "mostreneá" que se pudiera imaginar. Sus aperturas son 5 arcos de medio punto, pero es posible que la rampa del E oculte un sexto, obsoleto por ella y las sucesivas construcciones, (Fábrica de Harinas). Los pilares robustos y asentados en roca llevan al lado S modestos pero bien diseñados tajamares a escalones, los originales. Todos los arcos (dovelas de granito azulado) están intencionalmente cortados, cosa atribuible con toda probabilidad a un intento del siglo VIII por detener la avanzada árabe. Sólo el de eje de corriente (4.º desde el O) aparece "descalzado" de apoyos hasta los estribos. En estos pilares aparece reutilizado algún bloque funerario (una urna o *cista*, en concreto, proveniente seguramente de alguna zona de necrópolis romana del talud O y adyacencias de la muralla).

Por encima de las cervices de los arcos, la estructura es de simil-sillería medieval en granito amarillo de La Colilla, típica de la Repoblación del inicio del s. XII. En el plano sobre el puente pueden observarse lateralmente los desagües y también, bajo el pretil S, un resto de la *crepido* o borde de acera antigua. Los bloques alomados de los pretils son típicamente medievales por dimensiones en la mitad oeste; en la contraria, abundan bloques mucho mayores, hasta de más de 1 m de altura, que fueron repuestos (tal vez rescatándolos del cauce) precisamente porque pertenecieron a la estructura romana.

El puente estaba protegido, a O del acceso y sobre la fachada contracorriente del S. con, al menos, un buen malecón o estribo en *opus quadratum* levemente escalonado, que sostenía la vía sobre la margen izquierda del río. Leves indicios de ella son visibles aún hasta el estribo de la presa que se creó para la fábrica de harinas, demolida definitivamente en los dos años finales del s. XX (quedan solo restos del azud de descarga y sus compuertas de regulación).

A partir del estribo de la presa, siguen otros leves restos, mientras el borde de la vía gira a O. A unos 300 m, descendiendo hacia el río y, por el Vivero y las fincas de la Palmaza, se define ya como calzada, que no es otra cosa que la *vía decumana* que a lo largo del Valle Amblés servía de eje a la primitiva *centuriatio* o *divisio* de tierras del primer ejercicio de distribución romana de ese territorio agrícola. Con el tiempo, ya en el s. IV, las tierras del valle y todo su cinturón colinar fueron siendo comprados por terratenientes-ganaderos que llegaron a transformar todas ellas en un solo extenso

⁴ RODRÍGUEZ ALMEIDA, Emilio. *Ávila romana (notas para la arqueología, la topografía y la epigrafía romanas de la ciudad y su territorio)*. Ávila: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad. 1981 (2.ª ed. en 2003).



Dibujo 79. Ávila. Puente romano y situación sobre el Adaja.

latifundio dividido en dos explotaciones: *praedia* agrícolas en el valle y *saltus* (las futuras “dehesas” o cotos de monte cercados; recuérdese que “dehesa” no significa otra cosa que *deffensa*, adjetivo plural neutro con valor de “acotado”, “prohibido”, de explotación ganadera). Este mecanismo divisorio y su función queda confirmado por dos topónimos reveladores: el primero, PADIERNOS (costado N del Valle, frente a La Serrota y Niharra); el segundo, poco más allá del Puente de “Los Cobos” (términos de Solosancho y La Torre), BATERNA, y que ambos nos sugieren el nombre de estos propietarios, la familia de los *Paterni*. “Padiernos” (de *Paternus*) tiene un final masculino dependiente del término *saltus* que significa montes o dehesas de los *Paterni*; paralelamente, Batema está por *Paterna* y sobreentiende el término igualmente plural neutro *praedia*, “posiciones agrícolas”, “cerealísticas”, de los *Paterni*. Se trataba, por tanto en el s. IV de posesiones de la misma familia. La villa señorial que centraba estos servicios es, tal vez, la que conocemos en Niharra (la “Pared de los Moros”), topónimo árabe en par del río, cuyo origen está en el término morisco “*nihar*” (“prado”).

5.1.4 El vado de San Mateo

Hoy ya desaparecido, visible solo por pocos indicios, pero conservado su nombre desde tiempo de la trashumancia. Se encontraba poco al sur del espigón del cerro homónimo (a O del río) y las actuales ruinas de la “fábrica de la luz”, bajo el ángulo sudoeste de la muralla. Sirvió en esencia al paso multitudinario de ganados trashumantes cuando se podía evitar el paso por el puente romano, de modo que pudiesen alcanzar la que fue “dehesa boyal” del Concejo de Ávila (la zona entre las márgenes del Río Chico, el Adaja y Sonsoles). Esta zona de ejido estacional era alcanzable también a través del “Cordel de Sonsoles” (que viene del Barraco y su puerto bajo el Pico Zapatero) y del Puerto del Boquerón y los de Navalmoral y el Barraco; su salida al E se efectuaba a través del Puente (véase n.º 6.6) de Romanillos y enlazaba con la Cañada Soriana por el llamado “Cordel de las Moruchas”. Como se ve, cañadas, vados, cordeles, puentes y “dehesas boyales” forman un todo único ligado a la trashumancia. Encontraremos todavía hoy reunidos estos servicios en casos como el de San Martín de la Vega del Alberche, cuyos pastos son todavía hoy usados por la escasa (puramente residual) trashumancia de nuestros días (finales de agosto-principios de septiembre).

5.1.5 Puente de los Premostratenses o de Sancti Spiritus

De la vieja Abadía Premostratense, que se encontraba a la salida sur del puente y ya abierta a la dehesa boyal, han desaparecido casi todos los restos, apenas pasado el Río Chico o Grajal que el puente salva. Los restos de la iglesia han sido demolidos. Como suele suceder en Ávila, los monumentos que la Desamortización de Mendizábal enajenó salvajemente (la mayor y más incivil almoneda de arte jamás realizada en esta nuestra desgraciada patria), ya son sólo sombras. Lo eran ya al tiempo de D. Manuel Gómez Moreno, que no registra su nombre siquiera en su Catálogo monumental, de principios del s. XX.

Parece ser que este puente, servido por una calzada o cordel que remonta el Puerto del Barraco o de la Paramera, tuviera una relación especial con ella. Por otra parte hay quien prefiere que, dada su denominación con el nombre del Espíritu Santo y con su Monasterio de advocación típicamente cisterciense (los cistercienses son la reforma eminentemente “didáctica”, intelectual, de la regla benedictina, incansables fundadores e informadores de las grandes universidades), puente y monasterio fueran contruidos el uno para el otro y ambas funciones no son contradictorias.

Como quiera que sea, nótese, en primer lugar, que ni el puente ni el monasterio aparecen conocidos y estudiados por Gómez Moreno en su Catálogo Monumental. El Monasterio Premostratense aparece fundado ya 1209 por un Nuño Mateos, pero del puente y su origen no se hace palabra. Tal data es de las postrimerías del reino de Alfonso VIII, “el de las Navas”.

Ariz (p. 248 y 257-58 del facsímil), con testimonios históricos, especialmente la Crónica General, define a Nuño Mateos "fundador del de Seti. Spiritus", donde estaba enterrado. Era suegro de Esteban Domingo y coetáneo del obispo D. Domingo Dentado (1217, proclamado).

Con los disturbios provocados por los Lara contra D.^a Berenguela a la muerte de Enrique I (7 julio 1217), el obispo D. Domingo y Nuño Mateos tomaron decididamente parte a favor de la Reina que estaba en Palencia: *Regina autem in regem sublimato ... ibi venerunt ad eam, ex Abula et Secovia et aliis oppidis Extremorum Durii ...* (crónica de D. Rodrigo de Rada. Recuérdese que los *extrema Durii* en este tiempo, indican las partes bajas de Castilla hasta, precisamente, el Sistema Central y, en Ávila, concretamente, hasta la fachada sur de Gredos). Lo confirman "los memoriales antiguos de Ávila", que nombran a Nuño Mateos "procurador de Cortes" en los acuerdos con la Reina para la sucesión de Fernando III.

Así, Mateos, sale al encuentro del conde Alvar Nuñez de Lara y en la batalla de Herrera (de Pisuergra) le derrota, prisiona y entrega en manos de la Reina, pidiéndole que sea clemente. El conde devuelve sus usurpaciones y D.^a Berenguela tiene las manos libres para proclamar a Fernando III rey de las reunificadas Castilla y León.

El puente en cuestión es una sólida estructura en sillería regular y bien trabada, de una longitud total entre los extremos de los parapetos de casi 120 m., orientada a N-S, a caballo del Grajal o Río Chico. Tiene un solo arco y dos modestísimos tajamares de poca altura colocados a los ángulos del arco mismo, en sillería, como todo puente. El arco acarpanado, sobre jambas altas 2.10 m, diseña un moderado "lomo de asno" al centro de corriente y no muestra agujeros de cimbra o "céntina" de armadura. Si bien conserva enteramente sus parapetos, es evidente que éstos han sido recolocados en época sucesiva a la de la primitiva construcción, puesto que las hiladas inmediatamente por debajo evidencian remanejos notables. Todo hace pensar que su arco original fue, tal vez, de medio punto y que solamente bastante tiempo después hubo de adoptar un aspecto acarpanado sobre paredes verticales, y, con la refección del arco, se llevaron a cabo en las partes altas los complementos del lomo y de su sillería un tanto burda y desigual.

El arco es ancho 15 metros y su altura hasta la clave del arco es actualmente de la mitad hasta pelo de agua. Tratándose de puente sobre vía de agua menor en lecho inundable, la fábrica del puente se extiende a ambos lados del arco por ca. 60 m, 35 a sur y 25 a norte. La inundabilidad de la zona ha permitido hasta los años 1960 ca., el efecto del "golpe de ariete" y lógico "rinculo" que impone el



Dibujo 80. Puente de Sancti Spiritus, fachada E.

Adaja (en el cual el Río Chico desagua transversalmente con mucha dificultad en épocas de plena) sobre el pequeño riachuelo. Hoy, poco a valle del puente de Sancti Spiritus, el lecho ha sido encauzado en cemento hasta el moderno puente de la carretera AV-900, ya casi a la desembocadura en el Adaja.

Los efectos de incremento de la velocidad de corriente que puede tener en el futuro esta "cementización" del álveo están por ver, pues con la salvaje operación edilicia en Ávila Sur a expensas de la arqueología (Cementerio Musulman junto al vado de San Mateo, villa suburbana de la zona de las huertas contiguas a Mercadona y Calle de la Mina, Dehesa Boyal o ejido de la trashumancia, etc.) habrá que ver cómo el urbanismo "forzado" de la zona pueda soportar la presión del río torrenticio en zona tan crítica. Esperemos que no haya que lamentar víctimas, que serían un peaje excesivo a pagar a tanta falta de criterio acumulada.

5.1.6 Puente de Romanillos

Se trata, pese a la modestia de sus dimensiones, del puente tal vez más bello, mejor conservado y, salvo alguna reserva que veremos, mejor situado a futura salvaguardia. Tiene un arco mayor de 7 m y dos laterales de 4. El lecho, hoy descuidado, tiene amplia exundación en raras períodos de plena. Sirve a un cordel o calzada secundaria que pasa el Puerto del Boquerón a E-SE y descende al Herradón de Pinares y el Valle de la Gaznata. Del puente a O, entra en zona urbana por Santo Tomás, remonta su cuesta hasta la Plaza del Ejército y entra en el Mercado Grande por el Tras-Sampedro alcanzando la Puerta del Alcázar. No hay, por consiguiente, duda de que en origen era una vía urbana con organización propia, como han demostrado las excavaciones en estas plazas en estos últimos 10 años. Lo demuestran también núcleos de necrópolis como la de San Pedro, de origen tardoromana y visigótica (fragmento, encontrado en reutilización medieval, de una lastra paleocristiana con restos de un crismón y delfines, hallada por mí mismo en las tumbas de Tras-Sampedro en 1960; hoy en el Museo Provincial).



Dibujo 81. Puente Romanillos, costado sur (dibujo 1967). Circunscrita en rojo la parte más antigua de origen romano.

El uso de esta vía y su puente para la trashumancia está acreditado por la vecindad de la "Dehesa Boyal" y su alcance a través de un camino que la enlaza con esta vía, un ramo que es el viejo "camino de Sonsoles" poco al sur S del Monasterio de Sto. Tomás (el camino de Sonsoles comienza en las ruinas de la Ermita de las Aguas).

La estructura del puente, muy enterrada hoy en su cauce por los aluviones, es de sillería de granito en bloques muy regulares y bien trabados con argamasa y poco ripio menor desde su inicio de calzada lastricada a O hasta el arco menor del E y sus tajamares. Desde allí hasta la salida E, la sillería es un poco diversa, con bloques más pequeños, diversa argamasa y mayor cantidad de ripio, esto de tipo más antiguo. No parece dudoso que estemos ante un "testigo" residuo de un puente más antiguo que el actual, cuyo origen puede ser solamente romano, mientras el manufacto, en su forma actual, es de época cisterciense (s. XIII - XIV), semejante técnicamente al de Sancti Spiritus.

Tipicamente caracterizante es la calzada en piedra que lo cubre, con grandes lastrones de casi 3 m y de 2.35 en posiciones sistemáticamente alternadas a N y a S, formando una sólida plataforma cuyos extremos E y O se prolongan ampliamente más allá de los parapetos de coronamiento en razón de favorecer el acceso en los periodos de exundación. El puente dispone de tajamares a ambos lados N y S, de los que el del arco menor de E está aparentemente más bajo y enterrado, confirmando que es precedente a la actual estructura.

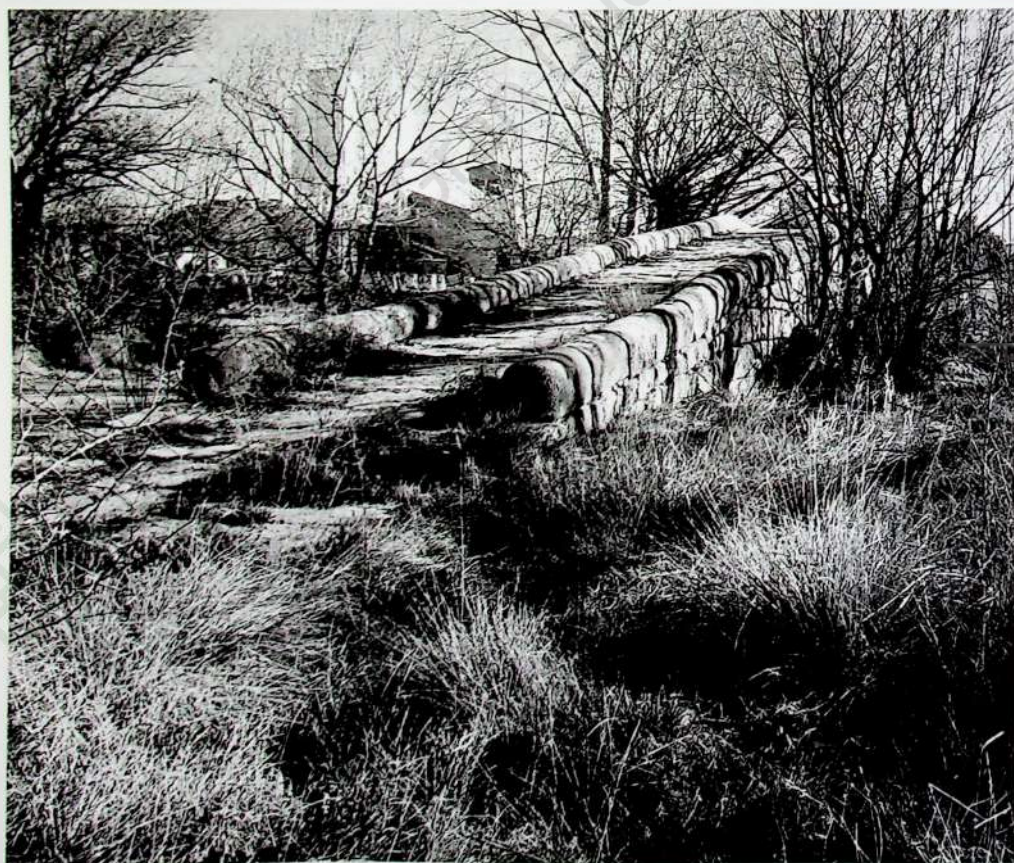


Foto 25. El Puente de Romanillos, estado actual. Ambas visiones de la fachada Sur.



Foto 26 a 28. Puente Romanillos, en Ávila. Arco mayor, fachada Norte. Cabrada y detalle (fachada Norte) de la unión de dos paramentos de diversa época.

A partir de 1997, en una visita a Ávila, pude constatar una grave situación que, por desgracia, perdura hoy: una gran gravera ha sido instalada justo casi sobre el puente mismo, a soporte de la rampante, abusiva y descriteriada actividad edilicia especulativa que ha destruido ya toda esta parte del Valle Amblés hoy ocupada por la imbecil "colmena" de edificios vacíos de lo que hoy se denomina "Ávila Sur"; una desgracia que la actual crisis económica hace más ridícula y sangrante. El nuevo barrio ha destruido, obliterado y barrido no sólo la "Dehesa Boyal" de la trashumancia medieval, sino también la memoria arqueológica de las seculares instalaciones de las factorías tejeras, cuya actividad se remonta sin duda alguna a la época romana (es muy posible que la sigilatas hispánicas tardoromana de los yacimientos abulenses tuvieran aquí precisamente sus bases de producción autóctonas).

Volviendo a nuestro puente, es de notar que a su costado S. quedan todavía (distancia 2.5-3 m) restos del corredor, marginado con piedras, del vado utilizado por los ganados trashumantes en época de estiaje. Las viejas fotografías que acompañan esta relación fueron hechas por mí, como algunos de los dibujos, en los años 1950-1960 y pueden servir a documentar la dramática "voltereta" de una situación ambiental muy comprometida, tal vez irreversible, si no se buscan remedios de protección, como sería la *vinculación legal de tipo monumental y paisajístico*; o, por ejemplo, la creación de un *parque histórico* que englobase este monumento, su calzada, la histórica memoria de los "Hornos Caleros" (de cuyas canteras de "caleña sanguina" salió el prodigio de la girola catedralicia de Maestro Fruchel en el último tercio del s. XII); podría llevar el nombre del gran Maestro Fruchel (con el Maestro Mateo de Santiago de Compostela, el mejor exponente del Románico Cluniacense en España y una de las más formidables personalidades del arte medieval europeo), padre adoptivo (demostrado por documentos de la época) de Alfonso VIII (documento real hoy en el Archivo Histórico Nacional donde el rey mismo lo atestigua: "...cum ipse (Magister Fruchel) me in filium adoptaverit ..."), cuando era *magister operum* de la Catedral. ¿Cuánto ha de tardar esta ciudad, que se gloria tan vanamente en titularse como "Ciudad Patrimonio de la Humanidad", en correr en socorro de su propia memoria histórica que nadie le niega ni le arranca, si no es ella misma? Es tiempo ya de que el Ayuntamiento haga un proyecto de rescate y lo someta a "instancias superiores", si fuera necesario.

5.1.7 Puente del "Molino de la Losa" y el Batán

No hay duda de que el "Molino de la Losa" sea un monumento histórico de la ciudad. No sólo; es uno (uno solo) de los varios que la ciudad medieval dispuso en el cauce de su río y, por consiguiente, aunque obsoleto ya en sus funciones, requeriría particulares atenciones y mimos. Y es bien curioso (si no estuviéramos en Ávila,...) que a este tipo de actividades e instalaciones utilitarias, tan importantes para una ciudad medieval, los autores (desde Ariz y Gonzalo de Ayora, por no hablar de Martín Carramolino, E. Ballesteros y Gómez Moreno) no hayan prestado en sus obras gran atención.

Las primeras concesiones de un molino sobre el Adaja es de los años 1093, cuando el Conde de Borgoña, D. Raimundo, concede a Jimén Blázquez (el padre de Nalvillos) y a Álvaro Álvarez, Fernán López, Sancho de Estrada, Sancho Sánchez Zurraquines y Fortún Blázquez la licencia para construir otros tantos molinos. Ariz (p. 149) dice que el "Molino de la Puente" fue propiedad de Álvaro Álvarez, pues el testamento de una descendiente suya, mujer de tal Gil Gómez, fallecida en 1391, se encontraba en el convento de "La Antigua", donde ella fue enterrada. ¿Era el mismo "de la Losa" de hoy? ¿O se encontraba (junto al puente) en lo que luego fue la Fábrica de Harinas? No lo sabemos, pero esto último parece lo más probable.

En 1091, al tiempo de comenzar la edificación de la muralla, tenemos noticia de "un batán" (molino de agua para el lavado y encurtido de paños). La autorización se le atribuye a otro adalid de Ávila, Juan Martínez del Abrojo, y se encontraba "en la ribera del Adaja". Conocemos el probable emplazamiento, porque perdura hasta hoy el topónimo de "El Batán" en la ladera que vierte al río a O de las Universidades UNED-UCAV (Antiguo Colegio de Huérfanos de Ferrovianos).

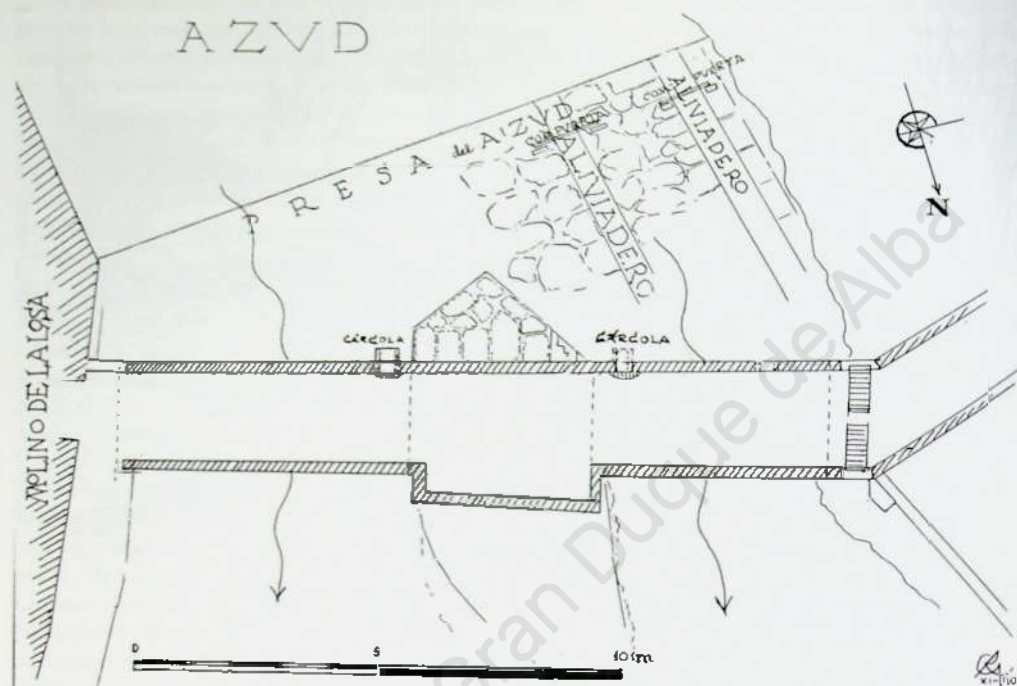


Dibujo 82. Ávila. Molino de Alvar Alvarez o de "La Losa", sobre el Adaja.

Los molinos estaban todavía construyéndose hasta la muerte del Conde, en 1107. Molineros, bataneros, pañeros, tintoreros, habitaron el burgo o suburbio de San Segundo (se formaban entonces estos suburbios que quedarían fuera de los muros: San Pedro, San Andrés, Santiago, Sta. Cruz, etc). El descubrimiento en este ambiente de las tenerías de San Segundo es un testimonio arqueológico de primera magnitud cuya entidad no ha sido suficientemente valorada. Pero ahora volvamos nuestra atención al "Molino de la Losa", único en Ávila que se nos conserva, y no importa que tenga un puente "menor" y de uso "privado", siendo histórico y teniendo tal origen.

Sus características son modestas en dimensión. Tiene un doble arco tendido o acarpanado, separados sus brazos por tajamar; el acceso se efectúa desde la ribera O. izquierda del Adaja. Conserva un "azud" de conducción (la maquinaria se conserva muy parcialmente en el edificio, transformado en restaurante). El exúber, controlado por la presa del azud, se reversa hoy en el canal del puente mismo, ya privado el molino de su función original, a través de dos "sangrías" un tiempo dotadas de compuertas; las dos se conservan en el talud de la presa.

Aparte estas pocas notas históricas, del esquema de la situación de estos edificios y su entorno, y aparte otros tres diseños ilustrativos, hay bien poco que añadir sobre el único molino que subsiste, el de La Losa, por lo que daremos por concluidas aquí estas observaciones con el solo añadido de que el puente es de escasas dimensiones (cosa común para los molinos), pues no supera los 17-18 metros, siendo su anchura de apenas 3,5 m, incluidos los parapetos laterales. Los arcos se trazaron acarpanados para dotar el puente de anchura y luz suficiente, pero con un modesto alzado que supera apenas los 3 m. Véanse todas estas características en nuestros diseños de prospecto y planta.



Dibujo 83. Ávila. Azud y puente del "Molino de la Losa" (o de Álvar Álvarez?).

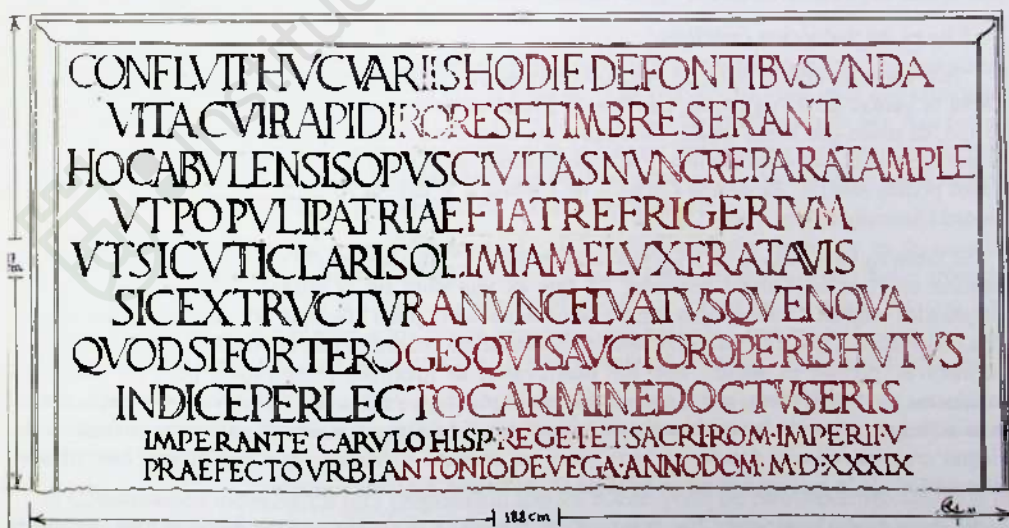
EL ACUEDUCTO DE ÁVILA, ORIGEN Y ANTECEDENTES

No me extenderé más de lo necesario en una descripción particularizada de un monumento que, para nuestra desgracia, ha desaparecido sin dejar casi rastro a manos de la indolencia, la inoperancia de las autoridades locales y la desmemoria y abulia (casi tan "de granito" como los pacientes canchales de nuestro paisaje) en sólo los últimos 50 años, los más destructivos de nuestro Patrimonio desde la nunca suficientemente vituperada "Desamortización". La megalomanía de los "reyezuelos" locales, a partir de gobernadores civiles tales como José A. Vaca de Osma y Esteban de la Reguera, puede considerarse el detonante, en los primeros años 1960, de toda una loca carrera a la destrucción que no ha cesado hasta hoy. Me limitaré ahora a condensar datos que ya he resumido en modo breve en mis dos precedentes trabajos sobre Ávila Romana (1981 y 2003). Históricamente hablando "nada conocemos del necesario *acueducto*, de *termas* públicas o privadas, de templos a las divinidades oficiales y a las locales (es evidente que en uno de los lados del *forum* debió existir un *Capitolium*, cuyos restos hay que buscar bajo el actual Ayuntamiento, no bajo la iglesia de San Juan Bautista); nada sabemos de unos posibles lugares de reunión, de esparcimiento o diversión, como *teatro*, *anfiteatro*, *circo* o *termas*. Pero del acueducto podemos hacer algo más que puras hipótesis.

No será absolutamente superfluo hacer notar que, de todos modos, una evidencia de distribución acuaria romana (que no puede depender más que de un acueducto) existe, y es muy evidente y consistente, en el sector Este de la muralla. Entre el ingente número de sillares romanos (buena parte, pero no todos, de las necrópolis) acumulado en los lienzos, al menos 40 piezas se identifican con absoluta claridad como "almas" o canales pétreos en que la tubatura de plomo o cerámica, ligada con argamasa y luego cubierta con losas de piedra, corría sin peligro de aplastamiento. En nuestra lamina

X de *Ávila Romana* (2003) puede verse un repertorio incompleto de estos elementos que lanzan una viva luz sobre un problema tan importante como el del acueducto romano y su red distributiva intramuros de la ciudad. Es inútil recordar aquí que en la Edad Media no se realizan distribuciones de agua generales ciudadanas: la recuperación de los acueductos urbanos no se realiza hasta el Renacimiento, a influjo de la recuperación de la hoy de moda "memoria histórica" de la cultura clásica romana. En la Repoblación de ciudades como Ávila no nos consta ni siquiera la perdición de una línea de agua a distribuir en fuentes públicas, aunque tal vez las hubo, si bien escasas. La cultura acuaria del periodo se reduce a los aljibes en palacios más o menos nobles.

Pero hay que notar que los mismos acueductos "modernos" de Ávila (el de Carlos V y su ampliación de tiempos de Felipe V) llevan en sí la afirmación implícita y explícita de la existencia en el mismo lugar de una canalización más antigua. De los registros y captación de la zona de las Hervencias Bajas, como se veían hasta 1968-70, bien poco es lo que se ha salvado de la especulación. Substancialmente se trata de una sola recolección de veneros, los de la época de Carlos V, realizada entre 1514 y 1529, autor un "maestro de aguas" llamado Juan de Vallés y otro compañero con el casi sarcástico nombre de Juan de Secadura. A estos Veneros, provenientes primariamente del costado Sur de la cuenca de "Las Hervencias" (nombre claramente alusivo a una zona de veneros o "hervideros" de aguas manantiales que se extendía hasta el Cerro Hervero), Felipe V añade una segunda red proveniente del costado Norte del valle de las Hervencias Bajas. El registro final de esta ampliación existió siempre al margen Noroeste de la Carretera de Madrid, con puerta al Sur e inscripción que precisaba que la obra se hizo "*Reinado el Señor Don Phelipe Quinto y siendo corregidor desta Ciudad Don Pedro Estefania de Arriba y superintendente de su provincia y la de Segobia [se] yzo esta o[br]a año de 1719*" (hoy el registro, desenraizado, cortados los veneros, ha sido colocado malamente en una rotonda de la carretera, con su puerta abierta al Oeste, quién sabe por qué, pues originariamente miraba a S: ¡las cosas de Ávila!). Del registro, la vena atravesaba la carretera, cruzaba el badén que separaba las Hervencias Bajas de las Altas sobre un pequeño sistema a 5 arquitos de mampostería y ladrillo e iba a unirse a la canalización del tiempo de Carlos V, cuyo registro principal, el más grandioso, se conserva todavía poco al sur de la "Fuente Nueva" en lo que fueron a su tiempo las Hervencia Bajas. Conserva (véanse dibujos) su inscripción dedicatoria en dísticos renacentistas.



Dibujo 84. Idea de la inscripción renacentista (1539) de la restauración del acueducto romano de Ávila.

No obstante el hecho de que toda la parte derecha (más de la mitad, casi 2/3) esté del todo consumida, la estructura versal de los disticos permite la reconstrucción con cierta facilidad. He aquí la parte del texto todavía legible:

*Confluit huc variis.....
 Vita cui rapidi.....
 Hoc Abulensis optus.....
 Ut populi patriae.....
 Ut sicuti claris olim.....
 Sic exstructura.....
 Quod si forte roges.....
 Indice perfecto.....
 Imperante Caru(lo.....
 Praefecto Urbi.....*

He aquí la reconstrucción ideal de los disticos (combinación hexámetro + pentámetro) del carmen renacentista, más o menos como debió ser concebido y redactado gráficamente:

*Confluit huc variis hodie de fontibus unda,
 Vita cui rapidi nives et imbres erant,
 Hoc Abulensis opus Civitas nunc reparat ample
 Ut populi patriae fiat refrigerium;
 Ut sicuti claris olim iam fluxerat avis,
 Sic exstructura nunc fluat usque nova.
 Quod si forte roges quis sit huius operis auctor;
 Indice perfecto carmine doctus eris.*

Seguían dos renglones de datación en prosa:

Imperante Car[u]lo Hispaniae rege I et Sacri Roma(ni) Imp(er)ii V/ Praefecto Urbi [Antonio de Vega, anno Domini M. D. XX. IX].

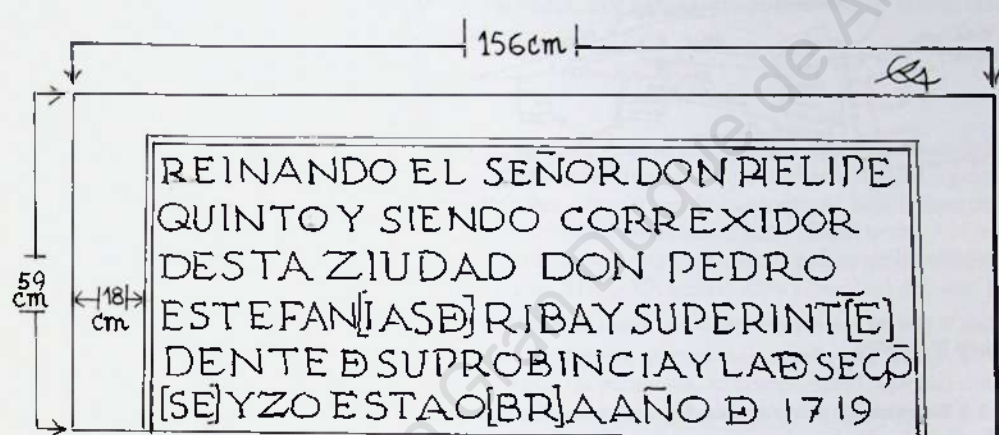
Esto es, en traducción castellana:

"Hoy confluye aquí el agua de muchos veneros, que antes alimentaban precarias lluvias y nieves. Ahora la ciudad de Ávila repara con mayor grandeza esta obra, para que calme la sed del propio pueblo, de modo que como un día fluía para nuestros ilustres antepasados, así ahora su flujo quede asegurado con la nueva estructura; y si quieres saber quién es el autor de esta obra, terminados estos versos podrás saberlo. Reinando Carlos I de España y V del Sacro Imperio y siendo Regidor de la Ciudad (Antonio de Vega, año 1529)".

Se dicen en estos versos varias cosas importantes. 1.ª, que la obra del nuevo acueducto consiste en asegurar un flujo un tiempo precario; 2.ª que es una obra de la ciudad; 3.ª, que ya los ilustres antepasados estaban dotados, bien o mal, de un acueducto, poco eficiente por su vejez (y en tal caso, sería una alusión a que los reconstructores se habían dado cuenta de que era un acueducto de la ciudad pre-medieval, porque es seguro que los medievales, al máximo, restauraban, pero no construían acueductos...). A diferencia, por tanto, de cuanto se piensa, ya antes de Carlos V, Ávila estaba dotada de un acueducto. Que en la repoblación se haya construido o reconstruido el acueducto es impensable. Ningún cronista hubiera dejado de mencionar un servicio ciudadano tan importante. Los "ilustres antepasados" de la inscripción no son los de D. Raimundo, sino los romanos.

Es claro, en cualquier caso, que la provisión de aguas a la ciudad se hace desde el Este, zona de la que luego siguió trayéndose en tiempos posteriores y de la que los Borbones hicieron una nueva

canalización que ha durado casi hasta nuestros días. El acueducto borbónico, en un precurso de dos km, aproximadamente, con sólo un desarrollo arquitectónico de casi 200 m y cinco buenos arcos de cantería en la zona de la actual Plaza de Sta. Ana hasta el cruce de la actual Calle Duque de Alba; desde los ex-Sindicatos hasta ella, hoy pervive el *ductus*; el resto era estructura de mampuesto y canal cerámico, y fue absurdamente destruido por uno de los insanos proyectos de "urbanización" ideados en tiempos del Gobernador Civil ya citado, José Antonio Vaca de Osma y Esteban de la Reguera, con la más entusiasta colaboración del Ayuntamiento de la Ciudad, entre 1960 y 1961. Otro misero resto, con parte de las formas de granito que contenían los tubos, de dos distintos "tendidos" *se ha conservado hasta hoy sobre un espolón rocoso en el ángulo Noreste del Monasterio de las Gordillas y allí subsiste, a testimonio de la locura de nuestros tiempos.*



Dibujo 85. Inscripción de 1719 (Felipe V) del registro principal de la ampliación del acueducto en época borbónica, hoy absurdamente deshecho y recolocado en la Avda. Juan Carlos I y titulado como "de Juan de Secadura", un maestro de la época de Carlos V (a-1529).

Está dentro de lo probable que el acueducto romano dentro de la ciudad siguiera el mismo curso, casi todo él en canalización subterránea, ya que la zona de "Las Hervencias" que es la que suministra el agua, está a nivel notablemente más alto, y sólo en la región de la actual plaza de Sta. Ana (como el acueducto borbónico) sería elevado sobre arcos, para salvar un badén. Pero esta hipótesis no pasa de serlo, no habiéndose encontrado ningún indicio seguro de su percurso hasta ahora. De todos modos, véase una serie de reflexiones que pueden hacerse a este propósito:

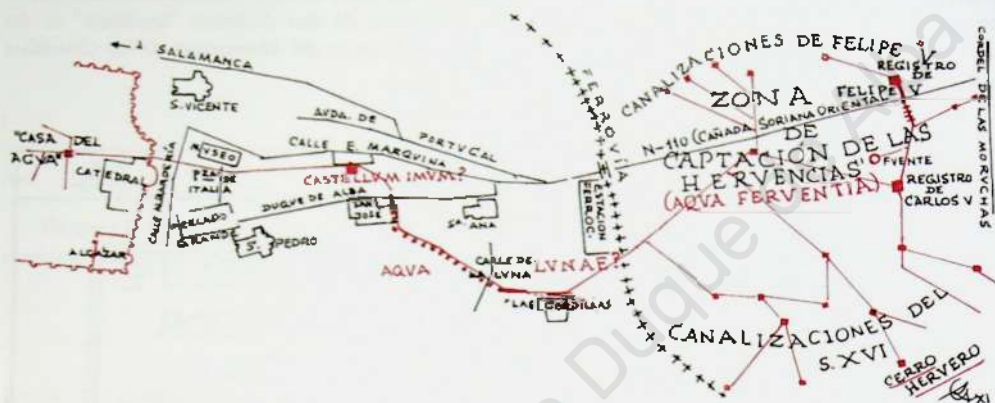
a) Aparte del topónimo Hervencias ("manantial, -es"), suficientemente revelador, es de recordar otra curiosa coincidencia. La calle, hoy desaparecida, que hasta 1960 pasaba bajo uno de los arcos del acueducto, se llamaba "calle de la Luna". Es bien sabido que los cultos de las aguas van con gran frecuencia unidos en la antigüedad a los cultos cósmicos, del Sol y la Luna en particular. Perviven hasta hoy nombres que conservan tal asociación, como "Fuente de la Luna", "Fuente del Sol", etc.

b) Es por eso posible que el nombre de la Calle de la Luna en algún modo derive del acueducto, que pudo perfectamente llamarse en origen *Aqua Lunae* (*aqua* en tiempo clásicos, significa tanto "agua" como "acueducto").

c) Confirmación indirecta de esta proposición teórica puede venir de otro topónimo abulense de origen seguramente antiguo y romano: el Santuario de Sonsoles, a Sureste de Ávila. Una poderosa vena de excelente agua (mejor aún que la de las Hervencias) aparece asociada a un culto cristiano de origen cronológicamente incierto. Es seguro que el manantial ha existido desde antes de la repoblación

medieval, y probabilísimo que se remonte a época pagana. En este caso se explicaría fácilmente el hasta hoy incomprensible nombre Sonsoles, que semánticamente es fácil de derivar (sustitución de una labial impura por una silbante) de *Fons Solis*, "La fuente del Sol".

d) En esta hipótesis, Ávila romana habría conocido y disfrutado en diversa manera dos zonas de manantiales, consagrados respectivamente a los astros diurno y nocturno, en buen acuerdo con la tradición, tanto romana como celta.



Mapa 9. Idea del percurso del acueducto romano de Aqua(F)erventia o Aqua(L)unae en sus actualizaciones posteriores (siglos XVI-XVIII).

5.1.8 Berrocalejo de Aragona, 1 y 2

Volvamos ahora a los puentes y digamos, en primer lugar, que se trata de localidad situada sobre la carretera N-110, heredera de la que fue Cañada Soriana Oriental, que sale de la provincia por el cacereño Puerto "de Tornavacas" (sugestivo nombre ligado a la función de la cañada misma en el sistema de la Mesta) y el abulense "Puerto de Castilla" (nombre igualmente significativo, por la división antigua de los dos reinos de Castilla y León. Este segundo tenía su proyección natural al S por los Puertos de Béjar y de Baños de Montemayor, a O de El Barco de Ávila).

El apellido "de Aragona" de la localidad está probablemente lejano (por no decir ajeno) de hipotéticas poblaciones medievales provenientes de Aragón (como se cree generalmente) y es muy posible que dependa precisamente de esta directriz soriana que penetra en Aragón por el medio Ebro. Y es seguro que las migraciones estacionales de los ganados eran costumbres prerromanas de esta tierra que han condicionado fenómenos poblacionales y guerreros tan antiguos como son la aparentemente poco natural relación de la Vettonia y sus guerreros con las Guerras Lusitánicas desde el 190 al 139 a. d. C. No de otro modo, por ejemplo pueden entenderse las campañas de Viriato en estas guerras, como así también en otros aspectos, tras la romanización del territorio. Por ejemplo, en la epigrafía romana de Ávila son bastante frecuentes las menciones de *Cauceses*, *Uxamenses*, *Termestini* (todos de esta directriz SO-NE de la Cañada Soriana Oriental) y hasta de un *Emeritensis* (Mérida se encuentra al extremo SO de la Ávila). Personalmente yo había siempre pensado que se tratase de gentes ligadas a la fundación y crecimiento del Ávila romana. Me inclino ahora, en cambio (con toda la experiencia acumulada sobre esta red de caminos de trashumancia de orígenes indubitadamente protohistóricos) a pensar que se trata de gentes, si no estrictamente "de paso", ciertamente ligadas al fenómeno de la trashumancia firmemente establecida a lo largo de estos principales ejes de las cañadas, que no en vano han conservado hasta hoy sus nombres indicativos de orígenes y destinos.

Berrocalejo, situado a unos 11 km nordeste de Ávila en esta directriz, se encuentra en la hoja del Mapa Topográfico General de España (MTGE) n.º-506-IV, a media distancia entre Vicolozano y Mediana de Voltoya, unos 200 m a N de la carretera. Es de notar, de paso, que el "hinterland" de la zona es de pequeños poblados (Vicolozano, Brieva, San Esteban de los Patos, Gallegos de San Vicente, Cortos, La Alameda,...) y grandes y medias dehesas (Rivilla, Pedro Cojo, Yonte, Testadores, La Nava, Zurra,...) cuyo aislamiento ha favorecido sea la conservación del paisaje, sea esta característica soledad de las poblaciones rurales y la tupida red de calzadas, cordeles, coladas y caminos que diseña la especial característica de este estribo pedemontano que corre por las laderas N de la Sierra de Ávila tras la cornisa similar y continuativa de la Sierra de Malagón. En la bastante tupida red de cordeles y cañadas que dominan entorno a Berrocalejo de Aragona, debieron ser (dada la modestia de los cursos de agua) dominantes los vados, que han dejado poco o ningún rastro. Dos solos puentes dejan constancia aquí, en Berrocalejo.

BERROCALEJO 1

A la entrada sur del poblado, sobre un ramo del naciente Arroyo Berrocalejo, queda un remendado puente en mampostería y refuerzos de sillería (arcos y pilares). Hoy tiene un solo arco de medio punto de escasa anchura (diam. 5 m ca.) y dovelas desiguales sobre el eje de corriente. Al lado S lleva dos aliviaderos verticales de poca altura) y poco más de luz, fruto probable de una reforma tardía. A N del arco, la estructura actual es moderna, habiendo perdido por ruina otro arco menor, probablemente (todo el alzado de esta parte se ha rehecho en los siglos XIX y XX inicial. Una protección de cauce lo defiende hacia O (lado N del arroyo) a defensa del pueblo.

Los dos aliviaderos, con un par de apoyos en sillería, pertenecen a reformas del s. XIX, aparentemente, o XVIII. Rehecha la parte superior hasta los parapetos, ha desaparecido cualquier resto del probable "lomo de asno" que debió caracterizar la construcción. Los somos de parapeto están contruidos en piedra ruda de poco espesor y alomada en alto. El puente era lastricado en piedra. El monumento es humilde, como corresponde a un modesto cordel de relación. Su origen es, tal vez, de los ss. XV-XVI, sin verdadera monumentalidad; pero se ha conservado, que no es poca cosa en su entorno. Su longitud total original no es constatable. Hoy no supera los 40 m contando la zona de los aliviaderos al sur.

A valle, hacia O, a unos 4 m de la fachada, pueden verse en el río los restos de un arcén para el vado de ganado en época de magra.

BERROCALEJO 2

A 1 km, desvencijado (y romántico, al tiempo), hay un notable pontón de lajas triples en tres tramos sobre doble pilar de ruda simil-sillería altos 2.20 m, de los que el de N aparece muy inclinado y perclitante. Tiene apoyos externos a N y S, pero la maleza los hace mal observables. El curso fluvial es el del Arroyo Cortos.

La longitud total de la pasarela es de unos 15 m, los espacios de luz de unos 3.70. Los lastrones de cobertura tienen diversas anchuras entorno a 60 cm (están apenas desbastados para su uso y posadura, sin demasiado criterio de "bella apariencia"). La gracia del conjunto la prestan la soledad y abandono en un ambiente rústico muy atractivo. A las entradas de ambas partes quedan restos del lastricado en piedra desigual y de arcenes rústicos. Los pilares de sostén del manufacto llevan frentes sumariamente redondeados. Más que de arquitectura, es una obra local, autóctona, de pura cantería, tan rústica como sugestiva en un melancólico abandono en el paisaje.



Foto 29 y 30. Puente antiguo en el habitat de Berrocalejo de Aragón.

5.1.9 Puente de Cal y canto sobre el Voltoya (Calzada - Cañada Soriana Oriental)

Continuamos en la misma hoja MTGE 506-IV, ya a su extremo oriental, poco a E de Mediana de Voltoya. Y estamos siempre sobre la ruta N-110 (Plasencia-Soria). No creo que haya más que explicar al respecto.

El puente en cuestión, al que, pasándole rasante casi y evitándole con un recoveco por su fachada sur la vieja carretera de Villacastín ha dejado ya demasiado tiempo en un abandonado rincón, ofrece hoy la visión de su situación a la vez bella, bravia y desoladora. A excepción de un mínimo resto de la calzada lastrificada que baja de O. al puente, el resto se ha perdido y no es fácil adivinarla en el paisaje. Al fondo de la garganta, el puente aparece descarnado desoladoramente, sin parapetos, con sus paramentos de mampostería en mal estado, con pequeños derrumbes aquí y allá. El lastrificado en piedra tiene huecos que favorecen las filtraciones (entre otras cosas, la hierba le cubre, lo que multiplica el efecto destructor). Los extremos reciben ambos lados la calzada que entra con procedencia de N. mediante un ensanche todo lo generoso que permite la notable pendiente de bajada y remonte; pasado el puente, otro ensanche potentemente reforzado, permite su salida otra vez en dirección norte, perdiéndose luego en la pendiente. Al precedente aislamiento creado en el s. XX (a su parte S.) por parte de la N-110 ahora se ha añadido (a partir del año 2000) la nueva autovía AP-51, que, a N. le aísla, esconde y sofoca aún más, aumentando su abandono.

El puente está asentado directamente en la roca, aunque sin gran labor de nivelación previa. Los bloques del fondo de ambas impostas (se trata de un puente a arco único), dotadas de un zócalo, han sido equilibrados mediante sillería menor y hasta ripio. La consecuencia: la rapidez de la corriente ha erosionado, arrastrándolos, estos bloques de equilibradura, con el consiguiente riesgo de mayores descarnaduras futuras. Se ha hecho recientemente (por parte de la Diputación, supongo) algún trabajo menor de manutención que ha consolidado ciertos puntos de fachada y parapetos; en realidad, el puente merece un trabajo y una atención mayores, pues es un monumento verdaderamente digno de mejor suerte.

5.1.10 Puente de Campo Azálvaro o "de los Llanos" (Cañada Leonesa Oriental)

Por una vez, vamos a pasar los bordes de la provincia de Ávila, aunque sea apenas de 1/2 km. Las razones son varias, todas importantes. Por una parte, las históricas, que interesan una de las Cañadas más importantes de nuestra trashumancia, la Leonesa Oriental, de la que hemos hablado y volveremos a hablar muchas otras veces. Se trata de la calzada que, proveniente de tierras de Toledo, entrando en Ávila por el campo del Arañuelo y Ramacastañas, se divide en dos ramos. El ramo occidental afronta Gredos por el puerto del Pico usando la calzada romana y baja al Valle Amblés por el de Mengamuñoz. El ramo oriental, que ahora tratamos, remonta el Valle de Tiétar desde Ramacastañas; a través de Los Toros de Guisando y el Tiemblo, pasa el Alberche por los puentes de Sta. Justa y Valsordo, asciende los puertos de Arrebatacapas y por la Cañada alcanza el Voltoya precisamente en su casi nacimiento, aquí, en Campo Azálvaro, paso natural de Ávila a El Espinar y San Rafael. Hoy la antigua "Carretera de Madrid" (todavía con varios de sus grandes indicadores de piedra con las distancias en leguas...) se denomina AV-500; antes, sólo eso: "Carretera Vieja de Madrid".

La segunda razón importante para no prescindir del puente de Campo Azálvaro en nuestra reseña provincial es que el Campo que la recibe del sur por los altos de Valdelavia, es terreno "usurpado" a Ávila con las reformas de límites provinciales en la segunda parte del s. XIX; luego, la calzada, pasado ya el puente, vuelve a entrar en el confín abulense para pasar la Cruz de Hierro antes de salir definitivamente de Ávila por el Cubillo hacia Villacastín. En este breve pasaje del entrante segoviano en que se enclava nuestro puente, una infraestructura abulense ocupa el límite provincial: el embalse de Serones, término de Mediana de Voltoya, a E. del cual se ha suscitado un vivacísimo contencioso por causa de un insensato proyecto de urbanización que amenaza cubrir el Campo Alzálvaro para



Foto 31 y 32. Berrocalejo, pasarela en piedra a lastra triple (Fotos: Senén Pérez).

transformarlo (con todas las consecuencias negativas que pueden imaginarse) en "un barrio mas" de la ominosa, amenazadora metrópolis en que se ha transformado Madrid. La cuestión permanece actualmente *sub iudice*, pero esta lejos de poder ser considerada resuelta favorablemente. Véase al principio de este capítulo quinto el desarrollo de toda la cañada Leonesa Oriental entre Cebreros y Campo Azálvaro con detalles que interesan precisamnte este contencioso.

Estamos en la hoja del MTGE 507-III. El confín Ávila-Segovia se encuentra a 1/2 km del cruce entre las cañadas Soriana Occidental y Leonesa Oriental, que pasa precisamente por el puente de que tratamos y que se encuentra en localidad "Los Llanos" a 300 m al sur de la AV-500, dentro del confín segoviano; se extiende el puente sobre el apenas naciente Voltoya, a 400 m del embalse de Serones por una longitud de casi 60 m en la Vega ganadera de la Dehesa de Pascual Domingo, un paisaje idílico en que el esqueleto descarnado del manufacto ofrece un espectáculo tan grandioso en sí cuanto desgarrado en su estado actual: derruido, desparramados sus somos y parapetos, caídos (más bien tirados y diseminados a los lados) bardales y pilastras "de cierre" (conservan aún los agujeros en que fijaron un tiempo sus cadenas de interrupción y control de la Mesta).



Mapa 10. La "Cañada" (Leonesa Oriental) entre los Toros de Guisando y Campo Azálvaro.

Nuestras ilustraciones pueden apenas dar una pálida idea de la desolación en que yace este espectacular testimonio de un pasado que nos llena los ojos y el alma con todos los sentimientos que van del orgullo a la vergüenza, invitándonos a reflexionar sobre una decadencia trágica de nuestros valores más fundamentales que, hoy por hoy, son sólo, por desgracia, "Pasado", si Dios y nosotros no hacemos algo por redimirlo.

El puente tiene una estructura en mampostería ruda, a zonas, desigual, con dos tajamares en sillería, modestos, contra corriente. En buena sillería son los pilares y arcos, que son dos desiguales. El mayor, en eje de corriente, está a N y es escarzano sobre cortas jambas verticales de 1.80 sobre el pelo de agua. En la "ingle" de apoyo del arco hay a cada lado los agujeros de apoyo de la "céntina" o armazón ligneo de su montaje. Es un arco generoso, ancho unos 11 m, con las claves de arco a una altura de unos 5 sobre el pelo de agua. Las dovelas, perfectamente cortadas sobre tres lados del paralelepípedo, quedan casi siempre rudas en su parte alta, si se exceptúa quizás la clave. Es un recurso típico de los puentes medievales.

La similitud del arco mayor de este puente con el del puente de Sancti Spiritus de Ávila es evidente, y ambos deben tener cronología similar, a situar en los mutuos confines de los ss. XIII y XIV. El arco mayor de NE es su coevo perfecto y, a pesar de su estado de abandono no muestra obras de restauración, si no, tal vez, de los muros cimeros y bardales, casi todos derrocados en el cauce.

La calzada lastricada sobre el puente sí muestra pérdidas y algún remiendo menor. Está construida a entramado de lastrones "acordonados" transversalmente mediante piedras de ceja o encuadre cada serie de cuatro "espinas" o cordones de contención consecutivos. Al costado SO del puente, sobre el arco menor, hay alguna lesión a la altura de la calzada que aconseja una reparación que pare este tipo de deterioro que, en el abandono actual, podría llegar a ser grave.

Ambos extremos del puente disponían de pilares con cadenas de cierre (son visibles los agujeros de emplomadura). Se trata de pilarcillos de granito semicónicos de 60 cm de altura. Uno solo permanece en pie sobre un zócalo al extremo de la banda derecha de la salida SO. Los otros tres aparecen caídos en el lecho del río y son recuperables, como lo son también muchos de los sillares de los bardales, igualmente tirados al cauce y sus cercanías.



Dibujo 86. Campo Azálvaro, Puente de "Los Llanos".



Foto 33 y 34. Mediana de Voltoya, dos aspectos del "puente de Cal y Canto", antigua Cañada Soriana. El autor en el puente con Fátima.

Existe todavía una característica notable que señalar, y es la de los malecones de encauce de corriente en su entrada al puente. Se conservan ambos parcialmente, tanto a NE (muy alterado y derruido), como a S. Este último, despojado casi enteramente de la sillería de alzado (probablemente para su reutilización en la dehesa y sus edificios), conserva todavía la plataforma de apoyo tanto de la cantería de revestimiento a cauce cuanto del material de granito que fundamentaba el terraplén protectorio. El arrastre fluvial ha provocado la desaparición casi completa del terraplén que en su día el malecón soportaba.

Del "lomo de asno" que provocaba el alzado del arco mayor podemos formarnos una idea muy próxima a la realidad gracias a la preservación de la cobertura en piedra por todo el desarrollo del puente. Y es de notar que, desde éste hasta el cruce de la Calzada Leonesa con la Soriana Oriental el lastricado continua viéndose casi hasta el cruce mismo.

La belleza y ejemplaridad de este puente, de su función en relación con ambas cañadas bien merece la ilustración fotográfica que aportamos, que esperamos contribuya a sensibilizar a alguno de los organismos que parece (solamente) que nos gobiernen (almenos ciertas veces y a ciertos efectos).

Un arreglo reciente de su fachada E y O, con cales blancas y chillonas, ha dejado el manufacto desfigurado, por obra, (parece ser) de la Diputación de Segovia.



Foto 35. Campo Azálgvar. Puente de "Los Llanos". Lastricado de calzada en "lomo de asno".



Foto 36. Primero (y principal) arco, a Norte.



Foto 37. Entrada Norte, pilares caídos (izq.) en el cauce.



Foto 38 y 39. Arco mayor del norte y salida sur.

SOBRE LAS DIRECTRICES DE LAS GRANDES CAÑADAS

No sabemos demasiado sobre las alternativas de directrices que las grandes cañadas podían ofrecer ni los principios administrativos que regían su elección por parte de los ganaderos. Ciertamente hay que entender que, por ejemplo, en la *Soriana Oriental*, se podía optar entre dos alternativas (tal vez de ida y vuelta estacionales), una de "supra-" o de "somo-sierra" y otra de "sub-sierra"; una alternativa de esta tierra de pasos y pastos montanos de Ávila-Segovia, especialmente. Si la línea más directa que tenía la directriz principal era la de Ávila-Villacastín-Segovia (sustancialmente de trata de la actual N-110 de Soria a Plasencia), es también cierto que el doble ramal de paso serrano se define a partir de Ávila ya desde las Hervencias Bajas y su "Cordel de las Moruchas", nombre inequívocabable. La vía de "Trasierra" es la de Campo Azálvaro, que opta por la vía El Espinar-Caloco-Alto del León. La de "somo-sierra" apunta a Villacastín y Segovia. Tras la elección "nordsierra"- "sudsierra", las directrices vuelven a reunirse a partir del actual paso de Somosierra para alcanzar Soria y el alto Aragón a Norte de los Montes de Aillón.

Es el mismo fenómeno que preside la doble dirección "*Leonesa Occidental*" y "*Oriental*" que encontramos en Ávila. El paso carpetano afronta el "escalón" de Gredos (*Gradus*, "escalón" o "escalera" ya seguramente en la Antigüedad) a partir del paso del Río Tiétar bajo Ramacastañas. Es

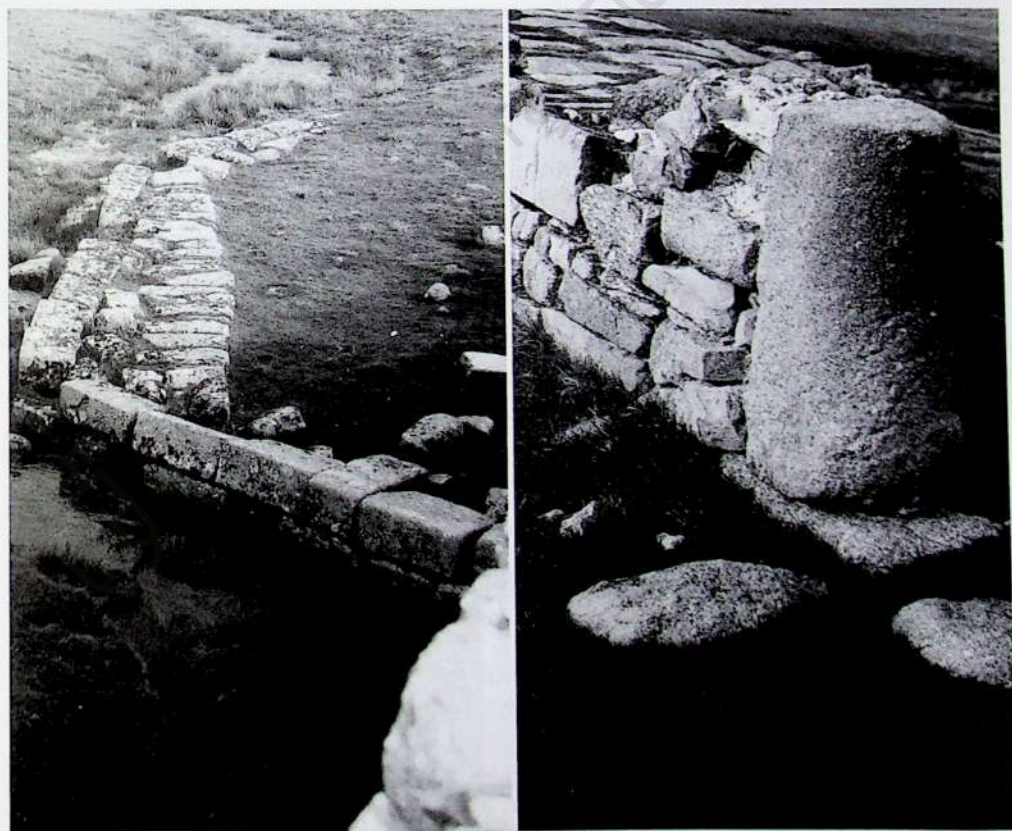


Foto 40 y 41. Campo Azálvaro. Puente de "Los Llanos". Salida sur y pilar de cierre. Malecón de entrada al arco extremo S.

Suspendamos aquí la proyección oriental hacia la Tierra de Pinares para ocuparnos del Ávila Oeste, de modo que la ciudad y todo lo que su presencia en el territorio condiciona resulte visible en conjunto. El territorio de análisis va del desfiladero de entrada del Adaja ante la ciudad de Ávila hasta los pasos occidentales de calzadas-cañadas-cordeles del extremo O (Mengamuñoz y Villatoro) y los de cruce serrano y colinar, N y S (Boquerón, Paramera, Navalморal al S, Las Fuentes, Vadillo y Casasola sobre la Sierra de Ávila al norte). En visión general, todo se centra en una realidad física, el Valle Amblés o *VALLIS ABULENSIS-AVILENSIS* de la Antigüedad.

5.2 ENTREPUERTOS, VALLE DEL ALBERCHE ALTO

Usamos aquí el término "Entrepuestos" para indicar una zona de paso muy determinante: la de la **Gran Cañada Leonesa** (o "Maragata") **Occidental** que desde el Valle Amblés se abre el paso por el Puerto de Mengamuñoz y, atravesando el altiplano de N a S, baja al Valle del Tiétar por el Puerto del Pico y su calzada, la más importante e imponente estructura de montaña de este tipo en la provincia, por desgracia lastimosamente alterada en los años '70 por iniciativa de un Gobernador Civil de infausta memoria (y no sólo por este "arreglo"). El altiplano comprendido entre ambos puertos extremos se extiende también a la zona occidental de San Martín de la Vega del Alberche y alcanza al N al Puerto de Chía en la Sierra de Villafranca y, por el S, hasta el borde inferior que se asoma al Tormes por La Herguijuela, Navarredonda y Hoyos del Espino. Véase el mapa 11.

Recuerdo al lector que esta cañada es, paradójicamente, una de las más discutidas de nuestra provincia como calzada romana por ser precisamente la única que conserva en ambos puertos extremos un lastricado en piedra, típico de *calzada romana trazada a tornantes* en sus puntos mayormente difíciles, torrenciales. Se ha dicho muchas veces que la "calzada romana del Puerto del Pico" no es tal, que se trata de una obra de La Mesta ganadera, o, incluso de los cambios del sistema viario de edad borbónica; que es obra relativamente moderna y que su origen romano es del todo cuestionable, por no decir "inventado por los anticuarios y arqueólogos románticos". El argumento principal que se esgrime es que los *itineraria* romanos, como el "Antoniniano" o de Caracalla, no la mencionan en absoluto. Quiero recordar aquí, de paso, que al N del Puerto de Mengamuñoz, un ramal de esta misma vía, que deriva de la nuestra directamente al N, el llamado antiguamente "Cordel de Peñaranda", ha demostrado en el año 2003 que (como yo sostuve en mi primera *Ávila Romana* (1981)⁹ es "es tan calzada romana como cualquiera otra de mayor acreditación", pues a su margen, en Narros del Puerto, la iglesia-ermita ha restituido, en forma de aras (dedicaciones sacras epigráficas a varias divinidades), la memoria de un *compitum* o "capilla" de carretera; una de estas aras está dedicada a los *Lares Viales* o "genios protectores de los caminos" (naturalmente, de los caminos de época romana, o sea, de las calzadas). Véase *Ávila Romana*⁹, p. 304, 156. Luego era camino romano.

Pues bien, esta calzada (dibujos 65 y 66) no tiene por qué ser puesta en duda. Su cubierta enlosada en piedra no se conserva en la mayor parte del percurso montano, pero sí lo suficiente para afinar su origen. Apenas remontado el Puerto de Menga (donde su trazado ha sido, cosa habitual, por desgracia, "secuestrado" por la instalación de un gran repetidor telefónico, con tanto de recinto espinado, para que no haya duda de "quién manda aquí"), el trazado abombado de la vieja vía romana es reconocible bajo la vegetación superficial por unos 250 m de recorrido, hasta que la carretera moderna lo interrumpe. Luego desaparece a la izquierda y vuelve a reaparecer más abajo a la derecha de la N-502, por un tramo de varios km de trazado solitario y hasta hace poco desnudo, en pura trocha, por los agrestes altos occidentales. Al km 41 de la carretera de Talavera de la Reina, donde un tiempo estaba

⁹ RODRÍGUEZ ALMEIDA, Emilio. *Ávila romana* (notas para la arqueología, la topografía y la epigrafía romanas de la ciudad y su territorio). Ávila: Caja General de Ahorros y Monte de Piedad, [2003].

⁹ Idem.

el Ventorro de "El Quinto", un caminito interceptado por los privados con vallas y alambre espinado, llevaba cuesta arriba a su enlace a espaldas de la "Cueva del Maragato" (un roquedo color herrumbre de imponente presencia, colocado poco por encima de un puente relativamente moderno que salva el tajo del Arroyo Astillero) en la carretera principal.

A este punto me interesa subrayar, hablando de estos territorios baldíos y serranos, que la Cañada en cuestión ha dado seguramente ocasión al nombre curioso del peñón de la **Cueva del Maragato**, situado a medio camino entre ambos puertos, en el "Umbrión" del mismo nombre. Detrás del peñón, a poca distancia ya de la cañada, está su cueva u oquedad-refugio que parece sirvió de guarida al famoso bandido, "el Maragato", desde la que aterrorizó las comarcas entorno a Gredos, Talavera y aún La Mancha, hasta el famoso episodio de su captura en una venta toledana por parte de un fraile franciscano, un episodio inmortalizado por Francisco de Goya en seis cuadritos al óleo sobre tabla, hoy en el Art Institute of Chicago.

Parece seguro que fuera de origen maragato, pues nació y fue bautizado en 1768 en Andúuela, en el Obispado de Astorga, con residencia extremeña más tarde cerca de Plasencia, en Talayuela.

Un estudioso de la historia local abulense como Dámaso Barranco recoge en algunos trabajos⁸ sus noticias y considera razonablemente demostrada su ascendencia y nacimiento leoneses tanto como su nombre. Pedro Piñero. Documentados sin duda alguna están su apresamiento en la Venta de San Julián tras un forcejeo y sucesiva herida por un fraile franciscano, su juicio en Madrid y su condena a la horca en la madrileña Plaza de la Cebada.

No es improbable, sin embargo, que la Cañada Leonesa Occidental de su refugio haya influido también en el nombre de "El Maragato" que se difundió con las noticias de sus fechorías y le convirtió en leyenda; que sea, en fin, un nombre derivado de que su refugio se encontraba al margen de la Calzada Leonesa o "Maragata". Es, éste, un hito abulense digno de recuerdo de la romántica época del banditismo serrano de los siglos XVII y XVIII que popularizó en Europa la literatura romántica del "Grand Tour" a caballo de los siglos XVIII y XIX. Y un hito de verdad importante, puesto que bastaría (aparte las gestas nada gloriosas del forajido) la mano de D. Francisco de Goya y Lucientes, que las ilustró en su episodio final, a justificar la pervivencia de su recuerdo en la memoria de los abulenses y en la de sus caminos. La figura-mapa inicial de capítulo, ilustra este espacio serrano, su cañada y la situación de la histórica cueva-refugio, abierta directamente a la vigilancia de la cañada y su tráfico entre los km 41 y 43 de la actual carretera, desde el citado ventorro hasta el llamado "Puente Mocho" o "de Las Juntas" (confluencia del "Arroyo Astillero" y del Alto Alberche).

Sería hora, finalmente, de consagrar a la futura memoria este tramo de la Cañada Leonesa con o sin la oportuna restauración y acondicionamiento del enlosado de este tramo de la vía, del ventorro, de la cueva del famoso bandido, precisamente en este teatro natural e histórico de los acontecimientos. Románticamente (pero sinceramente también) confieso que me gustaría poder ver restauradas estas memorias y, si me fuera posible, cuidarlas personalmente. Sería éste el primer paso para la restauración integral (en el futuro) del itinerario de la gran Cañada-calzada; *un paso que pudiera abrir el camino a otras iniciativas semejantes para el resurgir de toda la "Maragata" y su hermana, la "Soriana" a través de la provincia. ¿Qué espera Ávila para hacer algo digno, no sólo por su "gran Historia", sino también por la "chica", la olvidada, la de los pequeños episodios, la de las pequeñas historias humanas, esa que es la verdadera historia de nuestros caminos, como los caminos son imagen y vehículo de la historia de nuestra propia vida?*

⁸ BARRANCO, Dámaso. Una aproximación histórica a dos Comunidades de Villa y Tierra Abulenses. Ávila: [s.n.], [1997] y Cepeda de la Mora. Un lugar de encuentro y acogida 2006. [S.L.]: [s.n.], 2006.



Dibujo 87 y 88. Pontón de arco de la Venta de Santa Teresa, en la Cañada Leonesa Occidental (Asturicense).

el lastricado de piedra original por algunos metros a las extremidades del pontoncillo. La carretera a Cepeda de la Mora parte de ella en dirección sudoeste, y en el punto en que se endereza a O (a 200 m), la cañada vuelve a separarse a su izquierda en dirección a los altos que llevan al Maragato. Con dificultades, debido a las sucesivas interrupciones creadas sobre la antigua vía con los cercados y vallas, así como con las nuevas repoblaciones de pinar en los baldíos que la cañada atraviesa, se puede seguir su curso hasta casi el Peñón del Maragato, poco antes del cual un tornante violento la encamina pendiente bajo, apoyada a la solana, al encuentro del Alberche Alto en el "Puente Mocho", cuando la vía vuelve a dirigirse a S.

Creo que sea útil y conveniente, tras de lo ya dicho sobre esta cañada-calzada, hacer las gestiones oportunas por parte de la Diputación para que, con la colaboración del municipio de Cepeda (por el que todo este tramo de cañada tiene su desarrollo) y de los ganaderos, se pueda "redimir" toda la antigua vía y devolverla a su uso, dignidad y posibilidad de goce por parte de la ciudadanía. No tanto (es evidente) por solicitar nuevas vías o la re-creación de sus pavimentos y su asfaltado para el tráfico rodado: se trataría simplemente de abrir recintos y facilitar a la ciudadanía el goce natural de estos espacios que le pertenecen, para cuyo uso y disfrute necesita ser ayudada y educada, sin necesidad de



Esquema topográfico 21. Zona de San Martín de la Vega del Alberche. Puente de la entrada N.

particulares “centros de interpretación” (hoy tan de moda por doquier), porque es la naturaleza, son los espacios abiertos y la historia del territorio los que mejor pueden hacer entender e “interpretar” lo que les es propio. De ahí, el paso sería breve, a la hora de establecer *sobre el terreno mismo los oportunos indicadores de vínculos* (histórico, paisajístico y monumental) que garanticen, *por medio de sanciones legales*, el respeto debido a nuestro patrimonio; porque, entre otras cosas y por poner sólo un ejemplo, los nuevos bosques de replante que la vía atraviesa, descuidados y no liberados de la leña y broza, están en estas tierras altas en constante peligro de incendio, con la consiguiente amenaza que esto supone para vidas y haciendas en particulares épocas del año. Creo que ya en los últimos hemos sufrido varias duras lecciones a este respecto.

LOS PUENTES DEL ALTIPLANO DE SAN MARTÍN DE LA VEGA Y DE NAVADÍJOS

Este altiplano entre el Puerto de Chía (Sierra de Villafranca) al N y el crinal del Tormes de Navarredonda es un punto nodal de toda la trashumancia abulense todavía hoy, cuando confluyen en él y en su estratégica “Dehesa Boyal”, en momentos concretos, millares de reses llegadas del S por los puertos de Candeleda, del Peón, del Arenal, etc., sea para reunirse a la “Cañada Real Leonesa” directamente en este punto de los Entrepuestos, sea para bajar al Comeja por la Sierra de Villafranca en busca de los dos ramos occidentales de la “Soriana”. Por consiguiente, nadie extrañará que precisamente en esta zona exista una significativa concentración de puentes antiguos o de los desperdigados restos de su antigua presencia.

5.2.2 Pontón de lastras destruido en dirección del Puerto de Chía-San Martín de la Vega del Alberche, localidad de “Barbabuho”

El curso torrencial del Alto Alberche en la zona de San Martín de la Vega no es, como veremos luego, tan inofensivo como, por lo inicial del curso en este sector del río, puede parecer. De ahí que los monumentos menores, especialmente los pontones de lastras, hayan pagado su tributo a esta torrencialidad ocasional. El presente es un caso entre muchos que hoy ya no existen. Se encuentra a N de la población sobre la carretera AV-507 del puerto de Chía, a pocos metros de San Martín; quedan pocos restos, dos pilares en bloques cubiertos de lastras y otros caídos al cauce. La zona es conocida como “Barbabuho”. Los pilares y sus lastras de cobertura (conservadas dos, pareadas sobre el único vano) indican que el paso de agua conservado debió corresponder a su extremo N. Su reducido paso en anchura (poco más de 1.20 m) parecería indicar más un paso de personas que otra cosa, aunque podría haberse tratado, antiguamente, de tres lastras, de las que falta, a juzgar por los apoyos conservados, las más occidental contracorriente; en tal caso, el paso en anchura podría haber sido más generoso (sería un pontón como el que hemos visto precedentemente en Riofrío-Escalonilla y en otros parecidos).

5.2.3 Gran pontón de lastras borbónico sobre la misma vía de acceso de San Martín de la Vega, zona de “Las Cañadas”, entrada NO

Llegando por la misma carretera de Chía a San Martín, su condición de antigua cañada se evidencia al paso del Alberche, porque tras su curva parte un caminito que no es más que su residuo, por donde se alcanza un pontón de lastras de buenas dimensiones, cuyos apoyos llevan extremos redondeados, diríamos, “de estilo borbónico”. Su carácter borbónico (época de Carlos III) se evidencia por la biselatura de la reducida cornisa que separa el parapeto sobre los pasos de agua, idéntica a otras de la época que hemos visto en Ávila Oeste (Muñogalindo en el Valle Amblés) y en San Juan de la Nava-El Barraco. La obra, sin embargo, podría ser más antigua y del periodo de los Austria. Hay que



Dibujo 90. San Martín de la Vega. Pasarela de "Barbabuho", a E, zona de "La Piedad", destruida.



Dibujo 91. San Martín de la Vega. Pasarela borbónica de la Cañada de Chía (puente 2).

tener en cuenta el predominio zonal de Piedrahita sobre este territorio, por lo que no debe excluirse que la Casa de Alba tenga un propio protagonismo, en los inicios del s. XVII, en este tipo de obras tan esenciales para la trashumancia.

Consta de 7 pasos de agua rectangulares sobre apoyos de extremos oblongos. La calzadilla se conserva por un cierto espacio hacia el N (véase dibujo 94).

El pontón es relativamente grande con sus pasos de agua rectangulares apoyados en pilares de bloques de extremos redondeados. Las lastras de cobertura quedan "prisioneras" en los extremos transversales (contra y a favor de corriente) para impedir su deslizamiento, como en los casos de igual época que acabamos de citar. La estructura general del terraplen que forma el pontón es de mampostería bien trabada y sólo los pilares y lastras de cobertura son de buena cantería, muy bien asentada. Sobre el eje de corriente, los vanos de agua, de ca. 1.30 m de anchura, tienen una altura de casi 2 m, menor en los de las extremidades. La calzadilla de cobertura estaba empedrada y se conserva en relativo buen estado. Los bardales están constituidos por grandes bloques semi-trabajados, prismáticos, largos una media entre 80 y 160 cm, sin trabar entre sí. El poblado de San Martín se encuentra ya a un centenar de m al sur del pontón. Tras la población, su continuación ideal es la del eje de carretera que al sur se abre paso hacia Barajas-Navarredonda sobre el Torines en busca de los pasos de Gredos.

5.2.4 Puente arrasado por riada sobre el Alberche. San Martín de la Vega

Existen documentos fotográficos de un puente arrastrado por el Alberche en las inmediaciones. No he podido localizar con precisión absoluta el lugar en que se encontrase, pero parece que el lugar de paso del puente correspondiese al ramal de carretera local que enlaza San Martín con la AV-932 de Peña Negra a La Herguajuela.



Dibujo 92. San Martín de la Vega del Alberche. Puente destruido por riada (¿en septiembre de 1998?). De fotografía antigua.

Era un puente en mampostería de buena factura y bardales de estilo tardo-borbónico. Oigo sobre él versiones contrastantes; según algunos, la desaparición del puente sucedió en el año 1998, en 1.º de Septiembre. Según otra versión, este era solamente un puente sustitutivo de otro que sí era verdaderamente antiguo y que había sido destruido con anterioridad. No sé cuál de las dos versiones tenga más fundamento, pero de la fotografía que se me proporcionó a su tiempo (2004; de él procede nuestro dibujo 95), parece evidente que sus parapetos responden a tipos antiguos, mínimo del s. XIX.

No parece que la cañada fuese más que un cordelillo de enlace y que su paso excediese de poco los 2,40 m (unos 9 pies), vista su bóveda en buena sillería. Es una bóveda acarpanada sobre jambas, altas, parece, ca. 1,60 m sobre el pelo del agua. Es un tipo de puente que vemos en otros lugares; tal puente de "Los Jarales", en la carretera de Mombeltrán a San Esteban del Valle, véase allí caso del "Puente de la Lengua y Media" de Cardeñosa. Otro dato constructivo que acomuna estos tres puentes parece el de la dovela inferior de ambos lados, más ancha y con transformación de la curva de la forma acarpanada a vertical (mediante un trapezoide irregular) sólo que más acentuada en este caso. Hay casos semejantes en otros puntos de la provincia.

Nada más de interés puede apuntarse sobre este puentecito hoy desaparecido.

5.2.5 Navadijos, Dehesa Boyal y puente "de los Cubillos" o de "Los Regueruelos"

Una palabra previa para el nombre de "Cubillos" que en esta zona curiosamente se repite sin que sepamos exactamente por qué. "Los Cubillos" es el nombre de la localidad en que se alza el puente, en la carretera a Navadijos, aunque a distancia de 300 m Oeste de ella. Este punto en el que el puente se encuentra tiene, sin embargo, un topónimo rural propio. "Los Regueruelos", que debería ser su verdadera denominación. Pero a poco más de 2 km al E de él encontramos repetido por dos veces "El Cubillo" y "La Fuente del Cubillo" (en la zona por donde discurre el enlace de Cepeda con la Leonesa Occidental sobre el "Cerro del Peñón" o "del Maragato", un enlace que recibe el nombre de "Camino del Cerrado de Gaspar"); y estos topónimos rurales repetidos son los que dan lugar al nombre de "Puente de los Cubillos" con el que el puente es conocido hoy.

En el triángulo Cepeda-San Martín de la Vega-Navadijos y en sus prados junto al Alberche, se encuentra la "dehesa boyal" que administrativamente debería depender del ayuntamiento de Navadijos, puesto que se encuentra en su término, pero que con toda seguridad nació para servir a los tres municipios. Poco a levante de ella hay otro amplio espacio sobre el margen norte del río que figura hoy con el calificativo de "Dehesa de las Cañadas" (entre éstas, aunque sin indicación gráfica ninguna, figuran la "del Molino", la "del Estajo" y la "de los Socios"), lo que indica y justifica la grandeza que la dehesa boyal tuvo en antiguo y que todavía hoy, en parte, tiene en verano, al retorno de las reses.

El "Puente de los Cubillos" es nombre "consagrado", parece, por el uso, pero no seguro, porque este nombre corresponde a un punto de la carretera de Garganta del Villar a Navadijos y el puente que se encuentra en este punto es moderno; el puente antiguo, en cambio, se encuentra a 300 m más al O y corresponde a la localidad de "Los Regueruelos". Se encuentra en la divisoria de los dos términos colindantes.

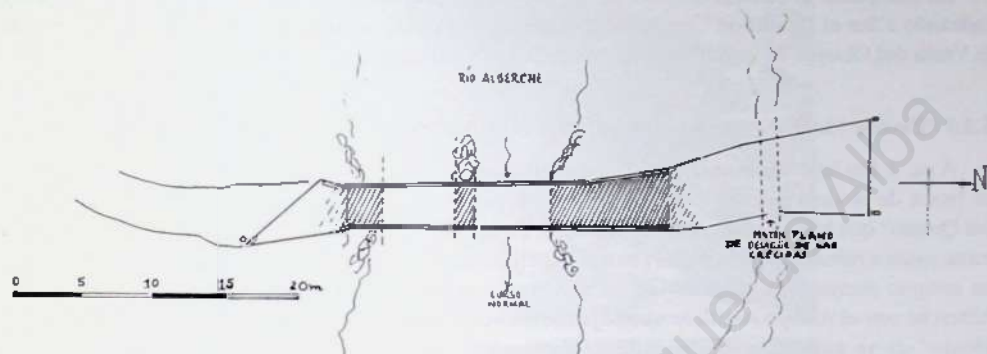
Su acceso hoy es directo solamente por Navadijos. Hace unos años se encontraba en casi total abandono, sin casi parapetos, con amplias brechas sobre las fachadas, especialmente la de E (véanse diseños). Mis periódicos informes sobre su decadencia en la vega alta del Alberche han movido en los años pasados a la Diputación Provincial a una rápida y aproximativa restauración, tal vez exagerada en las argamazas de junta y en el pavimento (año 2005).



Dibujo 93 y 94. San Martín de la Vega-Navadillos. Puente de "Los Cubillos" o de "Los Regueruelos". Visiones desde E y NO.

Se trata de un pequeño puente muy tendido, con dos bajos arcos desiguales (más ancho el septentrional, de 7-8 m) y discreto "lomo de asno" en mampostería bastante regular, casi simil-sillería. El apoyo central no lleva un parteaguas o tajamar, sino más bien un burdo apoyo de pedruscos irregulares. En la rampa septentrional de entrada aparece practicado un desagüe rectangular, de alivio en caso de plena, que hoy no parece de gran utilidad por sus escasas dimensiones (poco más de 1 m de luz) y por enterramiento de su emisario. De los parapetos que protegían los costados quedan algunos elementos bastante rudos, reposicionados con la reciente reparación del manufacto. A N, el puente está dotado, antes de su acceso, del desagüe menor cubierto por lastrones que hemos dicho más arriba.

Como en otros casos de puentes medievales, especialmente los de escasas dimensiones, se nota la costumbre de colocar en la cerviz de arco claves estrechas y ligeramente más altas que las otras dovelas. El dibujo 95 muestra el esquema de la planta sucesivo a la restauración del año 2005.



Dibujo 95. Navadillos. Puente "de los Regueruelos", restaurado.

5.2.6 El Umbrión del Maragato y sus puentes modernos

El punto en que se encuentra el peñón de la llamada "Cueva del Maragato" de la Calzada Leonesa es una gola bastante salvaje salvada hoy día por dos puentes de construcción moderna para la Carretera actual, que han sustituido el primitivo, desaparecido sin dejar rastro; el primero y más alto de ellos, de



Dibujo 96. "Puente Mocho" o "de las Juntas", bajo la Cueva del Maragato.

mediados del s. XX, ha sido doblado más tarde por otro algo más amplio de curva hacia Oeste. El nombre de "Umbrión" dado a este accidente orográfico se debe al roquedo opuesto a la "Cueva", que en invierno se cubre de una cascada de hielo en toda su altura.

En este punto la calzada debió tener un desvío alternativo hoy apenas visible que, pasando a E y rodeando a Sur el "Umbrión", remontaba el cerro y descendía en curva hacia la Vieja calzada antes de la Venta del Obispo. El camino es visible apenas y de difícil recorrido.

5.2.7 "Puente Mocho", "de las Juntas" bajo el Peñón del Maragato

A ca. 1 km bajo los puentes del "Umbrión" parte a la derecha de la bajada un caminito que baja en busca de la vieja calzada que, a N, descende por la ladera de solana desde los altos de la "Venta del Quinto" que hemos visto precedentemente. Es un paraje solitario y agreste donde la vieja calzada, traza, junto a ruinas de una antigua venta y sus cijas, un tornante a sur. A 200 metros de él encontramos un antiguo puente. "Las Juntas" es un nombre local que se da al lugar en que confluyen el Alto Alberche con el Arroyo Astillero que baja hacia O del Umbrión del Maragato. El nombre de "Puente Mocho" es ya antiguo, pues depende, evidentemente, de reformas hechas en época probablemente borbónica tras ruina de la primitiva estructura y que todavía hoy son evidentes. Consta, en efecto, de una parte (a S) de un arco central de 8-9 m de luz en sillería, y otro menor a N, y todavía un poco más al N, un aliviadero rectangular, fruto de una reparación ya antigua que puede justificar el nombre que se le da. Tal vez este aliviadero, poco estético, haya sustituido otro pequeño arco a dovelas de la primitiva estructura.

He ido de nuevo recientemente a visitarlo por escrúpulo (habiendo perdido de vista mis antiguos dibujos, datados hacia 1956-58) y le he encontrado hoy, 23 de Octubre 2011, precintado con barrera de cinta de la Guardia Civil a causa de una profunda brecha que ha causado (en fecha evidentemente, muy reciente) el derrumbe de una parte (3 m) del paramento junto al arco mayor sobre el lado E por toda su altura. *Urge absolutamente una reparación inmediata, antes de que, con las lluvias de este otoño, se agrave irreparablemente la situación.* Es, con la calzada a la que sirve, un monumento de primer orden y no puede esperar un agravamiento de la situación sólo por nuestro descuido. El mismo idílico paisaje en que se encuentra lo hace particularmente recomendable.



Fotos 42. Entrepuestos, "Puente Mocho" (o "roto"), bajo el Maragato.

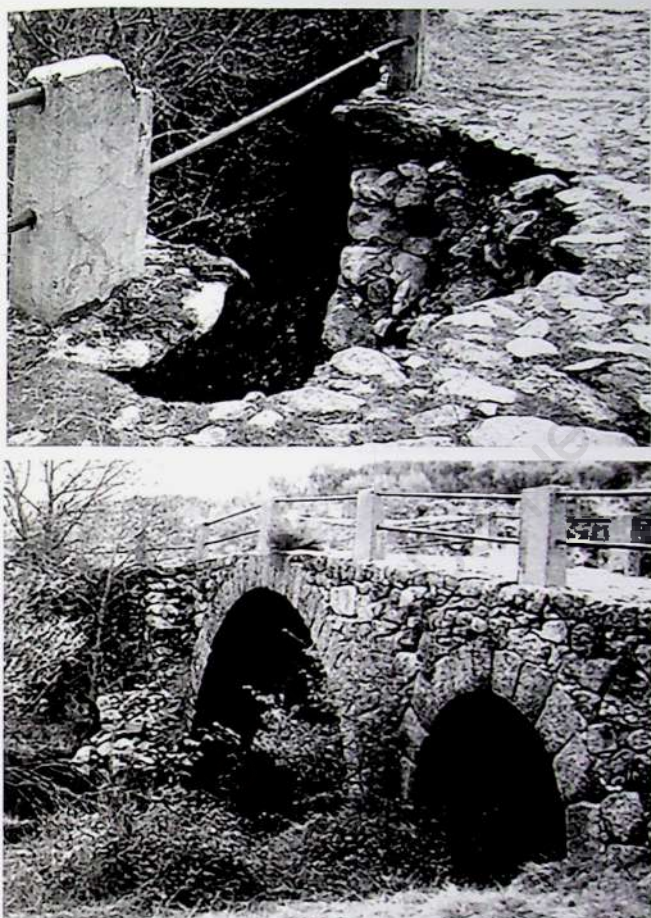


Foto 43 y 44 Entrepueños. "Puente Mocho" (o roto) la brecha 2012.

La estructura del puente muestra los arcos con buenos dovelones de corte antiguo que podrían remontarse a la Antigüedad por sus dimensiones y la perfección de su juntas. El resto es mampostería ya de antiguo resarcida, como la calzada misma que lo cubre, casi toda en piedra pequeña, de época moderna. Una feísima baranda metálica hace de parapeto a ambos lados y, sobre la reciente brecha, queda suspendida en el vacío; *es de esperar que la reparación que solicitamos contemple la sustitución de toda ella con parapetos de bloques, según el uso antiguo.*

Pasado el puente, la antigua calzada-cañada procede sobre el margen derecho del valle a la derecha de la carretera actual, pero ya no quedan restos de los antiguos puentes, o, al menos, yo no he podido notarlos ni antes ni después de La Venta del Obispo en que deriva a E la carretera del Alberche que baja a Hoyocaserio (AV-905); ni se notan posteriormente hasta el Puerto del Pico, si bien sería conveniente, aunque a mi no me sea ya posible (por lo agreste del terreno) realizar el recorrido total de la vieja vía pecuaria para poder excluirlas o hallar sus indicios pretéritos. El mismo gran puente del cruce de la Venta Rasquilla sobre la garganta que desciende del parteaguas del Tormes a confluir al

Alberche en este punto es un puente moderno (s. XX), importante en sí, pero no conceptuable como "histórico", tal como los que estamos contemplando hasta aquí.

Puesto que la suave ascensión hasta el Puerto del Pico y el parteaguas ya indicado con la cuenca del Tormes cierran el espacio que denominamos "Entrepuestos", cerramos en este punto la descripción de este territorio de paso, antes de adentrarnos en el análisis particularizado del siguiente espacio, el del Valle del Medio Alberche, que veremos a continuación.

Nota: A día de hoy (3 de junio de 2013), el puente "Mocho" sigue sin reparar y continúa su deterioro. Y eso que han pasado dos años desde su hundimiento...

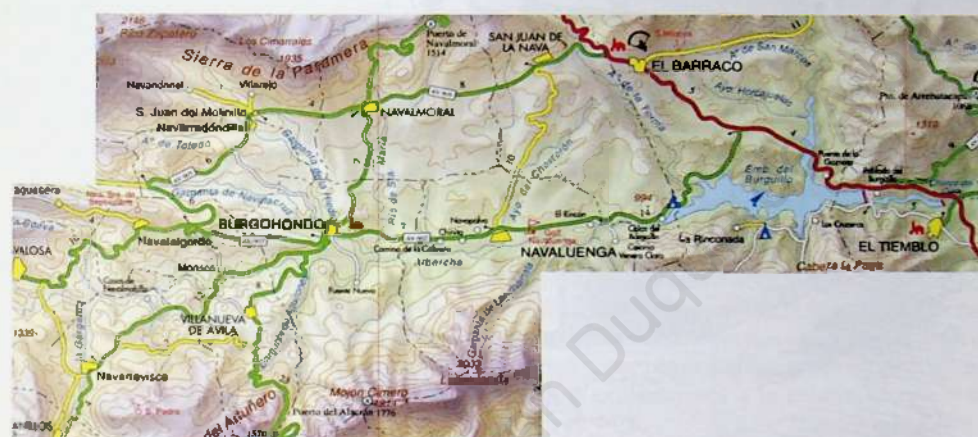
CAPÍTULO SEXTO. **LA “NAVA FONDA”** **DEL VALLE** **DEL ALBERCHE**



Institución Gran Duque de Alba



Institución Gran Duque de Alba



Mapa 13. (Diputación de Ávila).

6.1 EL VALLE DEL MEDIO ALBERCHE, ENTRE LA VENTA RASQUILLA Y EL "BURGUILLO"

Entramos, a este punto, en uno de los valles internos de Gredos más sugestivos y más en peligro de deturpación urbana y paisajística de toda la provincia, donde las administraciones municipales menos se han preocupado de la conservación ecológica y ambiental. Casi todos los municipios de esta cuenca carecen, al parecer, de la mínima sensibilidad que, al contrario, debería existir y ser mantenida con absoluto rigor. Prácticamente estas reservas se pueden aplicar sin distinción en todos ellos, desde los más pequeños (como San Juan del Molinillo o Navalacruz) a los mayores (como Burgohondo o Navalengua). El acoso a que han sido sometidos todos ellos por parte de la vecina población veraniega madrileña ha agravado en los últimos 15 años la situación. Los promotores de viviendas han ido haciendo avanzar a su alrededor construcciones de todo tipo, la mayor parte con criterios estéticos y ambientales lamentables. Las antiguas fuentes naturales que surtian estos núcleos están hoy abiertamente declaradas "no potables", porque los nuevos extrarradios han invadido el curso de la conducción original con la natural consecuencia de su contaminación por filtraciones de aguas residuales. Sería hora de que los organismos regionales y provinciales se preocuparan sistemáticamente de establecer y hacer respetar todos los vínculos oportunos (urbanos, paisajísticos y eco-ambientales, en particular) para restituir a esta zona privilegiada la belleza que le fue característica. Y quiero hacer constar aquí la sensibilidad por estos temas y por este particular espacio natural del Valle del Alberche que han manifestado siempre en mis visitas todos los miembros del parque móvil de la Diputación Provincial.

Vamos a comenzar el comentario a los puentes de esta zona desde el costado alto que desde el Puerto de Mengamuñoz deriva hacia la vertiente N de la Paramera a espaldas de las cumbres del "Zapatero" y la "Joya Cimera", la zona más alta en que se asientan núcleos menores como Navalacruz y San Juan del Molinillo.



Dibujo 97. Navalacruz, puente en el pueblo.

6.1.1 Navalacruz, puente urbano sobre la Garganta del “río Chiquillo”

Navalacruz es una pequeña localidad escondida en un valle menor, intermedio entre las cumbres de la Paramera y el Alberche, a espaldas del Pico Zapatero, en la directriz E-O de la carretera que desde su enlace con la del Puerto de Mengamuñoz se dirige hacia San Juan del Molmillo y Navalmoral. La atraviesa la garganta de su mismo nombre y dentro de su mismo casco urbano, ésta es cabalgada por un pequeño puente de mampostería a tres arcos cimbrados sobre pilares de sillería. Es un edificio de aspecto bastante rústico, con simil-sillería de bloques de notable tamaño, a tres arcos, levemente peraltado el central (luz de circa 5.5 m), más fuertemente los dos laterales (de algo más de 3 m de luz). Entre el arco mayor y su lateral S, el edificio lleva un pequeño tajamar de sillería. Lleva también parapetos con lomo a vertientes, de los que algunos han desaparecido. Su viejo aspecto “a lomo de asno” (adivinable a través de los grandes bloques de lo que fue su coronamiento bajo los parapetos), ha sido deformado al sur realizando los apoyos de éstos con ripio menor; (del momento de este realce son los lomos del parapeto mismo, obra, tal vez, de inicio del s. XX). Esta parte del puente ha sido también afectada por la construcción de un edificio que hoy se apoya innaturalmente al viejo puente; véase el dibujo 97.

El monumento es humilde, pero robusto y muy característico de estas obras de los pequeños núcleos poblacionales serranos, que en centros de estas o parecidas dimensiones (como Guisando o Cuevas del Valle, sobre el Tiétar) duplican o triplican su presencia sobre los vallecillos abruptos y gargantas que los surcan, para facilitar el paso, tanto humano como animal, además de constituir los enlaces esenciales de los cordeles y cañadillas que se dirigen a los pasos serranos, frecuentados tanto por la trashumancia como por la gente del campo.

LA SOLANA DE SAN JUAN DEL MOLINILLO-NAVARREDONDILLA-VILLAREJO

Estas localidades, con el anejo de Navaendrial, yacen recostadas bajo el "Pico Zapatero" (2.146 m) y "Los Cimarrales" (1.935 m) en un grandioso paisaje de rocas fuertemente sugestivo, pero en una soledad y aislamiento sobrecogedores particularmente en época invernal. Es una zona (a nuestros efectos) poco explorada especialmente sobre la vertiente alta que va a las cimas de la sierra, por donde es seguro que los cordeles ganaderos alcanzaban el Río Mayor por el que se bajaba a Riofrio y su "cordel de Sonsoles", sobre el Valle Amblés, alternativa subterranea de enlace con la Cañada Soriana Oriental tanto como con la Leonesa de Cebreros por Arrebatacapas.

Por esta razón es sorprendente que en esta vertiente S de la Serrota no se haya señalado la presencia de los puentes o, al menos, pontones de lastras, tan usuales en estas zonas serranas de altos pastos, abundantemente "sangradas" todo el año por gargantas y arroyuelos.

Vamos a entrar ahora de lleno en el Valle del Alberche y, a este punto, será bien hacer un *excursus* sobre un término que es especialmente frecuente y distintivo de la zona: el de NAVA.

"NAVAS" Y "NAVAS FONDAS" EN LA TRADICIÓN DEL TERRITORIO ABULENSE

En la historia de nuestro territorio suenan con mucha frecuencia las NAVAS como algo que, por estar ahí, no necesita explicación. Y, sin embargo, no hay duda de que no sólo la necesitan, sino que forman parte necesaria para entender la historia misma de estas tierras. Veamos con un cierto espacio lo que sabemos a este propósito. En cualquier diccionario (y, por poner alguno, pongamos el glorioso "Espasa" que nos acompaña desde niños) encontraremos explicaciones a la palabra de este o de parecido tenor:

Del vasco nava, "tierra llana". (De dónde saquen les "diccionariadores" esta brillante explicación es un misterio, puesto que, como veremos por el mismo diccionario, la palabra no existe en las provincias vascas como topónimo, especialmente poblacional, mientras existe en la mayoría de España central en modo más o menos abundante. Seguimos): "Llanuras cercadas de montañas. No todas pueden definirse de esta manera. En Castilla se llama así a las llanuras más o menos extensas no exentas de vegetación herbácea (*¿?*). (Cuando están) en la montaña se llaman así, principalmente en el centro y Sur de España, las grandes praderas que se encuentran en las cumbres, sobre todo próximas a pasos o puertos, y también a valles de poca longitud, pero anchos, entrellanos, y situadas a gran altura, que (se) utilizan como pastizales de verano".

Como se ve, no se saca una idea suficientemente concreta de lo que el escoliador entienda por esta palabreja, *nava*, que parece tener su "intrínquis". Al máximo se pueden resumir estos alambicados conceptos en esta forma: a) se trata de tierras planas y, en Castilla, altas; b) están colegadas a praderas y lugares de pasto; c) también están en relación con pasos de montaña.

En el mismo diccionario figura un espejuelo estadístico que detalla estos topónimos (exclusivamente poblacionales, es evidente) en esta forma: 20 de estos lugares son de la provincia de Ávila, 10 de Salamanca, 9 de Segovia, 7 de Madrid, 7 de Toledo, 4 de Cáceres; nótese: todas provincias de un solo núcleo central y con límites comunes, con Ávila ejerciendo de centro; en total, 57 topónimos poblacionales en un territorio común bien delimitado. El resto, 9, están en Albacete (que es todavía Mancha), como Toledo (4), Burgos (3); Badajoz, León, Ciudad Real, todavía Mancha, Guadalajara, y Jaén (2 en cada una). A querer ser realistas, al grupo de las provincias circundantes de Ávila y a sus 57 topónimos con Nava-, habría que añadir 8 de las provincias manchegas, quitándolas al resto. Tendríamos una proporción 65 a 11... De todo ello resulta que el predominio es meso-castellano, escaso en el Norte castellano-leonés, desconocido en Soria y Zamora. Abundante, en Ávila y entorno; escaso, cuanto más se aleja uno de ella.



Esquema topográfico 22. San Juan del Molinillo y alrededores. Algunas "Navas".

Dentro de esta zona, el predominio de Ávila es absoluto. En ella, contando fracciones y burgos menores, llegamos no ya a 20, sino a 33. Si empezamos a contar las "navas" que indican topónimos rurales (camino, ríos, collados, cañadas), hayan sido en antiguo habitados o no, creo no exagerar si digo que fácilmente podríamos contar *varios centenares*. Por poner un ejemplo, la hoja MTGE 555-I de San Martín de la Vega del Alberche, no de las más pobladas de navas, da los siguientes topónimos, de los que apenas dos son poblacionales: Navasomera, Navacepedilla de Corneja (poblacional), Nava de Enmedio, Navazal, Nava del Toro, Nava Pegucrinis, Navazalrubio, Navadijos (pobl.), Navatravesía, Navalanguilla, Las Navas, Navasgrandes y Navalacierva. ¡Son trece navas en apenas los pocos kilómetros cuadrados que cubre una hoja del MTGE, en una provincia que, para cubrirse, se necesitan hasta 65 hojas.

Ergo, evidentemente, aunque el término "nava" existiese en vasco, no es ésta la zona de su origen, como sostiene el "diccionario" o escoliasta terminológico: ha sido "arrastrado a ella". ¿Por qué vía? Viene espontáneo pensar al fenómeno de la trashumancia, visto que, además, la mayor concentración en el uso del término la encontramos en las provincias que concentran más ejemplarmente las grandes cañadas de su ciclo migratorio. Es, en cierto modo, el mismo fenómeno de concentración que

advertimos, por ejemplo, con los toros de granito de edad y tradición vettona, cuyas tres cuartas partes aparecen en Ávila y su provincia, justo en el punto en que las grandes Cañadas de la Mesta (la Soriana y la Leonesa) se entrecruzan. Dos fenómenos paralelos del mismo origen.

La palabra, visto que no existiese en otras zonas del castellano, parece evidente que sea árabe, o, más bien, magrebi. De mis escasas lecciones de magrebi de hace decenas de años creo recordar que como magrebi se registraba la expresión *nawar* como "prado", "lugar florido". No afirmo, pero dejo aquí este recuerdo personal a "complemento de la ignorancia" en que el término nos tiene sumidos.

Pero hay algo todavía más significativo. Lo que la historia particular del Medioevo abulense confirma es que en Ávila existen tres-cuatro territorios que tienen este término como definitorio: una NAVA PRIMERA, una SEGUNDA NAVA y otras dos (que parecen intermedias), LAS NAVAS "FONDAS" u "hondas". Se habla de ellas en la *Segunda Leyenda*. La palabra "leyenda" en su contexto está indudablemente por "historia", "relato" y es, a diferencia de la primera, (que, ésta sí, es claramente legendaria), seguramente histórica, minuciosa, detallada, aunque con añadidos y glosas bien discernibles siempre. Desde muy pronto, ya en los años 1090, vivo aún D. Raimundo de Borgoña, el uso de este término definitorio del territorio abulense es usual: cualquier episodio (viajes de notables, incursiones de raziadores musulmanes, expediciones cristianas desde Ávila contra estos asaltos, la vida misma y las andanzas del héroe local, Nalvillos Blázquez, etc) abundan en estas indicaciones "... (saliendo de Ávila) llegaron en cuatro horas a la primera nava...(poco adelante se precisará que los fugitivos moros" avían trasmontado el puerto, por lo que *puerto* y *nava* prácticamente resultan equivalentes); e arribó ende otro pastor ... e fabló... en cómo los pobladores de las dos Navas Fondas...les atendían (esperaban) con viandas; e el acaecimiento desta brega (de 'las Navas') avino a veynte y dos de Julio del año de mil e noventa; ... E ficeron su alvergo en la Nava Fonda...; e (ya de regreso a Ávila) viajaron a la primera nava, e Remontibalt (Raimund Tebault, 'Tebaldo', el alférez de D. Raimundo de Borgoña) pendoló ('escribió') en una piel (pergamino) lo que les aviniera..." De la misma manera, tras las "navas fondas" (que, pasada la primera nava o puerto, indican el fondo-valle del Alberche y del Tormes, donde hoy vemos las Navalosas, las Navaluengas y las Navarreviscas, Navarredonda, Navalperales, etc.), se citan con el mismo sentido general del derrotero la *segunda nava* o *puerto*; por lo que es evidente que si la primera, a distancia de cuatro horas de Ávila, son los puertos de la Paramera (principalmente el del Barraco y el de Navalnoral, pero igualmente El Boquerón o Mengamuñoz), la *segunda nava* o *puerto* no puede ser más que el sistema de pasos de la siguiente sierra o nava, esto es, los de Mijares, el Alacrán, Serranillos, o sea, Gredos. Véase nuestro mapa 9. Nótese, en fin, que hablando la Leyenda en este contexto de dos navas fondas, evidentemente está haciendo referencia a los dos valles del Alberche y el Tormes que desde los Entrepuestos de la Cañada Leonesa Occidental parten en direcciones opuestas, E y O, ambos continuamente atravesados por la trashumancia y sus caminos.

Queda claro, por consiguiente, no sólo que Ávila es el centro geográfico y el más representativo del uso de la palabra: es que se trata de su lugar de origen. Y volveremos a verlo más tarde con otros ejemplos, cuando nos ocupemos del Valle del Tormes.

Descenderemos ahora al Valle del Alberche propiamente dicho, tras haber advertido que el territorio comprendido entre la Venta del Obispo y la embocadura de descenso del río en los Entrepuestos a través del Pinar de Hoyocasero aparece hoy desprovisto casi enteramente de vestigios de puentes por varias razones, la más importante de las cuales es la viabilidad moderna creada entorno a la directriz de la carretera N-502, sus accesos y conexiones: todo ha sido renovado y no quedan más que algunos caminos montanos menores. Queda (a cuanto he podido examinar de las partes más altas y solitarias del Gredos centro-occidental) algún caso muy aislado como el de un pequeñísimo puente.

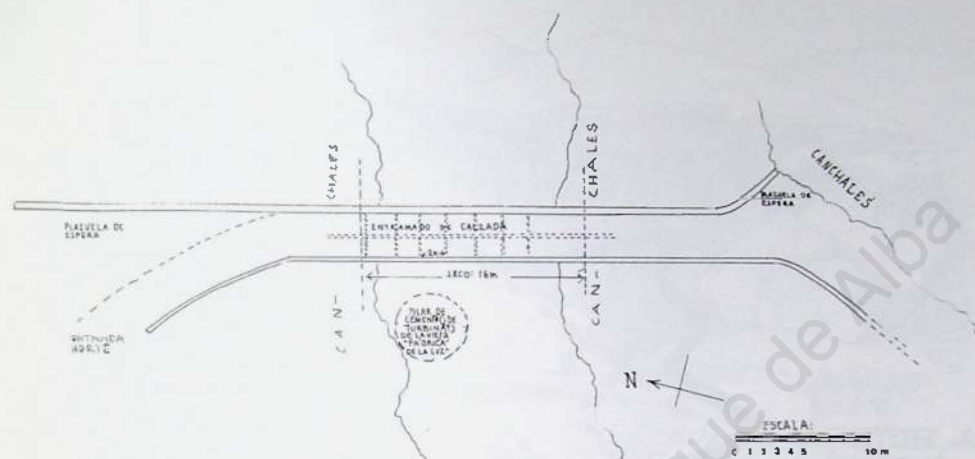
Leonesa del Puerto del Pico. El camino de entrada a este valle desemboca precisamente ante un puente de un solo arco de 16 m de luz, bastante irregular y de curvatura desgarrada, apoyado directamente en la roca desnuda del lecho sobre algunas hiladas de simil-sillería de burda factura, sobre las cuales se yergue el resto de la estructura de mampostería. La cerviz del gran arco está situada a unos 9 m sobre el pelo de agua.



Dibujo 98. Hoyocaseró. Pontón de lastras sobre el arroyo del Pinar o "Herrerós".

La tosquedad del diseño del arco, que parece incluso en precario equilibrio, contrasta con su robustez, que le ha hecho resistir hasta hoy los embates de un río bravo, rápido de curso, fuertemente torrencio en ocasiones. Su arranque directo de la roca lisa y pulida, la gola umbrosa del álveo fluvial y los áridos contornos que bajan de Gredos, unidos a la majestad silente del paisaje que sobrecoge, hacen del lugar y del monumento un espectáculo absolutamente único, entre los más bellos y sorprendentes de nuestra provincia.

La calzada sobre el puente es de algo más de 3.4 m de paso: incluidos los parapetos, la anchura es de 3.90-4 m. Los parapetos llevan cubiertas alomadas de poca altura. El entramado del enlosado lleva cordones transversales y una espina central longitudinal, diseñando toda una serie de rectángulos enlosados de 1.70 X 2 m dispuestos en dos filas, a la manera acostumbrada de estos caminos enlosados. El arco carece de malecones de encauce y de tajamares. A poca distancia de la fachada de O (aguas arriba), un pilar de cemento parece el soporte de algún elemento de la maquinaria de producción eléctrica que se instaló poco más arriba en los primeros decenios del s. XX, fábrica cuyos restos son todavía visibles poco a monte del puente (dibujos 98 a 100).



Dibujo 99. Hoyocasero. Puente "Romano" o "de la Fábrica". Planta esquemática.

LA ZONA DE NAVALVADO SOBRE EL ALBERCHE

La zona que vamos a tratar ha sido objeto de numerosas visitas, especialmente entre los años 2005 y 2007, y resulta una de las mejor conocidas del valle del Alberche en cualquiera de sus aspectos. Navalosa se sitúa sobre la directriz carretera C-500 de Navalunga a la Venta del Obispo, apoyada como está a la parte de solana del valle. Dista del Alberche un par de km y unos 4.5 de Hoyocasero. No hay por qué señalar que, dada la disposición longitudinal de la carretera a lo largo del Valle del Alberche, es segura su función de cañada de relación entre los dos ramos, Oriental (El Tiemblo-Cebreros) y Occidental de la Cañada Leonesa o Maragata (Entrepuestos); sólo que la modernización de esta importante vía de tránsito rodado no ha dejado prácticamente rastro de los puentes antiguos que evidenciasen tal condición. Algunos de ellos conservan sus nombres tradicionales (tal, a O de la población, el de "Las Saleguillas", o el de "Las Pizarrillas" o "El Atronadero" en dirección de Navatagordo); pero ninguno ha conservado nada de su antigua condición.

Hay una particularidad del entorno de Navalosa que conviene notar, en primer lugar porque es localmente "territorial" y más bien rara de observar en otros lugares semejantes. Es la de la red de pequeños caminos rurales que bajan al río y cuya pavimentación en losas (parcialmente conservadas) haría pensar en cordeles, pero que demuestran, a un análisis más detenido, su relación estrechamente local con otra realidad: los molinos y batanes antiguos que sirvieron a la zona. Estos caminos, naturalmente, acarreaban también la presencia de algunos puentes que, aunque desaparecidos, han dejado tras de sí algunas evidencias.

6.1.4 a 6.1.6 Pasarelas (¿de Lastras?) de los Molinos y Batanes de la zona de "Navalvado"

"Navalvado" es la denominación de un pequeño cerrillo sobre el Alberche directamente al sur de Navalosa. En el espacio intermedio entre ambos, ya los topónimos rurales son indicativos de realidades pretéritas en cuya búsqueda vamos inútilmente: "las Pasaderas", "el Pontón", "el Molino", etc. Se reconocen en la bajada diversos tramos de camino enlosado; ya sobre el río y al borde noroeste del cerrillo encontramos un tramo curvo bastante bien conservado que llega a una pasarela moderna en cemento, cuyos extremos de mampostería se reconocen antiguos. Es nuestro pontón 5, justo bajo la indicación "Las Pasaderas" (MTGE 555-IV) y, a menos de 200 m a E, otra similar (esquema



Esquema topográfico 24. Caminos harineros de Navalosa. La zona de Navalvado. Puentes.



Dibujo 100. Hoyocasero, puente de "La Fabrica".

topográfico 24) también modernizada, de la que departe al sur el camino enlosado que circunda al cerrillo a O, en medio de un breñal de difícil acceso y observación, acompañado de los restos de un viejo azud que va a terminar en la localidad "El Batán". El caminito parece continuar el recorrido de contorno enderezándose a este-nordeste y debía enlazar con la actual AV-P-419 de Navarrevisca a Navalosa en dirección del cruce del Alberche en que encontramos la grandiosa estructura de "La Puente" de Navalosa que veremos a continuación (dibujo 101).

De todo lo dicho se deduce (véase nuestro esquema topográfico 24) que los caminos que conducen a estos lugares y pasarelas forman parte de una mini-red de caminos a uso de molineros y bataneros y su clientela local, una clientela un tiempo abigarrada que ocupaba estas instalaciones día y noche en tiempos de molienda; gentes y costumbres que han dejado en el folclore recuerdos como las "canciones de molienda", salpicadas de alusiones picarescas a los turnos nocturnos de las mujeres, como en la canción gallega:

"Ua noite no moliño,
Ua noite non fas nada;
Ua semana enteira:
¡esa sí que es moliñada!"

6.1.7 Navalosa, "La Puente"

En su decurso hacia E, el Alberche, en localidad "Los Regueros", presenta uno de los más sensacionales y notables edificios-puente de la comarca. Se trata de un manufacto de impresionante altura y prestancia, enteramente construido en sillería y perfectamente conservado. Es a doble arco, fundado sobre la roca misma del cauce natural, con un ojo central de 22 m de luz y casi otro tanto de altura sobre el pelo del agua, bardales casi completos y un apoyo entre el arco doble, agudo contra corriente y prismático a favor de agua, una especie de soporte de empuje, dado lo bravo de la corriente y la enorme altura del edificio. El arco menor, algo más elevado sobre el cauce y a su lado N, tiene función de alivió y es amplio más de 5 m, con una altura doble sobre el fondo de su emisario.



Dibujo 101. Navalosa, "La Puente" sobre el Alberche. fachada Este, visión de SE.



Dibujo 102. Navalosa, "La Puente". fachada Este, visión de Norte.

Se trata de un puente a pronunciado "lomo de asno" sobre el arco mayor, calzada de entramado a reja mediante cordones de largos y estrechos elementos de granito que delimitan rectángulos enlosados regulares en dos filas (cordón divisorio central longitudinal). Los parapetos están conservados. La estructura en sillería es ejemplar por diseño y de perfecta conservación. Salvo el hecho de su espaldía a lomo de asno, el resto del diseño arquitectónico es sustancialmente igual al del "Puente del Arco" de Burgohondo (véase adelante).

Las entrombaduras extremas del puente dan acceso a un doble cordel a N y S; en esta última entrada-salida una gran "piedra caballera", colocada sobre otro gran "boulder" natural, hace de hito (sostiene una pequeña cruz de hierro).

La estructura, de gran mole y excelente sillería, fundada directamente sobre la roca natural que aflora del cauce, es una obra que parece tener su origen en los finales del s. XV-XVI. Es a "lomo de asno" para favorecer la capacidad del arco principal y su luz casi exagerada. No parece, visto el enorme desarrollo del arco de medio punto principal, obra cisterciense, como se exponía.

Es de notar que le sucede a valle, a relativamente corta distancia, otro arco de características constructivas (diseño, materiales, doble arco desigual, etc.) absolutamente idénticas: el puente "del Arco" (o, según otros, "del Morisco"), al S de Burgohondo, por lo que es legítimo sospechar que ambos hayan nacido de la misma iniciativa y por la mano de los mismos arquitectos y maestranzas ligadas seguramente a la Mesta y su trashumancia, si bien no encontramos en ninguno de los dos las inscripciones alusivas a ella, como en el caso de los puentes de Valsordo y Sta. Justa en Cebreros. Única diferencia notable: el de Burgohondo lleva sobre ambos arcos una calzada perfectamente en plano. Los caminos que derivan al sur de ambos puentes constituyen los cauces principales de la trashumancia a través de los pasos de Mijares y Serranillos en Gredos.



Dibujo 103. Navarrevisca "Puente de los Llanillos"

NAVARREVISCA

La zona de Navarrevisca se colega directamente con Navalosa a través de la vía que viene de "La Puente" que acabamos de citar para enlazar a la AV-413 del Puerto de Serranillos. Ésta última, como su colateral AV-401, son prácticamente continuaciones al sur de la AV-900 del Puerto de Naval Moral desde Ávila y constituyen la vía de trashumancia intermedia (por consiguiente, alternativa y hasta

abreviada) de los dos grandes ramos, (oriental y occidental) de la Cañada Leonesa a través de los dos puertos de Serranillos y de Mijares. La rapidez de esta vía antigua al S está acreditada en el Medievo por las andanzas guerreras de los adalides de Ávila, especialmente las de Nalvillos hacia Talavera a principios del s. XII.



Dibujo 104. Navarrevisca, puente "de la Cuesta".

6.1.8 "El Pontón" o puente "de los Llanillos"

No tengo noticias ni documentación directa sobre este curioso manufacto, que se encuentra indicado en la zona "Los Llanillos" a sudoeste del poblado y sobre la Garganta de Navarrevisca o "Fernandina". Es una estructura aparentemente del s. XX a cinco arcos acarpanados montados sobre jambas verticales de poca altura, el todo en sillería, bajo y plano, con una longitud aproximada de 40 m y con tajamares bajos a cima piramidal muy ajustados a las dimensiones de los pilares de apoyo, fundados, aparentemente, sobre soletas de cemento. La anchura de la calzada es la de una normal carretera, con más de 4 m de paso. Si es, como parece, una obra del pasado siglo, hay que admirarse de sus características, más que poco frecuentes, insólitas por euritmia y excelencia de construcción. Lleva en alto un barandal metálico inclinado hacia la calzada y sirve al enlace Navarrevisca-Navalosa. Este puente es de una altura próxima a los 3 m hasta las cervices de arco y otro, más o menos, hasta la altura de calzada. Los arcos acarpanados tienen una luz aproximada de 5 m cada uno y los tajamares son de ca. 2 m de anchura. Parece evidente que sustituya un puente más antiguo destruido por riada. Aunque solo fuera por esto, creo conveniente incluirle en nuestro catálogo.

6.1.9 "El Puente de la Cuesta"

Bajo el pueblo, al sudoeste, se descende por caminitos estrechos y difíciles al lecho de la "Garganta Fernandina" (que baja a influir en el Alberche en el paraje del "Molino de los Brazos") hasta la triste, magnífica ruina de un molino derruido de grandes dimensiones (más probablemente, un batán). A N de él y a pocos metros encontramos un puente muy rústico de apariencia en un paisaje cuya sugestiva belleza contrasta con el abandono característico de estas poblaciones menores, donde los ayuntamientos no parecen tener gran aprecio del decoro de lugares como éste. Lamento el desahogo, que habría que repetir lugar por lugar, sin que se puedan exceptuar otros mayores, pues ni Burgohondo ni otros semejantes hacen excepción, por más que nos duela constatarlo (dibujo 104). El caso es que bastaría que los Ayuntamientos señalasen la situación a la Diputación Provincial, pues, al menos, "probar non nuoce", esta situación.

Es un puente a tres ojos y "a lomo de asno" moderado, con dos rampas extremas y rellano plano entre entre ambos ojos centrales. Tiene una longitud total de unos 37 m. arcos a ojiva, apuntados levemente y montados sobre bajas jambas verticales que les alcanzan hasta 4.5 m sobre el pelo del agua. La calzada (de 3.4 m de anchura) que lo cubría ha desaparecido y la doveladura de los arcos aparece, descarnada y a vista, en su parte alta. Los dos apoyos centrales llevan bajos y rudos tajamares de simil-sillería. La estructura es bellísima en su aparente rudeza y desgarmo y en su abandono; el paisaje envolvente, encantador, silente, recoleto, íntimo y digno de meditación. Lugares como éste (y como el de tantos de nuestros puentes abandonados a su suerte en paisajes que con frecuencia quitan la respiración por su belleza) deberían ser santuarios, en vez de los estercoleros que parecen con demasiada frecuencia, para nuestro desdoro.

Cuando he ido en su busca (en un pueblecito de pocos habitantes como Navarrevisca), se me ha dicho por los lugareños que "ése no es un puente antiguo, está hecho hace 60 años". Esta información (que debe, en realidad, referirse al puente "de los Llanillos"), en un lugar como éste, es más demoledora que cualquier artículo o ensayo periodístico sobre el abandono en que estos pueblos agrícolas de nuestra provincia yacen, sin apego al propio terruño, sin conocimiento de su patrimonio: en efecto, no hay duda de que, por más que le hayan reparado en alguna ocasión, se trata de un puente medieval, de los siglos XIV-XV o incluso anterior. Me ha sucedido por todas partes, con pueblos que, como San Martín de la Vega del Alberche y tantos otros, no recuerdan (porque ya bien pocos frecuentan su propio territorio rural) los puentes antiguos que los rodean (aunque estén a pocos metros del habitado), ni piensan, aunque los conozcan, que "esa cosa" pueda tener ninguna importancia monumental o histórica. En fin, se trata de uno de los aspectos más tristes del abandono cultural y espiritual de nuestras poblaciones rurales. (Ya hemos dicho, sin embargo, que la información referida, tal vez tocaba al puente anterior, no a éste, aunque sería igualmente inexacta,...).

6.1.10 "Puente de la Retuerta"

La carretera AV-913 enlaza Navarrevisca a Burgohondo. A mitad de camino, poco antes de la desviación hacia el Puerto de Mijares, apenas a 5 km de Burgohondo, se me señaló ya hace 5 años un "puente antiguo muy grande". Varias veces he pasado sobre él y varias veces lo he examinado: el puente es, efectivamente grande y, hasta cierto punto, monumental pero no es, en absoluto, antiguo, sino una estructura en piedra ligeramente almohadillada, típica de las obras para carretera del s. XX, ancha unos 4.5 m de calzada. Colocado en una gola bastante profunda sobre la garganta de Navahondilla, tiene su monumentalidad, aunque le descarto, por consiguiente, del elenco de puentes antiguos.



Dibujo 105. Burgohondo. puente "del Arco".

BURGOHONDO

6.1.11 Puente "del Arco"

El nombre es el que registra el MTGE. (hoja 556-III). Se encuentra bajo el paraje "Viñas Nuevas", sobre el Alberche, sobre un bravío lecho de roca natural desnuda (ya hemos dicho más arriba de la similitud de diseño y estructura que le acomuna con el grandioso puente de Navalosa, con la única diferencia de un dorso plano en lugar de un "lomo de asno". Por lo demás, todo igual: dos arcos fuertemente desiguales (mayor, de más de 25 m de luz, menor, de 7.5). La calzada superior tiene un paso entre parapetos de 3.5 m (unos 13 pies romanos).

Entre ambos arcos, el pilar de apoyo parece reforzado modernamente por una especie de subpedáneo de cemento de tres m de altura, creado seguramente para asegurar la circulación rodada moderna. La razón aparece clara a poco que se examine su arco menor. En efecto, sobre él aparece, especialmente en la fachada a valle, una lesión que desajusta la sillería. Es una lesión antigua, al menos 150 años, y lo demuestra sin sombra de duda la "tartarización" de cal que cubre la bóveda del arco menor por las filtraciones del pavimento de calzada. Su origen es, muy probablemente, sísmico y podría depender del terremoto de Lisboa de 1755. Que no haya progresado posteriormente lo confirma la tartarización misma; lo cual significa que el dicho "subpedáneo" de recalce era substancialmente superfluo, porque *no es una falla en progresión*.

La construcción parece remontarse al s. XVI a juzgar por su diseño eurítmico, su perfecta sillería, la perfección de sus arcos, especialmente el mayor y su misma anchura de calzada; ésta se alza a 14 m del pelo de agua, que es, en este punto, bravía, de decurso rápido sobre el lecho rocoso. También en este caso los alrededores del puente son de gran belleza, y cualquier obra que sirva a conservar, garantizándola, esta belleza del entorno sería obra que merecería el esfuerzo.



Dibujo 106. Burgohondo, "Puente de Enmedio", sin su doblaje de anchura en cemento (suprimido en el dibujo) y restitución de su antiguo aspecto "a lomo de asno".

Noticias recentísimas (27 Nov. 2011) siembran, en torno a este puente, nuevas alarmas. En Burgohondo he oído a la ciudadanía soliviantada por las noticias de que existe un plan del Ministerio de Fomento para la reforma de este puente, reforma que contempla la duplicación en anchura de la calzada, con todas las reservas que ello puede conllevar a quien conozca su actual situación de estática y la severa solicitud que una nueva y más eficiente vía para el tráfico rodado conlleva. Ejemplos de actuaciones desastrosas para los monumentos de este género no solo no faltan, sino que sobrealundan en nuestra provincia (piénsese, por ej., al caso que veremos a continuación, el "Puente de Enmedio" en el mismo Burgohondo, los puentes secundarios e importantísimos de Arenas, El Hornillo, el Arenal; el caso particular de doblaje "aéreo" del puente borbónico de Ramacastañas. Cuando el caso no es



Dibujo 107. Navalunga, puente "Romano".

éste, otros ultrajes se han perpetrado aún peores, como el "enganche esguinzado" de la nueva carretera sobre el entronque de la entrada N del vecinísimo, bellísimo y casi gemelo Puente de Navalosa; por no hablar del caso (semejante, pero peor) de un entronque parecido que se ha llevado por delante la extremidad nordeste del Puente de San Pedro o "de Valladolid" en Arévalo y el lamentabilísimo estado en que se encuentra, precisamente como consecuencia de esta operación, sin que nadie haya movido un dedo hasta hoy, tras tantos años pasados y con el evidéntísimo peligro de ruina en que el monumento versa, tras las denuncias repetidas a las administraciones.

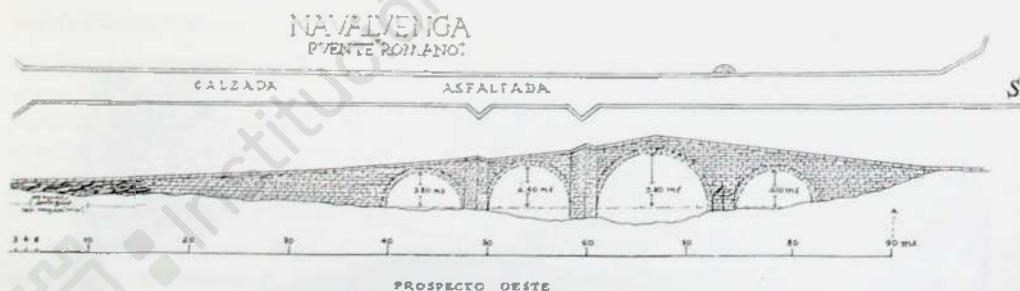
BURGOHONDO

6.1.12 Puente "de Abajo" o "de en Medio"

Se encuentra en el casco urbano, cabalgando la "Garganta de Navalacruz". Es un pequeño puente en mampostería, un tiempo "a lomo de asno" (todavía reconocible en la estructura a valle, al E) que hoy aparece explanado entre orillas. No es ésta la peor alteración, porque en el s. XX su paso de calzada ha sido doblado en cemento (cara O, a monte) hasta los 7 m: en origen tenía no más de 3,30 m de ancho, unos 13 pies romanos. (Nuestro dibujo no tiene en cuenta de este "doblaje" de anchura).

Tiene dos arcos de medio punto levemente desiguales (más pequeño el de S), separados por un apoyo que hoy, en cemento, congloba seguramente el tajamar intermedio, actualmente invisible. Conserva los parapetos originales (reposicionados los de O tras el ensanchamiento de calzada). Mide unos 30 m de longitud total y sus arcos son de 5 y 7,5 m ca. El viejo "lomo de asno" se observa en la fachada a valle.

Un registro del alcantarillado aparece en el cauce fluvial afeando el aspecto de río y puente y está pidiendo a gritos al Ayuntamiento de Burgoondo un poco más de decencia y discreción por el río, su belleza, su uso aguas abajo, etc.



Dibujo 108. Navalunga. Puente "Romano".

NAVALUENGA

6.1.13 "Puente Romano"

En una zona recreativa del centro urbano, sobre el curso del Alberche, aparece este extraordinario puente en sillería, a 4 arcos de medio punto con pequeños y desiguales tajamares contra corriente en los apoyos intermedios. Sólo uno (a O, lado N del arco mayor) llega hasta los parapetos, creando un balcón de espera para el tráfico antiguo. El lomo es flexo, con entradas en rampa a los extremos y alzado al centro, más o menos, sobre dicho arco. Ambas rampas extremas conservan una estructura en grandes bloques de mampostería que parecen las originales de un puente precedente (ver dibujo 109),

sucesivamente devastado por riada y luego (¿s. XV?) reestructurado en la forma en que le vemos hoy. En estas rampas más antiguas, especialmente en la de N, se advierten dos niveles de adaptación al viejo y antiguo lomo (ver dibujo 109).

La estructura actual no es anterior, en su conjunto, a los puentes del s. XIV de tipo "cisterciense", aunque así podrían sugerirlos los arcos de medio punto. Es posible que su datación sea la de contacto de los siglos XIV-XV, una data aproximada que podemos atribuir a otro puente semejante, aunque aún más grande y solemne: el de El Barco de Ávila, semejante en técnica y hasta en estética. Pero conviene observar una particularidad estructural que notamos en las rampas de acceso de este puente de Navaluenga, especialmente la del lado N (véase 24); es una rampa de gran desarrollo y en aparejo de mampostería de gran formato. Cabe dudar de si no hubo un puente precedente, una estructura sustancialmente en gran mampostería, (no en sillería como el actual), con un mayor número de arcos de menor apertura que los actuales, con doble rampa extrema, altura general tal vez algo menor y un "lomo de asno" plano al centro, sobre el (o los) arcos centrales y mayores; es una forma conocida en otros casos, como el del Puente del Río Caballeruelo que veremos en San Lorenzo de Tormes, cerca de El Barco de Ávila. La idea está expresada gráficamente en el diseño del dibujo 108 y 109.



Dibujo 109. Navaluenga. Puente "Romano". Detalle de la rampa N.

Valga una nota final para este capítulo. He advertido ya (esquema topográfico 25, pasarela en el camino del Puerto del Pico a Serranillos) de las dificultades de prospección de algunas de estas zonas serranas y de recorrer los caminitos rurales de las zonas gredeñas. Es algo que podría ampliarse aquí a propósito de las vertientes de umbria de puertos como el de Gavilanes hasta "Venero Claro", sobre Navaluenga y en el Castañar del Tiemblo. Yo espero que el lector no me reproche como pereza o desinterés los posibles "vacíos territoriales" que podrían resultar de una objetiva imposibilidad física mía personal de moverme, como un tiempo, en largo y ancho de un territorio como el nuestro, sin miedo a fatigas que un tiempo no me pesaban.



Dibujo 110 Idea del puente de Navalunga antes de su actual configuración tardo-medieval.

COROLARIO

A quien pueda objetivamente reprocharme una laguna en casos particulares, mi más cordial y afectuosa invitación a compensarla con su aportación propia, porque no hay estudio, por simple que sea, que no deba entenderse como una invitación directa del estudioso a profundizar en el conocimiento de lo estudiado, de la materia. Y mi trabajo no tiene ahora otros límites que la espera a que sirva de escalón para los nuevos logros, que quedan siempre pendientes.

La divisoria de la Cañada Leonesa Occidental atraviesa el territorio de los Entrepuestos, dejando hacia su mitad los dos ejes transversales del Alberche (que vierte al Tago en dirección de Talavera) y del Tormes (que lo hace al Duero en dirección de Salamanca). Esta cañada recorre el "parteaguas" entre ambas cuencas hidroclógicas y ellos son los dos ríos que nacen al N del corazón elevado de Gredos, en el ombligo rocoso de la Meseta Central cuya cumbre es el pico del Moro Almanzor, un nombre de incierto origen histórico, relacionado idealmente con la última mítica figura del Califato Cordobés, desaparecida poco menos de un siglo antes (año 1002, Calatañazor) de la Repoblación de Ávila por Alfonso VI y su yerno D. Raimundo de Borgoña (hacia 1085).

El nombre de este macizo ("Gredos") es también de origen incierto, pero parece probable que derive del latín *gradus* ("paso", "escalón", "escalera"), por el aspecto de gran obstáculo natural entre las Mesetas Carpetana y del Duero, un aspecto que debió ser evidente, hasta visivo, para el conquistador romano en su esfuerzo de los siglos III y II a. d. C. por avanzar hacia el N, durante la Guerras Lusitánicas⁹.

Todo el macizo está constituido primero por el Gredos central y se extiende luego hacia Occidente por el Corral del Diablo, la Sierra del Barco y de La Solana (o de Béjar) todavía en Ávila, para continuar luego por la Peña de Francia en Salamanca y La Estrella en Portugal. A Oriente continúa con la Sierra de Mijares, con extremidad, dentro de Ávila misma, en El Tiemblo (Cerro de Guisando) y en el desfiladero por donde el Alberche sale hacia Madrid y Toledo; la Tierra de Pinares abulense es su continuación en altiplano hasta que vuelve a levantarse en el confinario Guadarrama.

⁹ RODRÍGUEZ ALMEIDA, Emilio. Ávila "gallega". Ávila: Institución Gran Duque de Alba, D.L. 2002, p. 87 y sig.

CAPÍTULO SÉPTIMO.

LA “NAVAFONDA DEL TORMES”



Institución Gran Duque de Alba



Mapa 15. Valle del Tormes (Diputación de Ávila).

7.1 LAS SEGUNDAS "NAVAS FONDAS" O VALLE DEL TORMES

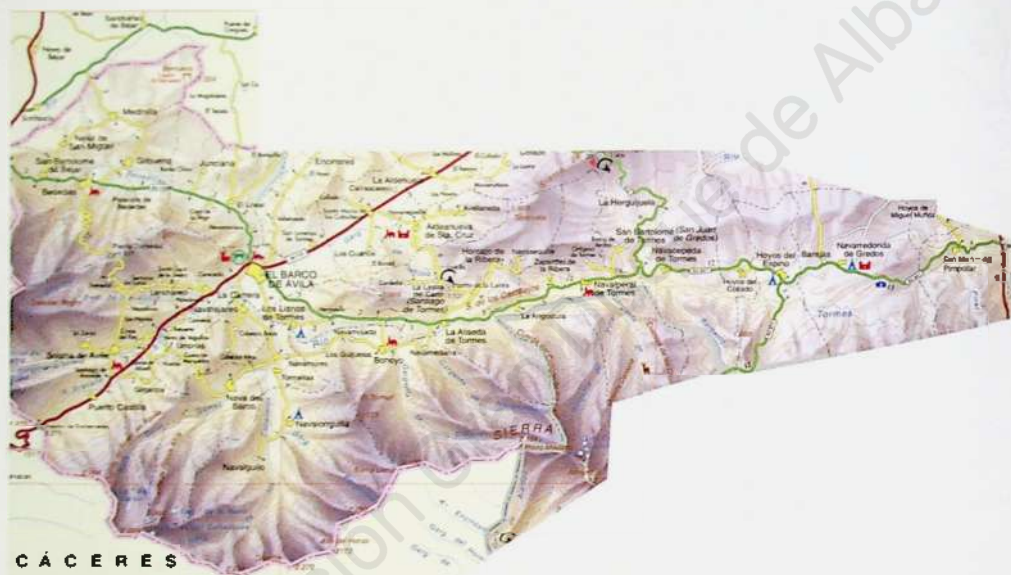


Mapa 16. Navafronda de Tormes.

La Sierra de Gredos tiene al N un sistema de doble serrezuela casi paralela que le permite degradar hacia la Moraña: un primer cordón es el formado por las Sierras de Piedrahita y Villafranca, La Serrota (que es su cumbre más alta), la Paramera y la Serrezuela de Malagón, que reúne este cordón al macizo de Guadarrama. Un segundo cordón más al N está constituido por varios relieves denominados genéricamente "Sierra de Ávila" que degrada hacia la llanura que caracteriza el Norte abulense.

Hemos dicho ya en los conceptos vertidos anteriormente sobre el Valle del Alberche, a propósito de la palabra *nava*, que este término, característicamente castellano y abulense, es con toda

probabilidad el "nawar" morisco-magrebi, indicativo de "lugar de pastos altos", "pastizal". Y hemos señalado también que, partiendo de este origen y del uso que de él hace y difunde la ganadería trashumante, en la Edad Media se codifican en el uso los términos *Nava Primera*, *Segunda Nava* que representan los relieves paralelos de la Paramera y Gredos respectivamente, y una doble *Nava Fonda* (u Honda) fácilmente identificable en los dos valles intermedios entre ambas, el del Alberche hacia el E y el del Tormes hacia O: dos valles, dos "navasfondas" en que el uso de la palabra "nava" resulta antonomástico respecto a la topografía poblacional.



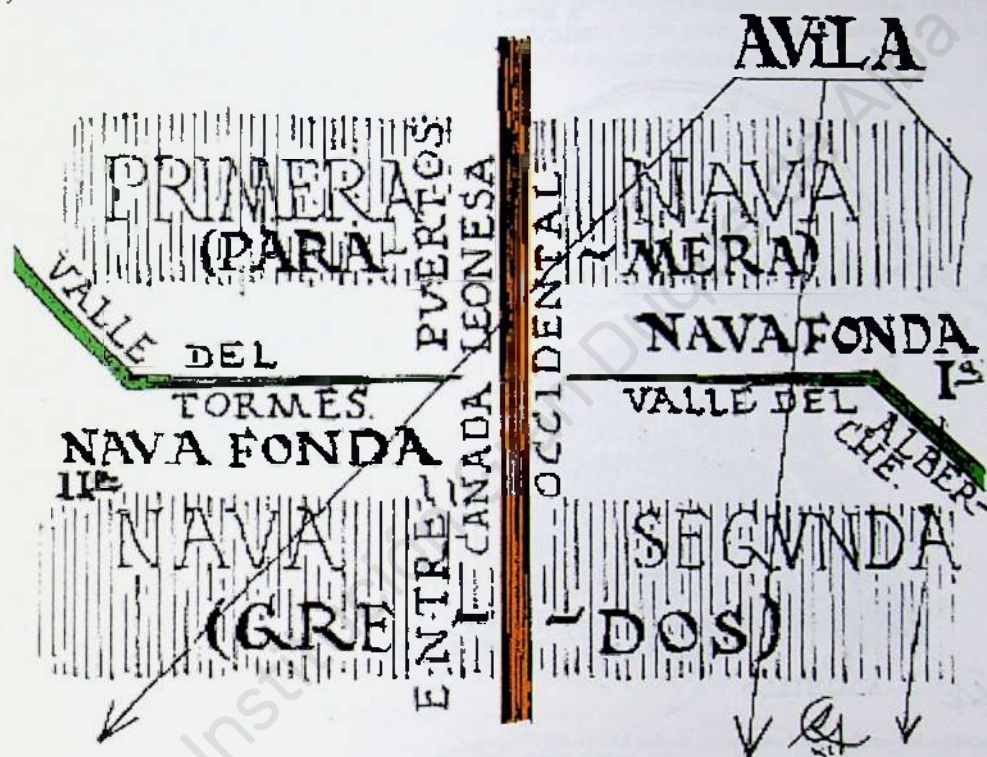
Mapa 17. Valle del Tormes o "Segunda Nava fonda" de Ávila (Diputación de Ávila).

No hay duda alguna de esta situación en la literatura medieval, como no lo hay en el análisis del territorio, de que el Valle del Tormes, más alejado de Ávila, abierto a la ganadería trashumante y sus puertos serranos, haya merecido el calificativo de segunda nava fonda y que con ella deba ser identificado. Optamos por consiguiente, por una vez, por esta definición histórica de su territorio, a fin de que su uso no se pierda ni obsoletice, puesto que *forma parte de nuestro patrimonio desde el s. XI*. El esquema topográfico 26 debería bastar para dar visivamente la imagen de estos lugares y sus denominaciones antiguas.

En paralelo con lo que hemos dicho a propósito de la "primera nava fonda" del Alberche, sus Navarrevillas, Navalenguas y Navalosas, digamos que esta segunda nava fonda del Tormes cuenta con, incluso, un mayor número de localidades poblacionales de nombres compuestos del término *nava* (Navarredonda de Gredos, Navacepeda de Tormes, Navalperal de T., Navasequilla, Navamediana, Navamures, Navamojada, Navalonguilla, Navatejares, Navalguijo y Nava del Barco), sin contar el infinito número de topónimos rurales, no poblacionales, que hacen de ella el mismo uso. Por poner (como para el Alberche) un solo ejemplo de las muchas hojas del MTGE que pueden documentarlo, bastará aquí el de la hoja 555-III (Navarredonda de Gredos), donde, simplemente a citar de memoria, podemos nombrar sin dificultad Nava de Enmedio, las Navalvillas, los Navalletes, una Dehesa de Navazquita, una Rinconada de la Nava, otra Nava cerca de la misma Navarredonda, una Navatormes,

una Navahondilla autonómica, un Navazo y hasta un Navalpalencrano. ¡Piense el lector lo que resultaría el elenco de navas si hubiésemos de hacer el mismo tipo de análisis toponomástico sobre las muchas hojas del MTGE que cubren las zonas serranas de la provincia de Ávila!

Lo que, de todos modos, es seguro es que esta concentración de tales topónimos elimina cualquier duda, tanto sobre el origen territorial de una palabreja tan representativa y mal comprendida hasta ahora, como sobre la identificación de las "Navas Fondas" abulenses con ambos valles del Alberche y del Tormes.



Esquema topográfico 25. Las dos "Navas Fondas" de la Edad Media Abulense.

Si hay, pues, que atribuir un origen geográfico al término, no puede caber duda de que *nava* es una palabra con origen bien definido en Ávila, a juzgar por todas estas evidencias. Su "nacimiento", por otra parte es natural, teniendo las dos grandes directrices de la transhumancia (Soriana y Leonesa) su cruce precisamente en Ávila y su territorio.

Iniciando nuestro recorrido del Valle del Tormes, lo hacemos desde su cabecera por la que pasa la Cañada Leonesa Occidental, de la que dista 4 km hacia O la estratégica localidad de San Martín del Pimpollar. Noto (de paso) que la que hoy reseñamos como "calzada Leonesa" debería ser indicada más adecuadamente como "Asturicense".

3.30 escasos). Es un dibujo fresco y espontáneo que rinde bien el aire apocado y humilde del monumento en simil-sillería, coronado de pedruscos más o menos heterogéneos que le dan un color de "objeto nacido de la tierra", más que de la mano humana: rústico sin ordinarietà, armónico sine arte. Sus parapetos de bloques parecen semi-naturales, trabajados lo mínimo y de aspecto casi "amasado", más que tallado, como si fueran parte de los canchales naturales del paisaje: es un aspecto especialmente perceptible en los dos tajamares (por llamarlos de algún modo), minúsculos, casi cónicos, redondeados; bien al contrario de la estructura de los arcos y su cimbra en perfecta sillería, que es atenta y cuidada, como parte esencial que es de la estructura. De modo que, entre su "cuerpo" y su "alma", el monumento me deja perplejo y turbado como pocas veces me ha sucedido. Y si éste es un monumento extraño y sugestivo, otro tanto sucede al puente siguiente.



Dibujo 111. San Martín del Pimpollar. "Puente Chico".



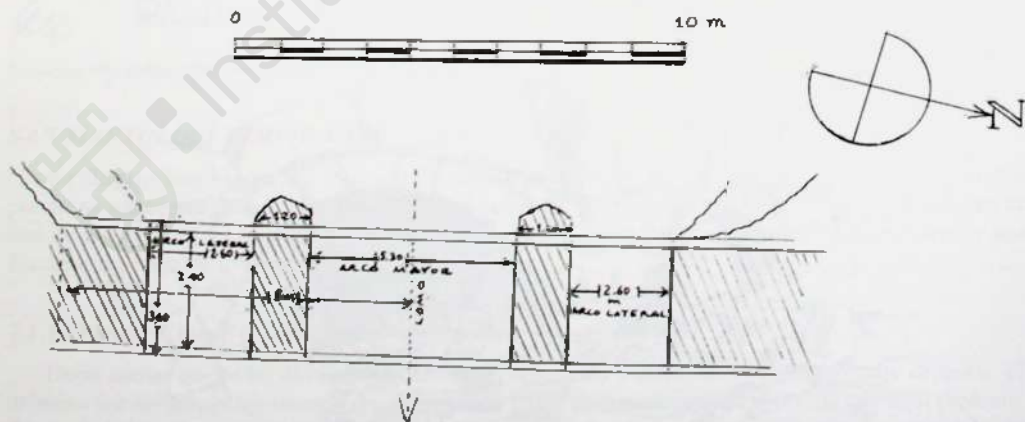
Dibujo 112. San Martín del Pimpollar. "Puente Chico" o "del Barrio" (apunte).

7.1.2 "Puente o pasarela del Molino"

Podrían repetirse conceptos anteriores tratando del puente presente, aunque por motivos diversos. Más que puente, éste es una especie de pontón de pedruscos de aspecto rusticísimo, casi ciclópico (en comparación con obras similares), que se encuentra al sur del núcleo urbano. Tiene dos pasos de agua de corte vertical (como los de las pasarelas usuales), divididos por un pilar de seis hileras de bloques de simil-sillería. A izquierda de este doble paso, otro más bajo y cubierto con un único lastrón, reúne un alivio de cauce y un azud o canal de alimentación de un molino (conservado, aunque en ruinas, a su lado). Se alza el monstruoso aglomerado de bloques casi 3.40 sobre el cauce y otra tanta anchura de calzada; los desaforados pedruscos que forman su ático sobre la calzada, dispuestos aparentemente sin argamasa alguna que los traben, dan la impresión de una obra iniciada y no acabada, como un salvaje aglomerado de elementos constructivos abandonados a medio disponer.

La presilla de embalse del azud está recavada, no ya mediante un muro de piedra mayor o menor, sino con el rebaje de una protuberancia de la roca del lecho fluvial que ha dejado hacia valle un cordón de roca ancho unos 20 cm en el cual aparece realizado un boquetón de unos 35 cm de anchura, profundo otro tanto. Otro vano similar de alivio existió pasado el puente en el mismo borde del azud y se ve parcialmente conservado. Los lados verticales del boquetón llevan ranuras afrontadas de 5 cm de ancho para una pequeña compuerta que se debió alzar a mano en caso de necesidad sin provocar exúbera en la presa. Entre tantos interesantes molinos que ya nadie visita en nuestro territorio, creo que éste sea uno de los más interesantes y mejor conservados por lo que se refiere a su presa de remanso y el sistema de azud, extremadamente sofisticados en cuanto a realización. El oficio de la presilla era el de desviar el caudal al azud que, labrado a mano en la roca misma del fondo fluvial, llevaba el agua al molino por la izquierda del envase. Todo ello se conserva todavía y es perfectamente observable a pesar del abandono del lugar y del molino. Y es un resto mínimo de un conjunto extremadamente interesante y testimonial que debería ser urgentemente restaurado para su preservación.

La calzada que cubre el pontón es de 3.30 m de anchura. Los pasos de agua, de casi 2 m de altura, aparecen divididos por un pilar de simil-sillería coronado por un rudo "capitel" o gran zapata trapezoidal.



Dibujo 113. San Martín del Pimpollar. "Puente Chico".

A propósito de este último pontón, *no estaría mal, vista la espectacularidad del conjunto, que se liberase el tramo de azud debajo y a valle de la pasarela de lastras, que está absolutamente obturado por una longitud de varios metros y colmatado por tierras; dentro de poco desaparecerá bajo la vegetación, si no se actúa.*



Dibujo 114. San Martín del Pimpollar. "Pasarela del Molino".

7.1.3 Puente a arco "del Arroyo Arrovalle"

Se me indicó a su tiempo con este nombre un bello puente en simil-sillería (partes bajas, como con frecuencia en estos casos, en varias hiladas de asiento en sillería) y alzado de mampostería bastante ruda, parapetos conservados y con elementos alomados de escaso espesor en su cima. Soporta este puente una calzadilla a ligero "lomo de asno" de 3.40 m de anchura bastante bien conservada (el puente sigue en uso). Es a un solo arco de unos 9.80 m de luz; sus bardales altos dan ca. 6.50 m de altura a pelo de agua. Es bien visible el peralte del arco que parte de un nivel de roca aflorante. No se hizo intento de alzar la cimbra del arco sobre castillo de madera soportado por vigas encajadas en mechinales excavados lateralmente en sus partes bajas (como es usual), sino que debió alzarse directamente del lecho.

Su situación sobre el terreno hay que buscarla a la parte E del pueblo. Hay que señalar que, como ocurre con demasiada frecuencia en estos pequeños centros, un nuevo acceso y puente modernos han sido ejecutados en tiempos recientes a daño de este magnífico puente y de su entorno, con tan mal tino y tan poca sinderesis como para pasar rozándole a poquísimos metros. Y hay que añadir que no se ve señal alguna que indique que nuestras administraciones tengan intención de cuidar mínimamente estos monumentos ni de renunciar definitivamente a estos pésimos ejemplos de *mala praxis* de gestión de este venerable, glorioso, humilde y descuidadísimo aspecto de nuestra monumentalidad del territorio.



Dibujo 115. San Martín del Pimpollar. "Puente del Arrovalle".

NAVARREDONDA DE GREDOS

7.1.4 Pontón mixto junto a la iglesia

Las cañadas llegan a Navarredonda de Gredos en las direcciones consabidas: al N, la "del Homo", que viene del Puerto de Chia (Sierra de Villafraanca) por San Martín de la Vega del Alberche; de O, principalmente el llamado "Cordel del Barco al Puerto del Pico" (una cañada "inguinal", a fondo-valle, de la que hablaremos de nuevo); en fin, poco a E de San Martín del Pimpollar desciende de N a S la consabida Leonesa Occidental. Estamos, por tanto, en un punto nodal de la vieja red de cañadas antiguas que vertebran el territorio de los pasos montanos sud-occidentales de la provincia, de los que los más vecinos son el del Pico, el del Arenal y el del Peón, puertas norteñas de Gredos y el Valle del Tiétar.

De N entra la primera de ellas en Navarredonda por el anejo de Barajas, girando luego a E. Llegando al núcleo urbano, una calzadilla todavía conservada por unos 200 m apunta, a la izquierda de la actual carretera, a la iglesia parroquial, al pie de cuya torre un mínimo arroyuelo es salvado sobre un pontón de tres pasos de agua, uno principal de arco y dos secundarios hacia O, rectangulares y cubiertos de lastrón. Es el único resto que queda de la vieja calzada, pero se ha conservado, pese a la vecindad inmediata del habitado de Navarredonda, en casi perfecto estado, incluido el ramal mismo de camino que bordea a N la carretera que va a El Barco de Ávila.



Dibujo 116. Navarredonda de Gredos. Pontón y calzada a O. de la Iglesia.

El pontón de arco, con sus 13 dovelas visibles, está ahogado en el terreno, que más que curso de arroyo parece zona pantanosa, lo que ha hecho que la calzada se haya reducido en este tramo a una anchura mínima (destinada, evidentemente a vehículos, puesto que el arroyuelo en cuestión no suponía un obstáculo para el vado de los animales) y haya lentamente hecho anegar el pontón en el fango del curso.

Los bardales del puentecito están apenas a 1.70 m de altura sobre el cauce que no estaría de más drenar ligeramente, puesto que los pasos de alivio occidentales están todavía más ahogados e inutilizados por el enterramiento. *Sería también la ocasión, con poco gasto, de adecuar su entorno con una pequeña área ajardinada.* Veamos si el Municipio de Navarredonda lo entiende.

HOVOS DEL ESPINO

7.1.5 Puente del “Arroyo, de la Cacara”

Se trata de una pequeña estructura en mampostería, visible a la entrada E del pueblo, pero separada de la carretera por el lecho del riacho, cuyo acceso no es fácil para el visitante, que puede verlo fugazmente desde la carretera a noroeste de la población.



Dibujo 117. Hoyos del Espino. Puente de "La Cacería" (apunte).

Está muy encajonado en el curso del arroyo. Recientemente ha sido adecentado su entorno con una pequeña área recreativa con barandilla protectora en madera al lado de cauce.

Es un pequeño puente en mampostería con arco de buena sillería de unas 25 dovelas bien asentadas (dotada también de barandilla, esta vez metálica). Digno de loa es el hecho de que el Ayuntamiento haya hecho un esfuerzo por dignificar el lugar y el entorno del viejo puente. Ojalá hubiera en cada pueblo ejemplos de este tipo. El arco, único, es de unos 6 m de luz y algo más de altura a cerviz. Falta solo restaurar el paso, quitando el hierro y reponiendo los bardales en piedra natural, que no falta.

7.1.6 "Puente del Duque". Navarredonda de Gredos

La carretera que conduce a la Plataforma de Gredos es obra de los principios del siglo XX, pues nació por iniciativa de Alfonso XIII, enamorado de este macizo y creador de las bases del actual Parque Regional cuyo símbolo fue el primer Parador Nacional, el de la vecina Navarredonda, y cuyos logros fueron poco a poco redondeándose con otros como la protección del Tormes y su Coto de Pesca y, muy señaladamente, la Reserva de Caza de la "Capra Hispánica" que, prácticamente reducida entonces a pocas docenas de ejemplares, hoy goza de un envidiable estado de salud, tanto que ha permitido incluso su difusión a otros parques en distintas zonas de la Península.

El puente que hoy vemos es con toda evidencia un puente antiguo, aunque para las necesidades del tráfico moderno de la carretera de la "Plataforma" fuese a su tiempo doblado en anchura, lo que le hace poco reconocible a primera vista. Su estructura general es notable en su apariencia externa, todavía de tipo borbónico, más bien maciza y sin especial belleza, pero sí una cierta grandiosidad para



Dibujo 118. Hoyos del Espino. El "Puente del Duque", antes de la reforma actual. Dibujo a carboncillo y lápiz de Antonio Prasi (1919) ¿de oeste?

su época del pasado siglo. Poco más puede decirse de un puente no fácilmente analizable en su estructura original. Su entorno es admirable y su visita imprescindible para todo amante de la naturaleza por sus pinares sobrecogedores y sus espacios amplísimos, si bien la moderna facilidad de acceso al Circo Glaciar de Gredos que supone la carretera de la Plataforma hace en verano poco apetecibles estos lugares por el tumulto del tráfico y las vulgaridades, ruidos, desorden y suciedad que desgraciadamente lleva consigo este tráfico continuo de los meses de primavera y verano.

Diez años más tarde de escribir lo que precede, he tenido, sin embargo, la fortuna de rescatar el aspecto original de este puente en un espléndido dibujo de A. Prasi del año 1919. Se encontraba en un cuaderno de "amigos del excursionismo" (como por aquellos años se llamaban estas actividades). Se trata de un documento gráfico de primer orden y de indudable calidad artística, como puede verse en nuestro dibujo 121 que lo reproduce en el dibujo 118.

Es de notar, sin embargo, que a la salida sur del Puente del Duque, la carretera deriva a E un ramo que conduce a "Las Chorreras", un bellissimo espacio natural que, como su nombre indica, disfruta de saltos de agua muy hermosos y espectaculares sobre el costón de lanchares de la garganta homónima que baja de la zona de "La Mira" a espaldas del macizo de los Galayos y del vecino "Puerto del Peón" (un antiguo paso de la trashumancia todavía hoy frecuentado). Muy Cerca de "Las Chorreras", el Tormes conserva todavía también numerosos restos de molinos y batanes en la "Huerta del Rey", zona del "Mingorriano", "Barrera del Molino", "El Batán", etc. (este último conserva, arruinada pero visible en su arranque y desarrollo, una parte del original azud que captaba el agua en Las Chorreras mismas).

Este rincón del confín común entre Navarredonda y Hoyos, en cuyas cercanías está establecida el área recreativa de "Ambosríos" o "del Mingorriano" (del Ayuntamiento de Navarredonda), es uno de los puntos más espectaculares y, al mismo tiempo, íntimos y gozables de toda la zona N de Gredos, mientras que, pasada la llamada (popularmente) "Fuente de Carmencita", persisten desde los años 40-50 del pasado siglo los originales emplazamientos de los Campamentos del "Frente de Juventudes", hoy sustituidos por diversos otros emplazamientos recreativos similares.

NAVACEPEDA DE TORMES

7.1.7 Puente "del Molino"

Se encuentra a O de Hoyos, sobre la carretera C-500 de El Barco de Ávila, que la cruza longitudinalmente. Al extremo O parte en dirección S-SE una carreterita local que lleva al "Pozo de las Paredes" (de que hablaremos luego). A un km se cruza el Tormes, poco antes de la conjunción con la Garganta de Barbellido, mediante un puente antiguo de excelente traza, magnífica sillería, seis arcos y cinco tajamares a cúspide piramidal, al parecer una construcción del s. XV, pese a sus arcos, todos de medio punto, que harían pensar en una data más precoz (época proto-cisterciense, por ej.). El arco mayor, de ca. 10 m de luz y, al menos, 34 dovelas, es el segundo del lado N. Los demás, de 5-6 m de luz, están al lado S.



Dibujo 119. Navacepeda de Tormes. Puente "del Molino" (camino de "Las Paredes").

Toda la estructura es regular y de sillería bien trabada, con un "lomo de asno" que parte de la ribera N hasta pasado el arco mayor, descendiendo luego hasta la del penúltimo arco al sur. De allí a la salida procede en plano por unos 15 m. La longitud total del puente gira entorno a 75 m. El lomo está completo de parapetos (no sabemos cuánto resarcidos en el s. XX, pero no parecen demasiado remanejados). La calzada está en torno a los 3.60 m de anchura, pero aparece cubierta hoy por el asfalto.

El “molino” que le da nombre está situado sobre la ribera sur y conservaba entre sus ruinas (hasta el año 2004, por lo menos) dos de las muelas entre los escombros.

El camino, tras este puente, continúa en dirección del siguiente puente.

7.1.8 “Puente del Pozo de las Paredes”

Sin escrúpulo alguno pueden agotarse todos los calificativos más encomiásticos cuando se trate de este puente y su contorno paisajístico, uno de los más bellos del costado N de Gredos en general y del Valle del Tormes en concreto. La carretera que a él conduce sigue a remonte el lado E de la Garganta de Barbellido (que baja bravia del Alto Gredos) desde el puente anterior hasta una improvisada y, en verano, poco decente zona de desordenado estacionamiento, desde la cual se desciende al cauce por una trocha de 150 m ca.



Dibujo 120. Navacepeda de Tormes. Puente del “Pozo de las Paredes” desde el norte (Garganta de Barbellido).

La Garganta de Barbellido se ha abierto paso en un costón de masas graníticas tajadas como a cuchillo, y las “paredes” (que dan nombre al paraje) son increíblemente sugestivas, hasta el punto de que, no obstante el bullicio estacional de gentes y automóviles, en pleno verano vuela sobre y bajo el gigantesco puente una colonia de “aviones” (salanganas de roca) que anidan en ellas. El paisaje envolvente de piornos, de colinas erosionadas a trazos, silente casi todo el año, es de una majestad que solo turba la insolente presencia de un repetidor de señales en la cumbre más alta y dominante.

El puente, descarnadísimo, falta de varios de los grandes bloques semi-rudos de sus parapetos, con una bajísima base de sillería o símil-sillería de 5 filares de bloques disformes, posa directamente sobre la roca natural que se exfolia en sucesivos planos de paralelepípedos; véase este detalle especialmente

en nuestras figuras). El resto de su alzado es de mampostería remanejada en varias ocasiones, lo que conlleva la desaparición casi total de su modesto "lomo de asno" característico por el añadido en la parte alta de dos hileras de grandes, informes bloques de roca (y otros aún más informes que hacen de parapetos). La calzada de cubrición es de lastrones irregulares bastante descarnados.

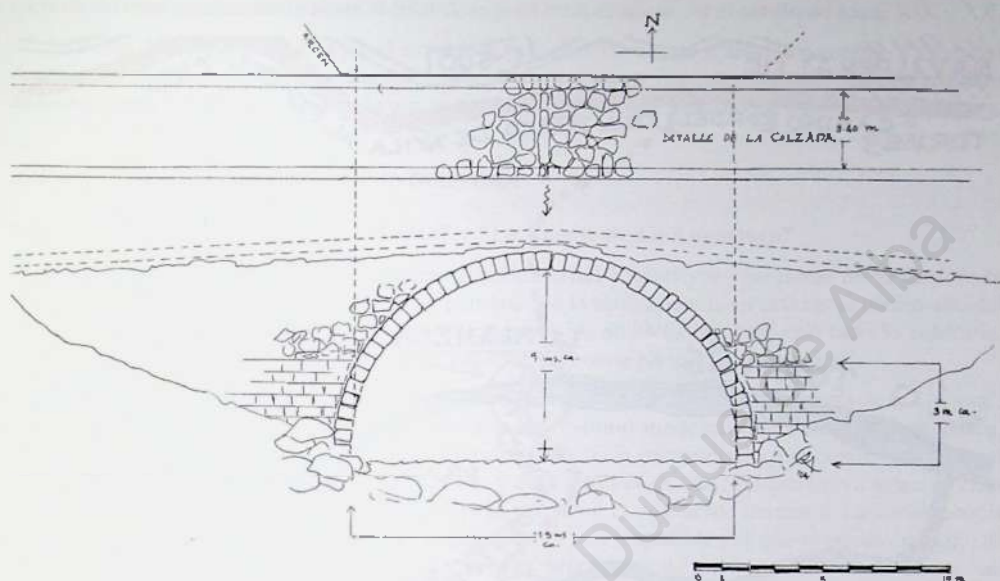


Dibujo 121. Navacepeda de Tormes. Puente del "Pozo de las Paredes", fachada N (esbozo).

El puente es de un solo arco de medio punto de más de 20 m de luz y más de 55 dovelas. Bajo el arco rueda en perpetuo torbellino sonoro el agua de Barbellido. Se trata de uno de los más bellos parajes del lado N de Gredos, algo de cuya contemplación ninguno, entre los abulenses, debería privarse. Y (¿por qué no subrayarlo?) algo por lo que el Municipio de Navacepeda está obligado a algo más que permitir ridículos "espacios parking" en su entorno que profanan el lugar, para automóviles que no tienen sitio material a menos que se destruya la belleza del entorno, ni dan el desahogo que el ciudadano quisiera ver en estos casos, cuando de gozar la naturaleza se trata. Gredos, "este" Gredos, merece mucho más respeto, si se quiere demostrar amor por él. *Una prohibición total de estacionamiento en carretera en su entorno y un pequeño microbús estacional (junio-Septiembre) podrían solucionar decentemente el problema en el bellissimo entorno del "Puente de las Paredes".*

7.1.9 "Puente de la Garbanza"

Baja del costado N del valle una serie de arroyos que se reúnen en el paraje de "La Garbanza" que da nombre al puente, alcanzable con poco esfuerzo desde el recodo (a O del pueblo) de la carretera de El Barco de Ávila poco antes del km 26, donde se le acerca el antiguo "Cordel de El Barco de Ávila al Puerto del Pico" (izquierda de la carretera). A 300 m se alcanza con facilidad este puente (no señalado en el mapa MTGE., Navacepeda de Tormes). Es un puente a un solo valiente arco de más de 15 m de luz y altura hasta la cerviz ca. casi 9. La calzada, de grandes piedras irregulares, se conserva enteramente sobre él, pero no así sus parapetos, que han ido a parar, a manos de ganaderos y



Dibujo 122. Navacepeda de Tormes. Puente de "La Garbanza", en el "Cordel El Barco de Ávila al Puero del Pico". Desde el sur

agricultores desaprensivos, a las cercas de las fincas vecinas. *Sería hora de rescatarlos, aunque fuera sólo por pura decencia y respeto del PATRIMONIO.*

En el archivo de Piedrahíta se conservan noticias relativas a su supuesta "construcción" (en realidad, probablemente, arreglos y reformas) del s. XVII-XVIII a iniciativa de la administración de los señores de la Casa de Alba, que dominaba todo el territorio intermedio del altiplano entre el Tormes y la Sierra de Villafranca, la zona que hemos denominado anteriormente en este volumen "Los Entrepuestos". Es de notar el hecho de que este puente (como hemos dicho más arriba) no está señalado en la hoja del Mapa Topográfico 1:25.000, n.º 554-IV correspondiente a Navacepeda de Tormes.

NAVALPERAL DE TORMES

7.1.10 Puentes desaparecidos en la Garganta de Gredos: "de La Alameda", "Las Cerradillas" y "del Soto"

Señalo aquí estos puentes, pese a su desaparición más o menos antigua y violenta, porque son un fenómeno característico, ejemplar, de la torrencialidad del Tormes en estas zonas todavía altas del curso, fenómeno que preside aún buena parte del curso medio-bajo (al menos hasta Navamures y casi hasta Barco de Ávila, a decir verdad). La citada Garganta de Gredos se encuentra en término de Navalperal y aparece en la hoja 554-IV del MTGE.

Muestran todos estos puentes (el primero sobre el Tormes en localidad "La Alameda", los otros dos sobre la garganta misma, localidades de "Las Cerradillas" y "El Soto"), apoyos ribereños con indicio de puentes antiguos, sustituidos por pasarelas modernas. Mis notas dicen, para el primero de ellos, "destruido, pero (de uso) antiguo"; para el segundo, "pasarela moderna"; para el tercero, "pasarela moderna", igualmente. Su misma reconstrucción para uso de caminos rurales (únicos



Esquema topográfico 27. Navalperal de Tormes. Los puentes hoy perdidos de la Garganta de Gredos y el camino del puerto de Candeleda.

caminos en esos parajes) ya dice de su utilidad y tradición de uso, aparte pequeños indicios de apoyos de rivera o arcnos que se aprecian escasamente.

Podríamos haber olvidado este solitario rincón del Tormes y su valle si no fuera por un importante dato topográfico: estos tres puentes están en relación cierta con el más alto de los pasos gredeños, el del Puerto de Candeleda, el más olvidado de todos y uno de los más importantes (importancia que está evidenciada por el pequeño pero interesantísimo "Puente del Puerto de Candeleda" en el costado S del Gredos Central, tras los Hermanitos y a la casi confluencia de las Gargantas "Lóbrega" y "Blanca"). El camino atraviesa en alto el "Prado de las Pozas", llega a los altos de "Los Barrerones" sin entrar en el Circo, pliega a la izquierda y por el "Morezón" y por "Los Cuchillares" baja a Candeleda por la directriz indicada.

Ahora bien, es evidente que, por muy transformados que estén hoy, los tres puentecitos (probablemente simples pasarelas de lastras, en origen) no podían ser descuidados antiguamente y han

sobrevivido muy posiblemente hasta el final de la gran trashumancia, en el confin de los s. XIX y XX.

Atraviesa Navalperal de E a O el cordel de relación (entre las Cañadas Leonesa y Soriana) denominado "Camino del Barco al Puerto del Pico" que ya hemos visto en ocasiones precedentes, otro de los ejes transversales de relación de que se sirvieron las grandes Cañadas en esta zona de altiplano.

ZAPARDIEL DE LA RIBERA y LA ANGOSTURA

7.1.11 Puente "de los Alisos", "del Molino" y "La Puente de La Angostura"

Hemos visto precedentemente que lo bravío del curso del Tormes y sus gargantas no ha perdonado a una buena parte de las antiguas pasarelas y pontones de la trashumancia en este curso medio-alto del río. La zona que ahora nos ocupa, poco más aguas abajo, no es excepción, sino todo lo contrario, puesto que los puentes que ahora señalamos son sólo, en buena parte, "sus recuerdos".

El "Puente de los Alisos" está al sur de Zapardiel de la Ribera, sobre la "Garganta de la Dehesa", pero ha sido afectado sin necesidad, pues bastaba un sustituto moderno bajo la carretera moderna, desplazado poco más al S, para que se procediera en línea recta para evitarlo. En cambio, la carretera C-500 ha utilizado el viejo derrotero sin alterarlo y pasa a través de una violenta curva sobre el viejo puente, ensanchándolo al doble de su antiguo paso mediante el consabido cemento. La consecuencia es que, entre esto y la maleza del curso de la garganta, es casi imposible ver que el puente antiguo, de arco, se conserva bajo la carretera actual, pero es prácticamente inobservable o, al menos, no analizable en detalle.

Del "Puente del Molino", también a S, por debajo del "Cordel del Barco" y sobre el Tormes, quedan poquísimos restos reutilizados. El puente actual es moderno, el caminito que a él conduce es rural y continúa hacia la sierra a E de la "Garganta del Hornillo" que baja de las lejanas "Lagunillas" y el "Risco del Fraile" (a O de las "Cinco Lagunas"; más a O siguen los altos de "La Cuerda de los Copetes" hacia el "Corral del Diablo"). El camino antiguo no es seguible sino en pura trocha hasta las laderas de la "Vega del Tejo" sin alcanzar "Las Lagunillas"; por tanto, no queda evidente el uso de estas zonas altas a O de "La Galana" de un paso de trashumancia como el que hemos visto atravesar el "Prado de las Pozas" en dirección del Puerto de Candeleda (véase el plan zonal de la sierra y sus Cañadas en el esquema topográfico del mapa 27).

Veamos ahora rápidamente otros puentes que han dejados testimonio de sí en vario estado en la zona de la Angostura-Navacepeda.

El puente "de La Alameda" entre ambos pueblos se conserva sobre el Río Tormes. Es un puente sostenido por tres pilares oblongos de sección hexagonal y subsiguiente terraplén al sur con dos pasos de desahogo en arco escarzano y estructura de mampostería. El resto de la calzada actual lleva viguetas de cemento-acero. Parece ser que, cuando la vieja calzada se conservaba, llevase en los extremos apoyos oblicuos de madera. El cauce, en este punto lleva una buena morrena de tipo casi glaciar y, en antiguo, debió ser incluso más amplia. A E conserva todavía algunos elementos sueltos de, tal vez, otro pilar desaparecido. Es un testimonio más de las alteraciones de la vieja viabilidad causadas por la torrencialidad violenta del río.

El Puente "del Campanario", más al O, sobre la Garganta de Gredos. Se trata de otro de los tantos puentes pasarela de la viabilidad menor, y es un puro testimonio moderno de su desaparición. Fenómeno idéntico al de "El Soto", sobre la Garganta del Pinar (un ramo occidental de la misma garganta de Gredos) también transformado modernamente. Los recojo aquí a todos ellos precisamente como testimonios de la vieja frecuentación de estas ancestrales vías de la trashumancia que remontaban habitualmente el costado N del alto Gredos (véase el mismo mapa sintético de estas vías incorporado al texto).

Para la situación de estos tres puentes véase el esquema topográfico del mapa 28.

Zapardiel de la Ribera. Puente de "El Majadal" o "de Los Alisos". Se encuentra a S, en dirección del Tormes, sobre la carretera C-500 de El Barco, que ha modernizado su aspecto en una violenta curva, por lo que es difícil de reconocer, pues aparece lateralmente (a N) forrado en cemento. Al S puede verse la estructura a arco del viejo puente, poca cosa, a la verdad, y casi irreconocible.

"Puente de Los Molinos" sobre el Tormes. Quedan de él pocos restos esparcidos. Todo lo demás es moderno. Pertenecer al término del mismo Zapardiel de la Ribera.

Puente urbano de La Angostura. Es otro de los viejos puentes semi-supervivientes, de técnica igual y semejante cronología (tal vez borbónica) que el de "La Alameda", con pilares oblongos. También de este puente se afirma que, a su tiempo, fuese un puente en madera sostenido a los extremos (hasta hace "unos 30-40 años", palabra de los lugareños) por tirantes oblicuos de apoyo. Es cierto que la calzadilla que a él baja y luego prosigue a la sierra está empedrada y cordonada a tramos; a los lados se notan en varios puntos los cortes "de encaje" en roca, o tal vez rodadas de los carros que, según los lugareños, servían a los "piomeros" que desbrozaban las laderas antiguamente en periodo invernal, tanto para su aprovechamiento en el hogar y en los cobertizos rurales como para el desbroce de espacios destinados a praderas.

BOHOYO, PUENTE DEL PUEBLO

Al paso del Tormes, poco antes del pueblo. Hoy le encontramos sostenido por pilares oblongos de gran altura, volados con un sistema de viguetas de cemento-acero, como los que hemos visto en los inmediatos precedentes, por lo que todos parecen responder a reconstrucciones de las vías y pasos antiguos hechas tal vez en los ss. XIX y XX.

7.1.12 Varios puentes en las cercanías y en el término de Bohoyo

Para terminar esta zona no quiero dejar de consignar el recuerdo de otros monumentos igualmente menores e igualmente desafortunados de las cercanías, tanto a monte como a valle del Tormes. Son el de Navamediana, sobre el arroyo-garganta de "El Borrital"; el de "La Alfonsa", poco a monte de Bohoyo, y el de "Los Jonales", ya en las inmediaciones de Navamojada. Vale para ellos la serie de reservas hechas a propósito de los números precedentes.

Como se ha visto, todo este tramo del Tormes que podríamos denominar centro-oriental ha sufrido demasiado de dos azotes complementarios: la torrencialidad devastadora del río y la furia modernizadora de las vías de comunicación de una zona rica y abundantemente poblada; razones ambas para dejar aquí constancia algo más detallada de monumentos sustancialmente desaparecidos y de los restos más o menos testimoniales de su antigua presencia y función; lo hacemos en este punto por la diferencia existente respecto los puentes que seguirán en el territorio próximo a El Barco de Avila.

7.1.13 Navamures-Tormellas. Puente de la Garganta de los Caballeros

Gran puente en sillería excelente, a 6 arcos, afortunadamente "evitado" (caso bien raro, como el de "Las Aceñas" de Barco, que veremos luego) por el nuevo puente ejecutado a su lado O para la carretera AV-537 de Navalonguilla. Le visité una primera vez en Marzo de 2004 y realicé su dibujo y planta esquemática en una subsiguiente visita en Junio del mismo año, junto con numerosas fotos "de información". Se encuentra poco después de la conjunción de las gargantas "de Galingómez" con la de "Los Caballeros" (a unos 300 m). Ha sido restaurado con bastante cuidado en tiempos modernos al tiempo, parece, del "desdoblamiento" del paso de la carretera y su nuevo puente.

Es un puente de unos 70 m de longitud, con un paso de calzada usual a las buenas vías antiguas (unos 3,40 m). Su arco mayor (2° a O) es de unos 14 m, mientras el occidental es de unos 8 y los otros están entorno a 8,5, 5,60, 4,5 y 4,5 m. En su fachada a monte lleva tajamares prismáticos (con cúspides piramidales, modernizadas) y al extremo O, contra corriente, un estribo de base rectangular y a escarpa que llega al nivel de los parapetos. También éstos han sido restaurados ampliamente. Lleva hitos de salida a E, mientras de los de O queda uno solo, caído y antiguo. Hoy su paso es exclusivamente peatonal y su aspecto, inusual y ejemplarmente digno.

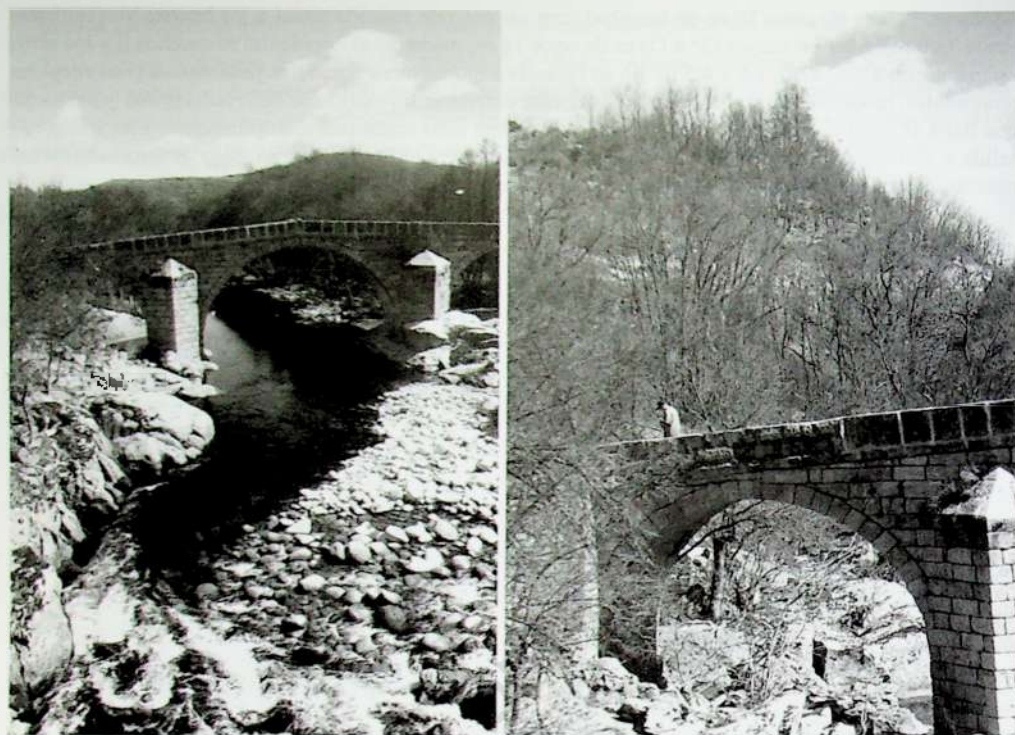


Dibujo 123. Tormellas-Navamures. Puente de la "Garganta de los Caballeros".

Observación curiosa: en el fondo de roca, bajo el arco mayor, se ven bajo la superficie de corriente, vecinos ya a los apoyos laterales del mismo arco, dos perforaciones cuadradas de ca. 50 X 50 cm que sirvieron para encastre de las grandes vigas portantes de la "centinatura" (o cimbra) en madera para el montaje del arco.

7.1.14 Nava del Barco. Puente sobre la "Garganta de Galingómez" (dibujo 124)

Esta garganta baja bravía del pequeño circo glaciar de la Laguna del Barco, entre los "Riscos Altos" (a E) y el "Risco del Águila" (a O). Tan bravía y pendiente que como (y más) que su vecina "de los Caballeros", arrastró una fuerte morrena que se acumula en el curso medio-bajo. Los efectos de este corrimiento glaciar de grandes piedras, puede observarse precisamente en Nava del Barco y bajo su pequeño puente de mampostería que vemos, perfectamente conservado, en el habitado de Nava (obsérvese con atención el diseño): un lecho uniforme de roca natural le sostiene y, tallado en este lecho, ahonda por 2-3 buenos metros el monstruoso corte ocasionado por el rodar milenario de la morrena glaciar, un espectáculo raramente observable, si no es a estas alturas y en esta proximidad de los fenómenos glaciares. Por esta razón, el encanto de este pequeño puente puede definirse único.



Fotos 45 y 46. Torrellas-Navamures. "Puente del Molino" sobre la Garganta de los Caballeros (El Autor, sobre el puente).

El puente, en efecto, es pequeño, con un arco cuya luz no supera los 5-6 m (le componen 25 dovelas). La anchura de calzada, incluidos los parapetos, apenas supera los 3 m. Estos poyan sobre una hilera longitudinal de bloques de sillería que sirve a separarlos de la mampostería subestante y de la cerviz del arco. Innecesariamente, en la última (no datada) restauración, se ha añadido al parapeto un "pasamano" de hierro que no hace mucho favor al vetusto monumento, bello en sí y bellísimo en su entorno. No lleva lomo de asno, seguramente por su posición al fondo de la gola. Tiene una longitud total de unos 26 m.

NAVALGUIJO

7.1.15 Puente desaparecido en la Garganta de los Caballeros

Señalo, por puro escrúpulo, la desaparición sin dejar rastro del que debió ser un gran puente entre Navalguijo y Navalongilla, junto al lugar hoy ocupado por un campamento juvenil. No quedan restos apreciables.

En parecidas circunstancias de erradicación total quedan, en la CUENCA DEL ARAVALLE, las pasarelas n.º 27 y 28 en el enlace de la N-110 (de Plasencia) con GILGARCÍA y UMBRIAS al paso del Río Aravalle, en el que fue camino serrano de unión con los valles de Nava del Barco-Navalguijo. En la horquilla de la carreterita que la bifurca a los centros ya citados hay hoy sólo dos comunísimas pasarelas de cemento, sustitutivas de las antiguas, probablemente de lastrones.



Dibujo 124. Nava del Barco. Puente sobre la Garganta de Galin Gómez. Nótese el corte de la roca natural provocado por el arrastre de material morrénico de época glaciár y postglaciár.

SANTIAGO DE ARAVALLE

7.1.16 "Puente de San Julián", en la N-110

Se encuentra hoy obsoletizado por rectificación de la carretera en los años finales del pasado siglo, confinado a una curva de la vieja vía y poco visible al paso. En cuanto puente de carretera en uso hasta recientemente, tiene bardales (o parapetos) modernos. Por debajo de ellos, sin embargo, la estructura en mampostería a tres arcos, separados por dos agudos tajamares de sillería, muestra en buena evidencia el "lomo de asno" original con cumbre sobre el eje del arco mayor. No es fácil distinguir si, aparte la mampostería superior, las estructuras bajas (en sillería) afectaban originalmente a todo el puente que sólo más tarde fuera, por ruina, restaurado en mampostería. Ciertamente es que la sillería entre arcos existe hasta la altura de las cervices.

El puente es de unos 20 m de longitud, con arco mayor de medio punto y luz de algo menos de 5 m. Los laterales son iguales entre sí y algo menores. La anchura de calzada es de ca. 3,40 m, por lo que no parece dudoso que se trate de un puente de la vieja calzada del Puerto de Castilla (o de "Tornavacas", un nombre intimamente ligado a la trashumancia de la vieja "Cañada Soriana") que da acceso al Valle del Jerte, en Cáceres.



Dibujo 125. Santiago de Aravalle, "Puente de San Julian", sobre la cañada soriana de Tornavacas. Desde SO.

La nueva carretera rectificadora, que le pasa bastante cerca, ha invadido de detritos el cauce y las inmediatas adyacencias del puentecito. Desconozco la razón original del nombre de este puente, pero parece que se le conoce comúnmente con él.

7.1.17 Restos de puente antiguo junto a La Solana de Ávila

Poco antes de acceder a esta pequeña población existió, sobre la garganta del mismo nombre (que baja de O de su propia sierra desde la "Laguna del Duque"), un puente de arco cuyos restos apenas visibles se aprecian en elementos inconexos a unos 200 m de distancia (a SO) del pueblo. No es mucho, pero cuanto basta para asegurar que se trata de un antiguo acceso a la sierra de estas estribaciones orientales del macizo bejarano.

EL BARCO DE ÁVILA

7.1.18 "Puente de las Aceñas" sobre el Río Aravalle

Poco antes de influir en el Tormes, el Río Aravalle, que proviene de sudoeste (Puerto de Castilla), aparece cruzado por un grande y venerable puente de trazado curvo (cóncavo respecto a la corriente) a 6 arcos desiguales, variamente remanejado y re-estructurado en tiempos pretéritos (no, ciertamente, en época contemporánea). Es largo al menos unos 75 m desde su embocadura O hasta el malecón de encauce del lado contrario. Los arcos tienen luces (a partir del O) de 5.20, 8.10, 8.10, 8.30, 5 y 3 m. Los tajamares, todos desiguales, son un tanto roñosos y de buena sillería y, en el resto, una simil-sillería bastante aceptable; sólo el 2.º de ellos desde O es "a balcón", con pequeño espacio de ensanche para la espera de un vehículo de paso (véase la figura 126).

La probabilidad de que se trate de un puente de orígenes muy antiguos es alta por varios motivos:

1.º Su trazado curvo-cóncavo respecto a corriente que no es raro (con la misma oblicuidad respecto a la corriente) en puentes romanos de la mismísima Roma).

2.º La secuencia casi idéntica de los arcos, muy semejantes entre sí y todos de medio punto.

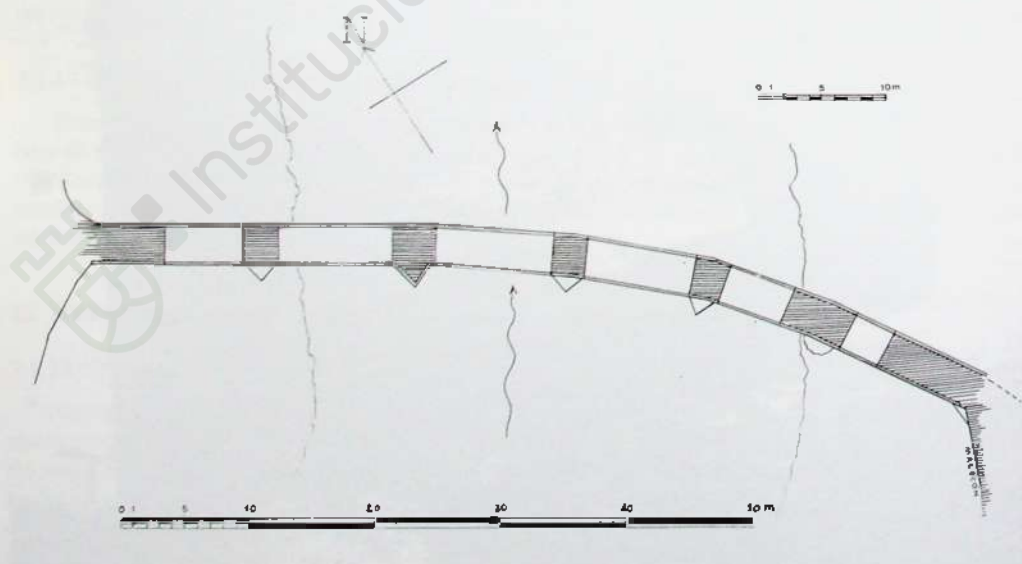
3.º El uso de bloques esquistosos (pizarrosos) para las dovelas, que encuentra paralelos romanos frecuentes incluso en la vecina "Vía de la Plata" (*vía ab Asturia Emeritam usque*).



Foto 47 y 48. El Barco de Ávila. Puente de "Las Aceñas" sobre el Aravalle. Arco 2.º del noroeste.



Foto 49. El Barco de Ávila. Puente de "Las Aceñas". Sobre el Aravalle. 3^{er} arco de noroeste.



Dibujo 126. El Barco de Ávila, puente de las Aceñas, sobre el río Aravalle.

La calzada es de algo más de 3 m de anchura; este es el "standard" de una calzada antigua y de una buena cañada medieval. Conserva todos los elementos de parapeto en buen estado. Por encima de las cervices de arco y bajo los parapetos, la estructura del puente es algo confusa entre mampostería irregular y ripio, con numerosos bloques de símil-sillería, lo que indica una continua reelaboración de un puente seguramente bien cuidado en el tiempo. Algo semejante hay que observar a propósito de varios de sus arcos, que han sido rehechos en varias ocasiones, a veces con bloques semi-elaborados de granito esquistoso. Los extremos y sus arcos menores parecen acreditar una construcción pre-repoblación (esto es, de orígenes romanos probablemente). Los mismos arcos mayores parecen hoy enterrados en la morrena del lecho, hasta el punto de no parecer de medio punto, sino levemente acarpanados. Todo lo cual contribuye a reforzar la idea de un puente muy antiguo en sus orígenes (ver fotografías).

El nombre de "Las Aceñas" alude a una batería de molinos y bañes que debieron estar situados a lo largo de la riera del Aravalle entre este punto y su desembocadura en el Tormes.



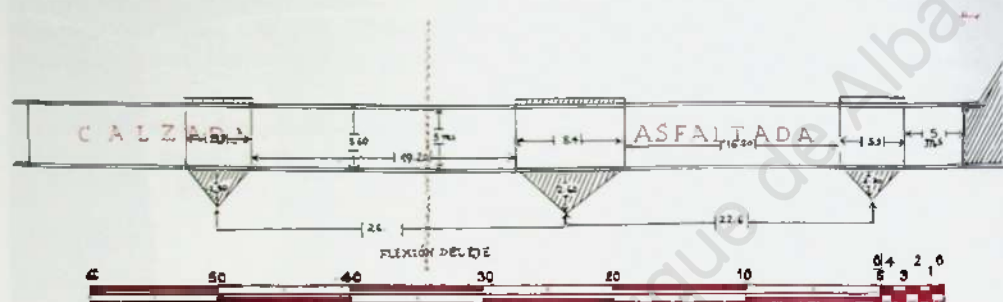
Dibujo 127. El Barco de Ávila. Gran "Puente del Cristo".

Este monumento excepcional forma parte, con el del pantano de "San Julián" de San Martín de Valdeiglesias, los de "Valsordo" y "Sta. Justa" del vecino Cebreros, "La Puente" de Navalosa, el "Romano" de Navaluenga, el de igual nombre y mejor acreditación de Arenas de San Pedro, el "de Navalahierba" en Ramacastañas sobre el Tiétar, los grandiosos puentes mudéjares "de Valladolid" y "de Medina" en Arévalo y pocos otros más, de la élite abulense de su categoría en la provincia de Ávila.

7.1.19 Puente "del Cristo"

Este de El Barco de Ávila debe su nombre a la "Ermita del Cristo", situada a su salida occidental, que, como todas las ermitas, ha heredado (si no directamente, al menos en modo indirecto) la función que tenían en el mundo romano los *compita vialia* o capillas de los *Lares Viales* (genios protectores de los caminos), a los que el viajero en salida o entrada del habitado, acudía a encomendarse a los dioses o a dedicar su votos de agradecimiento por los riesgos afortunadamente evitados en aquellos

peligrosos viajes (recuérdese que en todos los pueblos estas ermitas, situadas a las salidas y entradas, conservan aún esta función heredada de la cultura romana). Hoy el puente aparece consagrado a la memoria histórica del municipio con su inserción en el escudo municipal, en el cual aparece igualmente bajo el monumento un barquito alusivo; se cree, al nombre de la localidad (con el sentido de "barco" = "hondonada", "depresión"). En realidad, es más probable que uno y otro conserven la memoria medieval de un *traiectus* o "ferry" que, antes de la construcción del imponente puente, hacía sus funciones de trasbordo entre las orillas del caudaloso Tormes.



Dibujo 128. Estudio de despiece del sector oriental del Puente de El Barco de Ávila hasta su flexión sobre el arco de eje de corriente.

El puente, en efecto, aparte su posible origen más remoto, es una construcción monumental que tiene su origen en el avanzado medioevo, probablemente en época cisterciense (la mitad del s. XIV) como demuestran su sillería más o menos "ortodoxa" (en realidad es una mezcla de simil-sillería y mampostería) y sus arcos ligeramente apuntados típicamente proto-góticos. Dijérase que sus arquitectos son seguidores de la escuela del maestro del 2º periodo de la Catedral de Ávila del s. XIII, tras la muerte de Mtro. Fruchel hacia 1192 (último periodo del Rey Alfonso VIII), pues no es una construcción común, sino un edificio audaz y valiente, largo más de 130 m y con un arco mayor de notable audacia, eurítmico en su "movimiento general", de gran belleza y espectacularidad. No ofrece duda alguna de que se trata de una de las construcciones más imponentes en su género en la provincia.

Se trata de una construcción que raya en lo monstruoso por dimensiones, anchura y altura, con un suave "lomo de asno" en pendiente bastante regular, con rampa de acceso amplia desde el O y más corta a E, realizada en varios periodos indeterminables, pero advertibles a simple vista. Tiene una longitud cercana a los 130 m y una anchura inusual entre parapetos, de 5 m, muy superior a un normal paso de cañada, cosa que está seguramente en relación con las medidas de seguridad de personas y animales en el cruce de un río caudaloso de vado imposible. Los parapetos mismos han sido realizados también inusualmente en la parte central (hasta más de 1,70 m), de un modo que hace muy difícil incluso la medición de ciertas peculiaridades constructivas (apoyos y tajamares, alturas de los arcos, etc.) y la misma observación externa de las fachadas.

Es claro que la administración local, las organizaciones ganaderas y los constructores han colaborado claramente en todos estos aspectos relativos a la seguridad y han medido atentamente ventajas y riesgos de la obra, de modo que no acaso el puente reúne todas las características de solidez y estabilidad que le han preservado en su estado por más de seis siglos en la condición perfecta en que le vemos hoy. Por razones tal vez relacionadas con las dificultades de apoyos a ribera o del lecho mismo del río, el puente presenta una curiosa flexión mínima en coincidencia con el somo del lomo de asno y con su arco mayor (de 19.20 m de luz). Estos arcos, de varias dimensiones, son en total 7, separados entre sí por tajamares de amplia base y ligera escalonadura en sus parte bajas, con "fustes"

o cuerpos de alzado que no alcanzan los bardales o parapetos actuales. En general, *carecen de cobertura pétreo, cosa que convendría remediar para evitar deterioros derivados del crecimiento parasitario de plantas, vista la amplitud de estos espacios superiores.*

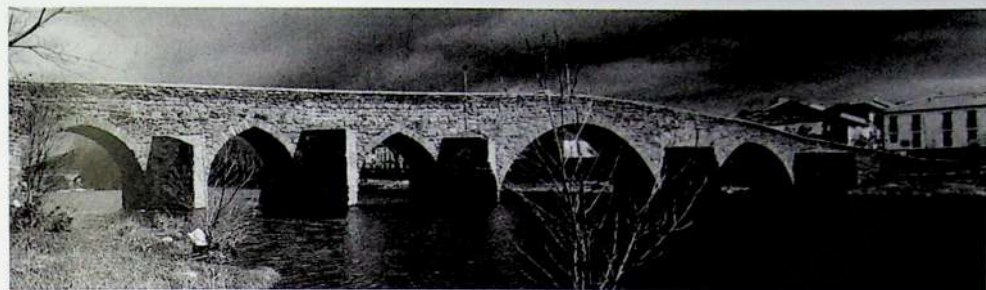


Foto 50. El Barco de Ávila. "Puente del Cristo".

A la vista de este puente pueden entenderse las características del precedente (y más antiguo), el "de Las Aceñas", sobre el Aravalle, que ya hemos visto, y sus funciones complementarias e integradoras de la viabilidad de las cañadas Soriana y Leonesa (el valle del Tormes medio-alto en su enlace con esta última desde el Puerto del Pico, por el llamado "Cordel de El Barco de Ávila" que también hemos visto precedentemente). Ambos puentes son fundamentales y complementarios en sus funciones, ya en las inmediaciones del decisivo paso del "Puerto de Castilla" o "de Tornavacas". Y recuérdese a este propósito que estamos al confín histórico de los Reinos de Castilla y León pre-siglo XII, coincidente, con el todavía entonces vigente confín de Salamanca y Ávila desde este puerto al Sur hasta el extremo N de Horcajo y Madrigal de las A. Torres. A O de El Barco de Ávila y la Sierra de La Solana-Béjar, el puerto "leonés" por excelencia es el de Béjar, así como su parejo occidental de Baños de Montemayor. *Nada de particular; por consiguiente, en que se haya consolidado en la parte abundante un topónimo como el de "Puerto de Castilla" en uno de sus pueblos confinarios vecinos al puerto mismo.*

EN LAS CERCANÍAS DE EL BARCO DE ÁVILA

Resta que hablemos de los últimos puentes constatados en zona entorno a Barco, aunque alguno, por desgracia, ya desaparecido. Tal es el caso del siguiente puente.

7.1.20 Puente "de los Cuatro Ojos" en el Puerto del Tremedal

Se trata de un puente del que podríamos prescindir por el hecho mismo de su desaparición en tiempos no lejanos, (pues figura todavía su nombre en el MTGE, hoja 553-IV aunque nadie me ha precisado la data de su desaparición). Su posición, por consiguiente, es conocida. Se situaba en la bajada del puerto, 2 km al N, en el paraje intermedio a "Majalomos" y "Las Tejeas", unos 4-5 km antes de llegar a Bccedas. He recorrido en automóvil, sin prisas, todo el puerto en busca de sus restos en toda la vertiente N, por si acaso la indicación del MTGE pudiera (como en algún otro raro caso sucede) ser errada, pero los resultados han sido nulos y es cosa extraña, tratándose de un puente notable por sus dimensiones (cuatro arcos o, en el caso menos probable, de una pasarela de lastras, cuatro vanos, única duda a que puede dar lugar un nombre bien definido. Dadas sus características, el puente debió ser largo no menos de una cuarentena de metros).

El hecho es que de un puente de gran amplitud y tan notable envergadura como fue éste no queda, aparentemente, resto alguno, fuera de su nombre.

7.1.21 Becedas. Puente del Río Becedillas

El río desciende del Puerto del Tremedal. A su paso a través de la localidad de Becedas, a su entrada, entre las localidades de “Huerta del Molino” y “Las Heras”, encontramos un puente a ligero “lomo de asno” a un solo arco de dovelas de granito en una estructura de mampostería. El arco tiene una anchura de luz de 10 m. Por lo demás, el monumento es de dimensiones modestas (unos 18 m), pero está completo de parapetos. *Tiene apariencia de estar en mal estado, porque hace tiempo que su sede caminera fue ensanchada mediante el uso (fachada a valle) de una enorme viga sostenida contra la sillería de arco mediante dos feisimos tirantes oblicuos que están pidiendo a gritos una restauración.* He renunciado a reproducirlo en diseño, visto su estado. La sillería del arco lleva varias contraseñas de canteros y algún otro resto de raras inscripciones ininterpretables.

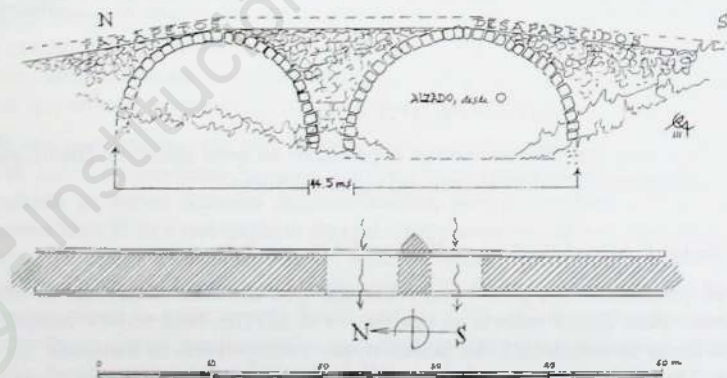
El lecho fluvial estaba, al momento en que lo visité (a. 2004), en penoso estado de abandono.

7.1.22 San Lorenzo de Tormes. Puente sobre el Arroyo Caballeruelo

A la salida O de esta localidad se desciende por un caminito breve al curso del riachuelo en que se asienta un mediano puente en mampostería y doble arco desigual en buena sillería. Las rampas de acceso a ambos lados conforman, de cerviz a cerviz de los arcos, un “lomo de asno” plano o “tenso”, despojado todo de sus parapetos.

El arco de N es el mayor, de casi 8 m (unas 40 dovelas); el de S es ligeramente menor (30-32) y ambos dan la impresión de ser levemente peraltados por encima del medio punto. El eje de corriente pasa bajo el mayor; el menor lleva su fondo realzado por los arrastres.

La calzadilla (más bien estrecho cordel) que cubre el puente está entramada a rectángulos con cordones transversales de granito, al modo usual y no llega (incluidos idealmente los desaparecidos parapetos) a los 3.30 m de anchura. Entre ambos arcos lleva un tajamar de planta pentagonal bastante alargada, en sillería.



Dibujo 129. San Lorenzo de Tormes. Puente del Arroyo Caballeruelo.

Siendo el puente paralelo a la actual carretera N-1100 (Soria- Plasencia), lo normal, vista su anchura de paso, es que fuera un cordel de relación entre otros ejes mayores de las cañadas medievales, así como al movimiento local de viajeros de las entresieras de N y S de la zona.

No es fácil imaginar una cronología definida para este puente (como para muchos otros). La prosperidad agrícola del territorio Piedrahíta-Barco a partir de mitad del s. XV invita a pensar en una cronología de la segunda mitad de este siglo; pero sus arcos de medio punto tal vez le indiquen como algo anterior.

CAPÍTULO OCTAVO. VALLE DEL TIÉTAR ORIENTAL HASTA RAMACASTAÑAS

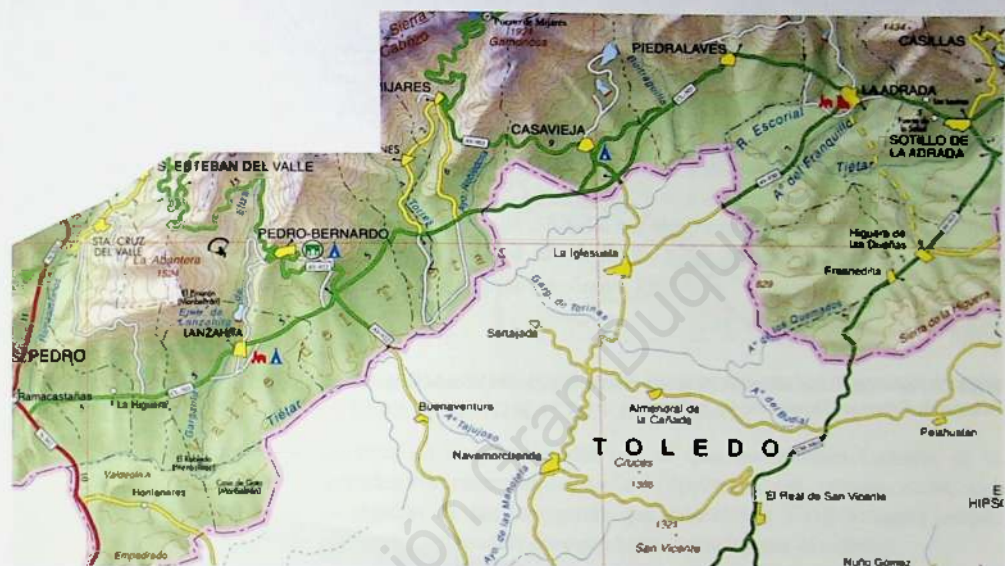
VALLE DEL TIÉTAR

En el año 1511, cuando el primer viaje de Cristóbal de Soto a la zona que hoy constituye el Pinar del Río, se descubrió el valle del Tiétar. Este valle, que se extiende desde el río Tiétar hasta el río de las Yaguajayes, es uno de los más fértiles y productivos de la zona. En el año 1511, cuando el primer viaje de Cristóbal de Soto a la zona que hoy constituye el Pinar del Río, se descubrió el valle del Tiétar. Este valle, que se extiende desde el río Tiétar hasta el río de las Yaguajayes, es uno de los más fértiles y productivos de la zona.

El valle del Tiétar es uno de los más fértiles y productivos de la zona. En el año 1511, cuando el primer viaje de Cristóbal de Soto a la zona que hoy constituye el Pinar del Río, se descubrió el valle del Tiétar. Este valle, que se extiende desde el río Tiétar hasta el río de las Yaguajayes, es uno de los más fértiles y productivos de la zona.

El valle del Tiétar es uno de los más fértiles y productivos de la zona. En el año 1511, cuando el primer viaje de Cristóbal de Soto a la zona que hoy constituye el Pinar del Río, se descubrió el valle del Tiétar. Este valle, que se extiende desde el río Tiétar hasta el río de las Yaguajayes, es uno de los más fértiles y productivos de la zona.

 Institución Gran Duque de Alba



Mapa 18. Mapa de la provincia de Ávila (Diputación de Ávila).

8.1 INTRODUCCIÓN: RÍOS Y CAÑADAS DEL VALLE DEL TIÉTAR

Alimentado por los cursos fluviales del lado de solana de la Sierra de Gredos, el Río Tietar corre paralelo a ella de E a O, desde las laderas de la serrezuela de Higuera de las Dueñas hasta desbordar la provincia por Candeleda y Madrigal de la Vera (Cáceres). En orden territorial, los principales cursos son los de "Hombre Bueno" (Pto. de "Gamónosa") y "Las Torres" (Mijares-Gavilanes), "La Eliza" (Lanzahita), "Ramacastañas" (Las Cinco Villas), el "Arenal" y sus varios afluentes (cuenca de Arenas de San Pedro), "Arbillas" (Poyales del Hoyo) y las "Gargantas de Santa María" y "Alardos" (Candeleda). Véanse los mapas sectoriales 18 y 20.

Al lado S del Tietar los cursos son pocos y menos significativos, procedentes de los modestos relieves de las Sierras de Navamorcuende y San Vicente, más allá de las cuales la hidrología vierte a la cuenca del Tajo directamente; pero algunos arroyos bajan primero al Tietar, entre ellos el "Torinas" (por Casavieja), "Tajujoso" (Navamorcuende) y, paralelo por largo trecho al Tietar mismo, el "Guadihervás" o "Guadyervas" (un nombre histórico determinante del que tendremos que hablar), que influye en el Tietar por el Pantano de Rosarito en los confines comunes de Ávila, Toledo y Cáceres.

De las antiguas vías de comunicación, dos son ramos (Oriental y Occidental) de la Cañada Leonesa, que proviene del toledano Campo del Arañuelo y cruza el Tietar en el confín abulense de

Hontanares-Ramacañas. Desde este punto se dividen los dos ramos, de los cuales el primero remonta el curso del Tiétar hasta los Toros de Guisando (El Tiemblo), llega a Cebreros y, por los "Altos de Arrebatacapas" sube a La Cañada-Valdelavía, donde vuelve a dividirse en dos y, mientras el primero y más directo apunta al "Puente de los Llanos" de Campo Azálvaro (confin Ávila-Segovia), al cruce de la Cañada Soriana y a Villacastín, el segundo pliega al O en dirección de Ávila (bajo el nombre de "Cañada Maragata" o "de los Maragatos"), la alcanza, la soslaya a E por el "Cordel de las Moruchas" (en Las Hervencias) y apunta al N por Mingorria hacia Arévalo, donde se reúne con el ramo precedente.

El ramo Occidental de la Cañada Leonesa sube directamente de Ramacañas por "Las Cinco Villas" al Puerto del Pico, pasa los Entrepuestos y desciende al Valle Amblés (antigua *Vallis Avilensis* o *Abulensis*) por el Puerto de Mengamuñoz. También en este punto hay un doble ramo; uno sigue hacia Ávila y se reúne al ramo Oriental por su "Cordel de Las Moruchas"; otro, más directo, desde Mengamuñoz y por Narros del Puerto, se denomina "Cordel de Peñaranda" y es el ramo más occidental de todos. cruza el Valle Ambles, remonta el Paso de "Las Fuentes" en la Sierra de Ávila y parece constituir la rama zamorana de la vieja cañada. *Se trata sin duda alguna de una vía activa como calzada ya desde tiempo romano, como han demostrado, a su paso por Narros del Puerto, un grupo de aras sacras de su ermita y, entre ellas, una a los Lares Viales o "Genios protectores de los caminos"*¹⁰

GREDOS, ENTRE VÉTTONES, ROMANOS, SUEVOS Y VISIGODOS. LOS MONTES HERBASII O HERBASI. UNA BREVE APROXIMACIÓN HISTÓRICA

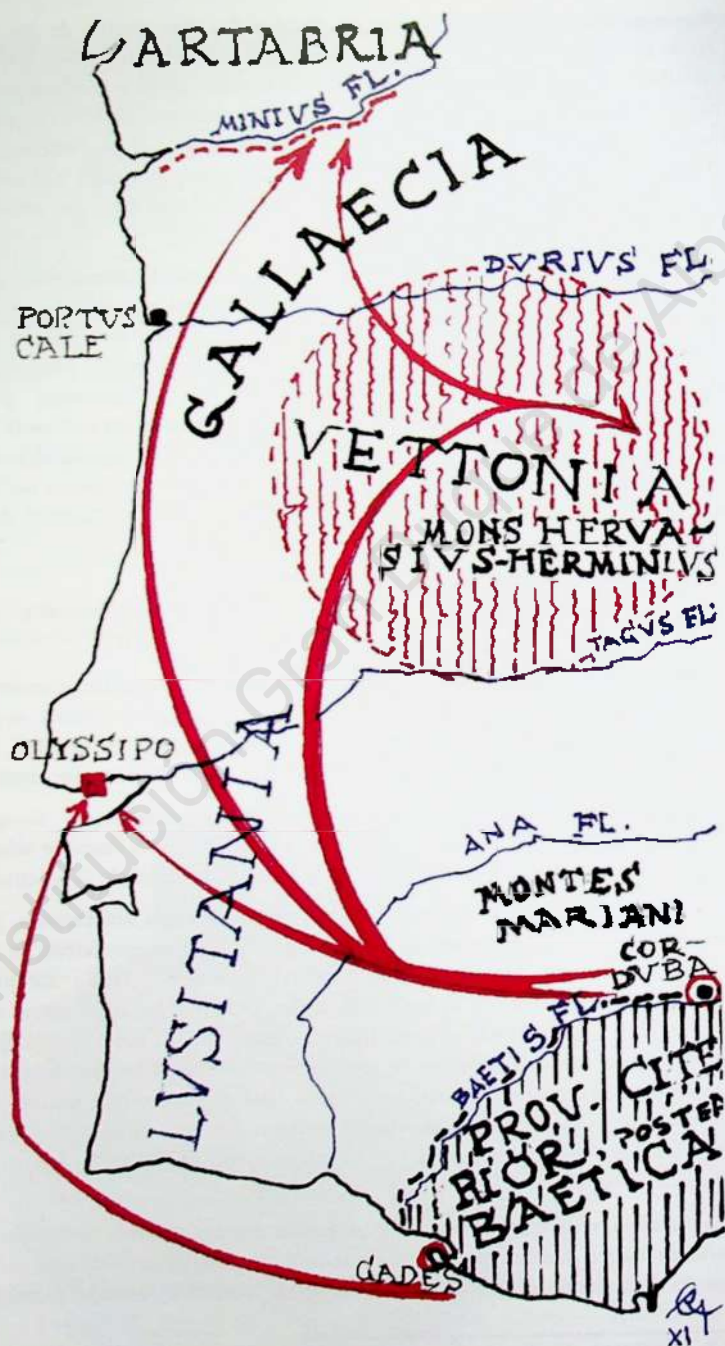
Pues nos encontramos en Gredos, en el punto nodal por el que las grandes Cañadas de la trashumancia, no menos que las grandes vías maestras del Ávila de época romana, se entrecruzan, será bueno iluminar por un momento algunas de las incógnitas que éste (en la Edad Antigua) aislado territorio las ha ido soslayando primero y solapando después hasta literalmente olvidarlas.

Digamos primero que Estrabón ya advierte en sus *Hypomnemata Geographica* de la pronunciación correcta que deberíamos dar a la palabra *Vétto*, *Véttonis* (aunque solemos pronunciar *Vettonés*). Bueno será advertirlo, salvo el uso que cada uno quiera hacer de la advertencia.

GREDOS es palabra a la que ninguno ha buscado una etimología satisfactoria. Yo he propuesto (Ávila "gallega". Ávila, 2002, apéndices) la hipótesis, en mi opinión razonable, de que sea nombre originalmente latino derivado de *GRADVS*, ("escalón", "escalera", "salto abrupto"), porque es evidente que los Romanos, desde los tiempos del vettón Viriato y los acontecimientos en el "Corredor Carpetano" durante la II Guerra Lusitánica, advirtieron claramente sea el *obstáculo* de la gran barrera del Sistema Central (cuyo macizo principal es, precisamente, Gredos), sea los *desniveles*, (graduados pero bien advertibles) entre las dos mesetas castellanas. Que el macizo que se interponía entre ellas haya sido visto como un violento *gradus* por los invasores es evidente (algo parecido había pasado ya con Aníbal en su paso por los Alpes, cuando con su travesía del San Bernardo dejó el recuerdo de las *Scalae Hannibalis*).

Que por nueve años, en vida de Viriato, hayan tenido que renunciar a perseguirle en su refugio invernal (porque no parece dudoso que Viriato fuese de estas zonas y tuviese aquí su "madriguera"); que hayan optado (por demasiado tiempo) por evitar el "corredor" cuando maniobraban con las

¹⁰ RODRÍGUEZ ALMEIDA, Emilio. Ávila romana: notas para la arqueología, la topografía y la epigrafía romanas de la ciudad y su territorio. Ávila: Caja de Ahorros de Ávila, Obra Social y Cultural, [2003], p. 304, n.º 136.



Mapa 21. La campaña de D. Junius Brutus "Gallaicus". Del año 138-137 a. de C.

fuerzas conjuntas de las provincias *Citerior* y *Uterior*, no puede no haber tenido consecuencias incluso denominativas para un territorio particularmente difícil orográfica y climáticamente. Fonéticamente hablando, el cambio de *grA-* a *grE-* no es infrecuente en los nombres de origen latino, como demuestran las varias *Nabrissa* (LEbrija), *Astigi* (Ecija), etc. Es un hecho que la máxima aproximación romana a los castros del cinturón protector abulense que pueda constarnos antes de la romanización definitiva es la de César al "Castro del Raso" junto a Candeleda, cuando probablemente ya la mayoría de los castros mayores ni siquiera estaban en vida (cfr. infra) desde el s. II. Es un acercamiento que demuestran los tesoriillos de denarios romanos de la época precisamente en El Raso.

Viriato, asesinado a traición por algunos conjurados, muere en el año 139 a. d. C., tal vez cuando volvía a su refugio invernal, en un grupo montañoso cercano, el *Mons Veneris*, que parece poder identificarse con la vecinísima serrezuela de Navamorcuende-Real de San Vicente y su paso hacia el Tiétar, donde existen otros dos pequeños castros de avanzadilla sobre Carpetania, el "Cerro del Oso", en Real de San Vicente, y el vecino del "Castillo de Bayuela", de los que yo mismo di primer conocimiento en la Revista *Zephyrus* en 1955".

Apenas un año tras de la muerte de Viriato, en el 138, es cónsul en Roma *D. Iunius Brutus*, que, al año siguiente, en su mandato proconsular (a. 137 a. d. C.), inicia una campaña militar no valorada como merece en su genialidad: la de la conquista del territorio portugués de los *Gallaeci* o *Gallaici*, (pueblos consanguíneos de los Vettones) situados sobre la costa atlántica y cuyo espacio al Norte termina en el *Flumen Minius* (Miño). Vista la enorme distancia a recorrer de *Corduba* al *Minus* (unas 400 millas, al menos) con un ejército de dos legiones a través de territorios desconocidos y de acceso difícil, Bruto, evidentemente, calcula muy bien los riesgos.

Seguramente apoyado en una escuadra atlántica partida de Cádiz, funda primero una base costera en *Ullisipo* u *Olissipona* (Lisboa), a fin de garantizar a sus soldados alimentos y pertrechos a distancia prudentemente intermedia. La gesta esta narrada en breve por los romanos, tan en breve que nos faltan todos los detalles complementarios que nos permitan tocar con mano las bases de su estrategia; la cual, sin embargo se transparenta a través de los resultados fulgurantes: en otoño, Junio Bruto vuelve a Roma y triunfa con el título de *Gallaicus* ("vencedor de los *Gallaici*"), dedicando *de manubiis* (con el botín de guerra) en el templo de *Mars in Circo* (Flaminio) el *carmen triumphale* compuesto por el poeta L. Accio.

¿Cómo pudo, en una sola campaña de primavera y verano, un tiempo brevísimo, ejecutar semejante hazaña? Nuestro diseño del mapa 21 contiene un intento de explicación. A territorio lusitano, a la altura de Lisboa, llega de E el Sistema Central. En este punto, el cónsul romano y su base lisboeta están ya, por sorpresa, a las espaldas del temible enemigo vetón, a las espaldas del bastión montañoso donde Viriato y sus guerreros habían sido siempre inaferrables. Mientras una de sus dos legiones (es de imaginar) apunta, a lo largo de la costa, a *Portus Cale* (Oporto) y *Bracara* (Braga), la segunda, para proteger su avance, ataca uno tras otro y desmantela los castros de los Vettones en una secuencia velocísima (por inesperada) a través de las actuales provincias de Salamanca y Ávila. Es el fin definitivo de aquella pesadilla. El *Gallaecus* por excelencia podía celebrar un triunfo apoteósico, pese a la aparente pequeñez del enemigo. El "corredor atlántico" estaba abierto; el "Carpetano" ya no temía al peligroso "bandido lusitano" Viriato. La *Hispania Citerior* del Levante tenía solo que "dinamitar" de una vez el "tapón Celtibero" de Numantia, y esto, aislados los Vettones (siempre

" RODRÍGUEZ ALMEIDA, Emilio. "Contribución al estudio de los castros abulenses". En: *Zephyrus*, v. 6 (1955), p. 258 y sig. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 2009.

prontos al socorro de la ciudad arévaca), lo conseguiría cinco años más tarde, en el 133 a. d. C., Publio Cornelio Escipión Africano Menor, "el *Nimantinus*". Y Roma terminaría por llegar al *Finis Terrae*, tras más de 150 años de guerra de conquista de las primeras provincias romanas extra-itálicas.

Este episodio protohistórico del territorio puede completarse con otro testimonio tardo-histórico igualmente interesante y significativo que ha dejado, además, trazas importantes en la toponimia de Gredos como las de *MONS HERMINIVS*, *MONS HERBASIVS*. Es una orografía cuyo nombre perdura todavía hoy (mapa 22).



Mapa 22. Los montes Erbasi (o Herbasil) de Hidacio de Limia y sus paralelos medievales en la Sierra de Gredos.

Los romanos nos dicen que Viriato había nacido en un *Mons Herminius* de no segura identificación, hasta ahora. En fuerza de la falsa identidad (creada por ellos) entre "vetón" y "lusitano" y de la de este último término con el territorio del actual Portugal, los portugueses han acreditado la identidad entre el *Mons Herminius* y la sierra portuguesa de la Estrella, el modesto relieve del extremo occidental del Sistema Central español, una identidad que hoy pocos discuten, más que nada, por pura pereza. Sin embargo, hay un hecho (es más, una cadena de ellos) que nos deberían haber hecho recapacitar (mapa 22).

HERMINIVS y *HERVASIVS* o *HERBASIVS* son términos que en vano iremos ya buscar en el elenco de los nombres de la *Tabula Imperii Romani*, I (Porto)-II (/Caesaraugusta), del Comité Español del CSIC-Instituto Geográfico Nacional, Madrid, 1991 y 1993. Y es cosa bien curiosa, porque si para la ausencia del primero la cosa se justificaría en fuerza del tema de la Tabula (el "Imperio Romano"; Viriato es muy anterior en el tiempo), para el segundo es más difícil, pues se trata de un término topográfico usado por un autor del Bajo Imperio como es Hidacio de Limia, *Chronicon*, sucesos de los años 419 y sigs., que cuenta cómo, aliados dos grupos de Vándalos, del Norte (de *Gallaecia*) y del Sur (los *Silingi*, probablemente), llevan a cabo una guerra de exterminio contra los Suevos de la *Bracarense* y *Portus Cale* (Porto). Están a punto de conseguirlo, pero los derrotados Suevos se refugian en una apartada y abrupta serranía llamada los *Herbasii montes*, donde sus enemigos, convencidos de la victoria, cesarán la persecución (luego los Silingos pasarán a África y, por Sicilia y la Campania, llegarán a arrasar Roma en una devastadora irrupción en el año 455, mientras los Suevos, rehechos del desastre inicial, volverán a las andadas desde su refugio costero de Porto).

¿De qué zona montañosa está hablando Hidacio?

Sorprende no poco que nadie haya reflexionado sobre el tema, especialmente porque existe una sorprendente semejanza gráfica en la escritura de los dos nombres del "monte de Viriato" (*Herminius*) y el "refugio de los Suevos" (*Hervasius* o *Herbasius*), especialmente si escribimos ambos nombres en cursivo:

Del mismo modo sorprende que, siendo Gredos el "macizo-príncipe" del Sistema Central, el más áspero y risqueño, el mejor dotado de valles y anfractos de difícil acceso, el único que hasta la mitad del pasado siglo XX conservaba zonas tan alejadas del mundo, rústicas y casi desconocidas, como "Las Hurdes" y "Las Batuecas", nadie haya pensado en fijar definitivamente los ojos en Gredos a la hora de identificar el lugar. No para aquí la cosa, porque a su costado S, justo casi debajo del Pico del Moro Almanzor, en Cáceres, destaca en buena evidencia un topónimo actual que hereda sin duda alguna el sonido antiguo hasta en la acentuación: la ciudad de *Hervás*, al borde ya de las famosas Hurdes, junto a otro hidrónimo paralelo, gredeño y "cristianizado" (o casi) en el vecino Río Santihervás.

Por si toda esta "sorpresiva" ausencia-presencia fuera poca, quedan todavía otras, como, por ejemplo, los hidrónimos y los orónimos de Gredos donde perdura el componente *Hervás*, que son (con variantes ortográficas, entre ellas el "betacismo") al menos tres:

- 1, el Río *Guadi-herbás* o *Guadierbas* o *Guadyerbás*, que nace en la vertiente sudeste de la Sierra de Navamorcuende y desemboca bajo Gredos en el Pantano de Rosarito (Candeleda-Madrigal de la Vera, Cáceres. El inicio *Guadi* es el morisco *wad*, "rio");
- 2, un collado del mismo nombre (*Guadierbas*), esta vez en Gredos mismo y no a sus pies, sino entre *El Hornillo* y *Guisando*, bajo el "Puerto del Peón" y los *Galayos*;
- 3, una zona concreta del curso del Tiétar, justo bajo Ramacastañas y Arenas de San Pedro, que debe reflejar el mismo antiguo nombre en la forma de *Navalayerba*. (También aquí un inicio morisco: "*nava*", de "*nawar*", lugar de pastos, especialmente de montaña).

Bien, no creo que sea necesario añadir mucho más, si no es resumir en esta forma:

- a, El *Mons Herminius* de Viriato y el *Mons* (o *Montes*) *Herbasius* (o *Herbasii*) de Hidacio de Limia son casi seguramente la misma cosa y zona;
- b, el macizo de Gredos reúne todas las características ("vettonidad", anfractuosidad, "refugio natural y defensa") que ambos términos y sus autores subrayan;
- c, los topónimos del Sur de Gredos en Ávila y Cáceres conservan el antiguo nombre que ya acreditaba Hidacio de Limia.

Por consiguiente, es muy difícil, por no decir imposible, que los montes *Herminii-Herbasii-Hervasii* de los autores clásicos sean diversos del actual GREDOS.

EL VALLE DEL TIÉTAR

Alimentado por los varios cursos de agua del lado de solana de la dominante Sierra de Gredos en toda su extensión E-O, el Tiétar corre a sus pies desde la serrezuela de Higuera de la Dueñas hasta el límite occidental en que cruza la divisoria de Cáceres entre Candeleda y Madrigal de la Vera por el Pantano de Rosarito. Estos cursos son principalmente, en orden, arroyos, gargantas y torrentes como el "Hombre Bueno" (Pto. de Casillas), "Franquillo" (La Adrada), "Buitraguillo" (Piedralaves), "Gamonosa" y "Las Torres" (Mijares-Gavilanes), "La Eliza" (Lanzahíta), "Ramacastañas" (Valle de las Cinco Villas), el Río Arenal con sus afluentes que drenan su propio valle en Arenas de San Pedro desde el Alto Gredos de la Mira, Los Galayos y los puertos de "El Arenal" y "El Peón"; hasta O siguen el "Arbillas" (Poyales del Hoyo), la "Garganta de Santa María" y, en fin, la de "Alardos", que señala el confín Candeleda-Madrigal de la Vera. El confín S del Valle del Tiétar hasta este último punto corresponde a la provincia de Toledo, con las serrezuelas de Real de San Vicente y Navamorcuende en la parte oriental. De estos relieves salen otros cursos más modestos; algunos vierten al Tiétar hacia

el N, mientras otro vierten al Tajo por la vertiente del bajo Alberche de Talavera. Los primeros son principalmente el Arroyo "Torinas" (Casavieja), "Tajujoso" (Navamorcuende), y, en fin, casi paralelo al Tiétar desde esta misma sierra hasta el pantano de Rosarito, el Guadiervás o Guadiyerbas del que ya hemos hablado precedentemente por otras razones.

LAS VÍAS ANTIGUAS

Aunque hoy la carretera que acompaña al Tiétar en toda su extensión abulense sea la N-501, en antiguo las cosas estaban algo diversamente. Una cañada antigua corrió siempre paralela al Tiétar a lo largo, más o menos, de lo que hoy es la N-501, pero desde el "Campo del Arañuelo" toledano ascendía a Gredos atravesando el Tiétar en oblicuo el verdadero ramo de la "Calzada Leonesa Oriental" por Navamorcuende y La Iglesuela, para ir a unirse al ramo "inguinal" de la oriental del Valle del Tiétar en San María del Tiétar (antigua Escarabajosa).

Prescindiendo ahora del doble ramo de la Oriental, recordemos el trazado maestro de la Occidental que subía por Ramacastañas al Puerto del Pico en busca del siguiente, el de Mengamuñoz, y el ramo más occidental que desde este último lugar y por Narros del Puerto toma la dirección zamorana por el llamado "cordel de Peñaranda". Esta cañada tenía en Ramacastañas una división en dos ramos, de los cuales a lo largo del río plegaba a E el ramo "Oriental" en dirección de Los Toros de Guisando, El Tiemblo, Cebreros, "Años de Arrebatacapas" y la antonomástica estación del ferrocarril de "La Cañada"; allí ocurría una nueva división Villacastin-Arévalo y Ávila-Arévalo, donde ambas concurrían de nuevo. Por su parte, la "Leonesa Occidental" remontaba el Pico, atravesaba de S a N los Entrepuestos y bajaba al Valle Amblés por Mengamuñoz y La Hija de Dios. A este punto, también ella tomaba dos direcciones, y mientras un ramo seguía a Ávila para tomar la dirección de Arévalo, otra que podríamos llamar "Zamorana" (el llamado "Cordel de Peñaranda") cruzaba el Valle y río por Narros del Puerto y el "Paso de Las Fuentes" hacia la localidad salmantina dicha.

A todos los efectos, pero especialmente a los de la trashumancia, estas dos vías antiguas son las que han determinado mayormente el devenir histórico de nuestra zona hasta tiempos modernos.

LOS PUENTES DEL VALLE DEL TIÉTAR DESDE SU EXTREMO ORIENTAL

Comenzamos, pues, el recorrido del valle por Casillas y S.^a María del Tiétar (antigua "Escarabajosa"), dos territorios vecinos pero bastante diversos morfológicamente, pues el primero es montano y de ladera, el segundo es sustancialmente de valle; por el primero ascendía (como por los demás poblados de la solana de Gredos) el "derrame pastueño" de la trashumancia en dirección de Ávila a través de las los "Navas" o sierras (Gredos-Paramera) y su intermedia "Navafonda" del Alberche, como a través del alto Gredos pasaban las respectivas "Navas" paralelas y la "Navafonda" intermedia del Tormes.

La población de Casillas y su entorno inmediato cuenta con, al menos, con cuatro puentes:

- 1, el "del Pajarero 1" (entrada E);
- 2, el "del Pajarero 2" sobre la misma garganta;
- 3, el "de la Melchora" (salida O);
- 4, el "de La Lanchuela" (carretera de Sotillo de la Adrada, en la localidad de este nombre).

La zona colinar hacia el Pto. de Casillas carece de otros puentes.

Todos estos puentes del entorno de Casillas fueron antiguos, pero hoy es difícil distinguir los que de su antigua estructura puedan conservar, habiendo sido transformados todos por razones de viabilidad moderna.

Por lo que se refiere a S.^o María del Tiétar, cabría pensar que, sobre todo por la presencia en su territorio del ramo oriental de la Cañada Leonesa, dispusiese todavía de testimonios de otros puentes; pero su trazado en este punto es "inguinal", de fondo-valle, por lo que no he podido relevar su presencia a pesar de la evidencia que la cañada misma tiene en el mapa.



Dibujo 130. "La Navaleja" de Sotillo de la Adrada, estado actual. Ejemplo de un restauro errado.

SOTILLO DE LA ADRADA

Su término municipal tiene un desarrollo que inicia en las cumbres de La Angostura y del Cerro de Pinosequillo y termina al sur casi junto al de Higuera de las Dueñas. En el sector N montano tenemos señalados solo dos puentecitos sobre el arroyo "Franquillo" y en caminos rurales mínimos que aún no he podido ver, por más que los haya buscado.

8.1.1 Puente de La Navaleja

En la parte llana sobre el Tiétar hay un solo puente analizable (8.1), el de "La Navaleja", en el Camino del Guijo que pasaba al margen S de la antigua "Dehesa Boyal"; se encuentra a distancia de unos 4 km a sudoeste, sobre el ramo más alto del Tiétar. El camino enlaza a continuación con los puentes de la Adrada de "Mosquea Grande" y "Chica", que veremos luego (8.1.2 y 8.1.3). El camino de acceso comienza en el entorno de la plaza de toros de Sotillo y parte a sudoeste por un par de km hasta la dehesa boyal antigua, localidad "El Cañazo". Hoy el puente es una pura sombra de la pasarela de lastras que debió ser, habiendo sido modernizada en el s. XX. Conserva, sí, el encauce de mampostería antigua a ambos lados, pero hoy es una miserable pasarela de viguetas y "forados", con pasamanos de hierro. Tiene dos pasos apoyados en un pilar oblongo con remates frontales cementados a tajar que dejan a ambos lados dos pasos de 5 m de luz cada uno.

Es éste un caso ejemplar para entender lo que ha pasado en tiempo reciente con la mayoría de estos humildes mini-puentes, un tiempo infraestructuras fundamentales de la viabilidad, especialmente (pero no sólo) serrana. Su pervivencia es un problema fundamental, y un problema nada difícil, vista la sencillez de su estructura y la accesibilidad y reperibilidad de los materiales. No hay excusa alguna para su sustitución y, tanto menos, su destrucción "tout-court".

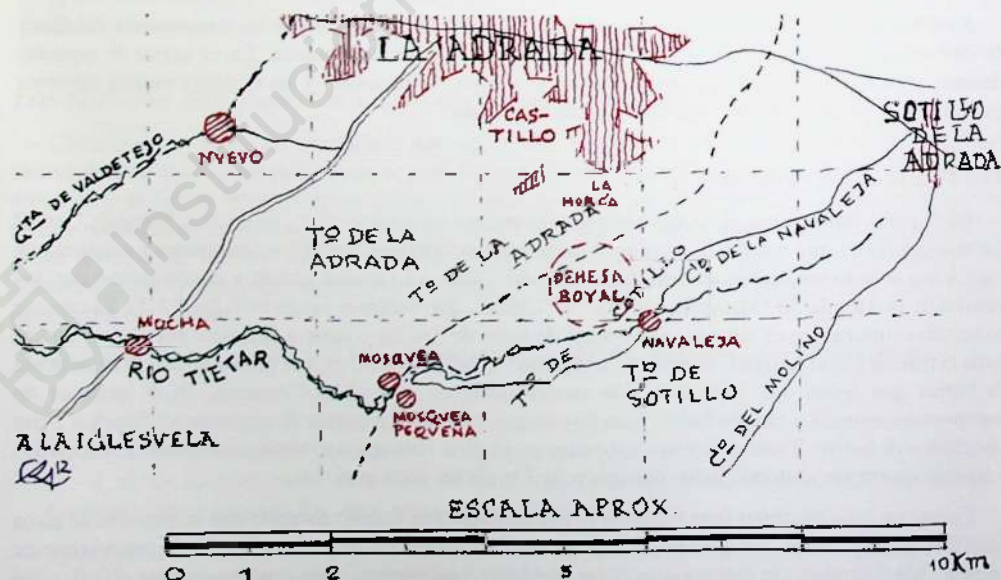
Ejemplar (siempre al negativo) es también su situación en el entorno, descuidado, astroso en su conjunto.

SOBRE EL NOMBRE DE LA ADRADA

No encuentro un origen semántico acreditado para un nombre tan curioso como éste, en el que ya sorprende como de origen latino el grupo de triple A que le caracteriza, así como el grupo de consonantes "duras" DRD que le integra. Todo haría pensar en un nombre adjetival latino del tipo *atrata* ("la teñida de negro" o "ennegrecida": este es el significado del adjetivo *atrum* y de su derivado *atrata*), pero la hipótesis está pendiente de cualquier verificación. Las "ferrerías" o explotaciones mineras de superficie que caracterizaron la historia medieval de la zona (que dieron nombre a la Villa de Mombeltrán, llamado "Colmenar de las Ferrerías" en el s. XV), podrían estar al origen, en cuanto los óxidos metálicos negruzcos de estos minerales podrían ser su causa. Testigos pueden ser los numerosos "escoriales" de estos minerales todavía presentes en el territorio del Valle del Tiétar.

LA ADRADA. SUS PUENTES

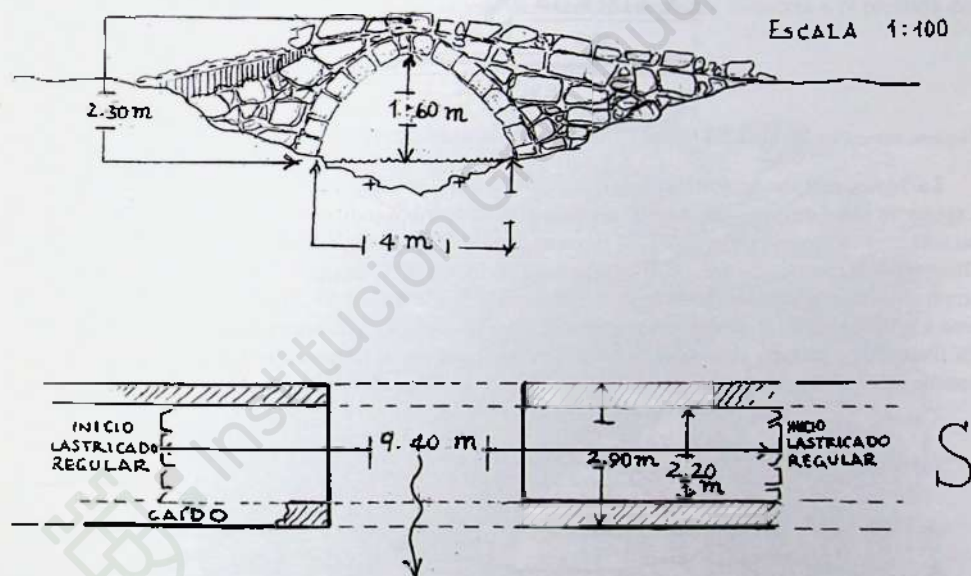
Los puentes de la Adrada son al menos seis y se encuentran en el territorio, no en el núcleo urbano, todos sobre caminos antiguos, hoy secundarios y rurales. En el territorio montano a N del pueblo encontramos dos (camino del "Charco de la Hoya"), el primero sobre la cola más alta de la "Garganta de Santa María" y el segundo sobre otro ramo alto y más occidental de la misma. De su situación parece deducirse (no los he podido visitar aún) que se trate de pasarelas (¿de arco o de lastras?) de los caminos pecuarios camino del Pto. de Casillas y del valle interno del Alberche, al otro lado del relieve de Gredos. Diverso es el caso del territorio por el que discurre el Tiétar (al sur de la población). Se trata de puentes de respetables dimensiones con interesantes características constructivas.



Esquema topográfico 28. Los puentes de Sotillo y La Adrada.

8.1.2 y 8.1.3 Puentes de "Las Mosqueas" grande y pequeña, La Adrada

Se encuentran al sur de la población, partiendo del costado sur del Castillo por el viejo (y lamentablemente en pésimo estado) "Camino de las Dehesillas" hasta el Tiétar, 2 km a O de la dehesa Boyal de La Adrada-Sotillo. Son los más orientales, casi al confín con el término de Sotillo de la Adrada. No hay razón de separarlos, puesto que el uno y el otro se encuentran a escasos metros de distancia y están interrelacionados por un mismo fenómeno de "meandrización", del río, fenómeno advertible sobre el terreno por la indicación de "La Laguna" que caracteriza la localidad: es evidente el resto del meandro, que ha hecho que, de un puente más antiguo y pequeño ("M. Chica"), se haya pasado (sin destruirle) a la creación de otro mayor ("M. Grande") sobre el nuevo lecho. El esquema de nuestro esquema topográfico 30 contiene un "abstract" del MTGE de unos 4 km cuadrados. En él puede observarse que la Mosquée Grande cabalga el Tiétar actual con un arco bastante generoso entorno a 7 m de luz, mientras la Mosquée Chica yace pocos metros al S, aparentemente fuera del curso, ahogado en el viejo lecho y allí es donde aparece el topónimo "La Laguna", indicativo de la situación creada en un segundo momento por la desviación hacia el N del nuevo meandro. El fenómeno debió aparecer (vistas las características de ambos edificios) en el s. XV con violentos arrastres de inundación que, no pudiendo canalizarse por el puente menor, obligaron al río a una desviación o rodeo a Norte.



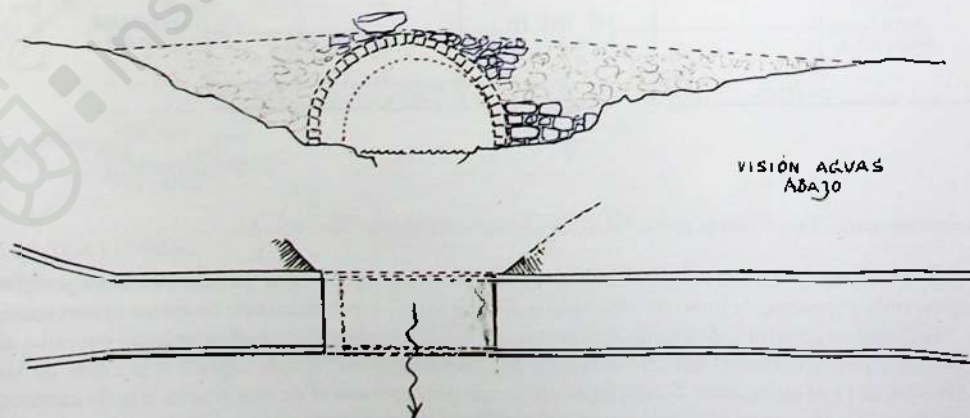
Esquema topográfico 29. La Adrada, puente "Mosquée pequeña" sobre el Alto Tiétar, siglo XV.

La "Mosquée Chica" es un puentecito de escaso desarrollo (unos 15 m en total) en mampostería bastante ruda y grosera, "a lomo de asno" y con un arco a ojiva (aparentemente de época cisterciense, ¿s. XIV?) bastante "bufó", de apenas 4 m de luz, sin jambas visibles por el ahogamiento sucesivo al arrastre que provocó el meandro. Se encuentra hoy en bastante mal estado debido a la caída de las partes altas de O de su extremo N, una caída provocada por la presencia de una gruesa raíz de carrasco hinchada por las lluvias en la primavera de 2005 (véase el esquema topográfico 30). Era una situación que un par de años antes, al inicio de mis trabajos, ya había sido denunciada por mí como inminente).



Esquema topográfico 30. Situación MTGE 579-II de los puentes Mosques Grande y Chica.

La Mosques Grande (dibujo 132), probablemente posterior a la creación del meandro de La Laguna, es una estructura en mampostería, como su nombre indica, más generosa en dimensiones, a un solo arco de medio punto de 32-34 dovelas con unos 8.5 m de luz y 4 del pelo del agua a la cerviz. Observándole con atención, es fácil ver que su estado actual no es siquiera el original, sino que ha sido ampliado sucesivamente a partir del estipite o jamba casi unos 150-200 cm. El enganche del nuevo arco a la jamba sur es observable a simple vista en las dovelas a una altura de 1.9 m aproximadamente. En planta, esta reforma es visible por un leve esguince de la proyección del arco hacia el N. No es posible saber si el puente, hoy casi plano, no tuvo en origen un "lomo de asno" más o menos agudo.



Dibujo 131. La Adrada. Puente "Mosques Grande" alzado y planta esquemática (detalle de la ampliación de su arco).

8.1.4 Puente Mocha. La Adrada

Ya hemos tenido ocasión de advertir que “mocha” y “mocho” son adjetivos que con frecuencia encontramos acomodados al término masculino “el puente” o femenino “la puente”, y que resultan indicativos de que un tiempo estuvo “roto” o “interrumpido” por ruina. Tal, el caso ya visto de “la puente mocha” del Arroyo Astilleros, más abajo de la Cueva del Maragato (véanse arriba el capítulo de los “Entrepuentes”).

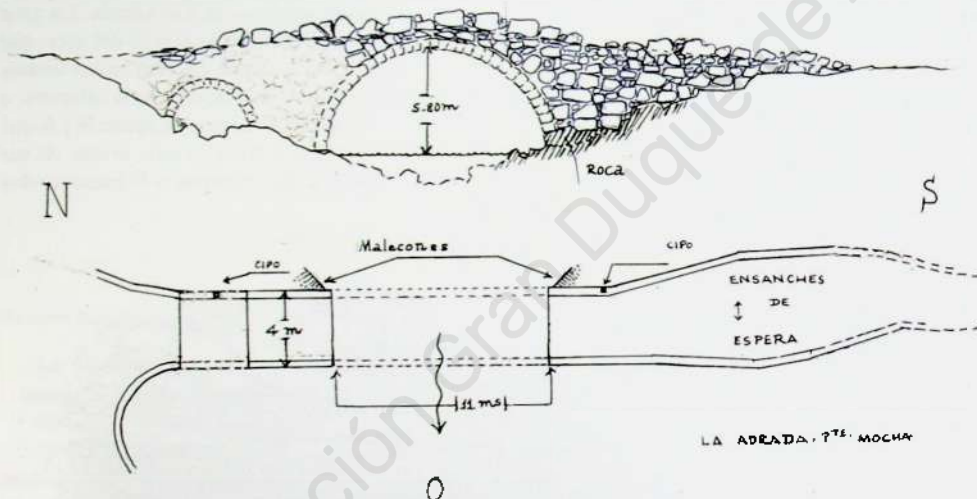
Este puente, uno de los mejores y más significativos de La Adrada, se encuentra en la carretera de la Iglesuela poco a valle y a O de los dos anteriores puentes de La Adrada (a unos 1.700 m). Nuestro dibujo 137 nos lo muestra en visión esguinzada desde sudoeste, a favor de agua, en todo detalle su estructura de gran mampostería irregular muy bien trabada y apoyada en una base natural de roca a través de un escalón subpedáneo que al sur se va elevando casi hasta el somo del cauce, en un idílico paisaje de pinares entre lo más característicamente bello de los alrededores de La Adrada. La gran mampostería alcanza casi los bardales (pocos elementos conservados) sobre la cerviz del arco que levanta la estructura a ligero “lomo de asno”, pero en las partes altas se notan los remiendos tardíos de las fachadas, especialmente a O, en ripio menor. El puente queda hoy aislado a O de la carretera, a distancia de un centenar de metros sobre la calzada, parapeto E, se notan dos cipos de salida N y S que llevan la indicación A(onte) P(úblico), de los que el de N está caído en el talud, el otro, *in situ*. Al sur la cañada presenta un ensanche oblongo de espera de tránsito alternado, mientras a N presenta dos salidas que la diversifican en doble ramo.



Dibujo 132. La Adrada. La Puente Mocha.

Se trata de un puente a doble arco de medio punto en buena sillería, el mayor de casi 10 m de luz y 5.80 de altura de cerviz a pelo de agua. El segundo, un arco de alivio de corriente, igualmente de medio punto, es de apenas 4 m y, como alivio que es, está a un nivel ligeramente superior sobre la pendiente de roca. Se diría, a juzgar por la diferencia de la mampostería de sus jambas, que este arco ha sido rehecho en un segundo momento. Es posible que el "mote" de "mocha" ("rota") de este puente derive precisamente de este añadido o reconstrucción.

Aprovecho la ocasión para recordar que cuando el 24 de Septiembre de 1955 vi por primera vez este puente, encontré en su curso, en una "tolva" natural de roca creada por el volteo de piedras de la corriente, dos crías de galápagos, *testudo graeca*, un tiempo habitual de este curso y hoy prácticamente desaparecida de todo él. ¿A que cosa se espera para hacer un último esfuerzo legal por su protección, si es que (cosa dudosa), todavía es recuperable?



Dibujo 133. La Adrada. Puente Mocha. Planta y alzado del lado Oeste.

8.1.5 Puente Nuevo. La Adrada

Se encuentra este puente, no sobre el Río Tiétar, sino sobre un afluente de N, la "Garganta de Valdetejo", ligeramente a O de la población. Se trata, como su nombre dice, se una obra tardía, probablemente borbónica, para la viabilidad del Valle. Hoy, a pesar de ser de mole notable, se encuentra aislado y casi sin uso.

LA CAÑADA LEONESA "ORIENTAL" POR SU RAMAL DE NAVAMORCUENDE-BAYUELA-REAL DE SAN VICENTE-LA IGLESUELA. PUENTE SOBRE EL TORINAS

Hemos dicho ya que las cañadas principales no son líneas únicas, sino que derivan muchas veces en vías alternativas más o menos alejadas del eje principal; y veremos luego que la misma vía "inguinal" del Valle del Tiétar actual no es más que una alternativa derivada de la Occidental a partir de Ramacastañas, porque su ramo principal viene del "Campo de Arañuelo" a enlazar con la dicha "inguinal" a la altura de S.^a María del Tiétar.

Hemos dicho también que poco antes de pasar el confín toledano desde el S por Ramacastañas, ya la que se considera "Leonesa Oriental" se ha derivado desde el Campo Arañuelo en dirección de las

estribaciones occidentales de la Serrezuela de Navamorcuende, pasa el Arroyo Torinas por el puente homónimo, alcanza El Almendral de la Cañada, penetra en la provincia de Ávila por el vallecillo del "Arroyo Quemados" hacia Fresnedilla e Higuera de las Dueñas, y a E de Sotillo de la Adrada se une en S.^a María del Tiétar a la dirección inguinal del ramo del valle que viene desde la misma Ramacastañas mencionada anteriormente, que es hoy sustancialmente la carretera N-501.

Todo este tramo de la vieja cañada carece de otros puentes que no sean el citado de Navamorcuende (a tres arcos, ruda y firme mampostería, "lomo de asno" bastante ligero, todavía dotado de casi todos los parapetos; ver dibujo 135) y uno menor hoy desaparecido bajo el cruce de la carretera AV-911 de La Adrada a Cenicientos.

Vías alternativas a este ramo toledano son otras que alcanzan el Tiétar desde Real de San Vicente directamente a La Higuera de las Dueñas y desde Navamorcuende a La Iglesuela (Toledo) y Casavieja (Ávila); ambas van también en busca de los pasos gredeños de Mijares y "El Alacrán" para cruzar por las vías más breves de las "Navas Fondas" del Alberche. Como se notará, es toda una red perfectamente articulada de un sistema que tiene en las dos grandes cañadas Leonesa (o "Maragata") y Soriana las directrices generales de gran recorrido.

8.1.6 Piedralaves, Puente Urbano de la ermita del Cristo

A la salida E de la localidad hacia La Adrada, vecino a la Ermita del pueblo, sobre una garganta que baja de los altos de "Lanchamala", existe todavía y, por cierto, en bastante buen estado, un puente en símil-sillería que visité en Julio de 2004. Era, en origen, a "lomo de asno", hoy bastante aligerado, con parapetos rehechos. No tiene otra circulación que la puramente local y su arco es de unos 10 m. Hay, poco a monte del precedente, otros dos puentes sobre la misma garganta, que probablemente fueron en origen dos pasarelas de lastras. De ellos, el más bajo aparece hoy reformado "en moderno", mientras el más alto conserva su estructura en madera y con tal nombre se le indica.

Una nota toponomástica breve: el -LAVES final de este nombre, parece un "arrastré" arcaico de LAPIS=piedra. Cuando el dialecto (luego ladino o vulgar) se establece definitivamente, a veces aparecen las repeticiones como esta "piedra"+LAPIS → "piedra" (piedra-piedra). Estos fenómenos "replicación" de los elementos no son tan raros como parecían. El hecho es que PIEDRA-LAPIS es una casi tautología medieval de la primerísima hora, efecato de la primera imposición "ladina" antes de la lengua "cultá".



Dibujo 134. Navamorcuende. Puente sobre el Torinas (Cañada Leonesa Oriental).



Dibujo 135. Piedralaves. Puente de la Ermita del Cristo (apunte).

CAPÍTULO NOVENO.
DEL PUERTO DE
MIJARES A
RAMACASTAÑAS



Institución Gran Duque de Alba



Mapa 23. Sección del Valle del Tietar (Diputación de Ávila).

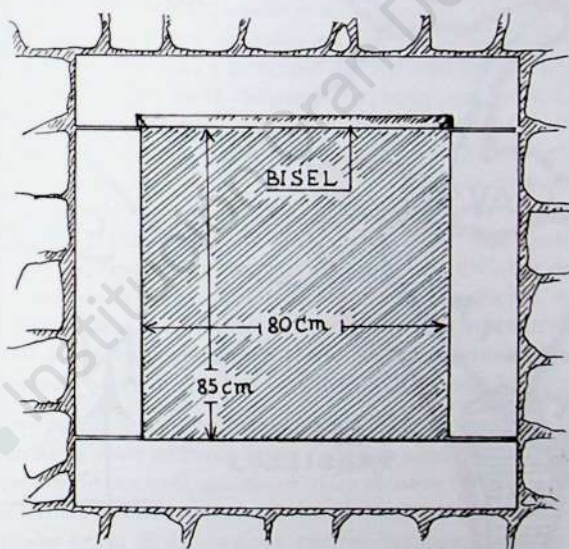
MIJARES

La cuenca alta que Gredos forma sobre la localidad de Mijares puede figurar con justo derecho entre los paisajes más sugestivos y paradisíacos de toda la gran Sierra abulense. La vía de acceso más directa desde Ávila es una ruta histórica bien definida que conocemos desde el s. XII inicial (como



veremos a propósito de del nombre de "Barbacedo"); parte de Ávila por el Puerto de Navalmoral (C.ª AV-900) para pasar lo que los medievales llamaban "*primera nava*" de la Paramera de Ávila, descender luego al Valle del Alberche, indicado en antiguo como "*Nava Fonda primera*"; (el otro valle, paralelo y continuativo a Occidente, el del Tormes, era la "*Nava Fonda segunda*") y por Burghondo y Villanueva de Ávila remontar la vertiente N de la "*segunda nava*" o Sierra de Gredos por la AV-901 hasta la cumbre del Artuñero y el paso de Mijares (esquema topográfico 32).

Es ésta una antigua cañada (y tal vez también calzada romana) cuyo trazado a N de Gredos es muy poco seguible como tal (pues, evidentemente, ha sido transformada en carretera moderna), pero que reaparece ya con sus características en la bajada a S hasta Mijares mismo: en la cumbre del puerto, al lado O de la carretera subsisten todavía los restos de un paso de control de la trashumancia, semejante a otros igualmente conocidos, como el (o los) del Puerto del Pico o el del Puente de Valsordo en Cebreros. Digamos, de todos modos, que, en la bajada a S, la carretera actual deja ver de vez en cuando aislados algunos restos de la vieja calzada con terraplenes de mampostería, y en los principales bucles que el terreno serrano provoca con sus arroyos, están presentes algunos de los eliminadores de aguas torrenciales, especie de "pontones de vano prismático y sección cuadrada" de unos 80 cm de lado, con jambas de única losa y fondo y cobertura de lo mismo (dibujo 137). Es un recurso que encontramos en otras cañadas de viejo origen como la "Leonesa Occidental" en su paso por los altos de Cepeda la Mora tras la Cueva del Maragato, de que hemos hablado (en el capítulo de "Entrepuestos") y en la calzada del Puerto del Pico.



Dibujo 136. Evacuadores de torrentes en las calzadas-cañadas montanas de Ávila. El bisel de la parte alta tiene por objeto favorecer (en caso de plena) el "rebufo" de salida del agua.

Llegados a este importantísimo punto de lo que fue antiguamente la "*segunda nava*" de Gredos, no estará de mas recordar, como nos confirma la topografía misma del Puerto de Mijares, un episodio histórico que habla por sí solo de la frecuentación de estas "vías directas" de atravesamiento de las sierras abulenses. Estoy hablando del episodio casi legendario de Barbacedo.



Esquema topográfico 32. Puerto de Mijares. Escenario histórico de la reyerta de Barbacedo (s. XII).

LA "REFRIEGA" O "REYERTA DE BARBACEDO" EN EL PUERTO DE MIJARES, UN EPISODIO HISTÓRICO DEL S. XII INICIAL

Ya el término "reyerta", frecuente en la toponimia rural de Ávila, indica episodios del pasado medieval de la zona; encontrarlo bajo las cumbres del Artuñero, por tanto, no puede sorprender y el nombre de Barbace(d)o que le acompaña nos confirma que en este caso se trata de episodio histórico de que nos queda noticia en las crónicas del s. XII.

Me refiero a este episodio histórico con el nombre de "reyerta" por tratarse de un elemento que ya en las narraciones medievales se manifiesta no como "batalla" sino "escaramuza" (pues es un episodio circunscrito al fenómeno de las "razias" o pequeñas expediciones, cristianas o moras en busca de presa). El término "reyerta", en casos como éste, ya lo indica como episodio menor y por esta razón lo usamos aquí; pero conviene recordar que distintos otros puntos de nuestra toponimia la acreditan por tal en el uso local. Encontramos, en efecto, otras "reyertas" (esto es, memorias de otros episodios parecidos, razias o roces locales entre pueblos, degenerados en pelca abierta) en puntos como la ascensión desde N del Puerto de Naval Moral (MTGE, hoja 556-I, divisoria de términos entre Naval Moral y San Juan de la Nava, en la que suele indicarse como "Dehesa de Navalsauz"). Otro punto semejante es de "Las Reyertas" y un arroyo del mismo nombre que encontramos en MTGE, hoja 529-II, entre Diego Álvaro y el Collado del Mirón. Y así en otros casos y lugares.

"Barbacedo" es un término nominal ligado a un personaje. Gómez Barba Acedo o Azedo, personaje secundario (nombrado solo en este) en las crónicas de la primera época de la Repoblación de Ávila (finales del s. XI y principio del XII). El paso, relativo a una refriega con los musulmanes, parece acreditarse en la "Segunda Leyenda" de Ávila. Lastima que la versión que tenemos la conozcamos en párrafos ampliamente escoliados (y no para mayor claridad precisamente) por el P. Ariz, en sus "Grandezas de Ávila". Que el episodio sea, en origen, histórico parece también acreditado indirectamente por documentos más tardíos como una sentencia de Sancho el Deseado († en Agosto de 1158), confirmatoria de otra u otras precedentes relativas a desórdenes en la ciudad de los últimos tiempos de D. Raimundo de Borgoña (†1107). Se refiere al contraste entre "ruanos" y "serranos" sobre una división de la presa hecha a los musulmanes: los "ruanos" de la ciudad, reclutados para la expedición, se vuelven a la ciudad anticipadamente abandonando a los caballeros "serranos" y, a su regreso, estos se encuentran cerradas las puertas del muro hasta que hagan partícipes a los primeros de su parte. Narra Ariz, resumiendo (e interpolando con comentarios propios) la "Leyenda":

"Sucedió... una grave pestilencia en Ávila, y el pueblo devoto prometió ir en procesión a la Iglesia de San Leonardo (cerca de la aldea de Pancaliente; probable añadido de Ariz). Y estando la mayoría de sus vecinos a esta procesión, teniendo los moros aviso de otros (moros locales) para que en tal día robasen los campos de Ávila y su comarca, acudieron con tanta puntualidad que pudieron llenar bien sus manos y dar la vuelta la vía de la sierra (y puertos del Pico; probable interpolación de Ariz) cargados de ganados y ganaderos. Los adalides con la demás gente, guiados por Gómez Acedo, caminaron desde el rostro de la Colciella (o de la Colilla; escolio erróneo de Ariz, probablemente) y dijo que le siguiesen, que él juraba por su barba (en la cual puso su mano; id) que antes que passasen la sierra pensaba alcanzarlos y quitarles la presa. Y aviendo subido casi a la cumbre, oyeron los relinchos de las yeguas y potros que llevaban y picando sus caballos dieron en aquella noche con mucho silencio sobre ellos, los cuales a su parecer estaban en salvo por haber pasado la sierra, y riendo y matando y cautivando, fueron muy pocos los que se les fueron, y aprisionados muchos. Y recogieron los ganados y presa que llevaban, dando la vuelta a la ciudad y quedó dende aquel día LA SIERRA con el propio nombre de Barbacedo..."



Dibujo 137. Puente "de los 3 ojos" Majacardosa Mijares.

Alguna nota de comentario a este texto:

El "*rostro de la Colçiella*", fuera del probable añadido de Ariz relativo a "*La Colilla*" (en el Valle Amblés) nos es desconocido. Es verdad que antes de este paso se dice que *en buena orden caminaron el valle Amblés*, pero no se añade que fueran "*a occidente*". Lo lógico es pensar en la vía de fuga de los raziadores, la más rápida; por tanto, *caminaron* es de entender *atravesaron* el valle por una de las vías directas, de las que la más lógica es el actual Puerto de Navalmoral, en dirección de la *Nava Fonda del Alberche*.

Por consiguiente, la explicación *la vía y puertos* (del Pico) se demuestra una maldiestra aclaración de Ariz. Hay que entender, probablemente, "los pasos de la sierra de Gredos" o "segunda nava". Y se entiende por la explicación de que los perseguidos, *aviendo llegado casi a la cumbre de la sierra, ya se consideraban a salvo*, porque de los altos de esta sierra estaban ya a vista de las tierras amigas talaveranas, de donde procedían.

Lo lógico, por consiguiente, es pensar en los puertos de Gredos más inmediatos, como Gavilanes-Mijares, como se dice en el texto: *quedó a la sierra el nombre de Barbacedo*.

¿Está aquí el Barbacedo en cuestión?

Es bastante sorprendente que, a cuanto yo conozca, nadie ha pensado en analizar la topografía, puesto que todos los datos que pueden servir se encuentran precisamente en el Puerto de Mijares, junto a su vieja calzada, a la vista del campo talaverano. Nuestro esquema topográfico 32 lo demuestra; sus datos son los que refleja la hoja 579-I del MTGE, de Mijares-Gavilanes, que concentramos en el esquema, que representa la parte inicial del descenso S del puerto, desde las cumbres del Artuñero, una cuenca alta sangrada por la garganta de "Las Torres" y sus varios arroyos. Con algunas variantes, la carretera hace el oficio de la vieja cañada de la trashumancia. Apenas al inicio de la bajada, dejando a O la cumbre del Artuñero, encontramos un doble relieve con los nombres *Barbace(d)o* y *Risco de Barbace(d)o*, evidente vulgarización campesina del Barbacedo original. En el segundo de ellos, todavía una *Fuente Barbace(d)o*; y, justo sobre y entre ambos, un nombre significativo, *La Reyerta*, que, como hemos notado antes, contiene una alusión inequívoca al episodio narrado en la crónica medieval. Todos los datos son coincidentes al milímetro y no pueden dejar duda alguna del lugar a que ella se refiere: el paso del Risco Artuñero sobre el Puerto de Mijares.

No han faltado quienes, apoyándose a una lectura acritica del texto transmitido por Ariz, sobre su "Colciella"=La Colilla, sobre "el Valle Ablés" y la alusión al Puerto del Pico (y, por consiguiente, a un previo ascenso del de Mengamuñoz), han querido llevar el episodio narrado a la zona baja del Valle Amblés entre Solosancho y Baterna-Blacha, poco al sur del Puente "de los Cobos" (o "de Los Povos"; véase Ávila Oeste) sobre el Adaja, en zona de la Dehesa de Herreros¹². Pero los datos topográficos nos trasladan inequívocamente al Puerto de Mijares, sobre la *segunda nava* del Medioevo, esto es, a la Sierra de Gredos centro-oriental.

9.1. LOS PUENTES EN TORNO A MIJARES

Hemos dicho precedentemente de los eliminadores de la torrencialidad de las aguas en los tomanes violentos de la parte alta descendiente del puerto sobre esta vía de trashumancia, especie de pontones de desagüe rápido de sección prismática cubiertos internamente de lastrones y jambas laterales, suelo y cobertura. Existen todavía en número escaso en este sector y los vemos en otras cañadas-calzadas de origen antiguo; tal es el caso del sector de la "Leonesa Occidental" entre los altos de Cepeda la Mora y la solana detrás de la "Cueva del Maragato" (véase la zona de los "Entrepuestos" o en la calzada del Puerto del Pico). Tales son los que encontramos aquí, en el descenso hacia Mijares, sin ocupamos más de ellos, algunos ya desaparecidos o transformados bajo la carretera actual AV-901, (como el del "Regajo Redondo", bajo el Cerro de Barbacedo). Otros puentes todavía son observables en la bajada, como él.

9.1.1 Puente "de los tres ojos" de Majacardosa

Se encuentra ya a un par de kms antes del habitado de Mijares, en una violenta curva o tornante sobre la "Garganta de Mijares". Es una valiente estructura, como su nombre dice, a tres pasos de agua con arcos y pilares de sillería de una altura notable, superior a 10 m el central, con collarinos o toros

¹² VVAA. Historia de Ávila. III, Edad Media (siglos XIV-XV). Ávila: Institución Gran Duque de Alba, 2006, p. 496.

de apoyo entre ellos. A los extremos, el terraplén de acceso en mampostería termina en estrechas antas de refuerzo. Los pilares son de buena sillería a extremos redondeados. El resto de la estructura es de mampostería bien trabada y firme, con parapetos modernos típicos de carretera en uso, lo que hace pensar que todo el manufacto haya sido construido en la primera mitad del s. XX, aunque sobre un precedente puente, tal vez tardo-borbónico. Todo él se integra en un paisaje sugestivo de bosque de pinos que nuestro dibujo 137 ilustra. Mide entre los extremos unos 24-28 m.

9.1.2 "La Corona del Barrero"

La entrada al pueblo de la garganta presenta obras de arginadura antigua, pero no quedan restos evidentes de estructuras que denuncien en modo claro si, como parece natural, hubo aquí un puente, un molino o incluso, un pontón de lastras antiguo.

9.1.3 "Puente de la Nogalera"

A través del habitado de Mijares se alcanza, a la salida O, un puente en gruesa mampostería con parapetos completos modernizados y ligeramente recrecidos sobre la Garganta de Mijares. Tiene un gran arco en sillería de más de 8 m de altura y casi 15 m de luz, armado con una cuarentena de buenas dovelas, colocado sobre zócalo de unos 40 cm apoyado en la roca del lecho. No se aprecia bien si, como con frecuencia sucede, el arco tuviera en los lados, en sus partes bajas, sillares de contención del arco en varios órdenes y recurso técnico sustitutivo de los mechinales de cimbra, usuales en muchos puentes, antiguos. A veces, como en el caso presente, este zócalo sirve al apoyo de cimbra directamente.

9.1.4 "Garganta del Topo"

Está colocado poco al S del precedente y su condición de puente antiguo parece evidente, "doblado" en anchura como está con losa cementicia de ensanche de calzada moderno. El puente original debería ser del s. XVIII o XIX, a cimbra de sillería. Se habla en esta zona de un "Puente de Madera": tal puente no existe hoy, pero queda su evidencia en dos terraplenes de mampostería de desarrollo amplio a ambos lados del cauce, distancia de unos 20 m a valle (respecto al puente anterior) anchos unos 5 m, evidentemente apoyo de lo que fue una estructura de puente en maderamen, el "puente de madera" que perdura en el nombre local; difícilmente se podría pensar en una pasarela en lastras, que hubiera debido ser gigantesca: la anchura de brecha entre los terraplenes laterales es de unos 8-10 m.

9.1.5 Puente de la salida S, frente a la localidad "El Barranco"

Aparece indicado en la hoja del MTGE, pero no me ha sido posible localizarlo e identificarlo, al menos como puente antiguo, ni bajo la salida de la AV-901 de Casavieja ni sobre su paralela a O, en que parece figurar.

Y damos fin, con él, al reconocimiento de este sugestivo enclave serrano de Mijares y su entorno.

9.1.6 Lanzahita. Puente "Goya-Boccherini"

Antes de penetrar en el valle de Las Cinco Villas procediendo desde MIJARES, alcanzamos, a lo largo de la vieja cañada "inguinal" del Valle del Tiétar, Lanzahita, un topónimo que alude a la penetración al sur de la repoblación abulense hacia el Arañuelo y el valle del bajo Alberche de Talavera ("lanza hita", hincada en el suelo a modo de hito de posesión, recuerda otro topónimo abulense similarmente colegado a fenómenos de "fronterismo", el de Piedrahita, en el Valle del Comeja; cfr.). A su entrada sur se encuentra este "Puente Goya-Boccherini".



Dibujo 138. Mijares. La Nogalera.

Se llama hoy así (y así aparece señalado con un panel) un pequeño puente en mampostería a un solo arco que encontramos la salida O de la población. Debe su nombre ("recreado" modernamente) al hecho de que, estando sobre la vía directa a Madrid, es de suponer que estos dos famosos artistas de finales del s. XVIII, en sus viajes a las dependencias del Infante D. Luis de Borbón, hermano del Rey Carlos III, en Arenas de San Pedro, lo hayan utilizado. Es un puente de pequeñas dimensiones, alzado en mampostería desde el cauce con un edificio a "lomo de asno". Por su situación en la vía maestra del valle del Tiétar, el puente se ha conservado en buen estado, completo de sus bardales alomados, sólido y seguro su arco de unos 10 m de luz en buena sillería. Recordarlo con el nombre de dos artistas como Boccherini y Goya es un homenaje cultural digno de aprecio.

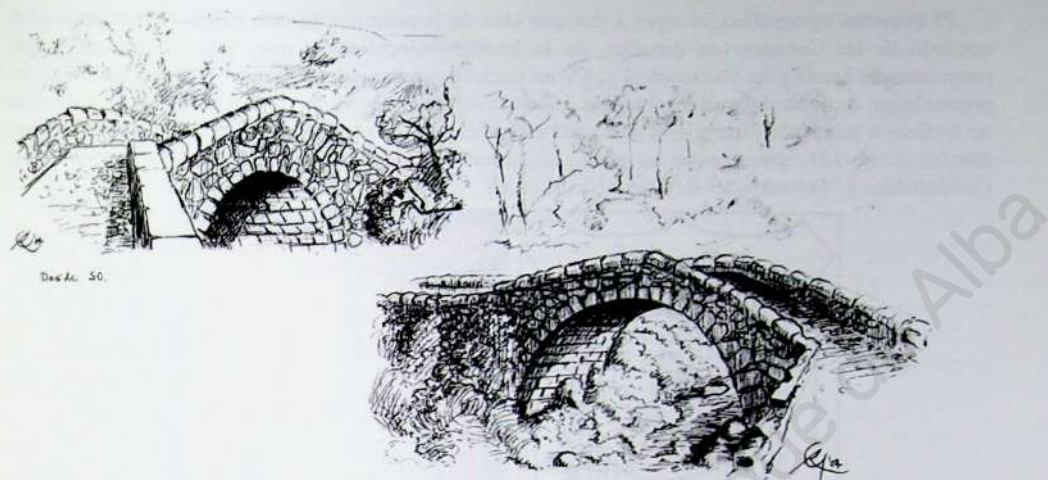
Sucede con frecuencia que estos puentes de escasas dimensiones (pero también algunos mayores, como el "Romano" de Arenas, que veremos luego) aparezcan apoyados a ribera mediante un sistema particular de malecón oblicuo y escalonado, más eficaz y resistente de un simple malecón vertical o un tajamar más o menos robusto. Es exactamente el caso de este puente, que presenta este tipo de malecón escalonado en sillería en su salida de apoyo del sudeste. (fig. 139).



Dibujo 139. Lanzahíta. Puente Goya-Boccherini.

EL "VALLE DE LAS CINCO VILLAS"

Se identifica con este nombre a la cuenca montana al sur del Puerto del Pico, cuyo centro era en antiguo el "Colmenar de las Ferrerías", hoy Mombeltrán. Hoy toda esta cuenca y sus pueblos se conocen como "El Barranco de Las Cinco Villas", que son, (a partir del "Toro" o pico del puerto) Villarejo, San Esteban, Sta. Cruz, Las Cuevas, todas ellas apellidadas "del Valle") y la misma Mombeltrán, que debe su nombre a Don Beltrán de la Cueva, privado de Enrique IV, que heredó estas posesiones que habían sido en precedencia de Don Álvaro de Luna, privado de Juan II y su esposa Doña Juana Pimentel, la "Triste Condesa" de Arenas de San Pedro. Esta vía es en los siglos XVI-XVIII la directriz que conduce a Madrid por San Martín de Valdeiglesias desde la zona de Arenas de San Pedro.



Dibujo 140. Lanzahita. Dos apuntes del puente "Goya-Boccherini".

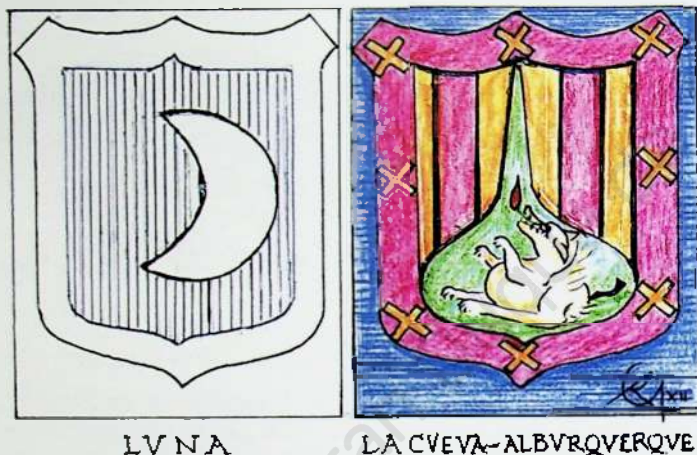
EL PUERTO DE PEDRO-BERNARDO, ACCESO A "LAS CINCO VILLAS"

Por dos vías diversas puede alcanzarse el Valle de las Cinco Villas o "del Baranco", la primera de las cuales supone el giro desde el S en Ramacastañas. Pero hay otro anterior, el que se realiza por Pedro Bernardo, en cuyo ascenso hasta Villarejo no queda ya rastro alguno de los antiguos puentes que la jalonaron y que en el s. XX han visto enteramente transformada la carretera que baja del puerto por esta parte al Tietar. Conviene realizar este giro interno, porque a Ramacastañas se desciende luego directamente.



Esquema topográfico 33. "Las cinco villas", en el contexto de las directrices principales y alternativas de las cañadas soriana y leonesa en la provincia de Ávila.

El esquema topográfico 34 sirve a dar una idea de la posición de este particular territorio en el contexto de las Cañadas (en especial, de la Leonesa Occidental), que hicieron de estas viejas posesiones de Lunas y La Cueva en el s. XV un enclave privilegiado por sus intereses económicos, en primer lugar, de control ganadero, el de la industria de las ferrerías de viejo abolengo y de toda clase de tráficos a través de estas viejas vías. No estará de más tampoco, a título puramente ilustrativo, nuestro dibujo 141, que muestra las armas de ambos señoríos de López Dávalos, Lunas y Cuevas, Condestables y "Privados del Rey" en todo el s. XV.

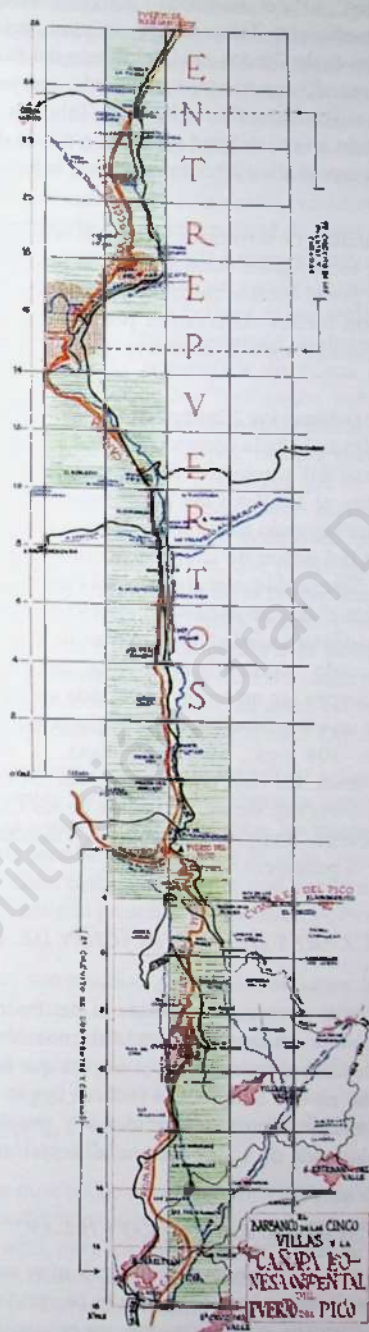


Dibujo 141. Escudos de D. Álvaro de Luna (Ávila) y de D. Beltrán de la Cueva de Madrigal de las Altas Torres, del Pal. De las Huelgas de Enrique IV. El escudo de Luna, como aparece en el retablo del altar de San Marcial en el Catedral de Ávila.

LA CAÑADA LEONESA OCCIDENTAL BAJO EL PUERTO DEL PICO

Idealmente, el camino podría hacerse, hemos dicho, al revés, desde Lanzahita a encontrar en Ramacastañas esta cañada, que viene desde el Campo Arañuelo hasta el Tiétar, entrando en Ávila por Ramacastañas, remontando al valle de las "Cinco Villas" a lo largo del mismo Río Ramacastañas, que recibe todas las diversas vías de agua serranas del cerrado valle a través de dos gargantas principales: la "del Organillo" (del lado oriental) y "de las Pasaeras", que descende directamente del puerto mismo. Nosotros, ahora, hacemos el camino al S, descendiendo.

Parece evidente que la cañada fue originalmente un viejo camino de la trashumancia prehistórica, luego organizada en tiempos romanos como calzada de montaña enlosada y pertrechada de todos los elementos típicos de estas obras clásicas. El hecho de que no se nos conserve memoria de ella en los *Itineraria* (o listas romanas de calzadas "oficiales"), como el *Antoninianum* de Caracalla de inicio del s. III) puede tener una explicación más lógica de lo que parece en principio: el vacío territorial de la zona abulense respecto a estos elencos de vías "oficiales" tal vez es explicable porque, a diferencia de otras zonas, es evidente que los caminos de la trashumancia prehistórica ya estaban establecidos antes de época romana y la administración imperial se los encontró ya transformados en vías mucho antes de las operaciones imperiales luego codificadas en *Itineraria*. Y es ésta, tal vez, la causa de ausencia de miliarios de señalización numérica a través de inscripciones (como sucede en general), precisamente porque estas viejas vías pecuarias llevaban su señalización antigua primitiva y no "actualizada". No en vano hasta hoy los cruces de dos grandes vías de trashumancia (la llamada "Soriana Oriental", directriz Soria-Plasencia, hoy sustancialmente N-110) y la "Leonese" en sus dos ramos, el oriental y el occidental, (de que hablamos ahora) han subsistido y todavía subsisten a través de la vieja institución tardo-medieval y moderna de la "Mesta". Su cruce maestro es, no causalmente, el de Ávila ciudad.



Esquema topográfico 34. El Barranco de las Cinco Villas y la Cañada Leonesa Occidental del puerto del Pico.

El Valle de "Las Cinco Villas" o "del Barranco" acoge el ramo ascendente de la Leonesa Occidental, como el Valle del medio-alto Tiétar acoge su ramo oriental que ya hemos descrito precedentemente. Su paso alto a través de Gredos es el del Puerto del Pico, en cima al valle en que nos encontramos. Es una cañada de trazado regular muy estudiado, apoyado al versante oriental o "de umbria" de la cuenca, mientras su sustituta moderna, la Ávila-Talavera, usa privilegiadamente el lado "de Solana" con un trazado adaptado a la viabilidad moderna a través de "tornantes" más acusados y complejos (véase nuestro esquema topográfico 35 obtenido sobre la base planimétrica del MTGE, hoja 578-II).

Como en todas las antiguas Cañadas de territorios montanos semejantes, la calzada está concebida con tramos o sectores ligeramente escalonados entre arcones de piedra regularmente protegidos, cada uno de ellos dividido del siguiente por el escalón mismo y por un canal de desagüe rápido de las aguas torrenciales (hoy, estos canales son menos observables por la descriteriada obra de "restauración" acometida en los años '60 del pasado siglo a iniciativa de un Gobernador Civil de poca fausta memoria).

Hemos visto precedentemente (véanse los "Entrepuestos"), pero conviene recordarlo, que, pasado el Puerto del Pico hacia el N, la calzada-cañada tiene todavía dos sectores igualmente importantes cuya divisoria puede situarse en la "Cueva del Maragato". El primero, desde el Puerto del Pico y su "Fuente de Apurameriendas", discurre sobre el altiplano del alto Alberche hasta el "Puente Mocho" bajo la "Cueva". A partir de él se considera segundo tramo montano de la calzada el que se apoya a la solana para remontar los altos a noroeste del peñón de la cueva, y un violento tornante la endereza a N por Cepeda la Mora y la Venta de Sta. Teresa. Alcanza el somo del Puerto de Mengamuñoz enterrada, pero visible, bajo el suave declive; inicia el descenso hasta el pueblo del mismo nombre. Desde el cual su dirección es doble: el ramo "Occidental" verdadero y propio lo hemos dicho ya va por Narros del Puerto exactamente a N por el llamado "Cordel de Peñaranda" que atraviesa el Puerto de las Fuentes (Sierra de Ávila) en dirección a Zamora (es un ramal de calzada antiguo, de cuya existencia en época romana dan testimonio las aras de un *compitum viule* en la iglesia-ermita de Narros; véase mi "Ávila Romana, ed., Ávila, 2003, pags. 304 sigs., núm. 156 sigs). El segundo ramo de la "Leonessa Occidental" se une directamente desde La Hija de Dios a la *vía decumana* de la *divisio* romana del Valle Amblés (*Vallis Avilensis*), una vía que desde el "Puente de los Cobos" (o "Los Povos", es decir, "los chopos") de Solosancho alcanza Ávila y, cruzando la "Soriana Oriental", discurre a N en dirección de Arévalo entrando en la provincia de Valladolid.

LOS PONTONES CUADRANGULARES DE ELIMINACIÓN DE AGUAS TORRENCIALES EN LA CALZADA (véase figura 137)

Todos estos tramos de la calzada, pero especialmente el del Puerto del Pico, muestran en buen estado todavía sus terraplenes de asiento y sus vanos para la eliminación de aguas de sección cuadrada, cubiertos de lastrones y dotados de jambas monolíticas como los que hemos señalado más arriba en el Puerto de Mijares. Pueden contarse en ella una docena (tal vez larga) de estos eliminadores de aguas torrenciales que podríamos denominar pontones verdaderos y propios. No lo hacemos, al no ser necesaria una descripción particularizada de vanos sustancialmente "standard", idénticos entre sí.

PUNTES ANTIGUOS DEL "VALLE DE LAS CINCO VILLAS"

El anfractuoso terreno del valle y la moderna carretera que, con su velocidad de tráfico, ha soslayado y obsoletizado la vieja calzada-cañada (hoy ésta es recorrida ocasionalmente sólo por algún tropel de reses y pocos turistas curiosos o apasionados, un recorrido muy bello e instructivo que recomiendo vivamente a los amantes de estos lugares y monumentos). Desde el puerto a Cuevas del

Valle se trata de un paseo de poco más de 5 km. No son muchos (para distancia tan notable de casi el triple de la carretera actual; véase el esquema topográfico. Pocos son también los puentes conservados, si bien abundan indicaciones de otros ya desaparecidos, como veremos por la toponimia rural. Y quiero, antes de iniciar este recorrido, recordar a las Administraciones zonales (Junta de Castilla y León, Diputación Provincial, Ayuntamientos de la zona) que, en la búsqueda de ideas para el desarrollo de centros rurales cada día más empobrecidos o de escaso desarrollo, tienen en el paisaje y en la monumentalidad vial el primer ideal "Polo de desarrollo" entorno al cual construir un futuro que garantice su propia supervivencia. Pocas zonas como estos reductos montanos de Gredos tienen en sí mismos todo lo que sirve a garantizarla: un paisaje natural de espectacular belleza, accesibilidad fácil y garantizada, monumentos únicos como la "Cañada Leonesa", cuyo desarrollo a lo largo del valle ha quedado sustancialmente a salvo e independiente de condicionamientos; o como las espectaculares iglesias, rollos jurisdiccionales, poblaciones de belleza extraordinaria (pese al mal gusto que en su conservación y restauro ha dominado en el último trentenio, el de nuestra Democracia consolidada...). No es necesario (o ciertamente no es lo primero) ir en busca de implantaciones industriales o comerciales de pseudo-prestigio, del tipo de los "polígonos industriales y comerciales" en cada pequeño centro como símbolo de un *status* de modernidad (último caso, ahora en vías de desarrollo, el de Piedralaves; Diario de Ávila, 18 Febr. 2012, pag. 18). La vida y el desarrollo humano de estos centros depende mucho más de su propia belleza y unicidad que de cualquier añadido de modernidad y de falso esfuerzo (generalmente costosísimo, porque éste parece el "santo y seña" de cualquier proyecto) de estar al día y buscar el futuro. Sería tiempo de desarrollar un movimiento en los Ayuntamientos locales, con el apoyo Cultural Local, que privilegie estos aspectos entorno a los que pueda crearse una conciencia y un legítimo orgullo de la propia identidad local, comarcal y regional: pocos focos regionales como el de la Sierra de Gredos pueden gloriarse de reunir entorno a sí tanta belleza ambiental y monumental. Sería hora de no perder más tiempo con otros señuelos engañosos. Vías históricas como la Calzada Romana del Puerto del Pico están pidiendo a gritos (los de su propio olvido y abandono) su rescate y protección, que solo los entes estrictamente locales (Ayuntamientos) serían capaces de salvaguardar, ayudados debidamente (por la Diputación y la Región).

Tornando ahora a nuestro territorio del Valle de las Cinco Villas y a sus puentes, es de notar que la dificultad de observación detenida de estos monumentos es notable: pues si bien la vía del Puerto del Pico es cómoda y directa, las conexiones locales entre los pueblos son estrechas y mediocres, los costados montuosos, densamente arbolados, los cursos de agua torrenciales, enfosados, enmarañados y de difícil observación. En muchos casos voy a tener que limitarme a nombrar aquellos lugares en que la topografía rural sugiere la antigua presencia de puentes, pontones o pasarelas hoy generalmente ya inexistentes.

Los puentes de la calzada no son muchos, porque los antiguos tuvieron buen cuidado, en todo lo posible, de evitar los puntos conflictivos creados por los cursos de agua. Hoy, estos pocos son de difícil observación a causa de la vegetación y su propia angostura. Observe el lector en nuestro esquema topográfico 34 cómo los antiguos consiguieron sin aparente esfuerzo el trazado más breve, casi en perfecta dirección N-S, por mitad apoyándose a la umbria de las laderas E (hasta Cuevas del Valle) y por la otra mitad a la solana contraria, cruzada la divisoria creada por la garganta principal justo a valle de este pueblo. (esquema topográfico 34).

En sólo Cuevas del Valle los puentes de la calzada difficilísimos de observar, fotografiar o diseñar, son no menos de 4, pero no podremos (ni valdría la pena, en sus condiciones) detenemos en su descripción particularizada. He aquí, para los habitantes del lugar de todas las Cinco Villas, un trabajo por el que el Ente Local que antes hemos auspiciado puede comenzar su trabajo de sensibilización, un trabajo al que yo personalmente prestaría con mucho gusto todo mi apoyo y ayuda, porque, entre otras cosas, estos puentes tienen que ver con una calzada de primera importancia, espectacular, visitadísima que no se limita al descenso Puerto del Pico-Cuevas: diversos tramos de la calzada se conservan,

desconocidos del todo, a valle de Cuevas, entre este pueblo y Ramacastañas. ¿A que se espera para incorporar todos estos tramos al goce común de estas poblaciones y a los enormes atractivos que este valle paradisíaco ya acumula? ¡Esta es una RIQUEZA ÚNICA!

En el "Diario de Ávila", domingos 13, 21 y 28 de Julio 2013, he tenido la oportunidad de publicar tres artículos (ilustrados) para demostrar a los que lo dudan que ésta antigua cañada-carretera fue indudablemente calzada romana, como muestra ya bajo su arranque antes de Mengamuñoz, un ara a los *LARES VIALES* O Genios Protectores de las *VIAE* (o calzadas).

CAMINOS DE ARRIEROS

La circulación moderna de la calzada del Puerto del Pico hace con frecuencia olvidar los caminos secundarios de relación interpoblacional que un día fueron tupida red de "caminos de pezuña" para los arrieros y sus comercios del N. Hoy todo producto es comercializado a través de las "grandes superficies" (alias, supermercados). Un tiempo, a dorso de mulo, llegaban hasta la Moraña para vender "al minuto" los productos estacionales: aceite, uva, higos, aceitunas (las un tiempo famosas "barranqueñas"), castañas, granadas, etc. La memoria de estos caminos y su función está presente incluso en la toponimia montana, donde, a O Cuevas, el "Carril del Puerto del Pico a El Arenal", todavía uno de esos caminos "de pezuña", ¡conserva sus nombres "de uso y destino" ancestrales de "La Morañega" y "El Morañegal", inconfundiblemente referidos a la llanura N de la provincia! Por estos caminos, entre estos mulos, sobre estos pontones y pasarelas hoy en desuso o desaparecidas, volaron como poética nube los fandangos que encandilaron a Boccherini, las seguidillas de los arrieros que, en palabras de mi amigo, el poeta granadino Luis Rosales, viejo adorador de Gredos en los años '50 del pasado siglo, "ni D. Francisco de Quevedo y Villegas, en todo su mágico esplendor, hubiera mejorado":

Quita la mula rucia,
ponme la negra,
porque vaya de luto
quien va de ausencia...

Volviendo a nuestros puentes del Barranco de las Cinco Villas, de estos caminos algunos son difícilmente percorribles, como el que desde el tornante de la N-502 en localidad "la Mazorra" baja, a vueltas y trompicones sin fin, desde Cuevas hacia San Esteban del Valle por la "Chorrera del Oso", "El Navajo", "La Peguera" y el "Arroyo Castaño". En este punto encontramos una localidad que se conoce por "Los Pontezuelos". Debió tratarse en otro tiempo de pasarelas de lastras de las que servían, a través de este camino, a los molinos de este arroyo (una media docena, al menos) y al trasiego de los arrieros.

De naturaleza semejante debió ser a su tiempo la conexión Mombeltrán-San Esteban-Pedro Bernardo, hoy transformada en carretera local. Tampoco en su tortuoso desarrollo faltaron una decena de puentes de los que pocos han conservado sus características tras la modernización de la carretera (veremos uno, el de "Los Jarales", cuando hablemos de los de Mombeltrán).

Hay que recordar también, por debajo (a S) de esta carretera y a poca distancia de ella, sobre la "Garganta del Organillo", una localidad, "Las Pasaeras" (pasaderas), cuyo nombre está ligado seguramente a pontones de lastras hoy no conservados, pero que debieron ser abundantes en la zona, puesto que incluso la garganta que margina Mombeltrán a O lleva también el denominativo de Garganta "de las Pasaeras" y no parece tener relación con las ya citadas, sino con otras de este costado del valle.

Otro de estos viejos "caminos de uña" debió ser el que es hoy el camino occidental que de Mombeltrán lleva a San Esteban por el cauce del "Arroyo del Chorro", que influye a valle en el "Río Prado La Torre". Apenas a 1 km a E de Mombeltrán, el cruce del arroyo lleva el nombre de "Los Puentes" y, efectivamente, parece que al menos uno de ellos subsista *in loco* (mas no me ha sido posible localizarle).

Todas estas breves noticias sobre viabilidad secundaria en la zona del Valle de las Cinco Villas tienen la finalidad de advertir de lo mucho que una zona como ésta, tan difícil de batir en la vastedad de su territorio serrano, puede ofrecer a la observación particularizada de todos los interesados, habitantes o visitantes asiduos de la zona, a los cuales bien quisiera animar al descubrimiento capilar. Nadie puede llegar a conocer y entender el territorio como los que viven en él y le recorren, si le aman.

9.2 PUENTES DEL VALLE DE LAS CINCO VILLAS

9.2.1 Cuevas del Valle, Puente de la Calzada

Se encuentra a la entrada N del pueblo, al ingreso en él de la calzada romana y poco al margen de la N-502. Poco y mal analizable.

9.2.2 Cuevas del Valle, puente urbano del km 64

Resulta casi irreconocible bajo la carretera que atraviesa la localidad cabalgando la Garganta del Puerto, antes de pasar a apoyarse al costado occidental del valle para recalcar nuevamente el percurso del la cañada-calzada.

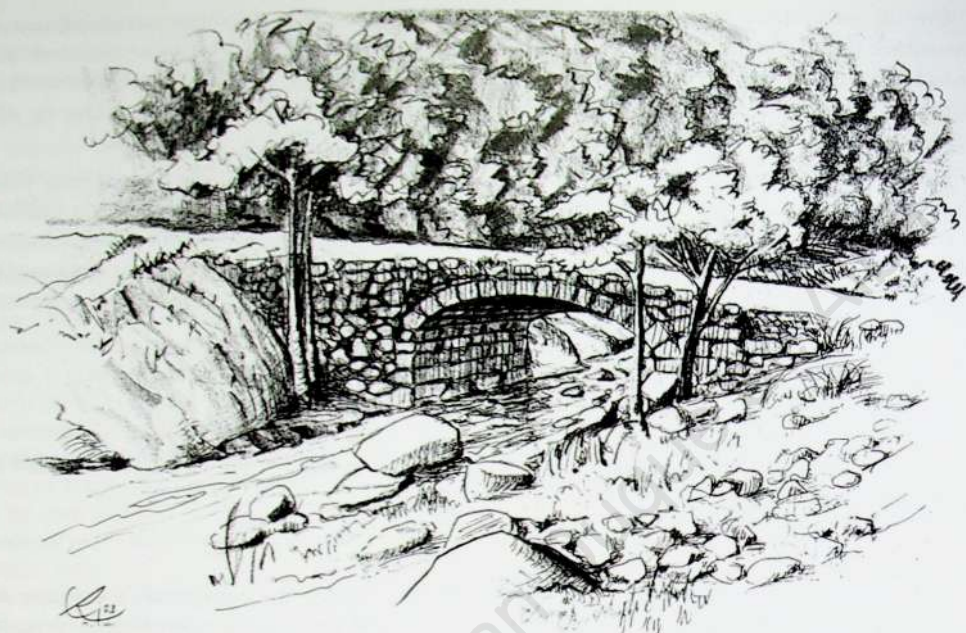
9.2.3 Puente del Cementerio

La calzada-cañada del puerto pasa a lo largo del pueblo de Cuevas del Valle a O, justo por detrás del cementerio local. Allí he visto en años precedentes un escondido puente rasgado que cabalga una chorrera con su arco único sobre el estrecho cañón. Recuerdo que presenta al nivel bajo de su interior, una fila de 4 mechinales del apoyo de cimbra y también su altura, en torno a 6-7 m era bien visible.

9.2.4 Mombeltrán, Puente de "Los Jarales"

La entrada N del habitado de Mombeltrán acoge por el E la conexión de la carretera AV-913 de San Esteban del Valle, que efectúa su entrada a la del puerto pasando al lado del monumental rollo jurisdiccional de la Villa. Procediendo por ella en dirección de San Esteban, a 1 km se atraviesa la calzada romana en localidad "Los Jarales", donde encontramos un puente en mampostería, despojado de sus parapetos, con un arco tendido (o escarzano) en sillería, montado sobre altas jambas de ca. 3.5 m de altura. Parece tratarse de una estructura de edad borbónica, obra de maestranzas locales, similar a tantos otros (valga por todos el desaparecido, por riada, de San Martín de la Vega del Alberche; véanse los "Entrepuestos").

El arco es amplio de luz unos 8.80 m, alto 4.3, con amplitud de calzada de ca. 4 m. La pérdida completa de los parapetos ha causado pérdidas también de sectores de las estructuras de calzada sobre todo a la entrada occidental.



Dibujo 142. Mombeltrán. Puente de "Los Jarales".

LOS PUENTES DEL ACCESO A SAN ESTEBAN DEL VALLE Y LA TRAVESIA HACIA PEDRO BERNARDO

La carretera AV-913 a San Esteban del Valle es, evidentemente, antigua. Posee una decena de puentes, todos en uso y con frecuencia transformados, en localidades "Los Madroñales", "Los Regalados", "La Tablada" (2), "La Aceña"; ya dentro, y a N de la población hay otros tres en la prolongación de la carretera hacia Pedro Bernardo.

De estos puentes bien poco es reseñable, estando prácticamente todos transformados en época moderna (s. XX).

La búsqueda en el territorio de otros puentes de las redes viarias antiguas es extremadamente fatigosa y, sobre todo, ingrata, puesto que las transformaciones, si la vía está todavía en uso, están a la orden del día, exactamente como las desilusiones. Los caminos de herradura, los forestales, etc., que resultan, en puntos como la sierra de Pedro Bernardo, una maraña casi inextricable, (MTGE hoja 578-II) no tienen solo puentes de carretera, sino indicaciones de puentes que existieron, pero que no figuran ya sobre el terreno ("Puente del Lagarejo", p. ej., sobre la "Garganta de la Eliza"), o puentes existentes e indicados sobre el terreno, pero de acceso prohibitivo (como los dos de "Los Nogales", sobre la misma Eliza inferior...). Es evidente que, en estas condiciones, los anfractos de estas serranías tienen aún muchos pequeños ángulos misteriosos que pueden deparar sorpresas de todo tipo en el futuro. *Este trabajo deberá confiarse a las nuevas generaciones de jóvenes a los que es fácil inculcar el amor por estos territorios de belleza espectacular y de historia tan densa y enriquecedora.*

9.3 VALLE DEL TIÉTAR OCCIDENTAL

Nos aprestamos, con esta última sección del territorio gredeño, a cerrar nuestro trabajo de 10 años entorno a la viabilidad antigua y las infraestructuras que la sostuvieron, y, de paso, sobre tantas otras cuestiones más o menos centrales (a veces) o meramente marginales (otras muchas) de nuestra historia tanto antigua como medieval o moderna.

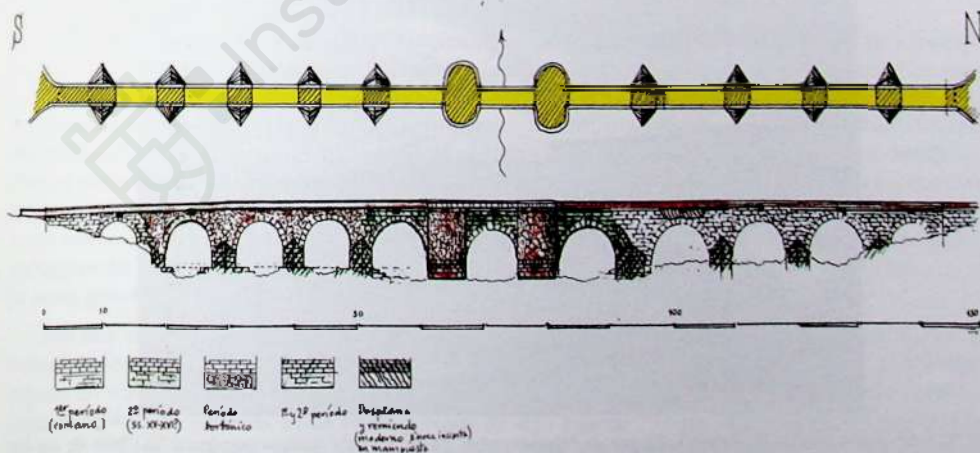
El Valle del Tiétar occidental tiene por eje de separación, respecto a su parte oriental, a la ya tantas veces dicha "Cañada Leonesa Occidental". Comienza, por consiguiente, a O del Barranco de las Cinco Villas y comprende todo el costado S del alto Gredos, con sus municipios correspondientes, que son, de E a O, Ramacastañas, La Parra, Arenas de San Pedro, El Arenal, El Hornillo, Guisando, Poyales del Hoyo y Candeleda-El Raso: un territorio de más de 150 km cuadrados de los que un cuarto corresponde a sierra arbolada prevalentemente de pinares, y tres cuartas partes corresponden a los valles de población relativamente densa, no industrial si no es en relación con los productos de la agricultura (olivo, frutas) y, por lo demás, principalmente ocupada en la industria turística y residencial, muy similar a la del resto del valle oriental.

Comenzamos, por tanto, por Ramacastañas, desde donde procederemos en dirección O. Los accesos a este pequeño centro hoy son más fáciles y consolidados con las obras a punto de terminar de a N-501 de Madrid entre Lanzahíta y Candeleda por Poyales del Hoyo. La Cañada Leonesa Occidental, por su parte, fue siempre la vía maestra al Puerto del Pico, hoy sustituida por la N-502 al Campo de Arañuelo y Talavera. Conviene, por consiguiente, que comencemos la descripción de los puentes del lugar y zona por el punto extremo en que la divisoria provincial Ávila-Toledo atraviesa el Tiétar hacia el N.

9.3.1 Ramacastañas-Hontanares. Puente de "Navalahierba" o "de Valdeolivas" sobre el Tiétar

MTGE hoja 601-II de MONTESCLAROS.

Unos 5 km al S de Ramacastañas existe uno de los puentes más antiguos y monumentales de toda esta zona y seguramente uno de los más espectaculares de toda la provincia de Ávila: el de "Navalahierba". Tiene un desarrollo N-S, colocado como está sobre el Tiétar, y sobre él entran en la provincia dos vías de la trashumancia de diversa importancia, la ya vista Leonesa Occidental que sube del S desde Oropesa-Lagartera (TO) y otra menor, la llamada "Cañada del Madroño", que llega del sudeste desde Montesclaros (igualmente TO).



Dibujo 143. Ramacastañas-Hontanares. Puente de Valdeolivas o Navalahierba.



Foto 51. Ramacastañas-Hontanares. Puente de Navayerba (cañada leonesa occidental). Detalle de la sillera romana, mechinales y argamasas del arco a Norte n.º 3.

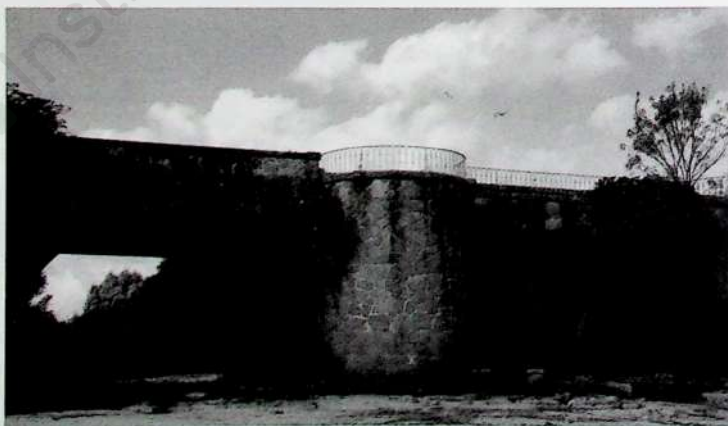


Foto 52 y 53. Ramacastañas-Hontanares. Puente de "Navayerba" en la "Cañada leonesa occidental". Detalle de los dos "torreones" balconados centrales de la reparación de edad Borbónica.

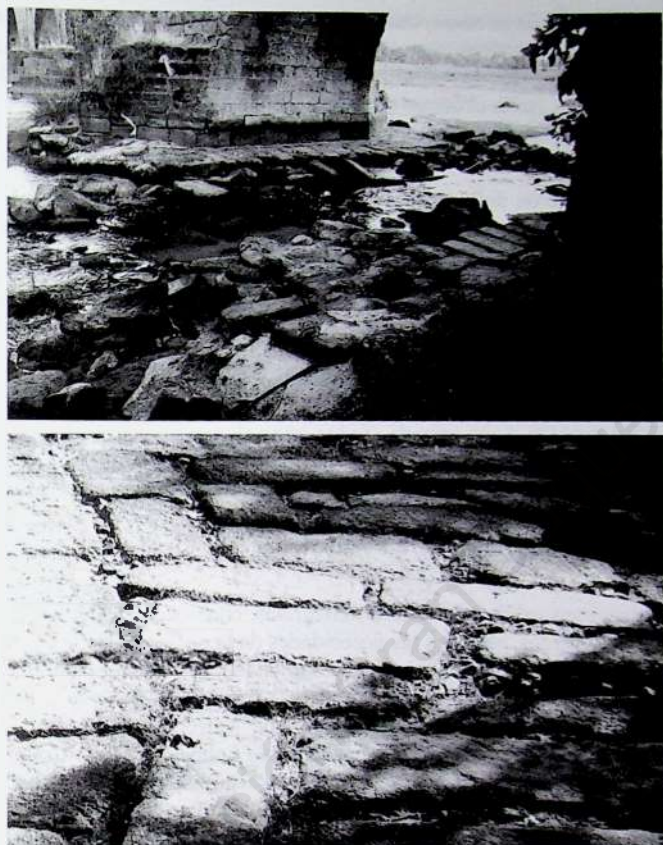


Foto 54 y 55. Ramacastañas-Fontanares. Dos detalles de la soleta antierosiva del lecho fluvial bajo los arcos 10 y 11 (a sur). Como indicación topográfica, ha quedado al lado S en el mapa topográfico de España, la indicación "el Enlosado" que puede referirse a esta vistosa "enlosadura" del álveo fluvial bajo los arcos de este puente.

Se trata de un puente de orígenes ciertamente romanos, muchas veces vejado por las vicisitudes de una cuenca extremadamente torrencial como es la del Tiétar, recosido y zurcido en varias ocasiones y cronologías no enteramente precisables con exactitud, pero que tienen su episodio final (por ahora) en época borbónica. A día de hoy, un nuevo puente en cemento (como casi todas las obras modernas del Ministerio de Fomento, insistentemente vecino y vejatorio del viejo manufacto) le sustituye, a efectos de la circulación rodada, como una variante a su costado O. Al menos, eso: ¡paz a sus viejos huesos!, esperando que su aislamiento no resulte en abandono y ruina nuevamente. *Llamar la atención a las administraciones de ambas provincias limítrofes sobre su obligación de colaboración para la salvaguardia de este extraordinario monumento me parece, por mi parte, una obligación moral y, por la suya, una incumbencia indilacionable.*

Era éste un puente de llanura con doble rampa en ligero "lomo de asno" sobre los arcos extremos, con calzada tendida en horizontal en todo el resto de su parte central. Era un edificio en sillería perfectamente regular en sus partes más antiguas; una construcción de algo más de 150 m de longitud, con anchura de calzada de 4.30 m sostenida a una altura máxima de algo más de 7 m por una serie de 11 arcos de medio punto en sillería, no todos, como veremos, pertenecientes a la primitiva y más antigua fábrica. (Para la descripción particularizada numeraremos los arcos de 1 a 11 a partir del extremo N).

De la estructura más antigua se conservan y son distinguibles dos sectores extremos, uno sostenido por los arcos 1, 2, 3 y 4 del extremo N. y otro a un solo arco (N.º 11) al extremo contrario de S. (nuestro esquema topográfico 143, nos muestra estos sectores indicados en color verde claro). Al final del sector más antiguo del N. hacia el centro del río, la vieja estructura fue rehecha de nuevo en sillería diversa y con diversa argamasa. Es el sector comprendido entre los arcos 5 y 7 (diseñados en nuestra figura del alzado en verde-azul más oscuro).

El período de esta refección del puente no es, por ahora determinable, pero es posible su origen post-repoblacional de la zona tras la consolidación del territorio abulense y su frontera sur (esto es, los siglos XII o XIII). En la "costura" de ambas sillerías de este período con el precedente (unión entre los arcos 4-5) aparece todavía conglobada una parte de un arco perteneciente a la estructura primitiva, resto que demuestra sin duda alguna la diversidad de ambos períodos.

Este segundo período de que hemos hablado presenta, a ambos lados del arco n.º 6, dos pilares centrales "a balcón" en mampostería regular, bien trabada y de color diverso del resto. Son los mismos materiales con que está construido también todo el remate superior y parapetos y, antes de su asfaltado moderno, seguramente también de su calzada. Todos estos elementos (indicados en nuestro dibujo de alzado en color anaranjado) es obra del período borbónico pleno, probablemente en el s. XVIII (¿Carlos III?) y es la última obra hecha en el puente, la que le ha dado su carácter actual. Pasados estos dos "torreones balconados" de época borbónica, continúa (azul oscuro) la reconstrucción medieval entre los arcos 7 y 10, pero aquí reducida a los pilares, mientras los arcos 8-9 son también restaura borbónico.

Las dos reconstrucciones sobredichas fueron integrales, como se convenía a una vía esencial, sea para la trashumancia de ganados, sea para las necesidades de la política y de la guerra de frontera una vez conquistado el campo de Arañuelo y el territorio toledano, sea para el comercio; pero solamente la última, la de edad borbónica, fue hecha con el criterio "moderno" de una vía de amplio percurso, esto es, lo que hoy día entendemos con nuestro concepto de "carretera"; y ésta es la razón para pensar para su construcción en una época borbónica plena (período Felipe V-Carlos III, ya en la Ilustración), una época en que las cañadas comienzan a ceder el paso progresivamente a las grandes vías del movimiento comercial y ciudadano. La nueva situación de la vía aparece evidenciada por la construcción de los dos robustos "torreones" de los pilares a ambos lados del arco n.º 6, los únicos que no han conservado restos de los primitivos apoyos de arcos a tajamar escalonado que debieron ser comunes a todos los apoyos antiguos. Son los que todavía vemos en todo el puente, con la excepción de los dos "torreones" de frente curvo de la obra borbónica; pero es bien posible, a vista de otros casos (como el del Puente Adaja en Ávila, p. ej.), que todos ellos nos presenten los apoyos reformados de la 2.ª-3.ª fase, la medieval, más que la primitiva. La cual parece tener su origen en época romana.

En fin, la extremidad S y el último arco (n.º 11) son todavía tan antiguos como los cuatro primeros del extremo N. Ambos demuestran que el puente *era de origen claramente romano*, como prueba su estructura de excelente sillería y la perfecta, compactísima argamasa que la sostenía. Los arcos de estas partes más antiguas (arcos 1 a 4 y 11) llevan en buena evidencia los mechinales de apoyo del castillete de cimbra en madera, a la manera más clásica (pero podrían ser reelaboración para reparaciones posteriores de los arcos). Y hay, además, una curiosa observación que hacer: bajo el nivel de marga, los últimos arcos perfectamente observables son los que llevan los números 7, 8, 9, 10 (extremo S). De ellos, los más cercanos al eje de corriente, han perdido entre los apoyos o tajamares un pavimento de lastrones, una especie de zócalo o umbral de deflujo de las aguas, que se conserva en mayor medida según nos alejamos del eje y que se observa casi completo bajo varios de los últimos arcos. Es un recurso usado por los antiguos contra el efecto corrosivo de la corriente en alveos fluviales torrenciales, a defensa precisamente de los pilares de los tajamares. Nuestras fotos 59 y 60 muestran dos visiones de otros tantos arcos que gozaban de este tipo de defensa que no puede atribuirse sino a *puentes de extrema antigüedad y de origen clásico*.

Es evidente que las transformaciones y "reparaciones sucesivas" fueron luego descuidando o eliminando (por considerarlo innecesario) este detalle técnico propio de los arquitectos romanos de edad clásica en puentes de estas características. La Madre Naturaleza hizo justicia de este descuido, pero nos ha dejado estos testigos a dar fe de un hecho innegable.

CAPÍTULO DÉCIMO

EL VAL-CANDOLLA



Institución Gran Duque de Alba



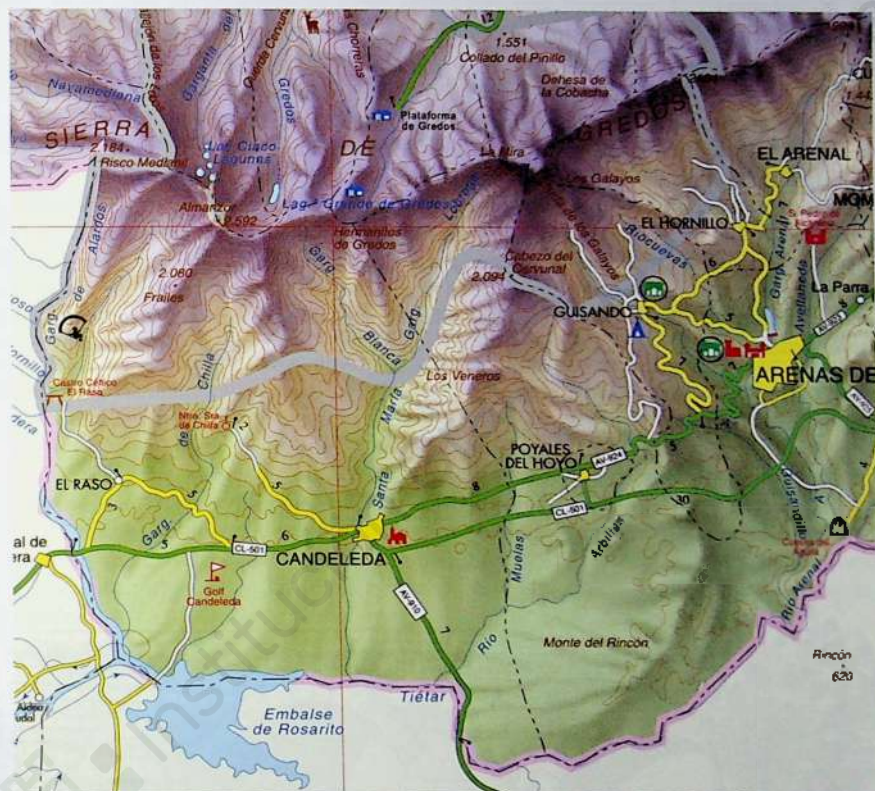
Institución Gran Duque de Alba

CAPÍTULO DÉCIMO. ARENAS-CANDELEDA



Institución Gran Duque de Alba

INSTITUCIÓN GRAN DUQUE DE ALBA



Mapa 24. Extracto Arenas-Candeleda. Valle del Tiétar (Diputación de Ávila).

10.1 RAMACASTAÑAS: UNA TRISTE (Y EJEMPLAR) HISTORIA DE RIVALIDADES PAISANAS: EL CONTENCIOSO ARENAS-CANDELEDA POR LAS OBRAS DE LA N-501

La N-501 del Valle del Tiétar, ahora en total restauración para su enlace extremo por Madrigal de la Vera, ha alterado en modo irreconocible las inmediatas cercanías de Ramacastañas. Entre otras cosas, mientras la nueva carretera debe alcanzar el límite provincial occidental en línea substancialmente recta hasta Poyales del Hoyo y Candeleda, hasta hace unos años giraba en este punto en dirección de Arenas de San Pedro y poco a su salida a O era reconocible un fragmento de antigua cañada-calzada en terraplén de mampostería del que en estos años he ido infructuosamente en busca, pero que yo conocí de niño en mis paseos en los años 1943-44. Y no me resisto aquí a hacer un relieve que dice mucho de la obcecación y el desinterés con que todos, hoy, Administraciones o privados que

seamos, miramos los problemas históricos (y, por consiguiente, todo lo monumental que ellos envuelven) de nuestra propia tierra, hasta el punto de darnos de testarazos contra nuestros propios intereses por pura ignorancia de las razones que, incluso, podrían ser la verdadera causa de nuestros derechos. Pido anticipadamente perdón por este inciso que dice mucho de nuestro desinterés por las cuestiones históricas que están a la base de nuestras singularidades e, igualmente, de la cohesión interterritorial de esas pequeñas realidades, tan nuestras, que son las provincias; al contrario, las rencillas (interprovinciales, interregionales y, con frecuencia, las mismas internacionales) nacen de "lo pequeño, lo mezquino", el provincialismo más burdo, cerril y egoísta. Y el colmo de lo mezquino puede alcanzar límites ridículos al nivel de los pueblos y hasta de las vecindades.

En efecto, el nuevo tramo final de la N-501 arrastra, hoy, un contencioso largo ya una veintena de años a causa de la oposición de los arenenses, según los cuales el nuevo trazado directo Ramacastañas-Candeleda aislaría a Arenas de San Pedro de la circulación del Valle del Tietar hacia Extremadura. El contencioso ha ido encontrando sus puntos de solución y ya la nueva vía está a punto de colegar a tal circulación rápida las localidades de Poyales del Hoyo y Candeleda, antes obligadas a un difícil y tortuoso enlace colinar complicado por una interminable sucesión de curvas (más de 200; creo haber contado pacientemente, en una ocasión, de la vieja vía de trashumancia que enlazaba las cuencas del Río Pelayo y del Río Arbillas. Ciertamente, hoy tienen nuestros territorios nuevas necesidades y las vías de comunicación no son lo que fueron ni sirven de la misma manera a lo que un tiempo sirvieron, pues los tiempos cambian y las necesidades requieren adaptaciones que pocas veces afrontamos con clara perspectiva histórica, procurando evitar las soluciones traumáticas que degeneren en daños irreparables.



Dibujo 144. Ramacastañas. Puente del siglo XVIII sobre el río homónimo.

Curiosamente, en este largo y áspero contencioso, Arenas, que se ha mostrado, a mi modesto juicio, irracionalmente insolidaria con Poyales y Candeleda en una cuestión para ellas tan vital, ¡no ha esgrimido la menor protesta ni versado una sola lágrima por la desaparición (a causa de los nuevos enlaces) de aquel viejo resto de calzada que era (si había alguno) el mejor testimonio ancestral de su buen derecho a exigir el respeto por el antiguo trazado! He aquí un buen ejemplo de cómo, a veces, a falta de una justa perspectiva, estamos dispuestos (según el viejo dicho italiano) “a tagliarci il naso pur di far dispetto alla faccia...”

Esta, que podría parecer una pura anécdota de viejas, mezquinas rivalidades de vecindad paisana, es, al contrario, una evidente demostración de nuestra “celtibérica” rebeldía a aceptar como bien común todo lo que pueda unir nuestros lazos, estrechar nuestra relación, reforzar los intereses de cohesión que a unos y a otros fortalecen y benefician. Negociar, transigir, buscar alternativas que salven en nuestro propio beneficio todo lo que es histórico (o sea, lo mejor de nuestro pasado) no es negocio de poca monta. Olvidarlo o renunciar a ello por mezquina cerrazón local significa, las más de las veces, perder “las cabras y las coles”, como en el caso que hemos brevemente ejemplarizado.

10.1.1 Ramacastañas, puente urbano sobre el río del mismo nombre

En el recodo que la vieja cañada “inguinal” del Valle del Tiétar trazaba para el enlace Ramacastañas-Arenas da buena muestra de si un puente borbónico en sillería en doble arco de excelente traza, apoyado en pilares oblongos de frentes curvos y ápices cónicos. La calzada original de más de 4 m de anchura aparece hoy transformada (mediante una soleta moderna apoyada en viguetas) a una anchura mayor del doble (dibujo 144). Tuvo, un tiempo, un leve “lomo de asno” desigual, hoy apenas reconocible, con un arco mayor (8 m ca. de luz) hacia el sur y uno algo menor al norte (ca. 6 m). La fábrica es de excelente arquitectura y se debería poner en relación con las obras de acceso a Arenas en tiempos de Carlos III de Borbón (1759-1788), cuando su hermano el Infante D. Luis fue relegado a su palacio de “La Mosquée” en Arenas de San Pedro (tuvo allí su pequeña corte, donde se rodeó de artistas como el músico Luigi Boccherini o el pintor Francisco de Goya y Lucientes; algunas de las obras de ambos están documentadas como realizadas en Arenas de San Pedro).

Los pilares que apoyan los estribos laterales y el tajamar entre arcos son levemente desiguales a los extremos, más romos contra corriente y más apuntados a favor de ella, al contrario de lo que se esperaría, y le dan una extraña sensación “chaparra” y plana al conjunto, que no supera los 6 m de altura máxima, mientras la longitud total es de unos 30-35 m.

10.1.2 Arenas de San Pedro, el “Puente Romano”

“Romano” es dicho por tradición; pero identificarle como de construcción romana y con origen en época romana ya es cosa más complicada, aunque algunas cosas están a favor de tal hipótesis.

Arenas es un centro fundamental en el sistema de la antigua trashumancia como lo es su mismo valle, sangrado desde las cumbres de este ramal de Gredos que “La Mira” y el cordón rocoso de Los Galayos separan del Alto Gredos de los circos glaciares (Circo de la Laguna Mayor, Cinco Lagunas, “Corral del Diablo”). Dominan este ramal de sierra y sus pasos los puertos de “La Mira”, “El Peón”, “El Arenal” y “El Pico”, pasos naturales al Valle del Tormes (o “Navafonda segunda” de la terminología medieval) exactamente como en el Tiétar oriental hacen los de Serranillos, Mijares, el Alacrán y Navalunga respecto a la “Navafonda primera” del Valle del Alberche.

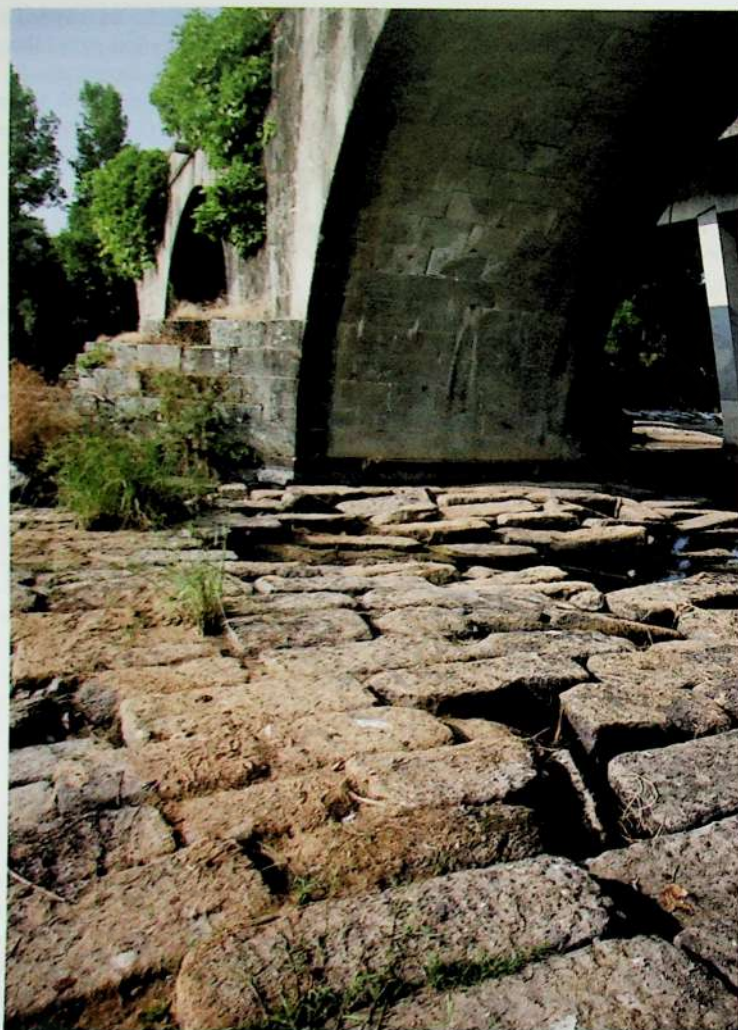


Foto 56. Ramacastañas. Puente Borbónico sobre el río homónimo.

Que la población de Arenas tenga un origen romano está apoyado en algunos indicios importantes, el primero de los cuales se encuentra al S. en “Los Llanos” (véase nuestro esquema topográfico 36) y, adelante, nuestro puente del mismo nombre, localidades de “Las Quinterías” y “Los Veneros”. En la primera de ellas parece existir la evidencia (MTGE, 578-III) de obras de una *divisio agraria*, una especie de pequeña *centuriatio* cuya *via decumana* debería ser precisamente el llamado “camino de los Llanos” que cabalga el puente del mismo nombre sobre el cordel antiguo de Poyales del Hoyo a Ramacastañas. A ambos lados de este camino existe evidencia de lotes alineados rectangulares difíciles de explicar de otra manera que sobre la base romana de una centuriación o *divisio*. Por su parte, poco a E de Los Llanos hay una zona de ruinas, “Los Veneros”, donde consta el hallazgo en el s. XIX de una especie de *pondus* de *statera* (balanza “romana”) en bronce, hoy en el Museo de Ávila.



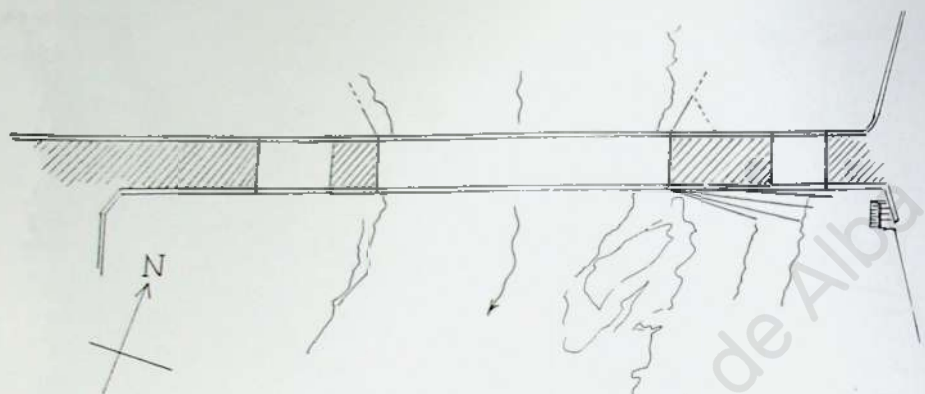
Dibujo 145. Arenas de San Pedro. "Puente Romano".

De estas bases parten nuestras consideraciones sobre el Puente "romano" de Arenas, un puente antiguamente a "lomo de asno" en excelente sillería (partes inferiores, arcos y apoyos) que difícilmente (visto el sucesivo alzado de entre 4 y 6 m de su altura de obra medieval, de fea y ordinaria mampostería, hasta los parapetos superiores) puede imaginarse como obra de cualquier otro tiempo que no sean los tiempos clásicos.

El apoyo a la ribera E del Río Arenal es más largo que el contrario. Sus arcos son tres, desiguales, "embragados" todos por la potente obra de sillería, conservada irregularmente en sus entornos y apoyos bajos. El arco central, en concreto, estuvo roto en antiguo en su parte que va de la cerviz al apoyo intermedio de O. Cuando (probablemente en el s. XV) se reparó esta brecha, se consolidó toda la obra con su "ático" de mampostería superior y con la restauración total de la rampa de acceso E.

Los arcos, a partir de este lado, son de casi 3 m el primero, algo más de 10 el central, poco más de 4 el occidental. El arco oriental, el menor de todos, lleva a valle (a favor de corriente) una plataforma que le une a la ribera, oblicua al decurso del agua y, como es frecuente en casos similares, escalonada, dispuesta en este modo para contrarrestar el empuje del flujo de agua de la garganta en un sector curvo que tiene a esta parte su línea de fuga. Por lo demás, "a monte" (contra corriente), el arco central está protegido por malecones de sillería oblicuos para el encauce de corriente. Tiene todo el puente una longitud total de unos 50-60 m y su ancho de calzada era de algo menos de 4 m.

Concluyendo, creo que el puente de Arenas tiene todos los indicios determinantes para considerarle al origen un puente romano, cosa que la atenta observación de la arqueología del suelo urbano debería confirmar sin mayor esfuerzo en el futuro.

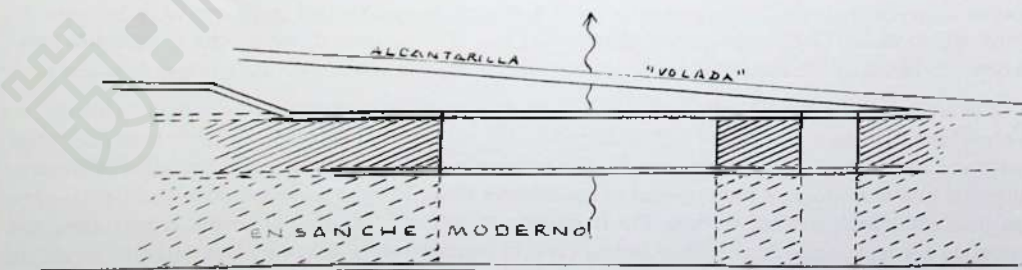


Dibujo 146. Arenas de San Pedro. Puente Romano.

10.1.3 "Puente de Viñarredonda", carretera de El Arenal-El Hornillo

Se encuentra este puente a la salida O, pero todavía dentro del núcleo urbano de Arenas, sobre la carretera tripartita que se dirige a los municipios vecinos de Guisando, El Hornillo y El Arenal. "Viñarredonda" es el llano que le limita al N bajo el cerrito "de la Chiva".

Es un puente a doble arco desigual, siendo el del N de puro alivio en caso de crecida (no llega a 3 m de luz). Tenía una calzada de modesta anchura, típica de un cordel secundario. Hoy aparece ultra-doblado por una recercamiento de cemento al lado E (a monte) y tal recercamiento impide ver si tuvo al origen un tajamar central y los acostumbrados malecones de encauce. Tiene la calzada a la salida S un indicio de plazoleta de espera para el tráfico alternado. El puente fue, antiguamente, "a lomo de asno"; hoy, con su reforma, aparece plano, enfosado, en un cauce demasiado descuidado en cuanto a vegetación, inobservable y, por supuesto infotografiable (por no hablar de la posibilidad de representarlo en nuestros usuales dibujos de ambiente y paisaje).



Dibujo 147. Arenas de San Pedro. Puente de "Viñarredonda".

Y si estas pecas y estas dificultades parecieran pocas, añádase lo que el Ayuntamiento de Arenas lleva tolerando y consintiendo, por ya muchos lustros (con todas las inercias pasivas y las complicidades activas que la cosa supone): al costado O, partiendo en oblicuo hacia el S, se destaca del puente mismo un *horror inconcebible* en una población como Arenas de San Pedro, una alcantarilla "pénsil", volada sobre el cauce, defectuosa y en pérdida constante, con su olor intolerable que nadie remedia. Júntese todo ello ("desaparición" del viejo puente y sus características, inobservabilidad del cauce, suciedad en el entorno, alcantarilla y hedor), "agítese" mínimamente y se tendrá, como en un cocktail, una idea aproximada de uno de los peores insultos a la inteligencia y al respeto de los monumentos que se puedan imputar a nuestra poco afortunada provincia y, muy en concreto, en este caso, al Ayuntamiento de Arenas. *De verdades tristes como éstas que afectan a todos y donde nadie debería llunarse a engaño, tampoco las administraciones locales pueden "llamarse a andana" como si la cosa no les tocara. Tanto menos, "matar al mensajero", acusando de mala voluntad al que lo denuncie. O sea a mí, que aquí lo digo como es mi obligación. Y lo digo amando a Arenas desde niño (allí estudié y de ella tengo los más entrañables recuerdos de la "edad perdida" de una niñez que ella, Arenas, sólo Arenas, me hace amar como mía).*

10.1.4 Puente sobre el río Pelayos, localidad "El Tinarejo", Arenas

El Río Pelayos baja de la cuenca alta de Guisando y La Mira bordeando al S el "Collado de Guadyervas" y su "falda" homónima (son topónimos antiguos que han merecido el honor de su conservación por su legamen con una denominación histórica de la Sierra de Gredos, Cfr supra, sección B, "Gredos, entre Vettones, romanos"). El curso del Pelayos, hasta incidir en el Río Arenal en el Valle de Los Llanos, es tortuoso y torrencial; a veces, es un valle empinado con espectaculares costanillas de pinar y entre rocas de arrastre. Lo recorre en su parte inicial la carretera C-501, a la que se une, poco más a valle, la local que viene directamente de Guisando.

El puentecito es un edificio en mampostería a "lomo de asno". Está abandonado a valle de la carretera, a 200 m del actual "Puente del Tinarejo" de la C-501. Tan abandonado que, cubierto casi por la hiedra, no conserva siquiera los parapetos superiores. Tiene un buen arco de sillería fundado en la roca natural, de poco más de 25-28 dovelas y de unos 6.5 m de altura. Nuestro diseño (dibujo 149) nos evita ulteriores detalles descriptivos incluso para lo paisajístico. Todo su desarrollo no supera los 25 m.

10.1.5 Arenas de San Pedro. Puente sobre el río Pelayo o Pelayos

Separado (unos 200 m) de la carretera a Poyales del Hoyo y a valle de ella aparece en buena evidencia sobre esta garganta (que corre desde el pie de Los Galayos, *de los que parece provenir su nombre deformado*, y de la "Apretura de La Mira") un puentecito en idílico ambiente de pinares. Recibe por ambos lados cuatro cordeles secundarios calzados en piedra. La vegetación entorno es mucha y espesa, pero el bosque de pinos le deja en relativo desahogo. Vegetación parasitaria de hiedras y jaramagos en las fachadas. Tiene estructura de mampostería con bardales mínimos. El arco aparece apenas realizado por el hecho de apoyarse en la roca viva de grandes piedras naturales. Lleva dovelaje en sillería de buena factura y no parece tener lesiones; es de 6,5 m de luz y se alza en 4 m hasta la clave en una sonora y rápida corriente de garganta. Poco más abajo, el Pelayos confluye en el Río Arenal y, a ca. 1 km, se encuentra el ya dicho Puente de Los Llanos.

10.1.6 Puente de "Los Llanos". Arenas de San Pedro

Hemos hablado más arriba a propósito de la zona de "Los Llanos" de paraje probablemente arqueológico, así como de la vecina zona de "Los Veneros", por lo que no insistiremos ahora (consúltese el precedente esquema topográfico 40). Como su nombre indica, "Los Llanos" son la



Dibujo 148. Arenas de San Pedro. Puente sobre el río Pelayo.

desembocadura natural de dos hoces fluviales que allí confluyen en uno, las del Arenal y la del Pelayos; desde aquí la orografía gredeña se abre al bajo Tiétar substancialmente en llanura.

El dibujo 149 nos muestra que el puente de "Los Llanos" sirve a la cañada o cordel que une Poyales del Hoyo a Ramacastañas por un camino propio y mas corto respecto al de Arenas por los Valles del Pelayos y del Arbillas. El apunte gráfico, por su parte, nos muestra un puente con grandes parapetos continuos en mampostería y lastrones de cobertura que no son antiguos como el puente mismo, sino obra de su acondicionamiento en el s. XX para el tráfico rodado. Era un puente a "lomo de asno" con un arco mayor bastante tendido (tal vez no del todo real en nuestro apunte inacabado), a izquierda del cual (a O) un arco menor de alivio le une a la ribera. La salida opuesta (E) se bifurca en caminos que suben (el uno) a Arenas por el Cerro de San Agustín o llanean (el otro, paralelo al Tiétar) hacia Ramacastañas. El arco mayor parece (por mis apuntes) tener luz de unos 12-14 m y altura de la mitad aproximadamente, aunque en el rápido apunte gráfico el arco parece, como he dicho, largamente tendido.

La cerviz de arco, que llegaba al nivel de calzada, parece haber *sido rehecha*, tal vez al momento (s. XX?) en que fueron rehechos también los parapetos.

En la protuberancia del terreno que domina la salida O del puente existen todavía las ruinas de la "Ermita (anónima) de Los Llanos", un edificio que, por los pocos restos conservados, parece de los siglos XV-XVI.



Dibujo 149. Arenas de San Pedro, puente de "Los Llanos", apunte.



Dibujo 150. Guisando. Aspecto del centro urbano, su garganta y sus puentes.

buscado sobre el terreno, supone un desafío difícil de afrontar metro a metro y mil pequeñas aventuras (a veces desagradables) que su búsqueda ha supuesto. A veces, tras la fatiga, la desilusión.

10.2.1 Guisando, “La Puentecilla”

El eco de un nombre humilde, sugiere, perdido en el paisaje, quién sabe qué pequeña reliquia. Con frecuencia la realidad demuestra que no existe, o, si existió, se la ha llevado el tiempo o la incuria del hombre; o sus necesidades materiales de movimiento; o sus puras prisas. Tal es el caso de éste que debió ser, como su nombre dice, un pontoncito, pero que hoy no conserva nada de su pristina estructura. Conviene, sin embargo, registrar su recuerdo por cualquier oportunidad que el mismo nombre pueda ofrecer a investigadores interesados en este tipo de obras o en la historia local.



Dibujo 151. Guisando, “Pontón del Hoyuelo”, entrada sur.

10.2.2 Guisando, “Puente del Hoyuelo”

He aquí un caso ejemplar de abuso, de los muchos que encontramos a cada paso en nuestra provincia, de pedestre apropiación indebida que nadie denuncia; abusos que se perpetúan *impune et vindice nullo* (“impunemente y sin que nadie proteste ni lo reivindique”): el “Puente del Hoyuelo” de Guisando. Se encuentra sobre un viejo camino que perteneció a arrieros y trashumantes directos al “Puerto del Peón”, hoy transformado en buena parte en camino forestal, escondido a espaldas (al N) del pueblo. Un largo giro entorno a las ásperas laderas de “La Covacha” en que el pueblo se asienta nos lleva desde Guisando por localidades como “El Canal”, “El Brezo” y “Maribáñez”, bajo las

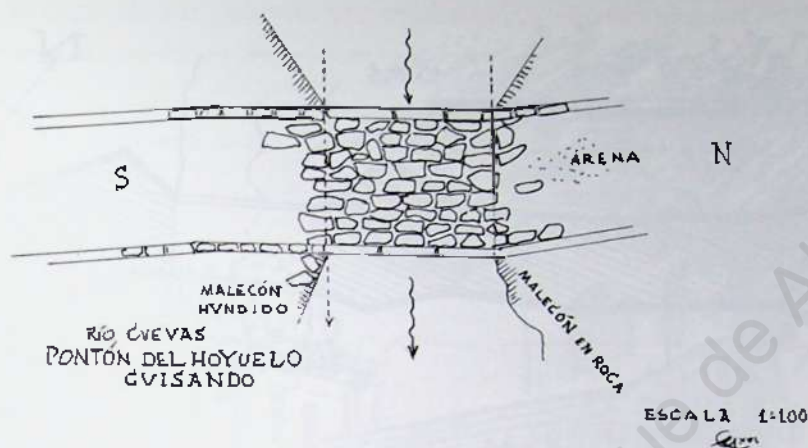


Dibujo 152. Guisando. "Pontón del Hoyuelo", desde el este.

chorreras de "La Lancha", hasta una curva a O a cuya derecha aparece, en descenso rápido, un trozo de calzada empedrada que al cabo de unos 200 m nos lleva, en pleno pinar, hasta un pontón de arco diminuto y rústico, el "del Hoyuelo". La primera sensación del visitante, ya al bajar por los restos de la calzadilla, es la de un paraíso desconocido al hombre común, un pequeño milagro apenas creado para él (ese visitante perdido en la nada) por una especie de espejismo irreal: "Sucño: esta belleza no puede existir".

Luego se impone brutalmente la realidad: poco más allá del pontón (unos 30 m) el camino se interrumpe de golpe con una empalizada y un cartel que advierte: "Propiedad privada. Prohibido el paso". ¿Cómo es posible? ¿Ya no es imprescriptible el Derecho Romano? ¿Donde se fue la irrenunciabilidad del camino público? ¿Quién autoriza el delito de usurpación de un privado sobre un bien común? "Un señor de Madrid"-se me dice- ha comprado una finquita, se ha hecho su casita vacacional y el juego está hecho *usu capionis*, por derecho de ocupación de un bien "mostrenco", sin dueño. "Llego, interrumpo, me lo tengo; de aquí en adelante, todo es mío". Y no hay más. ¿Nadie que proteste, nadie que alce la voz contra el abuso, ni siquiera el Ayuntamiento, administrador de lo común? No, parece que no. El camino de arriero, el cordel de trashumantes y (¿quien sabe?) un día el Puerto mismo del Peón ¡serán propiedad "de un señor de Madrid"!

Pero ahora volvamos al "Puente del Hoyuelo" y su paradisiaco entorno de soledad. El curso de agua es, si no yerro, el Riocuevas o "Río Cuevas", que baja al embalse que surte de agua potable a Arenas. El puente es una estructura minúscula en mampostería con un paso a arco adovelado en sillería de poco más de 3 metros de luz. Aparece apoyado a los extremos con dos rústicos refuerzos de la misma mampostería y tiene restos de sus malecones de encauce. Mantiene todavía sus parapetos de pocos bloques a ambos lados y en su soledad y desamparo es una estampa que inspira, (con la ominosa pancarta de paso prohibido y su abusivo cancel a escasos metros) ternura y grima al mismo tiempo. El Ayuntamiento de Guisando, el de Arenas y su reserva de agua potable, ¿no tienen nada que decir? La



Dibujo 153. Guisando. Puente (o Pontón) del Hoyuelo.

Diputación Provincial ¿no alza su voz? ¿Estamos, de verdad, “dejados de la mano de Dios”, como se decía un tiempo?

El espectacular paisaje que le envuelve (véanse los diseños de los dibujos 152 a 155) es tan hermoso como simple y humilde es el manufacto, que entre terraplenes y arco no desarrolla más de 10-12 de obra. La compacta calzadilla es de otros 3 m de anchura incluidos los bajos parapetos de poco más de 35 cm.

10.2.3 y 10.2.4 Puentes “del Berroscoso”

A levante de El Hornillo confluyen dos torrentes, el del “Río Canto” y el recién nacido “Arenal” que luego toma su nombre propio al pasar por Arenas de San Pedro. Dos caminos menores llevaban a dos puentecitos articulados casi a ángulo recto (esquema topográfico 37) sobre ambos. Los indicaremos como “Berroscoso 1 y 2” con el nombre de la localidad en que se encuentran, a menos de 2 km del pueblo. Son edificios tan simples y utilitarios como el precedente del “Hoyuelo” y como casi todos los de esta parte alta de la serranía de Gredos. “Berroscoso 1”, sobre el Río Cantos, es el más “tradicional” de los dos, en cuanto es un puente pequeño relativamente que semeja a un pontón de medias dimensiones sin llegar a ser monumental. Es de mampostería, con un arco adovelado en sillería de unos 5 m de luz, asentados en la roca del torrente y casi obstruido, al nivel de corriente, por grandes masas de roca rodada. La calzada procede sobre él en plano y sin lomo.

Poco a nordeste (unos 40 m), el camino desciende a “Berroscoso 2”, precedido de un terraplén de mampostería largo unos 20 m. En realidad, todo el puente se configura en sus líneas generales como un puro y rudo terraplén a líneas flexas, “agujereado” casi al centro por un arco en sillería fundado, como el anterior, sobre la roca y los “boulders” rodados del torrente. Las flexiones de las fachadas son una original solución paisana (porque no parece dudoso que sus “arquitectos” sean manovalanzas locales al servicio de la trashumancia y sus caminos) para obviar las dificultades técnicas de disponer a los lados del arco, tanto a monte como a valle, los complicados castilletes para la edificación de tajamares de sillería como en la mayoría de los puentes. Estas flexiones forman “paredones” de contención y encauce a monte de corriente y de deflujo a valle tras el estrechamiento del arco, muros que evitan la construcción de malecones bajos; al mismo tiempo, los somos altos de estas flexiones dan lugar a plazaletas de espera en caso de necesidad de tráfico.



Dibujo 155. El Hornillo, puente "de la Picota" (anchura triplicada en cemento) moderna.

El puente conserva sus bardales laterales en todo su desarrollo. Nuestro esquema topográfico 38 muestra el esquema general de este "terraplén-puente-viaducto" de tipo paisano bien poco frecuente y, por ello, más singular de lo que se esperaría. Un caso relativamente vecino a éste sería el que indican los restos conservados del "Puente de Madera" al que hemos hecho mención en Mijares.

10.3 EL TERRITORIO MONTANO ENTRE EL HORNILLO-ARENAL Y LOS PUERTOS

Toda esta Solana de Gredos es zona impervia, difícil de prospectar anfracto por anfracto, porque este territorio estuvo arbolado de pinares densos, cuando años atrás le recorri, dominado por "caminos de pezuña" a uso de los trashumantes y los arrieros, hoy prácticamente desaparecidos. Tras el pavoroso incendio durado casi 10 días de hace tres años, hoy el panorama es bastante desolador. Estos caminos de pezuña son hoy puras trochas.

De todos ellos, el único en uso no estrictamente local es el llamado "Carril, del Puerto del Pico", una vía relativamente modernizada que conserva solamente su trazado convulso que enlaza con el "Valle de las Cinco Villas" y el Puerto. La "modernización" (muy relativa) ha tenido, a nuestros efectos, sólo consecuencias negativas, porque pontones y pasarelas, tan frecuentes un tiempo en estas zonas, hoy son difícilmente reperibles.

Entre El Hornillo y El Arenal existe todavía parte de la red de estos viejos caminos. A O de El Hornillo, p. ej., queda el "Camino de La Francisca", que lleva al puente (o, más bien, pequeño pontón de arco, extremadamente similar al del "Hoyuelo" de Guisando) del mismo nombre, del que ya hemos hablado.

A E de El Arenal queda otro, obsoleto, que parte de la carretera de Mombeltrán, localidad "Bañadero de los Guarros" (esto es, "jabalies") y parte en dirección N con el nombre sugestivo de "Camino de la Morañega". Es verdad que éste es nombre de una localidad al borde del "Carril del Puerto", pero depende seguramente de la coladilla o cordel de enlace utilizada tradicionalmente por los arrieros en su ir y venir de pequeños tráficos con la Moraña del N de Ávila. Este camino alcanza el carril ya en la inmediata cercanía de un puente, el "del Cibuerco", transformado bajo el carril mismo. En fin, toda esta vieja red de caminos ha quedado, como he dicho ya, obsoleta, infrecuentada, perdida en los restos de pinares arrasados de la ladera de Gredos y, por desgracia, con el tiempo está abocada a perder incluso su tradicional, histórica onomástica local: *está entre nuestras obligaciones morales con este territorio retrasar y, si es posible, paralizar esta lentísima aunque inexorable acción de "erosión" que comporta el paso del tempus edax ("el tiempo roedor") que diría el clásico.*

De todos los posibles antiguos puentes y pasarelas de esta zona el único de que podamos hablar es el ya dicho, aunque en un territorio boscoso e impervio en buena parte como éste no falten indicaciones de otros para mí desconocidos, como el de "Las Zahurdillas" (al N del Arenal y sobre el Arroyo Andrinal) o el "del Cibuerco", en el "Carril del Puerto del Pico", casi a la conjunción con el camino rural antiguo ya mencionado, tal vez un camino de arrieros, que conserva su nombre de "Camino de la Morañega", que recuerda esta última vieja profesión.

10.3.1 Puente "de la Francisca", El Hornillo

Situado sobre el Río Cantos, a monte de El Hornillo. He dicho ya que es muy semejante al del "Hoyuelo" de Guisando, un pequeño pontón de arco en estructura general de mampostería y mínimo arco adovelado sobre un lecho que espacia a valle en una pequeña morrena de arrastre. No es absolutamente espectacular, pero es un buen testimonio de un pasado de rutas hoy desaparecidas casi enteramente de la zona.

10.3.2 La Puentecilla

Se trata de un puentecito ahogado en la vegetación, imposible de dibujar, a doble arco (4 m el de N, 5 el de S), con anchura de calzada de 3.40 m, en mampostería y arcos de sillería, con apoyo central sobre un "boulder" natural, sin aparente tajamar. Está situado sobre el Río Arenas y tiene una longitud total de 25 m aproximadamente. No hay mucho más que notar, salvo que parece conservarse en buen estado. Muy poco observable.

10.4 EL ENLACE GUISANDO-POYALES DEL HOYO

Se trata de un enlace de 7 km que, bajando de la salida occidental de Guisando, se une a la carretera C-501 Arenas a la altura del Puente del Arrontejo. Es vía de relación local (no tiene siquiera numeración propia en la red viaria abulense ni, tanto menos, en el MTGE).

10.4.1 y 10.4.2 Puentes de El Regal y "del Campamento"

A la salida sur de Guisando, el primer puente, que debió existir un tiempo en zona de "El Regal", ha sido transformado totalmente sin dejar rastro. Por puro escrúpulo cito igualmente el "Puente del Campamento" a noroeste de Guisando, señalado en la hoja del MTGE 578-III (n. 44), tal vez pura invención moderna o pasarela antigua (desaparecida) de la trocha de trashumancia que por "La Aprelura", a E de "La Mira", "trasmonta" al Valle del Tormes hacia "Las Chorreras" de Navarredonda. Ciertamente hoy no conserva restos de antigüedad (esquema topográfico 38).

10.4.3 y 10.4.4 Puentes sobre el río Arrontejo. Puente "de las Barras" y "de la Cruz de la Legua"

De estos dos puentes no he podido formarme idea, aunque uno está sobre la carreterilla y muy probablemente no conserva restos de antigüedad, mientras el otro figura a valle sobre una vieja trocha en desuso que no he podido controlar.

10.4.5 "Pontezuelo (¿'Portezuelo'?) de Mari Lucas"

Localidad "Guisandillo", poco a noroeste de "El Arrontejo". Se encuentra en el camino que desciende a oeste de la carretera Guisando-Poyales, en monte fragoso y espeso. No figura más que como nombre en la hoja del MTGE 578-III y no he podido localizarlo.

10.4.6 Puentes del "Arrontejo"

Están indicados con sus nombres "de raigambre antigua" dos puentes sobre la carretera (Guisando-Poyales) pero no puedo reconocer en ellos bajo la actual sede viaria signos evidentes de su antigua estructura.

10.4.7 Arenas-Poyales del Hoyo, "Puente Arbillas" sobre el río homónimo

Hay que advertir que, si indicamos este puente como de Poyales del Hoyo, lo hacemos por comodidad del lector, puesto que el exiguo territorio municipal de Poyales (explicable por las vicisitudes históricas del territorio, que no son de este lugar) no le alcanza, quedando en el término de Arenas de San Pedro.

A poco más de 1 km a noreste de Poyales en dirección de Arenas, una violenta curva sirve a entrar en la cuenca del Arbillas, encajonado en una espléndida gola boscosa de belleza extraordinaria, cosa que, espero, nuestros diseños muestren suficientemente (véase en alto a nuestros dibujos 159 y 160 el paso de la actual carretera). El que hoy se llama "Puente Arbillas" es, en realidad, moderno bajo la carretera, la AV-924. El verdadero puente, el antiguo, se encuentra en la gola boscosa bajo esta carretera, poco al S, y es una estructura de mampostería con doble arco en buena sillería, rehecho en 1830 según consta por una inscripción todavía *in situ* sobre su parapeto de mampuesto menor, muy "roído" por el tiempo y descuidadísimo. Se accede desde la carretera de Poyales por una veredita de escaso recorrido con restos de la calzada original que, al lado opuesto del Arbillas, recupera la vieja dirección poco más arriba. El paisaje es de pinar y el lecho del río, encajonado y fragoso.



Dibujo 156. Poyales del hoyo. Puente sobre el Arbillas.

El puente, en sí mismo, es un monumento pequeño "a lomo de asno", con estructura de mampostería menor, con un arco central bien dovelado en sillería de unos 7.5 m, seguido al lado oriental de uno algo menor (5.5 m). Tiene una longitud total de unos 22 m desde su ingreso O hasta el doble pilarcillo o "tope para carruajes" interno al parapeto colocado a la salida del lado contrario de E.

Lleva a ambos lados parapetos bastante ruines de ripio; en el del lado N. al centro, campea, realizada en un bloque con cima bombcada cubierta por un realce o ceja, una inscripción bastante rústica en siete líneas:

REIN/ANDO EL/ S(eñor) D(on) FERNA/NDO 7º. SE HIZO/
ESTE (puente) POR. POYA/LES DEL HOYO/ AÑO DE 1830.

Parece bastante probable que este "se hizo" indique más bien una refección que una construcción *ex novo*, pues sabemos que la vía era antigua y no es pensable que salvase el torrente del Arbillas sin un puente precedente. El paso de agua estaba protegido por malecones de encauce en sillería y por un pequeño tajamar de lo mismo entre los arcos. La vía antigua tiene un paso de unos 3.20 m.

Es de notar la semejanza extrema de diseño y configuración general que este puentecito tiene con el "Puente del Puerto de Candeleda" que vamos a ver más tarde y que es tanta que les hace parecer obra del mismo programa, maestranzas y época, aunque el del puerto de Candeleda es mayor.



Dibujo 157. Poyales del Hoyo. Puente sobre el río Arbillas, con su inscripción en el centro.



Dibujo 158. Poyales del Hoyo, inscripción del puente Arbillas.

10.4.8 Puente “del Pilín”

Quedan fuera del percurso dos puentes que figuran en el MTGE, hoja 578-III. Del primero de ellos, el de “Marilucas” hemos hablado antes. Está indicado en ella como “pontezuelo” o “portezuelo” sin indicación precisa de su estructura en el antiguo enlace de Guisando a Poyales, en lugar que parece fuese un antiguo “camino de pezuña” o vereda de trashumancia que viene desde la “Apretura”-“La Mira” por la ladera O de la “Cuerda de la Sillita” que divide las cuencas de Arenas y Candeleda. Son caminos no practicables para vehículos y no he podido verificar su existencia.

El segundo conserva su nombre en la carretera C-501 de Poyales, poco al E del “Puente Arbillas”, pero su estructura modernizada bajo la carretera no permite verificación de su antigüedad. Si el puente existe, debería encontrarse en el ramo más alto del Arrontejo.

10.4.9 ¿Un segundo puente Arbillas?

Figura en fotografía (*Historia de Ávila*, Instit. Gran duque de Alba, 2009, vol. IV, p. 226, fig. 86) un puente indicado en esta zona como “Puente del Arbillas”; es una gran estructura pontual de sillería (al parecer), fundada sobre roca de la que nadie en Poyales y su zona ha podido precisarme el lugar en que se encuentra. He tardado mucho en darme cuenta de que se trata de un error de la publicación, hasta llegar a ver que se trata de un puente bien conocido (véase infra, dibujos comparados 166 y 167).

10.4.10 Candeleda, “Puente del Puerto” homónimo

Se encuentra sobre la solana de Gredos por encima de la localidad de Candeleda, bajo las crestas de “Los Cuchillares” (las cimas meridionales del macizo que encierra la “Laguna Grande de Gredos”, la más notable de las lagunas de origen glaciar del Circo y de todo el macizo gredeño; el cual comprende, además de los mayores picos, como el del “Moro Almanzor”, “Los Huertos”, el “Ameal de Pablo”, “La Galana” y “el Morezón”, también el circo contiguo a O, el de “Las Cinco Lagunas”, y

más a occidente aún, el llamado "Corral del Diablo", la Sierra del Barco o de la Solana, todos macizos encadenados con lagunas glaciares residuales).

La cañada del Puerto de Candeleda proviene, por el N, del Valle del Tormes (esquema topográfico 28) y remonta la sierra hasta el "Prado de las Pozas" y, bajo los "Barrerones" del Circo Mayor; remonta luego este altiplano a E de "El Morezón" y con un doble ramo le rodea, comenzando su bajada al sur desde el "Cerro" o "Puerto de la Cagarruta" (evidente alusión a las ovejas, un día en ella habituales) en dirección a la confluencia de las "Gargantas Lóbrega y Blanca", en cuya proximidad se sitúa el puente (el acceso desde Candeleda es factible solamente a través de las pistas forestales, pero a una distancia a pié de cerca de 5 h de camino, por lo oído de los forestales de Candeleda).

Hemos dicho más arriba que este puente es muy semejante en todo (diseño, estructura, arcos, materiales usados, etc.) al precedente "Puente sobre el Arbillas" de Poyales del Hoyo, (pero, en realidad, el del Arbillas es de formato algo menor). De su aspecto y planta dan ideas nuestros dibujos 161 a 164. Por la primera de ellas puede notarse que se trata de estructura en mampostería "a lomo de asno" bastante ligero, con doble arco y un tajamar-malecón a O entre ambos arcos. Los cuales llevan doveladura en sillería, partes bajas de una especie de simil-sillería de bloques de mediano grosor y alineados muy aproximativamente. Las partes altas y los bardales son de ripio menor y de poquísima alzada. La calzadilla es de unos 3.20 m de anchura y está empedrada en bloques de no grandes dimensiones. Los dos arcos son mas desiguales que en su semejante puente del Arbillas. El mayor es de unos 10 m y de medio punto, fundado en la roca natural sobre un zocalillo de sillería, con cerviz a poco más de 6.5 m sobre el pelo de agua. El arco menor no es, aparentemente (está bastante enterrado en la pendiente), de medio punto, sino acarpanado sobre jambas verticales (a menos que sea efecto visual del enterramiento (pág. 330 y 331). El arco menor no parece tener luz mayor de 3.40 m. De su aspecto rústico y bravo, así como de la belleza paisajística de su ubicación dan (espero) testimonio nuestros dibujos.

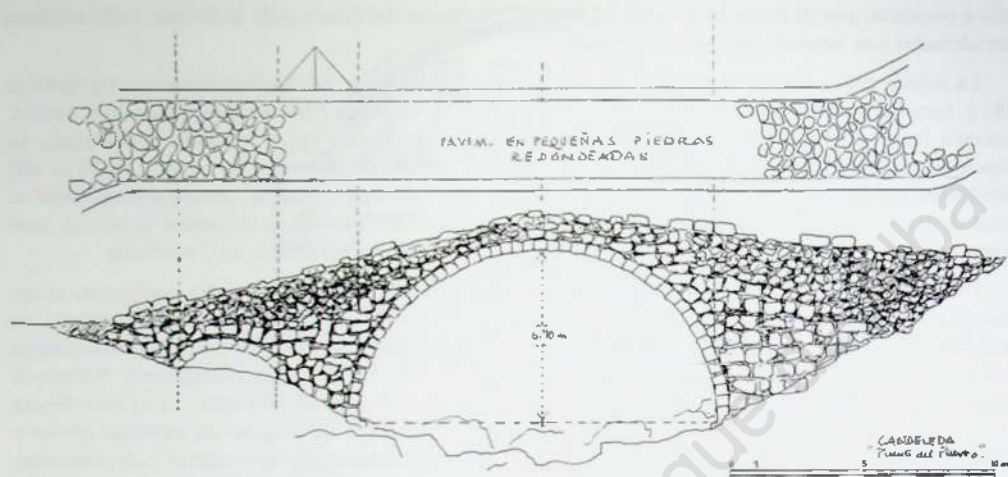
10.4.11 Candeleda, puente (urbano) sobre la Garganta de Santa María

Se trata de un puente de cronología no bien definida que parece del principio del finales del s. XIX o principios del s. XX, situado justo antes del cruce de la carretera hacia Madrigal de la Vera. Es un puente en mampostería con pilares fundados en la espesa morrena glacial del cauce y con arcos escarzanos de ladrillo de unos 5 m cada uno, con una amplitud total de unos 35 m. Los pilares son rectos, con extremos redondeados, tanto a monte como a valle. Bajo ellos, las cervices de arco llevan gárgolas "a teja" en piedra para la eliminación de aguas. Una línea de cabezas de viguetas asoma a los costados N y S a distancias regulares, como si el paso de calzada hubiera sido (¿en el s. XX?) rehecho. Tiene parapetos altos bien conservados. Hoy se encuentra aislado de la circulación al N de la C-501. No tengo aún datos precisos sobre su época de construcción, que parece tardo decimonónica (dibujo 168).

10.4.12 Candeleda, puente de "Vado de las Carreteras"

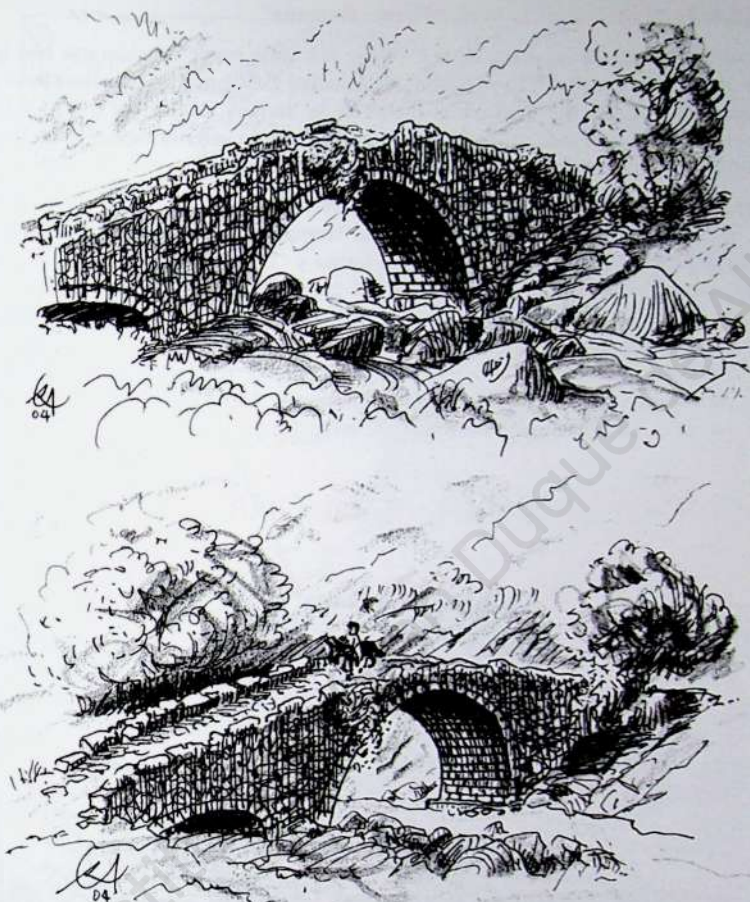
La cañada del Puerto de Candeleda baja al pueblo por las pendientes de las Gargantas Blanca y Lóbrega ("Puente del Puerto", dibujos 162-166). Continúa al S hacia los llanos de Candeleda y el Tiétar con el nombre de "camino de ganados", y alcanza casi exactamente la desembocadura del Río Arbillas, en un paraje indicado con el nombre antiguo de "Vado de las Carreteras", un punto en que hoy atraviesa el Tiétar la AV-910. Los dos nombres atestiguan su abolengo de vieja cañada. (Esquema topográfico 40).

Corno con frecuencia ocurre, en vez de desviarse ligeramente, la carretera pasa rasante la embocadura nordeste, no del viejo puente, ya inexistente, sino de su sustituto de mediados del s. XX,



Dibujo 159. Candeleda. Planta y prospecto del "Puente del Puerto".





Dibujo 160 a 163. Candeleda. "Puente del Puerto".

que ha sido troncado y su piedra reutilizada. Desde este punto, la AV-910 parece seguir el trazado, aunque la hoja del MTGE 600-II no lo confirme.

10.4.13 Candeleda, ruinas de puente en localidad "La Barca"

Tras el precedente puente, el Tiétar se orienta primero a oeste y luego a sur con doble ángulo de 90° y a la altura del "Quinto del Río", localidad "La Barca" (indicativo de un vado o sistema mecánico de vadeo) quedan restos de un puente (indicados como "ruinas" en la citada hoja del Topográfico). Tales ruinas no se encuentran exactamente en el puente actual, sino que son visibles a poca distancia bajo un otero dominado por un secadero (tabaco o pimentón) a cuyo pie hay un antiguo molino y poco a monte son visibles dos pilares de aparente mampostería. Es (parece) lo único que resta del puente de la localidad de un vado denominado en el pasado "de la barca".

10.4.14 Candeleda-Madrigal de la Vera, "Puente Romano"

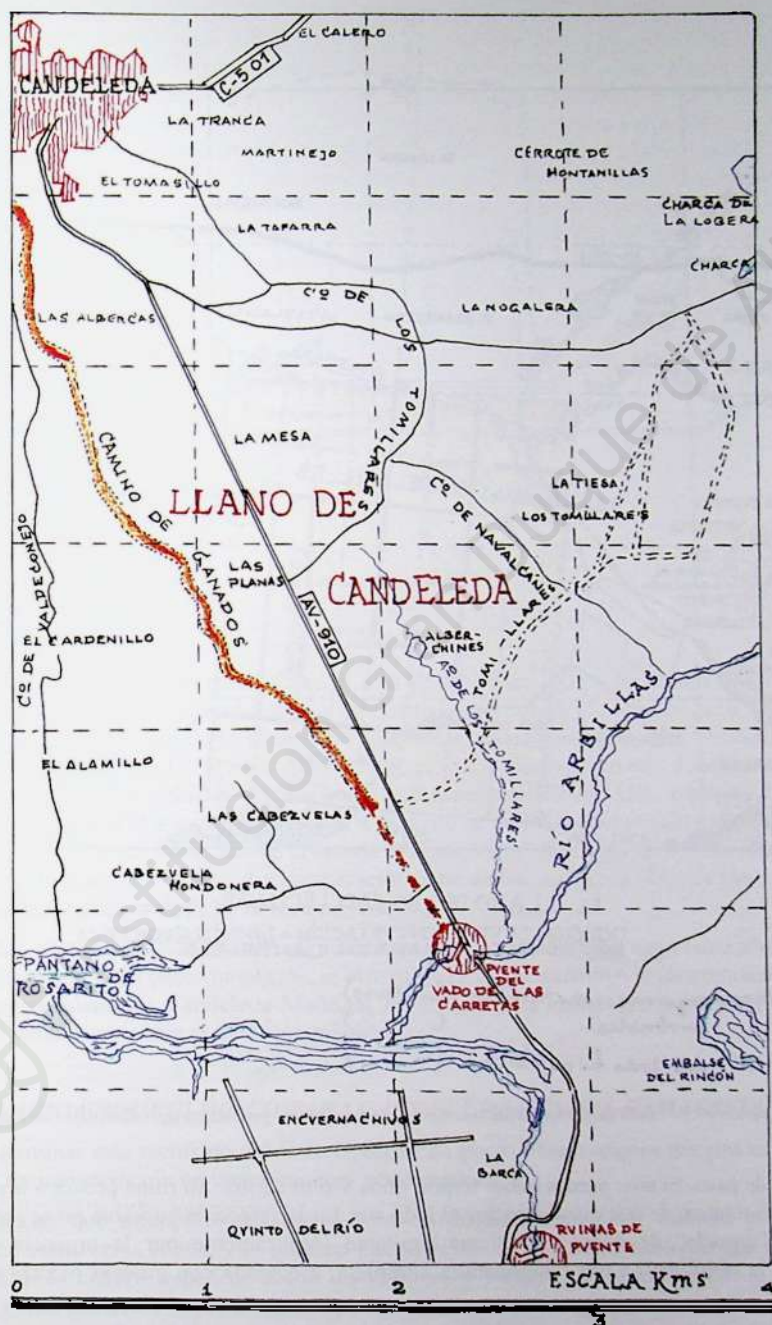
Se encuentra a la entrada cacereña de la C-501 y, por tanto puede considerarse con igual justicia como puente abulense o cacereño. Es el hecho que la actual C-501 no es otra cosa que el enlace de la Cañada Leonesa Occidental del Puerto del Pico con la Soriana Occidental que por El Puerto de Castilla baja por el Jerte y su valle a Plasencia (lo hemos notado anteriormente: todavía hoy tal línea antigua de comunicación se denomina "directriz Soria-Plasencia").

Como sucede con frecuencia con los puentes de arco y mampostería más o menos imponentes en dimensiones, este puente lleva el apodo popular de "romano" sin otro fundamento que la idea de "antigüedad" que le acredita por sí sola su propia forma y "corte" general antiguo en la mentalidad popular. Otras veces puede indicarse al femenino como la "Puente Vieja", su equivalente más apropiado. Está situado sobre la "Garganta de Alardos" que baja directamente a sur desde el "Risco Mediano" de "Las Cinco Lagunas" formando a su lado O confin con la provincia de Cáceres. Se trata de una garganta brava y violenta cubierta de grandes bloques de morrena glaciar, alimentada al lado cacereño por varios otros torrentes menores ("Encinoso", "del Hornillo", de "Regadosa"), que termina, 4 km más al S, en el "Pantano de Rosario" en el Tietar.

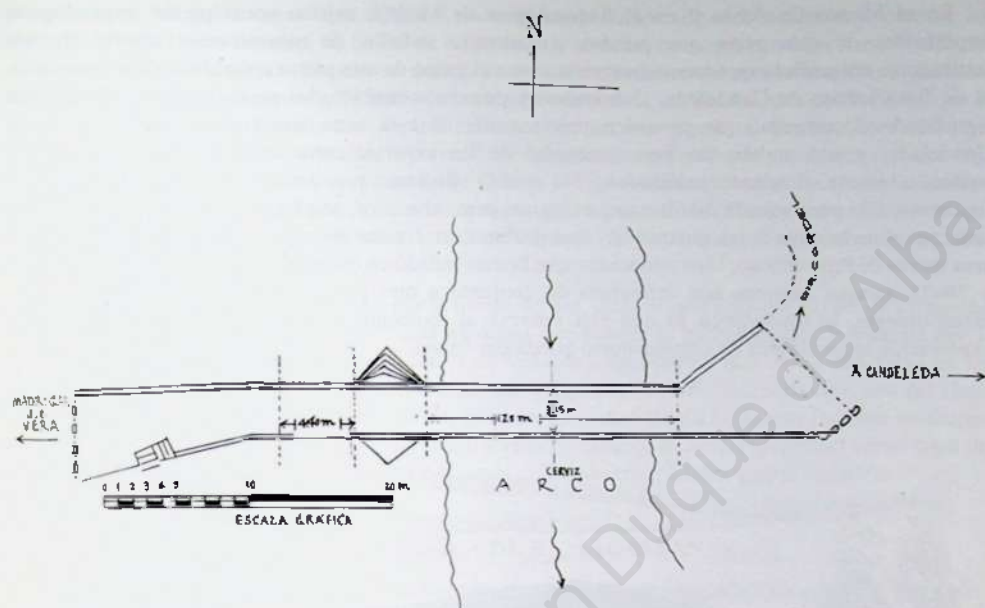


Dibujo 164. Candeleda. Puente de la garganta de Santa María. Apunte.

El "Puente Romano" de Candeleda (o "de Madrigal de la Vera", hoy separado unos 300 m hacia N de la directriz de la carretera) es un edificio imponente de unos 50 m de longitud. Es a "lomo de asno" con dos rampas ligeramente desiguales (algo más tendida la de O), en gruesa mampostería o simil-sillería muy bien asentada, con bardales de parapeto en ripio menor, de "realzo". El arco central o mayor tiene una luz de 17 m y está formado por unas 70 dovelas de sillería robusta y bien asentada que sustentan una calzada de 3.70 m de anchura, incluidos los parapetos (excluidos éstos, m 3.3. Véase planta, dibujo 168). Hay a O un segundo arco por el que el puente cedió en el pasado con total



Esquema topográfico 39. Llano de Candeleda.



Dibujo 165. Candeleda, "La Puente Vieja" sobre el Alardos.

Nuestro dibujo 168 ha sido realizada en el mes de Mayo de 2005 y representa una visión de la fachada N, aguas arriba de la Garganta de Alardos. El siguiente dibujo 171 nos ofrece en "transcripción" la imagen fotográfica que nos da la solución al aparente misterio contenido en la "Historia de Ávila" (Institut. Gran Duque de Alba IV, 2ª parte, Ávila 2009, p. 226 y relativa foto 86), donde se advierte que se trata del "Puente del Arbillas" (véase más arriba nuestro dibujo 158, supuesto "Puente del Arbillas"). Tras muchas idas y venidas entorno a este río, he podido concluir (sin posibilidad de duda alguna) que se trata de una fotografía de la misma "Puente Vieja" Madrigal de la Vera, obtenida desde la ribera O, aguas abajo del Alardos. La comparación entre ambas imágenes (dibujos 166 y 167) puede eliminar también cualquier duda en el lector eventual.

La entrada al lado candeledano de este puente recibía un cordel doble, cuyo ramo alto apunta a la sierra, hacia El Raso y sus pasos montanos; el otro ramo es el que sustituyó la carretera moderna, poco distante. Hoy el puente de Candeleda-Madrigal de la Vera está aislado de la circulación moderna, como puede verse por nuestra planta esquemática.

UN COROLARIO ARQUEOLÓGICO PARA CANDELEDA-ARENAS-RAMACASTAÑAS

Quiero terminar este recorrido del S de Gredos con pocas observaciones marginales dedicadas a los indicios de romanización en una zona muy poco explorada.

Es un hecho que esta parte del margen provincial no parece tener indicios importantes de romanización como otras zonas, y la cosa no puede dejar de sorprender, sabiendo que Gredos es un protagonista de la historia española desde los vettones y Viriato, habiendo funcionado desde época cartaginesa como la barrera impenetrable a la penetración tanto cartaginesa como romana; una barrera que solamente la muerte del héroe (a. 139) y la campaña sucesiva de D. Junio Bruto (en el 137 a. d. C.) conseguirán, si no abatir, sí, al menos, aislar definitivamente.

En el Museo de Ávila y en el Arqueológico de Madrid, existen pocas piezas arqueológicas importantes de esta zona que puedan considerarse indicios de romanización, aparte algunos testimonios epigráficos que mencionaremos, como el grupo de aras sacras epigráficas de un santuario, el de Postoloboso de Candeleda. Conocemos y poseemos también dos piezas metálicas de diverso significado documental que proceden precisamente de esta zona, exactamente de Arenas y de Candeleda, y son ambas tan bien conocidas de los expertos como casuales en su hallazgo y sustancialmente descontextualizadas. No puede decirse que ambas constituyan hallazgos fundamentales para nuestra historia arqueológica, pero, al menos, son buenos indicios de un período casi inexplorado cuyo conocimiento hay que profundizar. No haremos especial hincapié ahora en las aras sacras de Postoloboso, bien conocidas, que hemos tratado en otros lugares (Ávila Romana I, 1981 y 2003), aunque haremos una referencia de conjunto a otro propósito, esta vez topográfico. Es, efectivamente, lo topográfico lo que nos interesa al momento, si queremos que en el futuro la exploración arqueológica de este territorio pueda dar frutos.



Dibujo 166. Candeleda. "La Puente Vieja" sobre el Alardos desde el noreste. Candeleda-Madriral de la Vera (15 de mayo de 2005, desde el N).

A.- UN PESO DE STATERA O UN BALSAMARIO (?) DE BRONCE DE ARENAS DE SAN PEDRO

Se encuentra este objeto en el Museo Arqueológico Nacional de Madrid desde su hallazgo en 1895 y su publicación por J. R. Mélida. Es una pieza articulada constituida por un pequeño busto de efeso vestido sintéticamente de túnica, con una *bull*a o broche de fijación sobre su hombro izquierdo; de la bula redonda pende un *lorus* o correita que identifica la figurita como de un niño (aquella *bull*a de

paupere loro, "de pobre cuero" que señala el poeta Juvenal) de los niños de nacimiento común; los niños de familias ricas llevaban las *bullae* de oro, y unos y otros las consagraban a los *lares* familiares al llegar a la adolescencia). El pelo se desarrolla en varios órdenes de mechones alternadamente dirigidos a derecha e izquierda; a los lados de la cabeza sobresalen, inclinadas, dos anillas a las que se unen dos contra-anillas pendientes de los extremos de un asa plana, a lámina, mediante dos suspensores figurados. Debajo de ella, la coronilla de la cabeza está perforada y cubierta con una tapa redonda del mismo metal que transforma en recipiente la figura humana, cuyas facciones infantiles, nariz ojos y cabellos, corresponden a la estética dominante a partir de los finales del s. III, por lo que en principio podríamos situar la obra en el periodo de la Tetrarquía diocleciana o en edad constantiniana, ya en el s. IV.

La función de vaso parece evidente por la forma del asa, que permite eliminar la idea de un *pondus* (peso) de *statera* (o balanza "romana", otra hipótesis que para él se ha manejado). Parece ser que la figurita provenga de una zona denominada "Los Veneros", un nombre que existe dos veces en los alrededores de Arenas: una vez a O, en la zona de la Dehesa del Arbillas, sobre Poyales del Hoyo (Collado de los Veneros); otra vez al sudeste, zona de Ramacastañas, a O de esta fracción de Arenas. Se trata de una zona de la que hablaremos luego y es seguramente la zona a identificar como lugar del hallazgo de nuestro objeto. La topografía del lugar, como veremos luego, podría sugerirlo.

B.- UNA FORMA PLÚMBEA EPIGRÁFICA DE RAMACASTAÑAS

En el Museo de Ávila se conserva un curioso objeto de plomo epigráfico de incierto significado y cronología tardoromana que no ha recibido hasta hoy un estudio particular, pero que lo merece sin duda alguna. Se trata de un objeto a fondo semiplano y a dorso convexo irregular. Tiene forma (vista por su dorso) vagamente semejante a una cabeza apenas flexa y vista por detrás.

En realidad es un puro efecto óptico. Se trata de un vertido a mano libre de la masa de plomo fundido tal vez sobre un grumo de creta de alfarero. La masa metálica no ha llegado a penetrar en una de las arrugas de la creta, dejando una perforación vermicular al lado derecho del objeto, vecina al margen. El borde "de reposo" del vertido era liso y tal vez fue regularizado por abrasión para grabar con un escoplo de corte recto una inscripción en letra *quadrata* (excepto la F, que es de tipo semi-cursivo) alzada, con caracteres de 1 a 1.7 cm. Puede leerse con facilidad, gracias a la técnica de incisión a ligeros golpes de martillito sobre el escoplo de corte plano:

En el reborde del objeto:

FORTVNATE VIVAS IN ^D EX O(FFICINA (h)ELIODORI

En el fondo:

FELIX FORT...

esto es: "Fortunato, que vivas en Cristo; del taller de Heliodoro: /feliz (tú.) Fortunato".

El texto, claramente cristiano, es una *salutatio* funeraria a un difunto, *Fortunatus* (renglón externo), y el consiguiente augurio de *aeterna felicitas* (interno). El elemento final incompleto FORT... es, evidentemente, el mismo destinatario del augurio, probablemente al vocativo, como al inicio. Al lado hay algunos puntos cuadrados, fruto de una especie de punzón de punta plana y otros signos (¿numerales?) de incierto significado. Definir la función del objeto en su uso funerario es imposible: ¿una lucerna?



Dibujo 167. Candeleda. Puente sobre el río Alardos, confundido con el Arbillas en Historia de Ávila, vol. IV, 2.ª parte (p. 226, fig. 86). (De fotografía, ibid., desde SO). En realidad, "La Puente Vieja" de Candeleda, Madrigal de la Vera.

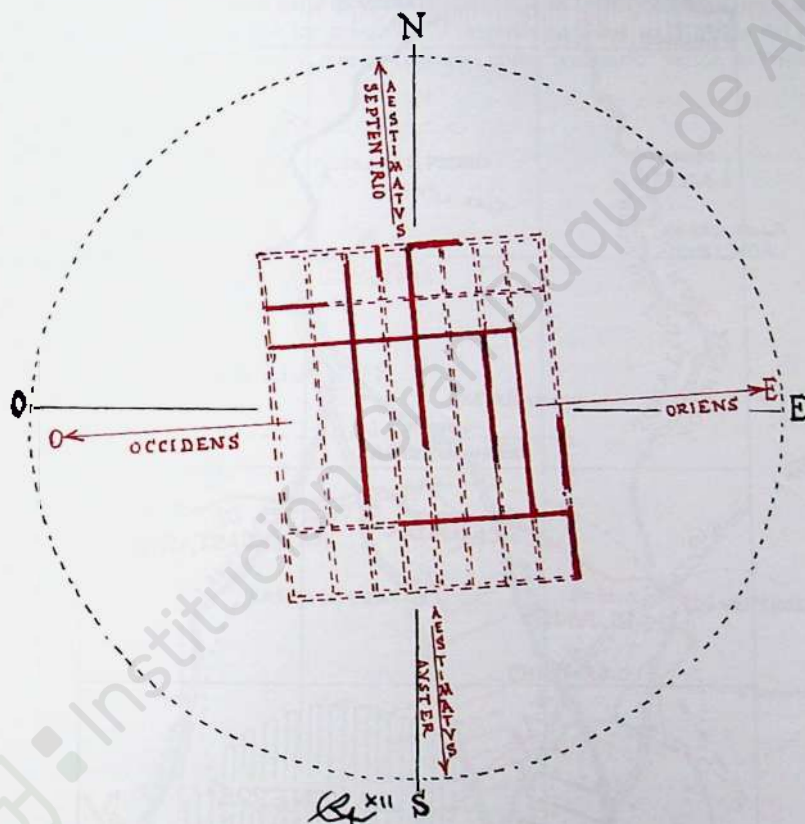
C.- UNA DIVISIO GROMÁTICA AGRI EN CANDELEDA

En la hoja 600-II del Mapa Topográfico de España, correspondiente a Candeleda encontramos, en la zona de las llamadas "Candeledillas" ("Dehesa del Llano"), situadas entre el pueblo y el Pantano de Rosarito (a SO), hay una serie de linderos ortógonos perfectamente delineados, orientados con inclinación de 6° a noroeste geográfico, que configuran rectángulos regulares. Han desaparecido algunos, otros se conservan en forma residual. El todo forma un rectángulo de ca. 2 X 3 km (6 km cuadrados). Se puede asegurar que estos linderos no son de origen reciente y que, por las razones que sean, han subsistido desde tiempos antiguos, evidentemente clásicos. No puede haber otra explicación para una conformación agrícola absolutamente singular y anómala. El mismo hecho de que el llano todo haya conservado un nombre igualmente singular, "Las Candeledillas" (el mismo camino de Madrigal de la Vera a Candeleda que las bordea a N se dice "de las Candeledas") es ya significativo de por sí. El envase del Pantano de Rosarito, donde termina su actual límite S, puede haber decurtado en algo la original extensión, pero esto no es posible asegurarlo.

Como lo vemos hoy, todo da la impresión de que se trata de los restos supervivientes de una división agraria para el repartimiento por *sortes* de terrenos agrícolas, dispuesta en la única zona de los alrededores de Candeleda que se prestaba al disfrute agrícola; era una *divisio* realizada por los ingenieros romanos, los *gromatici* (la *groma* era la herramienta profesional de los *mensores agri* romanos, fuesen ellos militares, como en el caso de las colonias, o civiles, y servía a establecer con precisión los ejes astronómicos de los terrenos). Las distancias, después, se establecían sobre el terreno con otros instrumentos como la *decempeda* o vara de 10 pies de longitud; el alineamiento de bloques se "verificaba" mediante los trigones o triángulos primarios, base de nuestra trigonometría. Los romanos desarrollaron sobre estas bases un concepto científico de la *agrimensura* que los textos

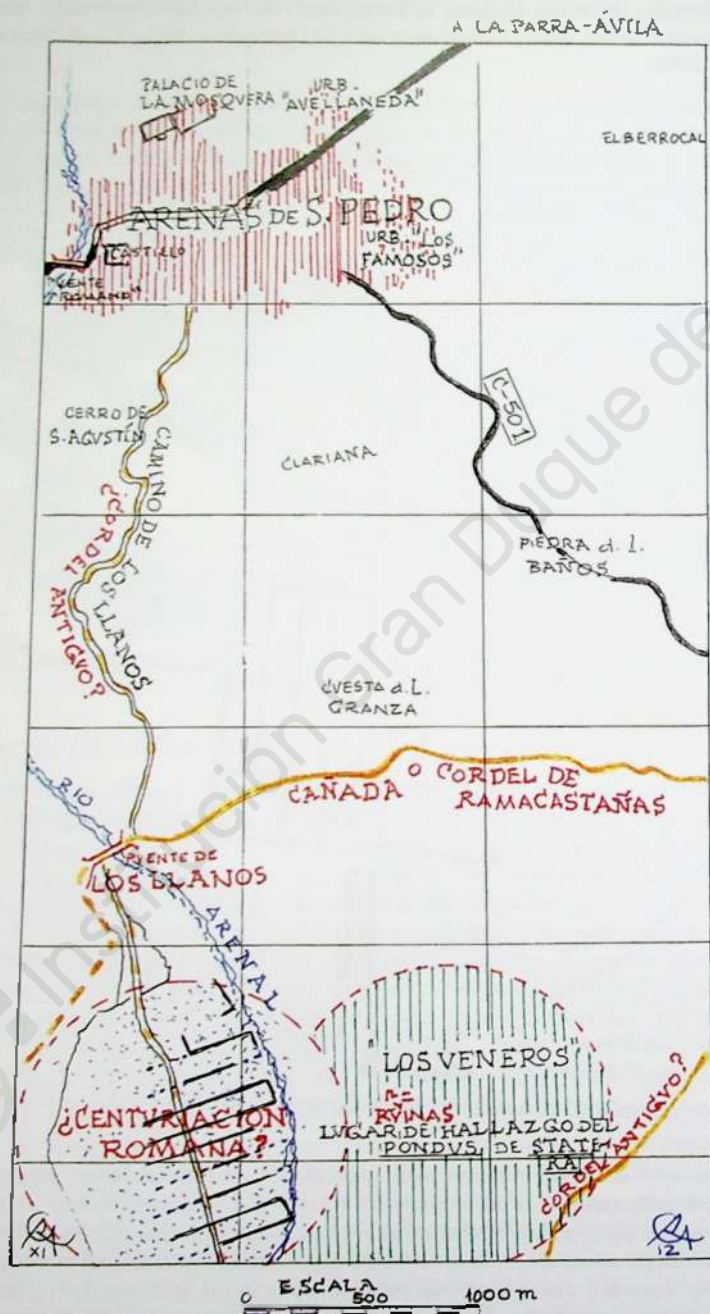
clásicos de los gromatici (Frontino, Hygino “el Gromático”, etc) nos han conservado. Véase, por ej., *Les arpenteurs romains*, texto, notas, traducción a cura de Guillaumin, Paris, *Les Belles Lettres (Coll. Univ. de France)*, 2005.

No es el caso ahora de analizar al detalle los datos que nos transmite la topografía candeledana, cómo estaban constituidos los lotes o *sortes*, su número, su distribución, sus dimensiones, su sistema de amojonamiento, el sistema administrativo que les rigió, etc. Baste señalar simplemente que son datos reales que existen, son singulares, reflejan una realidad del pasado que no puede ser más que de época clásica y que están todavía a la espera de un estudio de los especialistas.



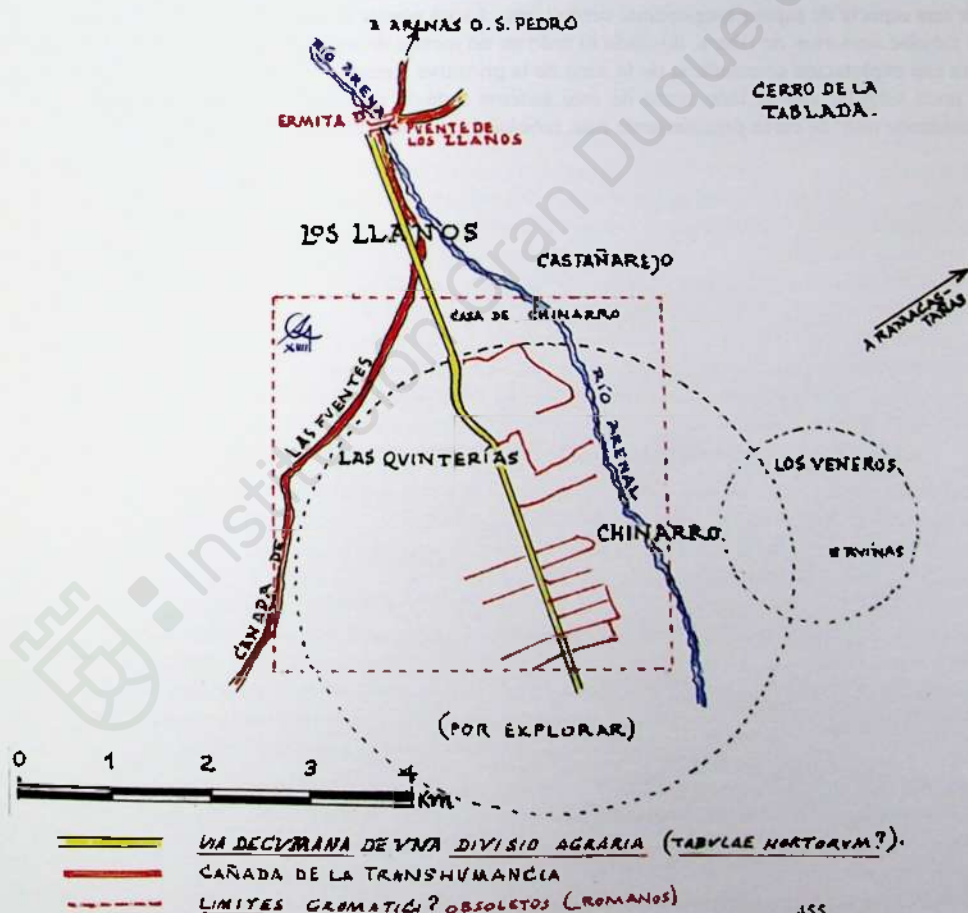
Dibujo 168. *Aestimatio gromaticum* del norte en las “Candeledillas” (Candeleda).

Lo que sí conviene recordar y hacer notar a propósito de esta probable *divisio* es este hecho singular que difícilmente podría ser casual: apenas 1 km a O y casi exactamente en línea con lo que debió ser su *decumanus* principal o *maximus* (eje E-O), encontramos las “Casas de Postoloboso” y su Ermita de San Bernardo, orientada E-O, igualmente. Estas casas y esta ermita son bien conocidas por reunir una ingente cantidad (yo mismo he publicado en *Ávila Romana* 1 y 2, una veintena) de monumentos epigráficos latinos de carácter sacro, aras a una divinidad del panteón céltico-vetón, *VAELICVS*, cuyo carácter sacro, cultural y simbólico nos es hasta hoy desconocido. Cualquier hipótesis sobre este culto es pura especulación, pero si la de una *divisio agraria* en su inmediata vecindad se



Esquema topográfico 41. Arenas de San Pedro. Indicios de romanización. „*Tabulae hortorum*“

confirmase, podríamos, tal vez, inclinarnos por considerar a *Vaelicus* una "divinidad agraria". Téngase en cuenta, además, que las ermitas cristianas adoptan, transformándola, la función religiosa que en los *oppida* romanos tuvieron los *compita* (tanto los de entrada y salida de la población como los *compita* de barrio (c. *vicana*) o los del territorio agrícola (c. *ruralia*). Como nuestras ermitas y humilladeros, los *compita* de la romanidad eran lugares de fácil agregación de la gente de los centros, especialmente menores, rurales; se celebraban en ellos sus festividades (*Compitalia*), se "vestían" y adornaban para ellas con flores y ramos de árboles (*ramosa compita* de los poetas), se mantenían abiertos (*pertusa* c., *PERS. IV. 28*) para la veneración de los genios protectores de barrios, fracciones, cruces de caminos, etc. (*Lares Compitales*). Del San Bernardo titular de la ermita candelada no sabemos mucho y las noticias y recuerdos sobre él forman parte de una mitología local de viejos orígenes, típica de muchas ermitas semejantes; lo cual confirma los antiquísimos orígenes perdidos en la niebla del tiempo de estos cultos locales del ambiente rural y, más en concreto, el del "santuario" vetón de Postoloboso.



Esquema topográfico 42.

D.- CASO DE "LOS VENEROS" DE RAMACASTAÑAS

Volviendo ahora a las divisiones agrarias de origen romano en esta zona del Tiétar: que la administración romana de la zona haya tomado iniciativas de este tipo (o haya influido sucesivamente con imitaciones en esta misma zona) parece confirmarse también, aunque en otras dimensiones y con otras características, con un ejemplo vecino, el de Arenas, en cuyos "llanos" (Ramacastañas), encontramos otro caso curioso que parece basarse sobre las mismas reglas y conceptos de la gromática (esta vez a escala menor por razones a que aludiremos) en la misma zona de "Los Veneros" de que proviene el "balsamario" anteriormente visto y tal vez encontrado en las mismas "ruinas" que todavía se señalan en el lugar. A O de los Veneros y contiguo a ellos pasa hacia el sur el "Camino de los Llanos" que desde la "Casa de Chinarro" hacia el S atraviesa en eje una serie de lotes rectangulares que parecen tener medidas "standard" de 250 X 40 m. Se trata de una zona que debió ser irrigada artificialmente por el río Arenal que la bordea al costado E. A su lado O notamos el topónimo "Las Quinterías", un término numeral usual en las reparticiones en las de tierras de labor, (más usuales "Los Cuadrados" o las clásicas "suertes", *sortes*). La cercanía del río, la exigüidad de los lotes, su división por una especie de espina longitudinal central, etc., hacen pensar no ya en terrenos cerealísticos, sino en *tabulae hortorum* de ribera, dividido el todo en no menos de una treintena de "pedazos" standard para una explotación comunitaria de la zona de la primitiva Arenas y su población romanizada. ¡Y no es poco singular que al lado norte de este sistema todavía un topónimo ("La Tablada") nos esté recordando muy de cerca precisamente esas *tabulae hortorum* o huertos de que parecería tratarse!

CONCLUSIÓN



Institución Gran Duque de Alba

Confieso que cuando años atrás, en pleno otoño-invierno de 2003, comencé la prospección del territorio de Ávila a la búsqueda de sus puentes y su viabilidad antigua, estaba lejos de tener una idea precisa de las dificultades y complejidad del problema, tanto en un aspecto como en el otro: no es maravilla, tenía yo diez años menos. Ni era (pese a que mi inquieta juventud me había llevado por casi todos sus rincones) consciente en modo preciso, de las dificultades de movimiento en ciertos puntos y zonas de un territorio tan movido y vario como el nuestro. Hoy, siete años más tarde y "200 puentes más allá", tras los millares de kilómetros y los millares de horas de trabajo empleados desde aquel punto de partida inicial, debo decir que ha sido (especialmente para mis años) un trabajo titánico, pero gratificante pese a todo. El último capítulo territorial, el del Valle del Tiétar con que lo cierro, puede ser un buen botón de muestra: su empinada solana del "escalón de Gredos" es un excelente ejemplo de áspera belleza, de la dispersa, escondida, huraña monumentalidad de docenas de estos puentes perdidos en recovecos invisibles de puertos y caminos de arriero o de pezuña. Los mismos "ángulos muertos", los "blind-spots" que quedan en lugares tantas veces casi inaccesibles por estar perdidos en sus contrafuertes, entre sus masas forestales, en pasos, puertos y portillas infrecuentados, en sus mil arroyos y gargantas, evidencian por sí mismos que nos quedan aún años para agotar la exploración. Bienvenido a ella también tú, lector, si aceptas, sin llamarte a engaño, el reto que ello supone.

Ni ha estado en causa solamente en este trabajo mi propio empeño. Mi propuesta de investigación se puso en marcha entonces gracias a los buenos oficios de un investigador como D. Carmelo Luis López, Director de la "Institución Gran Duque de Alba", con todo el apoyo que, además, la entrañable amistad del entonces Presidente de la Diputación, D. Sebastián González, me garantizaba. Inmediatamente después, ya iniciado mi trabajo, el Presidente de la Diputación, D. Agustín González y su no menos entrañable cercanía han hecho posible hasta hace pocos meses la fructífera colaboración que ha llevado a término esta obra. Hoy los tiempos son otros, las dificultades comunes a toda nuestra sociedad del trabajo y sus Instituciones ha crecido en modo exponencial; y hemos de dar gracias al cielo sí, por una vez al menos, nuestro trabajo ha podido concluirse felizmente, aunque entrados ya malhadadamente en época de dura crisis económica.

Con el actual Presidente de la Diputación, D. Jesús Manuel Sánchez Cabrera, van mis gracias personales y profesionales a cuantos, día a día, he debido tratar en las dos sedes del Corral de Las Campanas y del Palacio Nebreda, a todos los niveles. Este mi respeto no tiene categorías ni grados. No olvido (y no tengo palabras bastantes para alabar en justa medida su colaboración fáctica, amigable y gentilísima) al personal del parque móvil de la Excm. Diputación, algunos de cuyos miembros no están ya, tras tantos años, en servicio. De todos ellos, en actual servicio o en pensión, bien me gustaría poder recoger, junto con sus nombres, los innumerables méritos que su gentileza ha acumulado en todo este tiempo; este trabajo ha sido posible también gracias a ellos.

Queda, por mi parte, un ruego que hacer a cuantos, cuando este trabajo esté un día publicado, puedan, como es más que natural, encontrar en él cosas, sobrantes, excesivas, quizá, y hasta superfluas; o, al contrario, lagunas, vacíos y defectos de todo género, oscuridades, imprecisiones... Ruego a todos que por un momento piensen en lo complejo, física, además de mentalmente fatigoso, interminablemente prolijo, que este tipo de trabajo ha podido resultar para mis años y mis fuerzas. Si alguien en el futuro se siente con ánimo, edad y entusiasmo, si quiere añadir, mejorar o completar lo ahora hecho, bienvenido a esta palestra y haga todo lo que su curiosidad y empeño puedan sugerirle. Bienvenida sea cualquier contribución que ayude a comprender mejor la monumentalidad humilde (pero grandiosa en su conjunto) del patrimonio que todavía gozamos de puentes y cañadas, el esqueleto portante de la más noble, silenciosa y olvidada parte de la historia de nuestro territorio. Un esqueleto YA EN EXCESO CORROÍDO Y FRAGMENTARIO; ¡QUE NO SE PIERDA UN METRO MÁS DE NUESTRAS CAÑADAS, NI UNA SOLA PIEDRA MÁS DE LA VENERABLE MAMPOSTERÍA DE NUESTROS PUENTES HISTÓRICOS! Es responsabilidad de todos y todos hemos de asumirla.

Y que Dios te guarde, lector.

Ávila, 1 de Febrero de 2016.



Institución Gran Duque de Alba

 Institución Gran Duque de Alba