

Inocencio Cadiñanos Bardeci

# Puentes abulenses en el Valle del Tiétar



Nuestro Valle se ha encontrado secularmente aislado por imperativos de la geografía. Al norte, sólo la difícil calzada romana le comunicó con la capital provincial. La actual carretera que llega por San Martín de Valdeiglesias debió resultar siempre un simple camino de herradura, que todavía sigue siendo insuficiente. Por el lado opuesto, las relaciones fueron intensas con la Vera placentina, prolongación natural del mismo valle fluvial. Las vías que les enlazan con la margen derecha les unieron cultural, económica y humanamente, como a menudo nos lo recuerda la documentación. Primero lo fue con la llegada del ganado de la Mesta y, después, interesados en la comercialización de unos mismos productos como lo fueron la fruta, la madera y el ganado. Pero, evidentemente, las mejores comunicaciones le vinieron al Valle por el sur, más llano, en dirección a grandes poblaciones y próximo a la importante carretera que une Madrid con Extremadura y Portugal y, más a partir del siglo XVIII, en que es modernizada a instancias de Camponaes. Los muchos lazos que unieron a Arenas con Talavera, las diversas barcas que salvaron el Tiétar y la existencia del mejor puente de los aquí estudiados (que casi monopolizó las relaciones norte-sur), corroboran lo dicho.

Es sabido que la zona que estudiamos estuvo ocupada desde tiempos muy antiguos. Durante el Imperio romano sería tendida la calzada del puerto del Pico

que, aunque ramal secundario, se convertiría en siglos posteriores en importante vía para enlazar ambas Castillas. Alguno de los actuales puentes del Valle han sido atribuidos a la época del Imperio, pero, a juzgar por su tipología, la afirmación es más que dudosa.

Conquistada y defendida fuertemente nuestra tierra por los árabes, tampoco parece conservarse puente alguno de entonces. Durante toda la Edad Media, los numerosas arroyos que drenan las gargantas tuvieron que ser salvados por vados, barcas o pontones de madera. El medio más socorrido fue el de las mencionadas barcas (todavía lo recuerda el cercano pueblo de El Barco de Ávila), que se han mantenido hasta siglos cercanos. En alguna ocasión, como en Arenas, resultó una explotación de tan saneados ingresos que la Villa se opondría a la reconstrucción del puente que iba a sustituirla.

El Valle sufre un notable aumento de población en el siglo XVI, lo que exigiría una mejora de los caminos con el fin de facilitar los viajes, el comercio y el paso del ganado hacia el "cordel" del puerto del Pico. Ello empujaría al Honrado Concejo de la Mesta a levantar a su costa el primer gran puente sobre el Tiétar. A lo dicho vendrían a sumarse, en lo sucesivo, las peregrinaciones al monasterio de San Pedro de Alcántara por ricos personajes de la Corte. Aunque, como piensa Eduardo Tejero, tendría que

hacerse a caballo o en sillas de mano, pues el paso de coches era imposible por el crónico mal estado de sus caminos<sup>1</sup>.

Es conocido que los Borbones se preocuparon grandemente de dotar y acondicionar las vías nacionales. Con la llegada a Arenas del Infante don Luis, el Consejo Real se fija en una zona tan olvidada. Carlos III exigió las cuentas provinciales de lo cobrado en concepto de pontazgo, portazgo y barcaje cuyos ingresos, por ley, estaban destinados a la conservación y reparo de dichos puentes. Su resultado fue el siguiente:

Gabelas	Paraje de su cobro	Por quiénes	Producto
Portazgo y pontazgo	Ávila, Medina, Riofrio, Blascosancho y Sanchidrián	Por el marqués de Fuentelsol	3.000 reales
Pontazgo	Puente del Congosto y Piedrahita	Por el marqués de Villafranca	800 reales
Portazgo	Villatoro y Mengamuñoz	Por el conde de Bureta	60 reales
Portazgo	Oropesa	Por el conde de Oropesa	3.300 reales
Portazguillo	Arévalo	Por los propios de esta villa	340 reales
Barcaje	Candeleda y Arenas	Por los propios de esta villa	460 reales

«Por real cédula de 1780 se ordenó dar cuenta de las gabelas cobradas en los pasos de la provincia de Ávila. Este es el resumen enviado al Consejo Real en 1782».

Los puentes fueron caros de construir e insufribles de mantener para unos municipios de limitados recursos, como lo fueron casi todos los del pasado. Por ello se echó mano de la barca o del circunstancial pontón de madera, mucho más baratos. Como ya se ha indicado, únicamente el Honrado Concejo fue capaz de llevar a cabo una iniciativa tan costosa. Cuando en el siglo XVIII se decide a ejecutar un acondicionamiento general y

profundo de los caminos del Valle, se hará por medio del consabido repartimiento entre los pueblos de varias leguas en contorno.

Como en casi toda Castilla, Rioja, reino de León... los canteros constructores serán de origen trasmerano<sup>2</sup>. En nuestro Valle se encontraron con la ventaja de disponer de abundante piedra, el mejor material para este tipo de obras y en el que con más habilidad se movieron.

El proceso burocrático y las exigencias académicas a la hora de proyectar y ejecutar nuestros puentes fueron los mismos que en otras partes de España<sup>3</sup>.

## Puerto del Pico

Los notables restos de calzada romana que aún permanecen en el puerto del Pico fueron aprovechados desde la Edad Media como "cordel" de trashumancia, paso de trajineros y comunicación general. En el siglo XVIII se recordaba que era camino insoslayable para ir a Portugal y salir al camino real de Extremadura, de los que esta calzada podía considerarse un importante ramal. Arriba se cobró portazgo que tuvo, como en otros lugares, la finalidad de acudir a la conservación y arreglo de un paso tan difícil, implaca-

<sup>1</sup> TEJERO ROBLEDO, E.: *La Villa de Arenas en el siglo XVIII*, Ávila, 1998, 55.

<sup>2</sup> En el siglo XVI, la "Provincia de la Merindad de Trasmiera" comprendía Laredo, Santander, Castro Urdiales y sus respectivas tierras (FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: *La sociedad española del Renacimiento*, 2ª, Cátedra, Madrid, 1974, 72-73).

<sup>3</sup> CADIÑANOS BARDECI, I.: "Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna", *Biblioteca.11*, Aranda de Duero, 1996, 9.

blemente atacado por lluvias y nieves. Con los años aumentaría mucho su cuantía, pero únicamente en beneficio de ciertos señores y no de la finalidad para la que había sido impuesto.

Uno de los grupos más beneficiados por este camino fue el de los arrieros y carreteros de la Cabaña Real dedicados, en buena parte, al transporte de lanas hasta los lavaderos de Villascatin y Segovia. Especialmente numerosos eran los que componían el Sexmo de la Sierra, integrado por San Martín de la Vega, Garganta del Villar, Navarredonda, San Martín del Pimpollar y Hoyos del Espino. Junto con ciertos lugares del Valle del Tiétar eran quienes más contribuían a la conservación de los puertos del Pico, Menga y sus respectivos puentes.

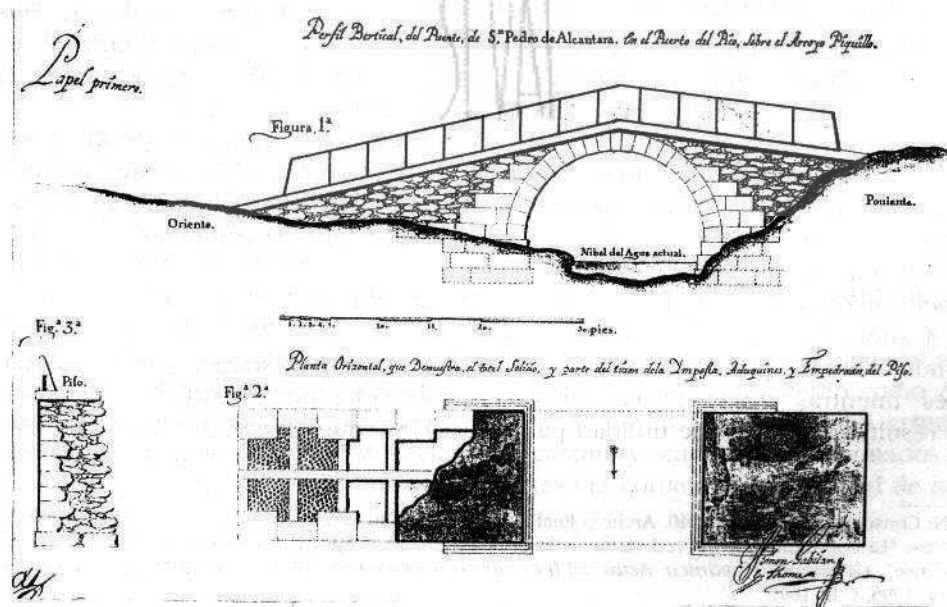
Sin embargo, cuando en 1714 se les volvía a exigir cierta contribución, se negaron a ello alegando que desde hacía tiempo habían desaparecido dichos carreteros dedicados ahora "a el fomento de la agricultura y cría de ganados". Únicamente quedaban algunos carreteros y arrieros de Navarredonda, San Martín del Pimpollar y Hoyos. Y añadían

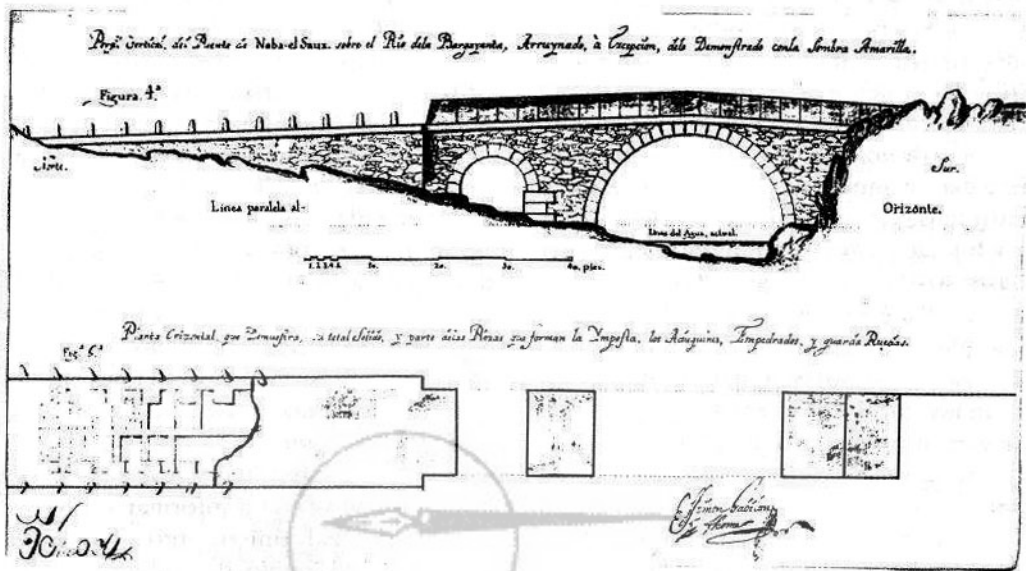
que, al presente, debían contribuir los lugares de Cuevas, Mombeltrán, San Esteban, Villarejo, Santa Cruz, Hoyoquese-ro (hoy Hoyocasero), Navalacruz y Cepeda de [la] Mora en los que la mayoría de los vecinos eran carreteros y arrieros. Así lo ordenó el rey.

A fines de 1769, expiraba la exención de contribuir a obras extrañas por la ciudad y tierra de Ávila. Por eso se les pidió la correspondiente aportación para los nuevos reparos del puerto del Pico. Estos habían sido proyectados por los canteros Cipriano Enríquez de la Serna y Santiago Manzano.

En 1774, el arquitecto real Simón Gabilán Thomé volvía a informar sobre este "camino real, único... tránsito a todo traficante del reyno de Toledo, de las Andalucías, Extremadura, Castilla la Vieja, Galicia y Montañas".

Comenzó el reconocimiento en Cuevas del Valle asegurando que la calzada enlosada que subía al Pico se encontraba intransitable, especialmente en ciertos tramos y con varias alcantarillas inservibles. También era preciso reparar los puentes sobre los ríos Arenillas y de





Nava el Saz (Navalsáuz), así como el resto de la vía hasta Menga, “donde se esparcen los caminos”. Lo presupuestó en 650.680 reales, alto costo a pesar de que “sólo he atendido a remendar lo que los antiguos observaron y trabajaron sin atreverme a ynutar”. Para el acondicionamiento de los mencionados puentes levantó los dos planos que aquí damos a conocer.

Al año siguiente se volvía a recordar que dicho camino seguía intransitable. Por ello se pidió al Intendente provincial que informase sobre si las obras del puerto resultaban imprescindibles para comunicarse de reino a reino y de provincia a provincia.

En 1779 comenzaban los arreglos. Mombeltrán ofreció 1.000 peones durante 3 años, y el obispo don Miguel Fernando Merino prometió 3.000 rs. anuales mientras durasen las obras, “pues resultaba una grande utilidad pa-

ra la comunicación de las dos Castillas y Sierra de dicha provincia de Ávila... que en el día se halla sin posibilidad de una fácil comunicación con la ciudad de Ávila, su capital”.

Casi una década después, tanto el Intendente provincial como el alcalde de Trujillo (Cáceres) volvían a solicitar que fuera arreglada dicha calzada y sus puentes. La Real Academia de San Fernando propuso para proyectarlo al arquitecto Manuel Machuca, director de la carretera de Extremadura.

Desde comienzos del siglo XIX hubo nuevos intentos en el mismo sentido, aunque hasta 1833 no tendrían efecto, ejecutados por repartimiento <sup>4</sup>.

## La Adrada

Ciertos lugares destacados del alto Tiétar, encabezados por La Adrada, solicitaban en 1780 que fueran tendidos algunos

<sup>4</sup> AHN: Consejos, legs. 861 y 1.140. Archivo Real Academia de San Fernando, 3-139. MARTÍNEZ LILLO, S., y otros: “La continuidad en la red viaria de la época antigua en época medieval en el Valle del Tiétar abulense”, *Caminería Hispánica: Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Guadalajara, 1996, t. II, 169.

puentecillos en las diversas gargantas que descendían hasta ellos con el fin de mejorar el importante camino que, desde San Martín de Valdeiglesias, llegaba hasta Arenas<sup>5</sup>.

### Arenas de San Pedro

Los contornos de Arenas están drenados por un abanico de arroyos que se unen poco antes de desembocar en el Tiétar. Todavía quedan algunos puentes y pontones de notable valor, inmediatos o a las afueras del pueblo.

En 1769, Juan Rulière reconocía el camino que, desde Ramacastañas, iba hasta Arenas. Podría, según él, aprovecharse el existente con algún cambio y la construcción de ciertos puentecillos que resultaban imprescindibles pues "era terreno muy quebrado, lleno de peñascos, barrancos y muchas aguas". Era, además, paso de arrieros y gente de distinción de la Corte que iba a visitar el Santuario de San Pedro de Alcántara, así como dirección del comercio para "sacar maderas, frutas y otros géneros de la tierra de Arenas". Y, finalizaba el informe, advirtiendo que los puentes del Pico y Menga estaban abandonados a pesar de que por ellos "pasan innumerables carretas, ganados merinos, caballerías...". Detrás de este dictamen estaba como animador y valedor ante la Corte el animoso fray Vicente de Estremera.

El Consejo ordenó al aparejador de la Capilla de San Pedro de Alcántara, Francisco Martínez, que volviera a reconocer y proyectar las citadas obras. Así lo hizo y advirtió que podía resultar una empresa interesante por dar trabajo a unos 225 peones de los pueblos del contorno, y su costo debía repartirse de la siguiente forma: Arenas contribuiría por 520 vecinos, El Arenal por 190, Guisando por 140, El

Hornillo por 90, La Parra por 60, Hontanares por 18, Ramacastañas por 12 y Po-yales del Hoyo, al encontrarse más lejos y beneficiarse menos, pagaría por parte de su vecindario, es decir, por 270, de los 400 que tenía. El total ascendía a 1.300 vecinos.

Dos años después se encargaba al arquitecto José Gómez que proyectara los trabajos definitivos. Así lo hizo trazando dos planos. Consistirían en el reparo del puente sobre el Tiétar, por el lado de Arenas, y construcción de un nuevo puente sobre el arroyo Mataasnillos. Este, que desembocaba al pie del puente anterior, constaba de 3 ojos, pero todo en completa ruina. El nuevo alcanzaría 60 pies de largo. También el de Ramacastañas sería nuevo, de 2 arcos elípticos de 40 pies de diámetro. Iría algo más abajo del existente de madera, apoyado en la roca viva. Junto con el acondicionamiento del camino, el costo total ascendería a 590.026 reales.

Al año siguiente, el Comisario de Guerra, Marcos de Vierna, hacía algunas aclaraciones y añadidos.

A pesar de la urgencia, no se iniciaron los trabajos, pues el proyecto de José Gómez no presentaba todos los detalles necesarios. En 1773, el Consejo Real ordenaba que volviera a verlo todo y proyectarlo Pedro Fol o, en su defecto, Hilario Alfonso de Jorganes. Así lo hizo este último, quien levantó los correspondientes planos, basados en los anteriores de José Gómez, y reguló su costo en 445.000 rs. Dicho importe sería repartido en 30 leguas en contorno.

Al año siguiente comenzaban las obras y tanto Mombeltrán como Arenas se alteraron al ver que para arreglo del camino y tender los mencionados puentes era cortada gran cantidad de madera

<sup>5</sup> AHN: Consejos, leg. 6.962.

en sus montes. Los maestros encargados de obra y que así actuaban eran Francisco Ventura de la Incera, Juan Manuel Corral y Vicente de la Fuente. Efectivamente, se habían comprometido a levantarlos en dos años y por un monto de 445.000 rs. Como pronto murió Vicente de la Fuente, se encargarían de llevarlo a cabo sus otros dos compañeros.

Un primer reconocimiento de la marcha de los reparos fue hecho por Bernardo del Campo en 1775. Al año siguiente, hacía otro tanto Pedro de la Torre, quien detalló que ya estaba construido el puente de Ramacastañas, el de Mataasnillos se levantaba sobre tres arquillos, el pontón de La Higuera ya tenía las cepas para dos ojos y que el reparo del puente del Tiétar estaba comenzado.

En 1777, todo se concluía. Las mejoras señaladas por Pedro de la Torre ascendieron a 18.650 rs.

Concluida la obra, no acabaron los problemas. La viuda de Vicente de la Fuente reclamó mayor cantidad de dinero por la intervención de su marido. El Consejo ordenó tasar su trabajo y así lo hicieron los canteros José Ortiz de la Lastra y Manuel Bradi, quienes lo evaluaron en 12.012 rs. A ello se sumaron las dificultades encontradas a la hora de reembolsar la suma repartida <sup>6</sup>.

## Candeleda

Por este pueblo pasa el río Santa María. El puente que por su garganta lleva al puerto ha sido considerado romano, pero, a juzgar por la documentación, pertenece a comienzos del siglo XVI. Consta de un arco de medio punto, único y muy amplio, ligeramente alomado en su centro <sup>7</sup>.

En 1796, el arquitecto Francisco de Ocejo reconocía el sitio en que debía de levantarse el paso de la carretera que, desde Arenas, llevaba a la Vera extremeña. Se trataba, también de acondicionar, al mismo tiempo, el camino del pueblo que unía la plaza pública con la cárcel. Todo lo presupuestó en 62.861 rs. Sin embargo, la Real Academia de San Fernando rechazó el proyecto por "falta de regularidad".

En 1801 volvía a proyectarlo todo el arquitecto Ignacio Haan. Ahora sí fue aprobado por la comisión académica "por haberlo considerado arreglado" <sup>8</sup>.

## Mombeltrán

Tenemos constancia documental, al menos, de dos puentes en este pueblo: el de Arroyo Castaño y el de las Torres, sobre el río Nava que baja desde el puerto Hondo.

El primero se halló en el camino que unía este despoblado con el puerto del Pico. Sería levantado a comienzos del siglo XVI: «Y asimismo tiene necesidad de hacer un puente en una garganta que está en el Arroyo Castaño, aldea de la dicha Villa» (año 1513).

El puente del citado lugar de las Torres (donde estuviera el convento dominico de Nuestra Señora de la Torre) era demolido por una riada a principios del siglo XVII, a pesar de haber sido reparado unos años antes. Según ciertos testigos, vecinos de Mombeltrán, en el pasado había constado de dos arcos de canteoría, ahora completamente arruinados, de tal forma que no era posible pasar. Era indispensable reconstruirle, de 4 ojos con el fin de darle mayor amplitud "por ser

<sup>6</sup> AHN: Consejos, leg. 28.644; TEJERO ROBLEDO, E.: *La Villa de Arenas*, 55-64.

<sup>7</sup> RIVERA CÓRDOBA, J.: *Algunas notas y comentarios para una historia de Candeleda*, Ávila, 1982, 49-50.

<sup>8</sup> Archivo Real Academia de San Fernando, 3-19.

paso frecuente particularmente en el comercio de la fruta de esta Villa y lugares de la Vera... y paso general ordinario de la dicha Villa a la de Arenas y Candeleda” para la Corte.

Llevaba 4 años inutilizado. Costaría unos 10.000 ducados que debían repartirse entre los pueblos del contorno, pues era en beneficio general y la Villa no disponía de tal cantidad de dinero.

En 1621 era proyectado por los maestros Pascual Esteban y Gabriel de Cuéllar. Pero eran malos tiempos y el Fiscal opinó que no se trataba de un río caudaloso, ni paso forzoso, ni se hallaba en camino real. Además, cerca existían otros puentes y “el reino está muy cargado con los servicios de otros repartimientos”. El Consejo fue tajante: “No ha lugar a lo pedido”<sup>9</sup>. Hoy existe un puente moderno.

### Piedralaves

Antes de llegar a este pueblo, se tropieza con el arroyo Valdetejo (hoy Valdeleja). Con el fin de salvar su garganta, en 1778 ideaba un puente el arquitecto Ceferino de la Serna Sierra. Tendría 70 pies de largo y llevaría dos arcos de 26 pies de diámetro cada uno. Tasó su construcción en tan sólo 38.000 rs.

Una década más tarde, el pueblo solicitaba permiso para construirlo por dicha cantidad a costa de sus propios. Incluso pensaba levantar también su torre parroquial dentro de dicho presupuesto.

Pasó todo a informe de la Academia de San Fernando, quien consideró excesivamente reducida la evaluación, por lo que encargó un nuevo proyecto al arquitecto Guillermo Casanova<sup>10</sup>.

### Ramacastañas

Por este pueblo pasa el riachuelo del mismo nombre. En su casco lleva un notable caudal, pues se halla próximo a su desembocadura en el Tiétar. Drena el valle por el que discurre la calzada del puerto del Pico. A fines del siglo XV, los RR. CC. califican al pueblo y su paso como uno de los “puertos viejos”.

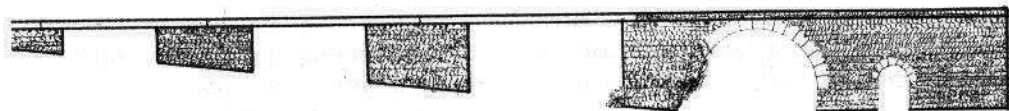
El puente suena ya en 1430: “aforco açerca de la puente de Ramacastañas” a cierto violador de Aranda de Ebro (!). Muy posiblemente se trataba de un simple pontón de madera. El ascenso al puerto se veía completado con otro paso de un sólo arco tendido en Cuevas del Valle. Este nuestro de Ramacastañas se repararía a fines del siglo XVI. Sobre él se cobraba “montazgo”, después trasladado a Arroyo Castaño, quizás por su crónica mala situación.

En 1737, los vecinos solicitaban que fuera acondicionado el pontón, sustituto del antiguo puente de piedra, posiblemente levantado en el siglo XVI. Como se encontraba dentro de la jurisdicción de Arenas, fue esta quien se encargó de demandarlo ante el Consejo Real. Pero que no fuera simplemente de madera, sino reconstruido en sillería y a costa de la Real Hacienda y del duque de Arcos que eran quienes percibían el derecho del paso del ganado.

Y para avalar la petición anterior presentó un proyecto para un nuevo puente ideado en 1742 por el alarife Juan Fernández. Este levantó dos trazas. El pontón existente aprovechaba los arcos de piedra del viejo puente, con cierta ampliación que facilitaba el paso del agua. El dibujo para el nuevo puente nos

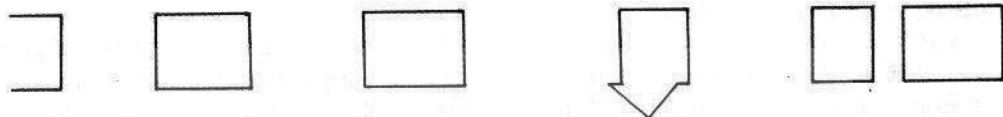
<sup>9</sup> AHN: Consejos, leg. 42.666; TEJERO ROBLEDO, E.: *Mombeltrán. Historia de una villa señorial*, Madrid, 1973, 207. Buena parte de las noticias expuestas en este apartado se deben a doña Rocío Sánchez Serrano, excelente conocedora del Valle del Tiétar. Quede aquí mi agradecimiento.

<sup>10</sup> Archivo R. Acad. San Fernando, 3-139 y 2-31/6, y Comisión de Arquitectura nº 11 (1788).



*déjase de que o qu'ha demostrado, y como  
se halla el Pontón de la plaza.*

*Juan Fernández*



Ramacastañas: Pontón de madera dibujado por Juan Fernández (s. XVIII).

muestra una construcción de 3 ojos de arco de medio punto de muy distinto tamaño.

El central resultaba más amplio y alto, lo que daba lugar a que su perfil iba a resultar ligeramente alomado. Tendría 241 pies de largo y todo en sillería. Lo presupuesto en 132.000 rs. Mas, por entonces, el Consejo no accedió a la petición.

A mediados de siglo se aseguraba que el pontón se hallaba en muy malas condiciones, a pesar de ser "tránsito preciso para la Cabaña Real que pasa por el puerto del Pico".

En 1771 Hilario A. de Jorganes trazaba un nuevo puente, algo distante del anterior, anclado en la roca viva. Llevaba dos arcos elípticos de 40 pies de ancho. Comenzado en 1774 por los canteros Francisco Ventura de la Incera y Manuel del Corral, estaba concluido dos años después. Habría que incluir su construcción dentro del acondicionamiento general de los caminos de la zona ideados por Juan Rulière y alentados por fray Vicente de Estremera <sup>11</sup>.

En opinión de Antonio Ponz, que vio el puente recién terminado, resultó "sólido y bien construido".

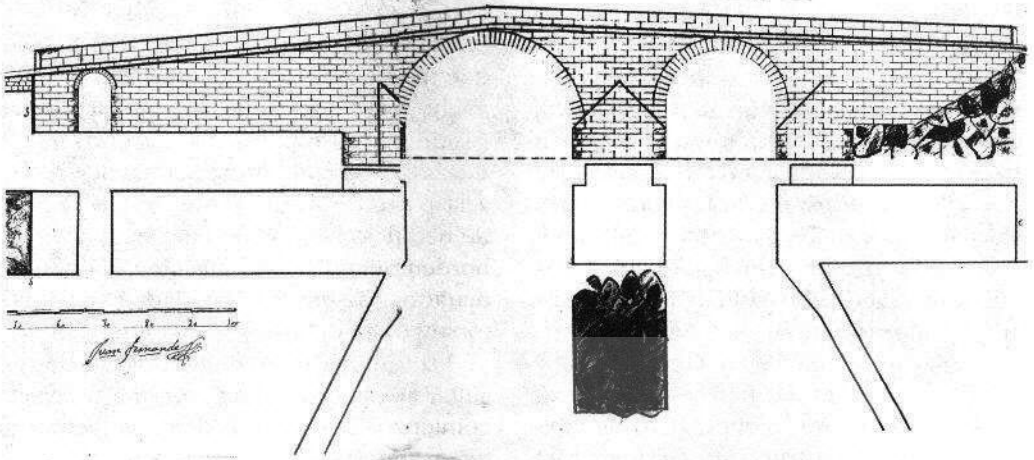
## Tiétar

Se encuentra este puente a medio camino entre Ramacastañas y Hontanares, en la carretera que lleva a Talavera de la Reina. Enlaza, pues, la provincia de Ávila (a través del puerto del Pico) con la de Toledo y camino de Extremadura. Estamos ante el mejor puente de esta parcela abulense del medio Tiétar.

En 1448 existía allí una barca que explotaba Arenas, aunque ciertos pueblos cercanos, como Mombeltrán, disfrutaban del derecho a pasar personalmente o con su ganado sin tener que pagar nada por ello. En 1498 el Consejo Real concedía permiso a la Mesta para construir allí un puente "a fin de que por él atravesen tal río los ganados que van a los extremos". Pero Arenas se opuso alegando que había sido mandado construir "en lugar no conveniente", fuera del camino que iba a Andalucía y Toledo. Sin embargo, parece claro que, tras esta oposición, no se escondía otra cosa que el deseo de seguir aprovechándose de los ingresos de un pingüe barcaje, como también ocurriría en tiempos posteriores.

<sup>11</sup> AHN: Consejos, legs. 28.644 y 31.822.





Ramacastañas: Proyecto de un nuevo puente de piedra por el alarife Juan Fernández (s. XVIII)

Fue construido por la Mesta, aunque quedó defectuoso y peligroso, resultando corto a falta de un ojo y, por ello, cuando crecía, no podía pasarse por él. En adelante fue el Honrado Concejo quien se encargaría de conservarle por ser “cañada por donde pasa el ganado que no puede hir ni venir a extremo sino por la dicha puente”.

En 1520 se aseguraba que ya se hallaba deteriorado. Una década después hacía algunos arreglos superficiales.

A mediados de siglo, las avenidas se habían llevado un arco y deteriorado los demás. Era preciso reconstruirle de nuevo y, bastante mayor, por tratarse de un río caudaloso. La Mesta pidió que también los ricos pueblos del contorno, como Arenas y Mombeltrán, ayudaran a la construcción, pues todos ellos se beneficiaban del paso.

En 1557, ciertos testigos aseguraban que nuestro puente era, por excelencia, el del puerto del Pico. Hacía tres años que el río se había llevado parte de él y abandonado el cauce quedando el puente en seco. Urgía su construcción pues era “camino muy pasajero de gentes e mercaderías”. Los de Arenas, por su parte, se oponían a la construcción, ya que,

como hemos avanzado, tenían puesta una barca que rentaba anualmente entre 40 y 50.000 maravedís.

El Consejo Real mandó reconstruirle a costa de Arenas y pueblos del contorno así como la Mesta, en el término de dos años. A Arenas se le ordenó retirar la barca y tender un puente provisional de madera en su lugar.

Tanto Mombeltrán como los pueblos del contorno se opusieron a contribuir. Debía hacerse a costa de Arenas, pues era quien durante 3 años se había aprovechado de la barca. Además era villa rica, con muchos propios, pinares y dehesas, así como robledo de mucha bellota. Y, sobre todo, debía contribuir la Mesta “por estar como está la dicha puente en la cañada por do pasa el ganado y no puede hir a extremo sino por ella”. Y así se había hecho antiguamente y conservado el puente en tiempos posteriores.

Por su parte, el Honrado Concejo entabló pleito alegando que todos los anteriores debían pagar: «siendo como es la dicha puente muy antigua y por ella ivan y venían a la ciudad de Toledo y Salamanca y reyno de Valencia y otras partes».

En 1561, el Concejo de la Mesta nombraba para reconocer el puente a Sancho

de Cabrera, vecino de Trujillo, a cuyo cargo estaba el puente de Medellín. Debía informar de su reparo, pero, también, proyectar su ampliación. Poco después, el mencionado maestro, junto con Alonso Becerra, se comprometía a construirle por 6.990 ducados, según las condiciones señaladas por dicho Sancho de Cabrera y Amador Bernáldez. En realidad, antes había sido adjudicado a Juan de Flandes, Miguel Moreno, Francisco Sánchez, Andrés Martín y Francisco González por 6.950 ducados sin dar fianzas suficientes.

En 1566, el rey [Felipe II] ordenaba comenzar su construcción. De los 6.990 ducados en que estaba tasado, le tocó a la Mesta aportar 500.000 mrs., a Mombeltrán 10.000 y a Arenas y lugares de su tierra 80.000 mrs. Candeleda se resistió a entregar 60.000 mrs. afirmando que tenía varios puentes en su término que sólo ella reparaba.

Sancho de Cabrera aparece como «maestro de la dicha puente» en 1569. Junto con el mencionado Alonso Becerra, lo levantó por 6.920 ducados, con condición que «avía de llevar quatro ojos nuevos y reforçar los tres viejos y si fuese menester más, que lo hicieran a tasaçión».

Sin embargo, poco después, una avenida le arruinaba por completo. Para evitar su repetición, se ordenó reconstruirle «de manera que fue forzoso hazer siete arcos nuevos, demás de los tres viejos». En 1573 se decía que ya estaba casi finalizada toda la parte nueva y reforzados los tres viejos.

Se aseguraba, en 1585, que el puente costado por la Mesta y pueblos comarcanos había importado más de 14.000 ducados. A pesar de tan alta inversión, ahora se hallaba expuesto a ser arrastrado por el río. Tenía 10 ojos, pero el agua pasaba únicamente debajo de 2 o 3 de ellos. Era necesario limpiarle de la mucha maleza acumulada.

Dos años más tarde le reconocían

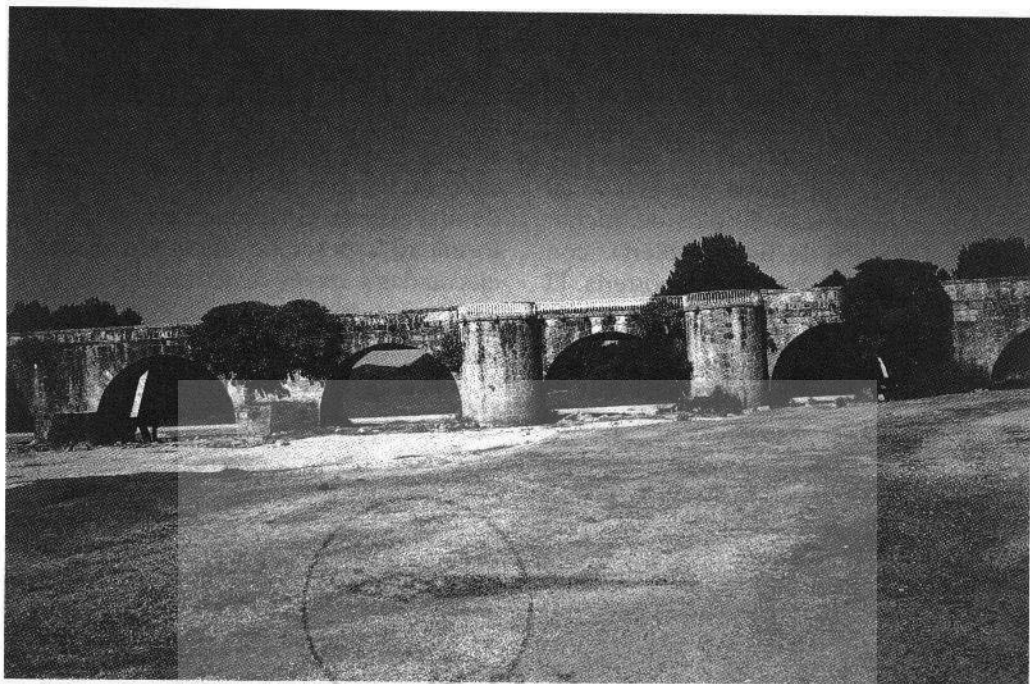
Francisco Martín, Mateo Esteban, Cristóbal López y Pedro Esteban. Detallaron que medía 192 varas de longitud por 6 de ancho. Se encontraba cercano a Ramacastañas y su reparo costaría unos 4.000 ducados. Tenía 11 arcos, «los 4 que estan a la parte de Arenas son y están fechos de hedificio viejo y los siete siguientes en horden nuevo». En el mismo año eran rematados los reparos señalados por Cristóbal López Cano por 3.500 ducados.

Esta última intervención debió de resultar acertada y sólida, puesto que hasta comienzos del siglo XVIII no volvemos a tener noticias de nuevos reparos.

En 1725, las autoridades municipales de Arenas exponían ante el Consejo Real que «sobre el río Tiétar, que corre a distancia de legua y media de esta villa, ai un puente de piedra preziso paso para el tráfico que desde Andalucía y Extremadura ai a Castilla la Vieja, Galicia y Asturias y el del ganado trasumante de bacas y ovejas, el qual por la parte que sale azia el puerto de Ramacastañas, donde se cobra el servizio y montazgo de V.M. se a deshecho un pedazo de calzada que servía de resguardo al ojo ynmediato para que el golpeo de los carruajes de ruedas no le maltraten... y al mismo tiempo la fábrica de el arco que haze el ojo, sin no se repara se irán las piedras con el inmediato golpeo que resiste».

En la misma exposición se solicitaba que su costo fuera repartido entre los pueblos del contorno, pues su propios eran escasos. Además, los vecinos (unos 200 «útiles», poco más o menos) no podían tener bueyes de labranza y sólo cosechaban algo de vino y muchas castañas.

Reconocido por el cantero Antonio García Godoy, levantó plano, señaló las condiciones y lo evaluó en 9.000 rs. Se pregonó su reparo, pero ante un presupuesto tan reducido, nadie se presentó a realizarlo. El Consejo ordenó, entonces, que el propio García Godoy se encargara



Puente sobre el Tiétar

de llevarlo a cabo por administración. Así lo hizo en 1726.

En 1770 se hacía constar que convenía enlosar la calzada y ejecutar ciertos reparos. Como el arroyo Mataasnillos desembocaba junto al puente, sus aguas atacaban continuamente las ceapas. Convenía reforzar aquel punto levantando una manguardía. El Fiscal confirmó lo acertado de la petición: «La obra del puente del Tiétar es de mucha consideración, necesita mirarse con la mayor escrupulosidad en todo lo que pueda ser concerniente a su mayor firmeza y arreglo».

Cierta riada de 1772 agravó la situación de nuestro puente. Poco después se adjudicaba su reparo a Francisco Ventura

de la Incera y Manuel del Corral. Como hubo que consolidarle con más trabajos que los previstos, se compensó a los canteros con 18.600 rs.

Madoz nos dice de él que su principal función era facilitar «el paso del camino arrecife que desde Ávila va a Talavera de la Reina». Hoy sigue cumpliendo idéntica misión<sup>12</sup>.

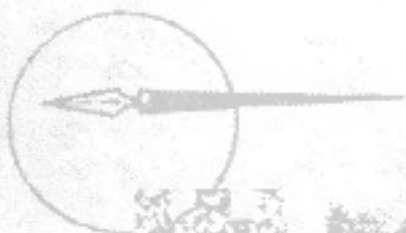
El resultado podemos contemplarlo y admirarlo todavía hoy en día perfectamente. Ya se ha dicho cómo en un principio resultó un edificio corto y débil. En la reconstrucción de la segunda mitad del siglo XVI se agregaron 4 arcos a los 3 antiguos, cercanos a Arenas. Años más tarde eran 7 los añadidos. Se decía que el

<sup>12</sup> AHN: Consejos, leg. 24.658, 28.644 y 31.975; HERRANZ MIGUELÁNEZ, J.: *Catálogo del archivo del convento franciscano de San Pedro de Alcántara en Arenas de San Pedro (1493-1900)*, Ávila, 1996, números 231, 233-234, 238, 302; RUIZ CARMONA, S.: «Los caminos de Talavera y su tierra en el siglon XV», *Caminaresía Hispánica: Actas del I Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Guadalajara, 1993, 311.

total ascendía a 10 ojos, aunque a comienzos del siglo XVIII se aseguraba que eran 11 arcos “de piedra mui recios, de admirable fábrica y mui antigua, que sería obra de señores Reyes”.

Son los que hoy posee, algunos de tal tamaño que alcanzan 50 pies de ancho. Todo construido de buena sillería, con abundancia de sillarejo y mampostería. El

conjunto de obras ha dado como resultado distintos, pero perfectos arcos de medio punto, reforzados con contrafuertes bajos y angulares en la parte antigua, y cúbicos hasta el tablero, formando aparcaderos, los más modernos. El perfil es el de una rasante horizontal de notable uniformidad a pesar de obras tan dispares ejecutadas a través de varios siglos.



SEVILLA