

Puentes históricos de la Jara I: Río Huso

(Aportaciones históricas y arqueológicas)

CÉSAR PACHECO JIMÉNEZ

Arqueólogo e investigador

EL ESTUDIO DE LA INFRAESTRUCTURA viaria de una determinada área geográfica está sometido a diferentes condicionantes; unos vinculados a la falta de documentación que es patente sobre elementos concretos de ese bagaje material de los caminos, y por otra parte, la propia dificultad que supone el análisis de los caminos históricos sobre el terreno cuando éstos han sido sometidos a alteraciones importantes durante los últimos años¹.

Prueba del interés que las comunicaciones suscitan entre los historiadores es la cada vez más abundante bibliografía que en la última década está apareciendo. Por

ceñirnos al ámbito de nuestra comarca y del sector occidental de la provincia de Toledo, hay que resaltar que se están dando algunos pasos importantes en el conocimiento y análisis de este punto².

Consientes de ese interés que los puentes, como elementos del patrimonio cultural, despierta en la comunidad científica para la comprensión de los procesos geohistóricos de nuestra comarca, iniciamos una serie de aportaciones desde la investigación histórica y la arqueología sobre los puentes de la zona talaverana. Comenzamos esta serie con el análisis de las referencias a infraestructuras pontoneras del río Huso anteriores a

1. Segura Graiño, C., "Problemas que plantea la investigación sobre caminos medievales" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, 1996, tomo II, pp. 273-278. Y Ruiz Carmona, S., *Los caminos medievales de la provincia de Toledo: Análisis arqueológico e interpretación histórica*. Madrid, 2002.
2. Por citar tan sólo lo que atañe a la etapa bajomedieval y moderna debemos destacar los siguientes trabajos: Jiménez de Gregorio, F., "Tres puentes sobre el Tajo en el medievo" en *Hispania*, vol. XIV (1954), pp. 163-226. Suárez Álvarez, M^a J., "Las vías de comunicación en la zona de Talavera en el período bajomedieval" en *Actas de las Primeras Jornadas de Arqueología de Talavera de la Reina y sus tierras*, Toledo, Diputación Provincial, 1992, pp. 201-214. Malalana Ureña, A., "Puentes-fortaleza en el Tajo: el tramo Zorita de los Canes (Guadalajara)-Castros (Cáceres)" en *Boletín de Arqueología Medieval*, n^o 4 (1990), pp. 195-222. Molènat, J.P., "Les communications en Nouvelle Castille au XVe siècle et debut du XVIe siècle" en *Les communications dans la Péninsule Iberique au Moyen Age, Actes du Colloque tenu a Paules, 28 et 29 may 1980*, Bordeaux, 1981. Ruiz Carmona, Samuel, "Las cañadas de Talavera y su tierra en el siglo XV" en *Cuaderna (Revista de estudios humanísticos de Talavera y su antigua tierra)*, 1 (1994), pp. 18-31. Pacheco Jiménez, C., "Infraestructura viaria y hospedaje en Talavera. Siglos XVI-XVII" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Madrid, 1996, t. II, pp. 385-411; del mismo autor: "Los puentes medievales de Talavera de la Reina: una visión histórico-arqueológica" en *IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, 2000, tomo I; y "Obras públicas en Talavera de la Reina: los puentes medievales. Aproximación histórica y arqueológica" en *Espacio, Tiempo y Forma, serie III, Historia Medieval*, n^o 14 (Madrid, 2001), pp. 163-191.

1900, con el estudio detallado de su mejor ejemplar conservado, el puente de Cabeza del Conde.

1. Un espacio geohistórico: el Huso.

La zona del río Huso, como parte importante de la antigua tierra de Talavera marcó un límite en los primeros momentos de la conquista cristiana de estos territorios. Entre el siglo XI y el XIII fue un espacio prácticamente marginal del concejo. Con anterioridad a 1212 el término de Talavera al sur del Tajo quedó enmarcado por occidente por cuenca del *Jujo* (Huso) y el territorio de la villa de Montalbán por el frente oriental³. Quedó en la memoria el concepto de "*Juso aquende*" para referirse a las tierras que había al este del río Huso hacia Talavera, mientras que para hablar de las situadas al oeste se empleaba el *Juso allende*.

Como elemento hidrográfico de primer orden en la red fluvial de la Jara, el río Huso presenta en su cauce un relieve generalmente abrupto; discurre entre las formaciones graníticas y pizarrosas, más cortantes en algunas zonas, y por suaves ribazos en otras. El disponer de pasos estrechos favorecidos por la aproximación de peñascales, influyó en la localización de puentes en este río. El caso de Cabeza del Conde puede obedecer a esta dinámica geográfica, si bien el cordel ganadero que atravesaba por encima de este puente, fue el determinante mayor para su construcción, como luego veremos.

No es el Huso un río de muchos puentes. Las vías de comunicación que lo atraviesan suelen ser desde la Edad Media de segunda categoría, aunque las sendas pecua-

rias se vieran obligadas a cruzar su cauce en dirección sudoeste. En realidad, el trayecto que desde el siglo XIII en el señorío de Azután, y desde finales del siglo XIV en El Puente del Arzobispo, se fue configurando en el Tajo, obligó a una variación sustancial de las principales vías camineras e infraestructuras viarias y pontoneras. El uso del camino real a Guadalupe se fue intensificado al pasar por la Villafranca del Puente fundada por el prelado Tenorio.

Esto explicaría que el cordel que va por Alcaudete –Aldeanueva de Barbarroja– La Estrella cruzando el Huso fuera considerado, al menos hasta el siglo XVI, una vía secundaria de la trashumancia comarcal. En efecto, se registra en las fuentes la existencia de un itinerario pecuario antiguo que partiendo de Alcaudete se dirigía a los extremos en tierras extremeñas meridionales: "*...e después de la dicha puente adelante den buena cañada fasta dar en la cañada antigua que va de Alcabdete a los extremos...*"⁴. Esa vía puede tratarse del cordel que en dirección sudoeste, una vez atravesado el Jéballo al norte de Alcaudete se dirige hacia Belvís, Aldeanueva y después, cruzando el Huso a Fuentes, según se observa en el Mapa Topográfico Nacional (Hoja 654, 1:50.000).

Sin negar ese carácter accesorio dentro de la red pecuaria, no obstante, la necesidad en el siglo XV de disponer de unos determinados caminos para comunicación entre los pueblos jareños, lugares y aldeas, que empiezan a consolidarse en esa época; originó la construcción de algún que otro puente o reconstruir los antiguos, como luego veremos⁵. Otro factor de índole caminera que

3. Suárez Álvarez, M^a J., *La villa de Talavera y su Tierra en la Edad Media*. Oviedo, 1982, p. 75.

4. Ruiz Carmona, S., "Las cañadas..." en *Cuaderna*, 1 (1994), pp. 21. En la concordia entre Talavera y la Mesta de 1449 (AMT²; Mesta 1449-1570, n^o 1) aparece este dato de interés sobre la existencia de una cañada antigua que iba desde Alcabdete (Alcaudete) a los extremos y se establece que se abra desde Talavera una vía de enlace con ésta. Esta nueva colada parte desde el puente viejo en dirección a Los Pinos, atravesando el Cerro Negro discurre unos kilómetros pegada a la carretera de Los Navalmorales y a la altura de la laguna del Castillejo se desvía hacia el sur para alcanzar las tierras de El Membrillo; después gira hacia el sudoeste y alcanza al oeste el río Jéballo y la parte norte del casco urbano de Alcaudete. En ese punto se debió de construir el puente del Jéballo en 1537.

hay que tener en cuenta es la disposición de caminos reales que pasando o partiendo por y de Talavera se dirigían al sur. Uno de ellos de especial relevancia sería el de Gualdupe, que atravesaba el Tajo por el puente del arzobispo, que originó un tráfico más intenso de viajeros, peregrinos y mercancías a partir del siglo XV.

Otro condicionante de la ordenación caminera en este sector durante la etapa hispanomusulmana es la ubicación de la ciudad islámica de Vascos⁶, enclavada junto a la margen izquierda del Huso en su tramo final. El desarrollo de esta madina en torno al siglo X tuvo que influir en la dotación de un mínimo sistema de comunicación entre ambas márgenes, sobre todo teniendo en cuenta la situación de Talavera con respecto a Vascos, y la preponderante riqueza minera que diferentes puntos de la Jara han tenido desde la antigüedad⁷. Es lógico pensar en alguna ruta orientada hacia el este por las tierras más septentrionales de la Jara, para acceder a *Talabira* desde el sur del Tajo, aparte de la ruta principal que en sentido oeste-este

venía desde Mérida y pasaba por *Al-Balat* hasta *Talabira* al norte de este río⁸.

Ignoramos hasta el momento la existencia de algún puente de época musulmana en el Huso, aunque a juzgar por la antigua calzada romana que se dirige desde Aldeanueva de Barbarroya hasta Azután, y que atravesaba el Huso muy cerca de su unión con el Tajo, cabría pensar en un posible puente en ese punto⁹. Sin embargo, no se ha registrado indicio alguno de tal infraestructura de ninguna época en esa parte final, donde el Huso entra en el Tajo. Cosa diferente es el llamado *Puente Pinos* que se encontraba muy cerca del paraje, un segundo puente sobre el Tajo aparte del que tenía Talavera junto a sus murallas, hasta que se levantó el del Arzobispo a finales del siglo XIV¹⁰.

El Huso como elemento geográfico de referencia aparece en documentación mozárabe de principios del siglo XIII, cuando se habla de un azud de *Juja*, cerca de la confluencia de aquel con el Tajo¹¹.

5. De hecho a finales del siglo XIII y principios del XIV, existían en la zona del Valle del Jébaló y vega del Tajo algunas aldeas y antiguas alquerías que dan buena muestra de la dispersión del poblamiento en esa etapa en esta zona de la Jara: en un documento de 1353 se citan la aldea de Castellanos, Aldeagorda, Corralejo, Golilleja, Pasajes, Cascajoso, Valdemorales o Pompajuela la del Arroyo, y la del Moral, etc. (A.H.N., Clero, carpeta 2.978/6, documento procedente del Monasterio de Santa Catalina de Talavera). Citado por Molénat, J.P., op. cit., pp. 235-236.
6. Sobre Vascos existe abundante bibliografía que preferimos omitir. Sirva el trabajo de R. Izquierdo Benito, *Vascos: la vida cotidiana en una ciudad fronteriza de Al-Andalus*. Toledo, Junta de CCM, 1999, donde se puede encontrar la relación de estudios y aportaciones desde la arqueología sobre esta ciudad.
7. Urbina, D. et al., "Arqueología y yacimientos minerales en el occidente de los Montes de Toledo" en *Zephyrus*, XLVII (1994), pp. 257-272.
8. Martínez Lillo, S.Y Serrano-Piedecabras, L., "El poblamiento andalusí en Al-Tagr Al-Awsat (Marca Media). El Mundo Omeya" en *Castillos y territorio en Al-Andalus*. Granada, 1998, pp. 71-115.
9. Jiménez de Gregorio, F., "Hallazgos arqueológicos en la Jara" en *Archivo Español de Arqueología*, nº 80 (1950), pp. 328-330. Muñoz Villarreal, J.J. y Ruiz Carmona, S., "Estudio arqueológico de la calzada romana que comunica los municipios de Belvis de la Jara y Azután (Toledo)" en *Caminería Hispánica. Tomo I: Caminería Física*. Guadalupe, Aache ediciones, 1993, pp. 79 y ss.
10. Sobre estos puentes trataremos en futuras entregas de esta serie sobre los puentes históricos de la zona talaverana. Véase no obstante, como obra de referencia la de Jiménez de Gregorio, F., "Tres puentes sobre el Tajo en el medievo" en *Hispánia* (1954).
11. González Palencia, A., *Los mozárabes de Toledo en los siglos XII y XIII*. Madrid, 1926-1930, vol. III, doc. 984: 1217, febrero. *Convenio y transacción entre la abadesa de San Clemente, doña Orabona, por sí en por el convento, y don Martín ¿Polent? Hijo del adalid don Polent, y su yerno don Juan Petrez, marido de su hija doña Colomba Polent, de Talavera, acerca del azud llamado Juja, en el río Tajo, cerca del lugar de confluencia de los ríos Juja y Tajo, con sus canales, boqueras, acetres y planas, y del azud Bibas con sus mismos elementos y sus almadías, y del lugar de paso entre los dos azudes.*

El resto del sector jareño más septentrional parece experimentar un proceso muy lento en la dotación de caminos y puentes. Tal vez el desarrollo paulatino de los núcleos de población originó la aparición de nuevos caminos y sendas comarcales y vecinales. Al margen de este hecho, sí se constata que el entorno del Huso jugó un papel interesante en las comunicaciones entre el sector occidental y oriental de la Jara. En el siglo XIV se documenta la existencia de molinos y algún camino:

*“La Sierra del Estrella es muy rreal monte de oso en verano et algunas vezes en ynuerno. Et son las bozerías por la Senda de Nueua que va por la cumbre . Et son las armadas: la una en medio del camino que va del Aldea del Estrella fasta Cobran; et la otra en el collado de sobre el aldea, et la otra a los prados sobre el Molino de Jujo”*¹².

Queda claro que en esta época ya existía un camino entre la Estrella y Azután (Çobrán) que prácticamente corresponde a gran parte del actual. Este suponía durante la Baja Edad Media una de las rutas principales para desplazarse hacia Guadalupe; luego el sector del Huso quedaba entonces en una zona de influencia caminera de primer orden. Por otro lado, la alusión al “molino del Jujo” refleja el papel que pudo jugar el río en el aprovechamiento hidráulico en esos momentos. Molino que, de forma hipotética podríamos relacionar con el situado cerca de Cabeza del Conde, aguas abajo del puente que luego estudiaremos.

2. Un puente medieval en el Huso

Un río que exige de un paso dentro del orden de organización espacial del territorio que en esos siglos se está diseñando.

No es por ello extraño que existiera algún puente construido probablemente a finales del siglo XIII o ya en el XIV en algún punto del Huso. Este hecho parece derivarse de las noticias que aporta un documento de 1423, en el que el concejo de Talavera otorga licencia a Fernán Alvarez de Meneses para construir un puente y una casa en el Huso ubicados en el mismo lugar donde ya existían antiguamente: *“una puente en el río de Jugio (Juso) en término desta dicha villa, onde primeramente estaua fecha. E otrosí una casa cerca de la dicha puente onde primeramente estava fecha la casa”*¹³.

Cabe la posibilidad de que este puente desaparecido se trate del que hubiera conectado con la citada calzada romana, pero teniendo en cuenta que estaría siempre dentro del alfoz y término talaverano ya que el Huso, desde el siglo XII, marcaba el límite oriental del futuro señorío de Azután, propiedad del Monasterio de San Clemente de Toledo antes de 1204¹⁴. Luego es muy probable que considerando que el camino romano seguiría utilizándose como itinerario este-oeste en esa parte de la Jara, y como vía de comunicación entre las tierras de realengo de Talavera y las señoriales de Azután, el puente aludido se situara en este lugar. De la prospección del cauce del Huso se deduce que no hay más restos de puentes atribuibles a esta etapa bajomedieval, lo que no deja de ser sorprendente.

El cauce del Huso discurre en su tramo medio y final por un paisaje muy accidentado, a veces por un tajo profundo que el río ha ido excavando en el macizo granítico de su parte final, en las inmediaciones de Vascos. Por lo que no sería extraño plantear

12. Alfonso XI, *Libro de la Montería*, edición de M^a Isabel Montoya, Granada, 1992, p. 565.

13. Biblioteca de la Real Academia de la Historia, *Colección Salazar y Castro*, D-16, fol. 168). Vid. apéndice documental.

14. Vizuete Mendoza, J.C., *Azután en el Antiguo Régimen*. Cuenca, Caja CCM, 1993, p. 17-19. En la donación que hace Alfonso VII al alcalde mozárabe de Toledo Miguel Midiz en 1135 (B.N. ms. 13.093, fols. 81-82), se delimita la heredad de Borg-al-Sultan de la siguiente manera: al norte el río Tajo, al este el río Ibio (Huso), al sur las vertientes al río Tajo, y al oeste el arroyo de Torrealbilla.

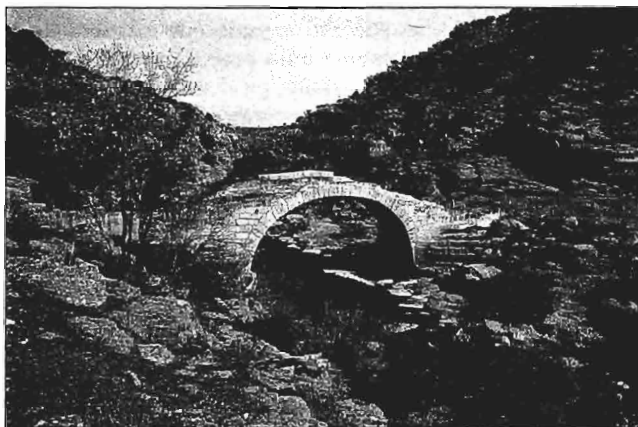


Fig. 1: Puente de Cabeza del Conde. (Foto C. Pacheco).

un puente apoyado en las rocas marginales de las orillas con base firme.

Lo que resulta de especial interés desde el punto de vista histórico son las implicaciones económicas que tiene la construcción de este puente. Según se refleja en el mismo documento de licencia del concejo talaverano, éste otorga la potestad del aprovechamiento de las rentas que se deriven del paso del puente: *E así fecho que lo aiades y tengades y poseades por vos y para vuestros herederos e para quien vos y ellos quisieredes y quisieren. E ayades y ayan y leuedes y lieuen de lo que dicho es todas las rentas y derechos y otros prouechos quales quier, que dello pudieredes y pudieren aver y levar segund que al dicho concejo pertenesçe, y pertenesçer debe en qualquier manera y por qualquier razon*¹⁵.

Esta facultad entronca con el otorgamiento de mercedes que en determinadas ocasiones el regimiento concede a algunos elementos de la élite local y del cuerpo de

regidores¹⁵. No en vano, la familia Meneses desde al menos finales del siglo XIV venía ocupando puestos de responsabilidad en el gobierno local, y fue consolidando su patrimonio de tierras y heredades en distintos puntos del alfoz talaverano¹⁶.

3. La Mesta y los puentes

Si este puente se construye en el Huso sin duda se debe a que el río en esta época representa un paso obligado de gentes y ganados para el sector sudoccidental y extremo desde Talavera y lugares de la Jara Baja. De ahí el calado que tenía la vinculación de la trashumancia con los puentes y los vados. La oligarquía talaverana reconocía que infraestructuras como los puentes ofrecían una rentabilidad nada despreciable para su patrimonio. Tanto miembros de las clases nobles como instituciones religiosas participaban de este interés, como se puede ver en casos diversos de la tierra talaverana¹⁷.

15. Pacheco Jiménez, C., "El regimiento en Talavera de la Reina en el siglo XV" en *Cuaderna*, n° 6 (Talavera, 1998), pp. 44-53.

16. Vid. Suárez Álvarez, M^a J., *La villa y la tierra de Talavera en la Edad Media (1369-1504)*. Oviedo, Universidad, 1982, pp. 265-267.

17. El monasterio jerónimo de Santa Catalina promovió hacia mediados del siglo XV la construcción de un puente en el arroyo de Espinarejo (Suárez Álvarez, M.J., "Las vías de comunicación...", p. 213). También el Monasterio de Guadalupe tenía proyectado otro puente en el río Ibor, según aparece en sesión del 4 de abril de 1453, donde se menciona que se debía "faser una puente en el rrio Ybor çerca de la venta de Juan Mateos..." (A.M.T³, Libro de acuerdos de 1450-53, fol. 90 r.).

Por supuesto que la institución mesteña será una de las principales interesadas en este tipo de obras. En 1501 Juan Montoya testimonia una obligación realizada por Juan Gómez comprometiéndose a la construcción de un puente cobrando tan sólo durante los primeros ocho años diez maravedís por cada rebaño. Una vez transcurrido el plazo los ganados podrían pasar libremente por el puente¹⁸.

La Mesta será, sin embargo, la impulsora de la creación de algunos pasos con puentes, labores que primero intentaron llevar a cabo en colaboración con las autoridades locales, pero después de los frecuentes incumplimientos de los concejos en los acuerdos para construir estas obras se optó por designar lugareños que se encargaran de la construcción, según indican Molénat y Suárez Alvarez¹⁹. En el caso de los puentes sobre el Guadarranque y el Guadalupe la Mesta no tuvo suerte pues después de ocho años de retraso las obras no se habían iniciado por lo que se optó por gestionar su construcción directamente.

El paso de los ríos exigía que los ganados se concentrasen allí donde existían puentes para asegurar al discurrir semianual de las manadas. Por este motivo la Mesta, como dice Sánchez Benito²⁰, interviene activamente en el desarrollo de las nuevas obras, como se sabe, bien sea mediante acuerdos con las instancias locales o directamente por propia iniciativa. Evidentemente, la apari-

ción de nuevos puentes, o bien la destrucción o deterioro de otros incide claramente sobre la variación de las rutas.

Reconocida la importancia que adquiriría el salvar los ríos con la mayor comodidad, el Honrado Concejo de la Mesta introdujo a menudo algunas medidas legales para favorecer su levantamiento. Entre ellas pueden destacarse algunas referentes al uso de los puentes y a la construcción de los mismos, disposiciones que se habían dado en distintos momentos y desde instancias reales²¹:

- Ley II, título XL, pag.245:

"Llegando a un puerto o puente muchos hatos de una quadrilla espere a los demás el que llegare primero"

- Privilegio XXIII (Alfonso XI, 17 de enero de 1347), fol. 54:

"E que corten madera para facer puentes en los rrios por do passen los ganados y sus hatos y de las otras cosas..."

- Adición al título XLVI de Repartimiento del Concejo, fol. 250:

Provisión de 29 de marzo de 1590 refrendada por Miguel de Ordaza Zavala para que lo que al Concejo tocasse en la fabrica de puentes no lo reparta el juez de la comisión²².

La política mesteña en materia de puentes en el sector talaverano estuvo marcada por momentos de estancamiento, y otros de auge en los que el acuerdo con el concejo de la villa reportó, al menos en lo contractual,

18. Ruiz Carmona, "Las cañadas..." p. 22.

19. Molénat, J.P., "Les communications en Nouvelle Castille au XVe siècle et debut du XVIe siècle" en *Les communications dans la Péninsule Iberique au Moyen Age, Actes du Colloque tenu a Paules, 28 et 29 may 1980*, Bordeaux, 1981, p. 159.

20. Sánchez Benito, J.M., "Consolidación y práctica de la trashumancia en la Baja Edad Media" en *Itinerarios medievales e identidad hispánica. (XXVII Semana de Estudios Medievales, Estella 17-21 julio de 2000)*. Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, pp. 257-292, (p. 285)

21. Incluidas en la obra de Díez Navarro, Andrés, *Quaderno de Leyes y privilegios del Honrado Concejo de la Mesta...* Madrid, 1731 (Edición facsímil, Valladolid, Ed. Lex Nova, 1994).

22. "Por lo qual mandamos a todos y a cada uno de vosotros según dicho es, en los dichos vuestros lugares y jurisdicciones que ahora y de aquí adelante quando algún repartimiento se hiciere por nuestro mandado al dicho Concejo de la Mesta y hermanos de él para haze la obra y edificación de algunos puentes y por nos haverse cometida la execución de él, primero y ante todas cosas que lo executéis hagáis que se acuda al dicho Concejo de la Mesta General... y luego el Concejo hará repartimiento de los maravedís que se hubieren de pagar entre los hermanos del concejo que reciben aprovechamiento en los dichos puentes..."

buenos resultados para ambas partes. El caso del puente nuevo sobre el Tajo, junto al casco urbano, sería un buen ejemplo que analizaremos en otro momento²³. Pasado el siglo XV jalonado de inestabilidad en lo político, la trashumancia seguía progresando en cuanto al paso de ganados por las tierras toledanas, dado que se encontraban en medio de los trayectos de muchas de las rutas pecuarias. La afluencia de estas cabañas propició también la de la Mesta que alcanzó su mayor auge a mediados del siglo XVI; es entonces cuando se puso especial empeño en la conservación de las cañadas²⁴.

Ese esfuerzo por conservar en buenas condiciones de tránsito las cañadas lógicamente no estuvo exento de conflictos tanto con labradores como con concejos, fundamentalmente por el incumplimiento de acuerdos; pero este asunto que daría lugar a un estudio detallado en la zona de Talavera²⁵, preferimos dejarlo apartado para centrarnos en las acciones concretas que la Mesta lleva a cabo para mejorar la infraestructura pecuo-viaria.

La extensa red de vías pecuarias que cruzaban la jurisdicción territorial de Talavera, controladas por la organización mesteña con sus privilegios, jueces, poder... condicionaba una serie de servidumbres o intereses que su ayuntamiento trató de asumir, contraponiendo los derechos fis-

cales que les fueron propios. Entre estos elementos fiscales estaba la cobranza de la *oveja del verde* por pastar en tierras comunales; o los que emanaban de la utilización de los puentes, con exigencia de su cuidado y conservación²⁶.

Lejos de haber abandonado la estrategia de las concordias con los concejos, la institución ganadera firma con el concejo talaverano un importante e interesante acuerdo en 1537 para la construcción de dos puentes, uno en el Huso y otro en el Jéballo, volviendo con ello a la estrategia seguida en épocas anteriores. Como ahora veremos, este acuerdo vendría a materializar un convenio que a las dos partes, tanto al concejo y la tierra de Talavera, como a la organización trashumante, interesaba dada la falta de pasos practicables que existían en esta época.

Las cifras de la trashumancia en la primera mitad del siglo XVI revelan una progresión de cabezas de ganado merino atravesando las cañadas generales²⁷. Las cuentas de esta etapa son bastante exactas y detalladas debido a que los ganados ovinos trashumantes seguían invariablemente unos itinerarios fijos, por las cañadas, pagando los impuestos de Servicio y Montazgo en los puertos²⁸. Luego estamos en una época de especial productividad económica para la riqueza trashumante que exigía un desarrollo del estado de las rutas.

23. Nos referimos a la concordia de 1449 entre Talavera y la Mesta. Vid. Suárez Álvarez, "Las vías de comunicación..." op. cit.; Pacheco Jiménez, C., "Puentes medievales de Talavera..."

24. Klein, J., *La Mesta. Estudio de la historia económica española, 1273-1836*. Madrid, 1981., p. 34:

25. Vid. sobre este asunto la bibliografía que aporta García Martín, P., "La ganadería mesteña en el área castellano-manchega durante la Edad Moderna" en *Actas del I congreso de Historia de Castilla-La Mancha*. Talavera, 1988, t. VII, pp. 115-153. Y Marín Barriguete, F., "La trashumancia en Castilla-La Mancha a finales del siglo XVI: pasos y pastos" en *Actas del I congreso de Historia de Castilla-La Mancha*. Talavera, 1988, t. VII, pp. 155-164. Para ver el caso de Talavera, véase el texto de la conferencia de Ventura Leblic, "Talavera, la Mesta y sus ferias de ganado" en *Talavera en el Tiempo. Primer Ciclo de Conferencias '92*. Talavera, Excmo. Ayuntamiento, 1994, pp. 105-127.

26. Leblic, op. cit., p. 119.

27. Le Flem, J.P., "Las cuentas de la Mesta (1510-1709)" en *Moneda y Crédito*, nº 121 (1972), pp. 23-104. Cifras generales de cabezas merinas trashumantes, p. 68:

1535.....	2.546.932.	1536.....	2.495.797
1537.....	2.317.468	1538.....	2.651.000
1539.....	2.978.947		

28. Le Flem, op. cit., p. 27.



Fig. 2: Detalle de la calzada del Puente de Cabeza del Conde. (Foto C. Pacheco).

3. 1 Un puente ganadero en el Huso: Cabeza del Conde

3.1.1 El paraje

El accidentado relieve de las márgenes del Huso en la zona de la Estrella origina una especie de tajo de vertientes pronunciadas en algunos puntos, y con la presencia de un relieve abrupto de roquedal de granito, sobre una base geológica de pizarras silíceas y areniscas²⁹. Destacan las elevaciones de la sierra de la Estrella al oeste, con la Sierra Ancha y la Aguda, y más próximo al cauce el cerro granítico de Cabeza del Conde (607 m.), que puede divisarse como una acrópolis sobre el horizonte. Su importancia como lugar estratégico-orográfico viene definida por la utilización desde el Calcolítico de su meseta superior, con restos de muralla y estructuras de hábitats³⁰.

No resulta extraño comprender por qué se construye en ese lugar un puente en el siglo XVI. El cordel ganadero que discurre desde el norte de la Jara en dirección sudoeste y pasa por este paraje aprovecha

un antiguo trayecto que pudo ser utilizado en época prehistórica. La localización del poblado de Cabeza del Conde así como otros elementos que, en torno a la cañada, se han registrado en todo el sector de la Jara así parecen constatarlo. Un camino pecuario que se documenta, como ya vimos antes, al menos desde el siglo XV, haciendo referencia a la antigua cañada que unía Alcaudete con los extremos, las tierras meridionales extremeñas³¹.

En todo caso, estamos ante una vía pecuaria secundaria que sirve de ruta alternativa desde Mejorada, pasando por Talavera, Alcaudete, La Estrella para unirse con la Cañada Leonesa Occidental en Puerto de San Vicente.

El puente se ubica en la línea divisoria entre los términos municipales de Aldeanueva de Barbarroya y La Estrella, en un punto del Huso con unas coordenadas geográficas según el Mapa Topográfico Nacional (hoja 654, esc. 1:50.000): Long. W 1° 21' 10", Lat. N 39° 41' 55".

29. Muñoz Jiménez, J., "La Jara" en *Guía de Castilla-La Mancha: espacios naturales*. Toledo, 1992, p. 431.

30. Carrobes, J. y Méndez, M., "Introducción al estudio del calcolítico en la Jara Toledana" en *Anales Toledanos*, XXVIII (1991), pp. 7-23.

31. Después de pasado el río Tajo en Talavera, los ganados seguían por la cañada de la Rehierta, mencionada en el deslinde de la dehesa de Castellanos (A.H.N., Clero, Pergaminos carpeta 2.979, nº 15, año 1437), y luego descendían hasta Alcaudete, donde se unía con la antigua cañada que atravesando el Huso les llevaba hasta hasta Puerto de San Vicente. Suárez Álvarez, M^a J., "Las vías de comunicación...", pp. 201 y ss.

3.1.2 Descripción del puente

Se trata de un puente alomado —con suaves pendientes de lomo de asno— de un solo ojo, provisto de un arco carpanel, de unos 13,70 m, y una altura en el centro de 6,90 sin contar con las dovelas. Tiene buen dovelaje en el mismo y en la bóveda, con la mayoría de hiladas con sillería a sogá, y algunas a tizón. El tímpano de la cara sur ofrece paramento de sillería a sogá, y su base oeste un estribo con varias gradas de sillería en abanico que sirven de tajamar, abriéndose unos 45°. En el interior del arco y en su base oeste se pueden distinguir hasta tres niveles de 5 mechinales cada uno en diferentes alturas, mientras que en la este tan sólo hay una fila de 7 mechinales. En la parte de aguas abajo igualmente se abren 45° los contratajamares de los estribos.

La calzada tiene una longitud en total de 37 m de unos 2,90 m de anchura y alomada, tiene un primer núcleo relleno de capas de hormigonado de cal y arena que cubre el dovelaje y los estribos; sobre éstas capas, un pavimento de cantos rodados, lajas de pizarra, algo de granito, etc, que se conserva tan sólo en la mitad del recorrido, estando el resto descarnado y con profundos hoyos. En el extremo este se descubre además el sistema de muretes longitudinales que coinciden con los paramentos exteriores de los estribos y otros transversales, conformando apartados rectangulares que se llenaban con el núcleo hormigonado. Los pretilos, de 0,40 m de ancho tienen una base de mampostería de pizarra, con mortero de cal y arena y la fábrica revocada, y se coronan con sillares longitudinales redondeados de gran solidez. En una gran parte estas piezas han desaparecido. Por las caras externas de los pretilos se conserva un revestimiento de despiezado de sillería imitando la obra antigua y original.

De los datos obtenidos en el reconocimiento arqueológico de la obra y contrastándolos con los recogidos en la documentación podemos establecer las siguientes fases:

-*Fase A*: corresponde con la construcción original de un puente alomado de un arco carpanel, todo de sillería y sillarejo de granito, así como las gradas de los estribos (s. XVI: 1538-1541).

-*Fase B*: Parte de la calzada se arruina por la acción erosiva de las aguas del Huso y acaba destruyendo parte del dovelaje del lado norte del arco; quedando desde entonces reducido el ancho de la bóveda del arco (s. XIX: c. 1842).

-*Fase C*: En la reforma de 1881 probablemente se levantan de nuevo los pretilos, se arregla el firme de la calzada y su relleno, y se construye el muro de contención que se conserva en la orilla oriental bordeando el acceso al puente.

Con respecto a la obra original, estamos ante un ejemplo de puente con un perfil marcadamente funcional; su diseño sigue modelos usuales en el siglo XVI pero con herencias claras de los puentes medievales, en lo que denota ser una etapa de transición en las soluciones arquitectónicas aplicadas a las obras públicas civiles.

3.1.3 Los orígenes

La escasez de puentes en la zona estudiada implicó que las dos instituciones responsables de la transitividad de los ganados, La Mesta y el concejo talaverano, llegaran a un acuerdo más o menos conveniente para ambas partes. Ante todo se pretendía facilitar el trasiego de los animales en las mejores condiciones, al margen de la problemática que siempre se dio entre ganaderos y labradores, cuestión ésta que merecería un examen más detenido.

Esa falta de infraestructuras viarias empezó a ser subsanada a finales del medievo, y sobre todo en el siglo XVI³², cuando la

32. Pacheco Jiménez, C., "Infraestructura viaria y hospedaje en Talavera. Siglos XVI-XVII" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Madrid, 1996, t. II, pp. 385-411.

articulación territorial de la conocida como tierra de Talavera está generando cauces de predominio y vinculación con sus aldeas, pero también de tensiones con las iniciativas de autonomía de algunos lugares que empiezan a solicitar su condición de villazgo.

La respuesta, pues ante el problema se materializa en un acuerdo, de bastante interés desde el punto de vista histórico, entre las instituciones concejiles de Talavera y el Honrado Concejo de la Mesta. En la concordia, firmada en Castilblanco, entonces lugar del alfoz talaverano³³, el 24 de marzo de 1537 se dictaminaba la construcción de dos puentes, uno en el Huso y otro en el Jéballo, del cual nos ocuparemos en otra ocasión. Ante el corregidor de Talavera, Gaspar López de Durango, como representante de la autoridad arzobispal, en este caso del prelado Juan Tavera³⁴, se presentaron los apoderados por

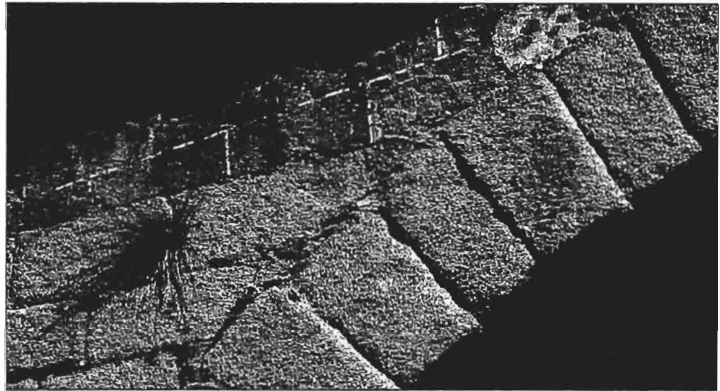
la justicia y regimiento de Talavera, y otros dos por el Concejo de la Mesta.

El documento se conserva en forma de traslado que el escribano del número Sebastián Sánchez del Olmo sacó en 1795³⁵, del original que se conservaba en el archivo del consistorio talaverano³⁶ (Vid. apéndice documental). En el acuerdo, aparte de mencionar las obligaciones de ambas partes, sobresale la disponibilidad de Talavera, de un lado que

“... hara a su costa una puente de cal e canto con los ojos e alcantarillas que fuere menester en el rio de Juso muy labrada para que agora e para siempre este e parezca en el dicho rrio de Juso para el paso de las jentes e ganados ansí de la dicha villa como de los vezinos de su tierra e de otras partes e para los pasajeros e para los que ban y vienen a los extremos en el sitio e lugar más conbeniente que se hallare

Fig. 3: Dovelas del arco y despiece de sillería del Puente de Cabeza del Conde.

(Foto C. Pacheco).



33. Castilblanco deja de ser lugar para convertirse en villa según el privilegio de 1556 otorgado por Carlos I. Vid. Rodríguez Pastor, J., “Castilblanco en la antigua tierra de Talavera” en *Cuaderna*, 6 (Talavera, 1998), pp. 62 y ss.

34. En tiempo del cardenal Tavera, la villa talaverana experimenta algunas mejoras en materia de obras públicas, que están sin duda influidas por el espíritu reformista y renaciente del prelado. El equipamiento de nuevas instalaciones, actuaciones en pavimentos, arreglo de oficinas como la alhóndiga (Fernández Sánchez, I., *Historia de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Talavera de la Reina*. Talavera, 1896, p. 465), e incluso la reforma de algunos puentes, como el del cercano arroyo del Bárrago, cuyo escudo de armas se encontraba en su pretil. Véase para estos temas los siguientes trabajos: Pacheco, C., “La transformación del espacio urbano de Talavera en el siglo XVI” en *Espacio, Tiempo y Forma*, serie VII, nº 7 (1994). Del mismo, “Puentes medievales...”, op. cit.; y Valverde, I. y otros, *Un autor, una ciudad, un tiempo. Fernando de Rojas y la Talavera del siglo XVI*. Talavera, colectivo Arrabal, 1999.

35. El traslado original se puede consultar en Archivo Municipal de Talavera, (Fuente: A.M.T^a, Gobierno, Mesta. *Concordias (1449-1570)*, sig. 979.

36. El documento fue comentado y en parte transcrito por Jiménez de Gregorio, F., “Dos notas, una antigua y otra moderna de la Jara” en *Llega: Revista de cultura de las comarcas de la Jara y Los Montes de Toledo*, nº 2 (Toledo, 1991), pp. 2-4.

en el dicho rrío, e de menos perjuizio e rodeo para los dichos ganados”

Y de otra parte, el concejo de la Mesta

“... hará otra puente de cal e canto en el rrío de Jebalo zerca del lugar de Alcardete, de los ojos e alcantarillas e tajamares que fueren nezesarios, e la haran e acabarán a su costa e de sus propios e vienes e rentas muy bien fecha e fuerte e muy bien labrada para que esté en el dicho rrío agora e para siempre...”

Lógicamente, este acuerdo exigía una perpetua dedicación de recursos para mantenerlo en perfectas condiciones para el tránsito, dado que la propia naturaleza de la concordia incide en una garantía de que “cada uno de los dichos conçexos sustentará e rreparará a su costa para siempre xamás la puente que es a su cargo de haçer por manera que siempre esté e permanezca en los dichos rríos para el dicho paso...”. Con ello se pretendía subsanar uno de los capítulos más importantes en las obras públicas, como es el mantenimiento que repercutía muy a menudo en un gasto continuado de fondos en el reparo, consolidación o reformas de los puentes³⁷.

Pues no en vano la construcción de puentes siempre ha sido considerada como una de las obras más meritorias y con mayor repercusión social, pues lo normal era que se levantaran “pro comunal de todos” como dicen *Las Partidas*³⁸, “porque son obras buenas e de piedat”. Los monarcas consideraban que la construcción de caminos y puentes era obligación regia, porque permitían la comunicación de gentes y bestias de un lugar a otro, aspecto que se recogió jurídicamente en varias recopilaciones³⁹.

La responsabilidad de la construcción estribaba en los concejos, y aunque a finales de la Edad Media era el Consejo Real el

encargado de autorizar las obras, aquellos eran los que con sus propios medios, como una de sus obligaciones, hacía realidad la fábrica de los mismos. Por ello, en determinados puentes se efectúa el cobro de una serie de tributos que podían aminorar, como vimos más arriba, el desembolso inicial de la erección del puente, o las sucesivas reparaciones.

En el caso que nos ocupa, en la citada concordia se dejaba manifiestamente claro que estos serían dos puentes libres y francos de cualquier carga:

“... en las quales dichas puentes no se a de lleuar pontage alguno ni otros derechos ninguno de la dicha villa de Talauera ni de su tierra ni del dicho conçexo de la Mesta ni a los hermanos dél ni a los ganados que por ellas pasaren ni a otro alguno antes an de ser libres de todos derechos...”

medida comprensible si tenemos en cuenta las diversas cargas que en otros conceptos tenían que soportar mercancías y ganados, en el mundo de los abastos y las comunicaciones. Las condiciones de privilegio de los hermanos mesteños con respecto a imposiciones tributarias de este tipo suponían además una razón de peso. Pero además, en esta época en la que la articulación de la red caminera, como ya hemos dicho, necesitaba de la puesta en marcha de medidas que liberalizasen las comunicaciones en la tierra, tanto en el nivel comarcal como extracomarcal.

3.1.4 La construcción del puente (1538-1541)

La firma de la concordia en 1537 no se tradujo en la inmediata construcción del puente del Huso, dada la lentitud con

37. Sin duda, uno de los ejemplos más claros de este desembolso continuo de recursos económicos en el mantenimiento de un puente, es el del Puente Viejo sobre el Tajo en Talavera, como bien puede verse en los libros de acuerdos del ayuntamiento talaverano desde el siglo XVI al XX.

38. *Partidas*, I, 4, 54.

39. Calderón, C., “Los puentes en la Castilla Bajomedieval” en *Cuadernos de Historia de España*, nº 71 (1989), p. 47.

la que estos asuntos solían discurrir. El ayuntamiento talaverano, como institución responsable, determinó, llegado el momento, la asignación de unos fondos para el inicio de las obras. Gracias a los acuerdos del regimiento talaverano hemos podido seguir el rastro de las obras de este puente.

En enero de 1538, se hace referencia a unas escrituras de remate de las obras, que probablemente se firmaran a finales del año anterior⁴⁰, obras que recayeron en dos maestros albañiles y canteros de Talavera, Valentín Corchuelo⁴¹ y Fabián González⁴², a los cuales ya se les había dado los primeros libramientos para los gastos del puente:

*“Y los dichos señores mandaron a mi Lope Rodrigues enscriuano que tome las escrituras del remate de la **punte de Juso** y se ponga con ellos un memorial de los maravedís que están librados a Valentín y su compañero y eso mismo se ponga lo que se les librare así personalmente con lo que está fecho”⁴³.*

Más tarde se efectúan otros pagos a los canteros, uno de ellos en febrero⁴⁴ que se realiza ante la petición de uno de los maestros; las obras debían de haber empezado para entonces porque la necesidad de material era perentoria. Para el mes de mayo de 1538, una parte importante del puente estaba construida, pero la escasez de fondos monetarios en las arcas concejiles obligó al

ayuntamiento a detraer de otros capítulos de ingresos la cantidad necesaria para dedicarlo al puente del Huso y evitar su demora; preocupación que subyace en los acuerdos de ese momento:

*“Y los dichos señores acordaron e mandaron que para la obra de la **punte de Juso** que esta villa haze se tomen de los treynta mill maravedís que están en poder de Gonzalo Ferrnández escriuano que cobró de Diego de Segovia...que tenía para el sebo, se tomen dellos hasta veynte mill maravedís sobre tteynta ducados destos dineros que están librados a Fabián Gonzáles y Valentín Corchuelo y que sobre esto se tomen los dichos veynte mill maravedís, esto para que la obra no çese y porque al presente no ay de donde se puedan aver dineros para esta obra”⁴⁵.*

Durante el período de 1538-1540 no disponemos de más noticias textuales acerca del puente, pero se puede asegurar que las obras continuaron aunque con mucha lentitud; de hecho, como ahora veremos, la culminación de las mismas, como solía pasar en este tipo de edificios, era siempre problemática dado los múltiples problemas que aparecían en el transcurso de las mismas.

Aun así, parece que para febrero de 1541 ya se ha levantado el puente hasta su línea de calzada o tablero, pues el regimiento talaverano insta a los vecinos de los pueblos

40. En sesión de 17 de octubre de 1537 (*Libro de Acuerdos de 1537-38*, fol. 15 v.) Valentín Corchuelo había depositado una fianza para el remate de las obras del otro puente sobre el Jéballo en el ayuntamiento talaverano, que fue aprobado por el regimiento. Lo que explicaría probablemente el posterior remate de la obra del puente del Uso en el mismo contratista.

41. Valentín Corchuelo, maestro de cantería, realiza en estos años diversas obras en pueblos de la comarca. En 1533 se le libra, junto con Juan Casco, unas cantidades por su trabajo en la reconstrucción de la ermita de San Andrés del Monte o del Valle, cerca de la villa de Arenas (vid. Tejero Robledo, E., *La villa de Arenas en el siglo XVIII: El tiempo del Infante don Luis (1727-1785)*. Avila, 1998, p. 44).

42. Fabián González es maestro cantero que trabaja en las obras de la ermita de Santa María del Prado, en las obras de canalización del agua, y construcción de pilares, todo ello en Talavera, según aparece en varias referencias de los libros de acuerdos.

43. A.M.T.³, *Libro de Acuerdos de 1537-38*, sesión 2 de enero de 1538, fol. 54 r.

44. A.M.T.³, *Libro de Acuerdos de 1537-38*, sesión 1 de febrero 1538, fol. 67 v.: “*Libramiento a Fabián Gonzales para la puente de Juso XX ducados: A suplicación de Fabián Gonzales cantero, le mandaron librar veynte ducados en el mayordomo Diego de Çepeda para él y Valentín Corchuelo su compañero para el pago de los maravedís que han de aver para la obra de la puente de Juso*”

45. Sesión 22 de mayo de 1538, fol. 112 r.



Fig. 4: Marcas del cantero del dovelaje del Puente de Cabeza del Conde.
(Foto C. Pacheco).

y aldeas del entorno a realizar el acondicionamiento del camino de entrada y salida del nuevo puente:

“Otro sí mandaron al procurador que enbrie mandamiento a los lugares de Corralrubio e Aldeanueva de Balbarroya que enbrien personas para que adoben el camino de la entrada de la puente del Juso e otro mandamiento a la parrochia del Estrella para que adoben el camino de la salida de la puente”⁴⁶.

Estos lugares cercanos, especialmente Aldeanueva de Balbarroya y La Estrella tuvieron una mayor vinculación con el puente, condición que como luego veremos se mantiene a lo largo de su historia para preocupación y reto del consistorio estrellano.

Los problemas finales de la culminación del puente se dejaron notar en este mismo mes de febrero cuando los regidores talaveranos *“... encargaron e cometieron al procurador que pida (a) Alonso Rodrigues de Madrigal, escriuano la obligación de la puente de Juso”⁴⁷*. La falta de cumplimiento de acuerdo con lo pactado en el contrato con los canteros debió de suscitar el recelo del ayuntamiento; de

hecho el 22 de marzo de 1541 se mandaba notificar a Fabián González *“...que acabe la obra de la puente de Juso con apercibimiento que se procederá contra él y sus fiadores”⁴⁸*, amenaza que el consistorio quería dejar patente ante el supuesto incumplimiento de los contratistas.

Este apercibimiento fue firme pues más tarde, en el mes de mayo, se hacía manifiesta la insistente preocupación de los representantes del concejo hasta el punto de solicitar al corregidor que impida que Valentín Corchuelo abandonara la villa antes de terminar la obra del puente⁴⁹. Por su parte, el maestro se comprometía a que

“... mediado el mes de agosto primero que viene a proseguir la obra de la puente de Juso e no alçará mano della hasta la acabar conforme a la obligación e condiciones de la dicha obra e sopena de dosientos maravedís cada día que tardare de venir pasado el dicho termino de mediado agosto los quales se le quiten del presçio de la dicha obra...”

Luego sigue explicando que se compromete con fianzas a terminar la obra,

46. A.M.T^a, *Libro de acuerdos de 1540-41*, sesión 23 de febrero de 1541, fol. 55 v.

47. Sesión 25 de febrero de 1541, fol. 57 v.

48. *Libro de acuerdos de 1540-41*, fol. 62 v.

49. Sesión 11 de mayo de 1541, fol. 73 r.: *“El señor Gutierre de Meneses pidió al señor Corregidor mande a Valentín Corchuelo que no se baia desta villa hasta que no acabe de hazer la puente de Juso”*. También 73 v.

hecho que se registra en sesión de 1 de junio⁵⁰.

A pesar de los compromisos y garantías dadas, nuevos problemas surgieron pues en el mes de septiembre todavía el pleno del ayuntamiento instaba a Corchuelo a rematar debidamente la obra:

*"Y los dichos señores mandaron llamar a Valentín Corchuelo cuyo cargo está la obra de la puente de Juso y le mandaron fuese a acabar las açitaras y que luego se fenescia? Cuenta con el y le mandarian pagar y luego le librarian diez ducados al mayordomo y el dicho Valentín llevó el libramiento dellos"*⁵¹.

3.1.5 Las reformas

De fechas posteriores no hemos encontrado más referencias en los acuerdos, lo que puede interpretarse como un asunto zanjado, pudiendo asegurar que mediado el siglo XVI el puente estaba construido plenamente, y en perfecto funcionamiento.

En las *Relaciones de Felipe II*, se recoge su existencia en el interrogatorio de Aldeanueva de Barbarroya de 1576:

*"... y en el río Juso está una puente que hizo Talavera y su tierra y no renta cosa alguna..."*⁵²

La historia posterior del puente, entre finales del siglo XVI y principios del XIX ha pasado inadvertida en las fuentes. Su continuo aprovechamiento en la ruta ganadera descrita y la acción lesiva que el paso de animales produce a la larga en estas obras condujo a su progresivo deterioro. Suponemos que en el siglo XVIII ya debió de sufrir desperfectos, situación que arrastraría hasta el siglo siguiente. En 1829 se comunicaba a la Real Junta de Ganaderos, y por ende al

Honrado Concejo de la Mesta, que asumió sus atribuciones en esa época, mediante un oficio el mal estado del puente:

*"...habiéndose dado parte...de hallarse amenazando ruina el puente sobre el río Uso, jurisdicción de Talavera de la Reyna, por donde se dirige un cordel es muy necesario para el tránsito de los ganados de la Cavaña Real de cuya conservación y fomento está encargada la misma Real Junta por el Rey N.S. ..."*⁵³.

Sin embargo, la institución ganadera entendía que eran los propios de la villa de Talavera los que debería hacerse cargo de la obra, como así se lo hicieron saber; por su parte Talavera argumentaba la falta de recursos y la responsabilidad que en esta materia tenía la Renta de Correos, pues a partir de 1801 se le había adjudicado todos los arbitrios para obras y reparaciones de puentes. El expediente se debate entre diferentes responsabilidades a la hora de la reparación tanto de este puente como el del Tajo en Talavera, que una vez más se encontraba intransitable.

La situación de deterioro en el del Huso se mantenía años después. Medidas de salvaguarda se articularon entonces, de tal manera que hacia los años 40 del siglo XIX, cuando la competencia sobre el puente se había derivado del antiguo señorío de Talavera a los municipios responsables, en este caso de La Estrella, se produce una importante reforma del puente. La documentación acerca de la misma se conserva en el archivo de la Diputación de Toledo⁵⁴, entidad competente en la autorización de las obras públicas de este tipo.

50. Sesión 1 de junio de 1541, fol. 77 v.: *"...ansí mesmo los dichos maestros (Fabián Gonzales y Valentín Corchuelo) truxeron ante los dichos señores las fianças que dio Valentín Corchuelo para acabar la puente de Juso los quales mandan guardar en poder de Lope Rodríguez escriuano"*.

51. Sesión 20 de septiembre de 1541, fol. 111 v.:

52. Viñas Mey, C. y Paz, R., *Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II. Reino de Toledo*. Madrid, 1951-63, vol. I, p. 56

53. A.M.T., Obras y edificaciones s.XIX, puentes. Sig. 678, expte. n.º 24.

54. A.D.P.T., Obras Públicas, leg. 4.158 / 54.

Por iniciativa del diputado y militar afincado en Oropesa, Pedro Nolasco Mansi se eleva una proposición de arreglo del puente en estos términos:

“Estando próxima a derruirse completamente el puente titulado del Uso en jurisdicción de la Estrella con cuya ocurrencia se causarán al país perjuicios de mucha consideración, pido a la diputación se sirva expedir orden al ayuntamiento de dicho pueblo para que forme el oportuno expediente del que resulte el efecto que puede causar la recomposición del puente para en su vista adoptar las medidas convenientes, por si es posible practicar la obra. Toledo, marzo 30 de 1841”⁵⁵.

La petición de Mansi es aprobada el mismo día, y da lugar a un expediente que lleva el título “Restauración y reforma del puente sobre el río Uso, en término de La

Estrella”. Para entonces la amenaza de ruina debía ser evidente, por lo que en marzo de 1842 se da orden por parte de la Diputación, para rematar la obra. En mayo de ese año Domingo Alfonso aparece como contratista, que lo había rematado en la subasta por un valor de 3.600 reales toda la obra. En esos días ya tiene preparada madera y cal al pie del puente para efectuar la reparación.

Como en otras ocasiones, para la financiación de las obras, se optaba por el sistema de repartimiento entre los pueblos de la zona, beneficiarios potenciales del uso del puente. Este reparto además implicaba no sólo dinero sino la aportación de braceros para el peonaje. La distribución que aparece en las fuentes de la Diputación para este asunto quedó de la siguiente manera

Repartimiento para la obra del puente del Huso (1842)

MUNICIPIO	ALMAS	VECINOS	REALES	MARAVEDÍS
Azután	220	55	79	9
Aldeanueva de Barbarroya	868	217	312	25
Aldeanueva de San Bartolomé	566	141	203	7
Belvís de La Jara	1.475	368	530	12
El Campillo de La Jara	960	240	345	30
Mohedas de La Jara	1.223	305	439	19
Nava de Ricomalillo	438	109	157	3
Navalmoralejo	200	50	72	2
Puente del Arzobispo	1.026	256	368	32
Sevilleja de La Jara	931	232	334	12
Alcaudete de La Jara	870	217	312	25
Espinoso del Rey	587	146	210	14
Robledo del Mazo	367	91	131	5
Puerto de San Vicente	283	71	102	11

TOTAL ... 3.600 2 reales

55. A.D.P.T°, Leg. 4.158/54, pliego suelto.

56. Boletín Oficial de Toledo, n° 81, jueves 7 de julio de 1842, p.2. En la disposición se apunta expresamente que “Habiéndose concluido la obra que ha sido necesario ejecutar para la reedificación del puente del Uso en la jurisdicción de la Estrella, importante en 3.600 reales y partiendo la diputación provincial del principio de que esta cantidad debe satisfacerse por los pueblos que más inmediatamente reportan ventajas con la recomposición practicada, ha procedido a ejecutar la derrama que a continuación se expresa; previniendo a los ayuntamientos de los pueblos que comprende, que dentro del preciso término de veinte días pongan de una vez su cupo en esta depositaría a fin de poder abonar el importe de la obra al empresario”.

Este reparto es el que aparece publicado en el Boletín Oficial de Toledo⁵⁶, una vez que los trabajos de reparación habían concluido en julio de 1842. El 10 de julio de ese año, el ayuntamiento de La Estrella hace reconocer la obra acabada por el maestro alarife local Juan Abad, el cual reconoce que se realizó de acuerdo con el pliego de condiciones.

La cantidad de 3.600 reales debía ser cubierta por el citado repartimiento entre todos esos pueblos. El área objeto de la carga tributaria como se puede observar corresponde con una gran parte de la jara occidental toledana, en ambas márgenes del río Uso; pueblos enclavados en las rutas camineras más importantes de la zona. La campaña, lógicamente, suscitó las consiguientes protestas de determinados pueblos, que veían excesiva la cantidad asignada. Como es notorio en la relación de pueblos, la ausencia de La Estrella o Valdeverdeja, también despertó la oportuna protesta de localidades como Puente del Arzobispo, siendo aquella más interesada dado que el puente se encuentra en parte de su jurisdicción.

No obstante, el proceso debió de discurrir con cierta normalidad pues el 12 de julio de 1842 el empresario contratista Domingo Alfonso firma recibo de los 3.600 reales en La Estrella. Si la obra se llegó a concluir en todos los términos, los cuáles desconocemos exactamente, lo ignoramos. Pues llama la atención que hacia 1845, en el diccionario de Madoz se describe el puente como el único existente en el cauce del Huso *"de piedra de sillería, con un solo ojo y arruinado, situado a ½ legua al este de La Estrella"*⁵⁷. Pero todo parece indicar que la reforma no fue demasiado efectiva o no aportó soluciones desde el punto de vista estructural pues algunos años más tarde, otra nueva reparación se pretende poner en marcha.

Es en 1879, y en este caso, será por iniciativa del ayuntamiento de la Estrella, en cuya jurisdicción se encuentra el puente, el que eleva una solicitud a la Asociación General de Ganaderos del Reino, institución heredera del antiguo Concejo de la Mesta⁵⁸. En un oficio dirigido al Ministro de Fomento, esta asociación reseñaba que entre sus

"innumerables servicios que la Asociación General de de Ganaderos viene prestando a los pueblos, es uno el de la recomposición de los caminos pastoriles, puentes y pontones de los mismos, en cuyas operaciones invierte anualmente respetables sumas, poniéndose

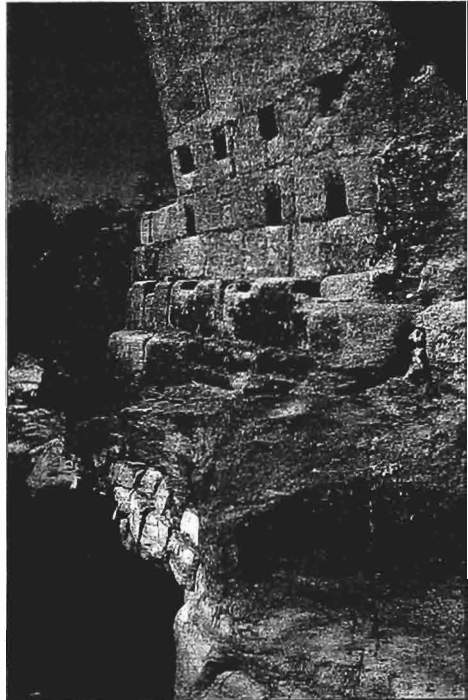


Fig. 5: Detalle de la base del estribo oeste del Puente de Cabeza del Conde. (Foto C. Pacheco).

57. Madoz, P., *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España*. Madrid, 1845-1850, voz "HUSO".

58. El expediente se encuentra en el Archivo Histórico Nacional, sección Mesta, leg. 1138 (3)/76, titulado *"Expediente sobre recomposición del puente titulado el Uso. Estrella, 1879"*

*de acuerdo con los pueblos para determinar o convenir la porción con que la localidad interesada han de contribuir y la cantidad que esta corporación ha de prestar para realizar las obras que se consideren indispensables...*⁵⁹.

Luego, la responsabilidad de la reedificación de este tipo de puentes era compartida entre la citada asociación de ganaderos y los municipios en los que se encontrara el paso objeto de arreglo.

El consistorio de la Estrella iniciaba el expediente con una carta dirigida al Presidente de la Asociación General de Ganaderos, en la que, entre otras argumentaciones se exponía lo siguiente:

*“que de la ciudad de Talavera de la Reyna parte un ramal de cordel de merinas por donde se dirige el ganado que va invernar a las Dehesas de Extremadura, el que atravesando por la jurisdicción de este pueblo va a unirse con otro cordel al Puerto de San Vicente. Sobre el río Uso, línea divisoria de esta jurisdicción con la de Aldeanueva de Barbarroja existe desde tiempos muy remotos un puente llamado de uso cuyo destino único y exclusivo es dar paso al ganado trashumante que en las temporadas de invierno tiene necesidad de pasar por dicho cordel en el que esta enclavado referido puente y considerando éste como una servidumbre de aquel. Con motivo de la abundancia de aguas que arrastra el espresado río de la temporada de invierno en los años pasados fue destruido toda la acitara del espresado puente y no pudiendo ser compuesto por falta de fondos, en el invierno de 1878, se llevó el agua toda la obra de fábrica dejando únicamente el arco principal que está formado de piedra de grano, y en estado tan deplorable y ruinoso que no permite el paso de los ganados ni aun de las personas a pie...”*⁶⁰.

En definitiva se pedían fondos suficientes para la reparación de los desperfectos del puente para hacerlo de nuevo transitable. A lo que la Asociación contesta que el ayuntamiento estrellano debería formalizar un presupuesto de los costos de la obra, al tiempo que se solicitaba información al visitador de ganadería del Partido de Puente del Arzobispo, sobre otros pasos alternativos para no perjudicar a los ganados en su marcha trashumante, mientras se reparaba el puente.

De nuevo La Estrella remite un escrito adjuntando un proyecto y presupuesto de la reforma para que el puente “quede con la solidez que se requiera a evitar que su recomposición sea nuevamente destruida por las aguas”. La cuantía de la estimación del maestro aparejador D. José Baena ascendía a 4.760 pesetas, de las cuales se proponía rebajar 1.492 del capítulo de transporte de materiales que correrían a cargo de los vecinos de La Estrella, como prestación personal⁶¹.

Las pertinentes gestiones de la Asociación de Ganaderos derivan en una primera negativa a asumir el pago de las 3.267 ptas. restantes por falta de fondos, argumentando que “la cantidad es superior a lo que se recauda en esa provincia”, por lo que insta al ayuntamiento a que aumente la prestación. El alcalde le hace saber al presidente de los ganaderos que su ayuntamiento está dispuesto a ascender a 2.700 ptas., siempre que la asociación aporte las 2.000 ptas. restantes.

Con el objeto de obtener un prepuesto alternativo, la Asociación pide al Ministro de Fomento que se utilicen los servicios del Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la provincia de Toledo, para que elaboren dicho memorial, a lo que

59. A.H.N., Mesta, Leg. 1.138 (3)/76, escrito de 9 de noviembre de 1880.

60. A.H.N., leg. citado, solicitud del ayuntamiento de La Estrella, 24 noviembre de 1879.

61. Legajo citado, oficio, proyecto y presupuesto del ayuntamiento de La Estrella a la Asociación General de Ganaderos, con fecha de 24 de diciembre de 1879.

el ministerio da curso. El expediente termina con una carta del ingeniero jefe de ese cuerpo solicitando información del arroyo exacto en el que se encuentra dicho puente, y advirtiendo a la Asociación de los costos de realización del proyecto si procediera⁶².

Ignoramos de momento el curso que siguieron los trámites, pero es evidente que el citado anteproyecto de reforma que incluía la apertura de dos arcos laterales para aliviar el empuje del caudal del Huso en el puente, no se efectuó. Consideramos más bien que la intervención se limitó a la construcción del muro de contención de la margen izquierda, que aun se conserva, y al levantamiento o reedificación del pretil y parte de la calzada que estaría dañada. Todo ello como efecto de una política de reparación no demasiado ambiciosa, en la que se intentó paliar el problema con soluciones más eventuales que estructurales.

En su estado actual, aun padeciendo los efectos típicos de las crecidas torrenciales del río que habrán sobrepasado en más de una ocasión por encima del arco, todavía se encuentra transitable parcialmente, siendo la parte oeste del tablero lo que más perjudicado está, así como los pretiles que están deteriorados en gran parte y se les ha sus- traído los remates de granito.

4. Otro puente del siglo XIX

En el memorial del proyecto de reforma del puente de Cabeza del Conde, el aparejador don José Baena mencionaba

otra obra realizada por él mismo un tiempo antes, a once kilómetros aguas debajo de aquel. La distancia aludida nos sitúa muy cerca de la desembocadura del Huso en el Tajo, que actualmente se encuentra inundada por el embalse de Azután.

Este otro puente consideramos que se trata del que aparece en los mapas topográficos de 1940 y 1950, realizados antes de la construcción del referido salto hidráulico, en los que se observa un antiguo puente abandonado, junto a otro, aguas arriba, ubicado en la carretera entre Aldeanueva de Barbarroya y Azután. Dos puentes construidos en diferentes momentos. Posiblemente el que se realiza a mediados del siglo XIX por Baena se ubicara en el mismo lugar, que ya apuntamos más arriba, donde existiera un puente romano y medieval, en plena ruta de la calzada romana analizada, en sentido este-oeste.

Jiménez de Gregorio, apunta que el puente nuevo de la carretera fue construido en 1957, y desde él se observan las ruinas informes del llamado "Puente de la República", levantado con hormigón armado⁶³. Suponemos que hace alusión al segundo de los puentes reflejados en la cartografía.

De la obra decimonónica, ignoramos sus características; su ubicación debajo de las aguas del embalse nos impide hacer más valoraciones y análisis del mismo, aunque estimemos oportuno reseñar aquí su existencia y cronología.

62. Legajo citado, carta de enero de 1881

63. Jiménez de Gregorio, F., "Por la Jara III: El antiguo puente y otros más modernos sobre el río Uso" en *La Voz de Tajo*, 25 de septiembre de 1985, p. 24.

5. Apendice documental

Documento 1

1423, septiembre, 6. Talavera.

La villa de Talavera concede licencia a Fernán Alvarez de Meneses para hacer un puente y casa sobre el río Uso, donde ya existían con anterioridad.

(Fuente: Biblioteca de la Real Academia de la Historia, Colección Salazar y Castro, D-16, fol. 168)

“Sepan quantos esta carta vieren como nos Gonzalo Alfons y Bernaue Sanchez y Martín de Vargas y Alfons Gómez y Ferrand Aluarez de Meneses que somos de los doze caualleros y escuderos y regidores que han de ver y ordenar hacienda del concejo de Talauera, estando aiuntados en nuestro aiuntamiento segund lo auemos de uso y costumbre con Juan de Vargas, alcalde maior de la dicha villa y Juan Gonzales de Toledo, procurador del dicho concejo. Nos los sobredichos por nos y en nombre de dicho concejo por facer bien y merced a vos el dicho Ferrand Aluarez de Meneses, damosuos licencia y poderío y logar para que podades facer y fagades una puente en el río de Juçio (Juso) en término desta dicha villa, onde primeramente estaua fecha. E otrosi una casa cerca de la dicha puente onde primeramente estava fecha la casa. E así fecho que lo aiades y tengades y poseades por vos y para vuestros herederos e para quien vos y ellos quisieredes y quisieren. E ayades y ayan y leuedes y lieuen de lo que dicho es todas las rentas y derechos y otros prouechos quales quier, que dello pudieredes y pudieren aver y levar segund que al dicho concejo pertenesçe, y pertenesçer debe en qualquier manera y por qualquier razon. Y uos facemos gracia y donaçión y merced dello para agora y para siempre jamás. E de esto uos mandamos dar esta nuestra carta de merced firmada de los dichos alcaldes y firmada y signada de Juan Sánchez Nieto escriuano público de la dicha villa y de los fechos del dicho concejo y sellada de nuestro sello. Dada den Talauera a seis días del mes de setiembre año del nascimiento de Nuestro Saluador Jesuxpristo de mil e quatroçientos veinte e tres años. Juan de Vargas, alcalde; yo Ruy Lopez, alcalde, e yo Juan Sánchez Nieto escriuano público de Talauera y de los fechos del dicho concejo, esta carta fiz escriuir por mandado de los sobredichos y so testigo, y en tertimonio de uerdad fice aquí este mio signo a tal.

D. Johan por la gracia de Dios, arzobispo de Toledo, primado de las Españas, Chanciller Maior de Castilla copia y confirma esta carta a instancia de Ferrand Aluarez de Meneses vecino y regidor de la su villa de Talauera y manda al concejo, alcaldes, alguacil, caualleros y regidores, ofiçiales y omes buenos de la dicha su villa y su tierra que la guarden para siempre jamás. Dada en Valladolid a 29 de maio de 1425”

Documento 2

1537, marzo, 24. Castilblanco.

Concordia entre Talavera y la Mesta para construir dos puentes, uno en el río Jébaló y otro en el Uso.

(Fuente: A.M.T^a, Gobierno, Mesta. *Concordias (1449-1570)*, sig. 979).

En el lugar de Castilblanco, término e jurisdicción de la Noble Villa de Talauera a veinte y quatro días del mes de marzo, año del nazimientto de Nuestro Salvador Jesuxpristo de mill e quinientos e treinta e siete años ante el muy noble señor doctor Gaspar López de Durango, correjidor, e justizia maior en la dicha villa de Talauera e su tierra por el yllustrissimo señor don Juan Tauera, arzobispo de Toledo, nuestro señor e en pressenzia de my Alfonso Rodrigues de Madrigal escribano publico del número de la dicha villa, e del ayuntamiento de ella, e de los testigos, de yusso escriptos, parezieron pressentes Franzisco Sánchez de Toledo, rejidor, e Ruy Garzía de Castro jurado, vezinos de la dicha villa de Talauera, por virtud del poder que tienen del conezejo, justizia e rejimiento de la dicha villa de Talauera, ante my el escribano ynfrascripto, e Juan Xpristobal e Alonso de Arebalo, hermanos del Honrado Conzejo de la Mesta, por virtud del poder que lo ynfrascripto presentaron del dicho conzejo de la Mesta; su thenor de los quales dichos poderes uno en pos de otro son los siguientes (Poderes)...

E así presentados los dichos poderes los dichos Francisco Sánchez de Toledo rexidor e Rui García de Castro e Juan González de San Xpristobal e Alonso de Areualo dixeron ante el dicho señor Correxidor que por quanto a ello les estaua cometido por los dichos conzejos trata, asentar el concierto que de los dos puentes que se an de haçer en los rríos de Xeualo e Juso que es el término de la dicha villa e agora ellos auían sobre ello con el dicho señor correxidor comunicado e platicado lo que combenía e después de lo auer visto e platicado todos quatro juntamente se an conformado en lo que se a de haçer e asentar sobre el haçer de las dichas dos puentes por ende los dichos Franzisco Sánchez de Toledo e Ruy Garzía de Castro e Alonso de Arebalo e Juan Gonzalo de San Xpristobal dijeron que por virtud de los dichos poderes se concertaban en concertaron, e asentaban e asentaron los unos con los otros en nombre de los dichos conzejos que se obligabaron con las personas e vienes propios, conzejos de hazer e que harán las dichas dos puentes en la forma e manera siguiente:

Que los dichos Conzejo de la dicha villa de Talavera hara a su costa una puente de cal e canto con los ojos e alcantarillas que fuere menester en el río de Juso muy labrada para que agora e para siempre este e parezca en el dicho río de Juso para el paso de las jentes e ganados así de la dicha villaa como de los vezinos de su tierra e de otras partes e para los pasajeros e para los que ban vienen a los extremos en el sitio e lugar más conbeniente que se hallare en el dicho rríó, e de menos perjuizio e rodeo para los dichos ganados e el dicho conzejo de la Mesta hara otra puente de cal e canto en el rríó de Jebalo zerca del lugar de Alcardete, de los ojos e alcantarillas e tajamares que fueren nezesarios, e la haran e acabarán a su costa e de sus propios e vienes e rentas muy bien fecha e fuerte e muy bien labrada para que esté en el dicho rríó agora e para siempre e permanezca en el para el paso de los vezinos de la dicha villa de Talavera e su tierra, e de todos los otros comarcanos e para los estranjeros, e pasajeros e para los que ban e bienen a los extremos, e para el paso de los ganados de los dichos conzejos de Mesta, e hermanos della, e la hara en el sitio e lugar del dicho rríó que más conbeniente sea para el dicho paso e más fuerte, las quales dichas

dos puentes que así se han de azer se obligaban e obligaron los unos a los otros, y los otros a los otros, en nombre de los dichos conzejos e por virtud de los dichos poderes de haçerlas e dar por echas e acauadas cada conzejo la suia dentro de dos años primeros siguientes e así fechas cada uno de los dichos conçeños sustentará e rreparará a su costa e para siempre xamás la puente que es a su cargo de haçer por manera que siempre esté e permanezcan en los dichos rriros para el dicho paso para lo qual dixeron todos quatro juntamente en el dicho nombre que obligauan e obligaron a los otros a los dichos conçeños sus partes e a las personas e uienes propios e rrentas de los dichos conzejos muebles e raíces auidos e por auer presentes e futuros para que agora e para siempre jamás estén obligados a el cumplimiento de lo susso dicho e de cada cosa e parte dello sopena que si así no lo hizieren e cumplieren el conzejo por quien quedare de lo así cumplir e haçer pague el ynterés e daños e menos cauo al otro que de no haçerlo e cumplirlo se le siguieren de de más que pague de pena çien mill maravedís para la parte que obiere cumplido su obligaçión e asiento en las quales dichas puentes no se a de lleuar pontage alguno ni otros derechos ninguno de la dicha villa de Talauera ni de su tierra ni del dicho conzeño de la Mesta ni a los hermanos dél ni a los ganados que por ellas pasaren ni a otro alguno antes an de ser libres de todos derechos e para lo así cumplir e pagar dieron poder a todas e qualesquier juezes e justizias así de la dicha villa de Talauera como de todas las otras ciudades, villas e lugares destos reynos e señorios de sus magestades a la jurisdiziön de las cuales e de cada una dellas se sometían...

En testimonio de lo qual otorgaron desto que dicho es dos cartas de un tenor para cada parte la suya las quales otorgaron según e de la manera que dicha es presente el dicho señor correjidor ante mi el dicho Alonso Rodríguez escribano público e testigos de yuso escriptos que fue fecho e paso en el dicho día, mes e año dichos testigos que fueron presentes, a lo que dicho es, Pedro Sánchez Zazo, e Martín Núñez, alcaldes del dicho lugar de Castilblanco, e Nicolás Hernández e Juan de Benito, vezinos de Halía, e Juan Gutiérrez de Olmedo, vezino de Talabera lo qual firmaron de sus nombres los dichos señores diputados de la dicha villa de Talabera e del dicho conzeño de la Mesta Françisco Sánchez, Rui Garzía de Castro, Juan González, Alonso de Areualo...e yo Alonso Rodríguez de Madrigal escriuano público del número de la noble villa de Talauera que presente fui a lo que dicho es con el dicho señor correxidor e con los dichos testigos e de otorgamiento de amas las dichas partes lo suso dicho fiçe escriuiir según paso ante mi por tanto fiçe aquí este mi signo = en testimonio de verdad Alonso Rodríguez, escriuano.

Testimonio: En el ayuntamiento que el Honrrado Conzejo de la Mesta General fiço en la villa del Burgo de Osma e treinta e un días del mes de agosto de mill e quinientos e treinta e siete años en el dicho conçeño e ayuntamiento cometieron a Pedro de Areualo escriuano y a Alonso de Areualo hixo de Matheo de Areualo para que ellos vaian e conçiertan las puentes de Jebalo e Juso e sepan lo que costaron de haçerse e así conçertada puedan repartir e repartan a los ganados que por allí pasan a tres reales de cada millar de ganado y el repartimiento se aga por los alvalas que lleuan los dueños de los ganados de donde los son rexistrado en los puertos donde pasan y lo cobren y la quenta y rrazón dello lo lleben al primer conzejo que se ara en las estremaduras el año que viene y el conçeño de la Mesta pague o libere a Pedro de Areualo los onze mill maravedís y con que talavera empieze a haçer la puente de Jusso...Pedro de Areualo escriuano digo que la puente de Xeualo es la que el conçeño de la Mesta manda que se tase y para ella eche el repartimiento arriua dicho”.

Documento 3:

1879, diciembre, 23. Puente del Arzobispo.

Proyecto de reforma del puente de Cabeza del Conde en el río Huso, realizado por el aparejador D. José Baena.

(Fuente: A.H.N., Mesta, leg. 1138 (3)/76, titulado “Expediente sobre recomposición del puente titulado el Uso. Estrella, 1879”)

Memoria Descriptiva

“El puente que se trata de ampliación y reconstrucción es el paso del cordel y se haya en el término de la Estrella, pueblo de la provincia de Toledo, sobre el riachuelo llamado Huso, y consta de un solo arco que tiene trece metros sesenta y dos centímetros de ancho y alto siete metros incluso su dovelas con sesenta centímetros espesor.

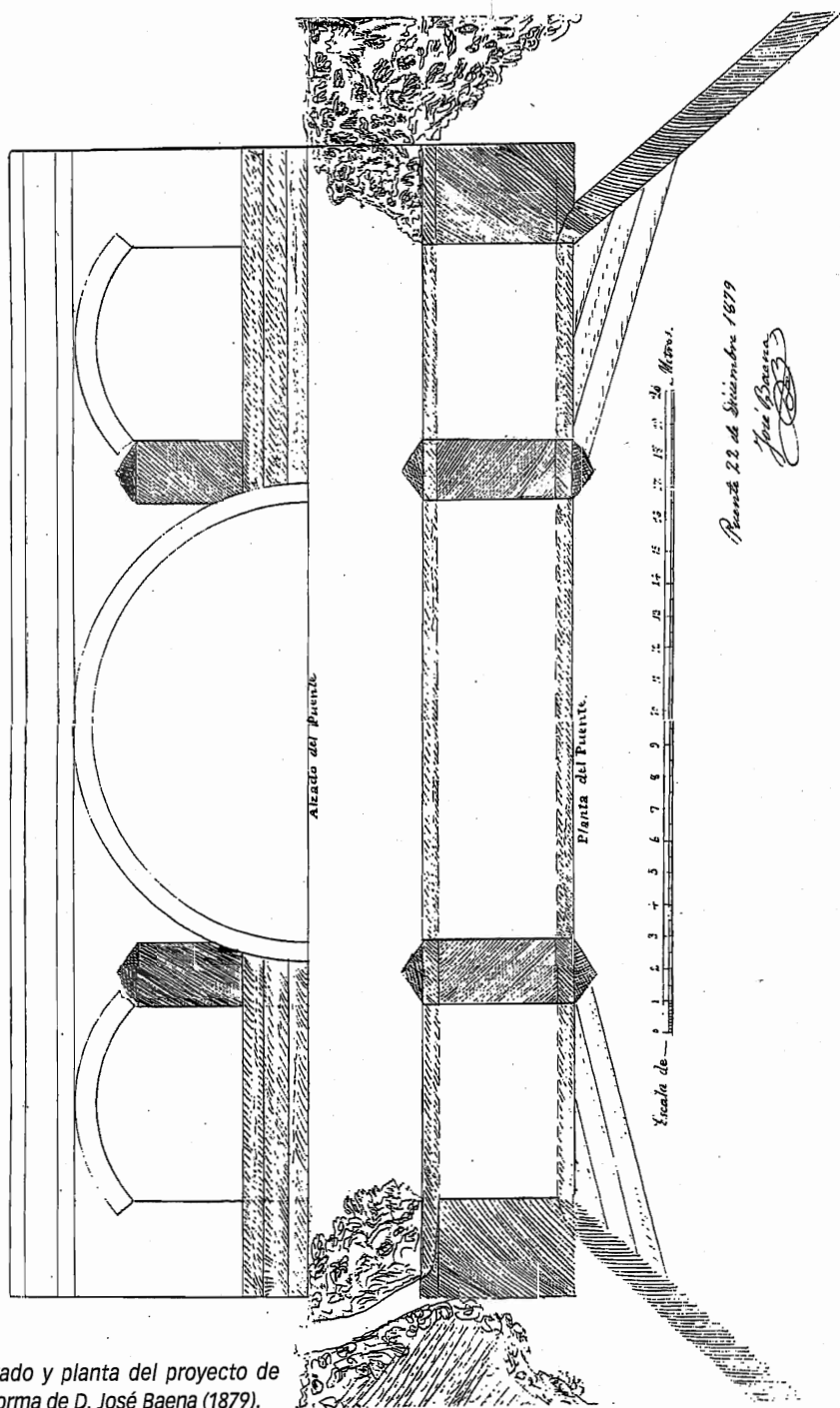
Estas dimensiones no son suficientes para dar paso a las aguas, pues habiéndose reconstruido dos veces, en las dos ha dejado el arco despojado de encuentros, rellenos y antepechos, quedando sólo la vóveda a pesar del buen mortero y material; como lo demuestra varios pedazos que aunque pequeños existen.

El que suscribe, maestro aparejador de obras, llamado por el Sr. Alcalde 1º del indicado pueblo de la Estrella, para reconocer el referido puente y ver el modo más económico para su solidez y permanencia.

En primer lugar parecía que levantando el primitivo arco a la altura de trece metros, que tiene otro puente levantado por mí, más abajo once kilómetros era bastante, pues aunque tiene un metro menos de ancho, su arco es bastante llano, y jamás ha subido a los arranques del arco el agua, pero en este si se le diere esa altura será necesario levantar un muro a uno y otro lado de cuatrocientos metros de longitud para que el agua no entrase en el piso del puente y era muy caro. De modo que biendo esto hay que hacer un arco en cada lado del principal de seis metros de ancho por cuatro cincuenta de alto por el centro, resultando según se ha observado, que la luz de los dos arcos es equivalente a la rotura que siempre hace, y no sube el nivel del agua mas que seis metros en las grandes avenidas, y cuando ha estado en su estado natural subía dicho nivel a ocho metros cuarenta centímetros, causa de llevárselo todo. De este modo hay que hacer cuarenta metros liniales de muro para el nivel más alto de las avenidas para impedir que las aguas entren.

Es de todo punto indispensable ensanchar el cauce por la parte de abajo del puente a unos cuatrocientos metros de distancia del dicho puente, que consiste en un promontorio de peñas y que forman un ángulo que precisamente detiene la corriente cuando esta es muy grande.

Teniendo en cuenta todo lo dicho y también la parte que hay que rebajar para la caja de los dos arcos que también es piedra y dura se ha formado el siguiente presupuesto rebajando del coste total los jornales para destruir y desembarazar la corriente como el de los arcos y el acarreo y arrimo de todos los materiales, que el ladrillo está a doce kilómetros, la cal a cuatro y medio kilómetro, la piedra de cantera a tres id. Todo esto lo hace el pueblo por prestación vecinal personal



Alzado y planta del proyecto de reforma de D. José Baena (1879).

Resumen del arrimo de materiales y peones:

Por el porte de 13.500 ladrillos	337	50
Por id. de 50 fanegas de cal	290	
Por id. de la sillería	215	
Por id. de la madera para cimbras	050	
Por cuatrocientos peones a seis reales	600	

Total que da el pueblo 1.492 50

Presupuesto de reedificación y ampliación del puente sobre Huso en el término de La Estrella, provincia de Toledo.

	Pesetas	Céntimos
Por 28 metros cúbicos de sillares ladrado a pico desvastado a regla siendo su alto de 0,50 y grueso por lo menos de 0,60 al precio de 30 pesetas cada metro	840	
Por 45 metros cúbicos de fábrica de ladrillo, y mortero de cal para las bóvedas al precio de 32,50 pesetas cada metro	1.462,50	
Por 131 metros cúbicos de mampostería con piedra y mortero de cal, para muros y macizos de machones a 15 pesetas metro cúbico	1.965	
Por 112 metros lineales de cantería ancho 0,50, grueso 0,40 para la albardilla del antepecho a 2 pesetas cincuenta céntimos metro lineal	280	
Por las cimbras y desperfectos de maderas	212,50	
Total presupuesto	4.760	
Se rebaja la prestación	1.492,50	

Ymporta este presupuesto la figurada cantidad de tres mil doscientos sesenta y siete pesetas cincuenta céntimos. Y para que obre los efectos oportunos doy este que firmo en el Puente del Arzobispo a 23 de diciembre de 1879.

José Baena
(rúbrica)

6. Bibliografía

- ALVARADO, S.; DURÁN, M.; NARDIZ, C.: *Puentes históricos de Galicia*, La Coruña, Colegio de Ingenieros de Caminos, 1990.
- ANDRÉS MATEO, C.: *Puentes históricos de la Comunidad de Madrid*, Madrid, Comunidad, 1989.
- ARAMBURU-ZABALA, M.: *La Arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. Valladolid, Junta de Castilla y León, 1992.
- ARENAS DE PABLO, J.J.: "Los puentes en la Baja Edad Media" en *Tecnología y sociedad: las grandes obras públicas en la Europa Medieval. Actas de la XXII Semana de Estudios Medievales de Estella (17-21 julio de 1995)*. Pamplona, Gobierno de Navarra, 1996, pp. 111-152.
- ARRUÉ UGARTE, B.: "Aportación de la Historia del Arte a la metodología de estudio y catalogación de puentes" en *Artigrama*, n° 15 (Zaragoza, 2000), pp. 15-42.
- CALDERÓN, C.: "Los puentes en la Castilla bajomedieval" en *Cuadernos de Historia de España*, n° 71 (1989), pp. 29-110.
- CÓRDOBA DE LA LLAVE, R.: "La red hidrográfica y su incidencia sobre las comunicaciones por el término de Córdoba durante el siglo XV" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, 1996, tomo II, pp. 211-234.
- CRUZ AGUILAR, E. de la: "Un puente del siglo XVI entre Segura y Montiel" en *Actas del IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Madrid, 2000, t. I, pp. 427-432.
- DE LA VEGA JIMENO, M.: "Puentes romanos y de origen romano en la provincia de Toledo" en *Anales Toledanos*, vol. XXXI (1994), pp. 17-40.
- DÍAZ MARTÍN, L.V.: "La reparación de puentes a mediados del siglo XIV" en *Castillos de España*, n° 92 (1986), pp. 57-62.
- DÍEZ NAVARRO, A.: *Quaderno de Leyes y privilegios del Honrado Concejo de la Mesta...* Madrid, 1731 (Edición facsímil, Valladolid, Ed. Lex Nova, 1994).
- FERNÁNDEZ TROYANO, L. et al.: "Esquema histórico de los puentes españoles" en *La Obra pública: Patrimonio Cultural*. Madrid, CEHOPU, 1986.
- GARCÍA MARTÍN, P.: "La ganadería mesteña en el área castellano-manchega durante la Edad Moderna" en *Actas del 1º Congreso de Historia de Castilla-La Mancha*. Toledo, 1988, tomo VII, pp. 115-154.
- GARCÍA TAPIA, N.: *Técnica y poder en Castilla durante los siglos XVI y XVII*. Salamanca, Junta de Castilla y León, 1989.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, E.: "Los puentes de Andújar sobre los ríos Guadalquivir y Jándula. Sus fábricas. Importancia económica y religiosa en el siglo XVII" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Madrid, 1996, t. II, pp. 329-343.
- GOZALBES CRAVIOTO, C.: "Los puentes medievales de la Axarquía malagueña" en *Actas del II congreso de Caminería Hispánica*. Madrid, 2000, t. I, pp. 399-412.
- IBÁÑEZ FERNÁNDEZ, J.: "Nexos de comunicación urbana en Zaragoza. Los puentes sobre el Ebro en el quinientos, tratadística de ingeniería y práctica constructiva" en *Artigrama*, n° 15 (Zaragoza, 2000), pp. 61-103.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, F.: "Geografía de Talavera de la Reina" en *Talavera en el Tiempo (Primer Ciclo de Conferencias '92)*. Talavera, Excmo. Ayuntamiento, 1994, pp. 27-50.
- "Por la Jara III: El antiguo puente y otros más modernos sobre el río Uso" en *La Voz de Tajo*, 25 de septiembre de 1985, p. 24.
- "Tres puentes sobre el Tajo en el medievo" en *HISPANIA*, vol. XIV (1954), pp. 163-226.

- Diccionario de los pueblos de la provincia de Toledo*. Toledo, 1962, t. I.
- LE FLEM, J.P.: "Las cuentas de la Mesta (1510-1709)" en *Moneda y Crédito*, n° 121 (1972), pp. 23-104.
- LEBLIC, V.: "Talavera, la Mesta y sus ferias de ganado" en *Talavera en el Tiempo. Primer Ciclo de Conferencias '92*. Talavera, Excmo. Ayuntamiento, 1994, pp. 120-121.
- MALALANA UREÑA, A.: "Vías de comunicación terrestre en el reino de Toledo: el puente de Escalona (1479-1504)" en *Anuario de Estudios Medievales*, n° 18 (1988), pp. 575-589.
- "La economía en Escalona durante el siglo XV: el tránsito de ganados por sus cañadas" en *Actas del 1º Congreso de Historia de Castilla-La Mancha*. Toledo, 1988, tomo VI, pp. 101-108.
- "Puentes-fortaleza en el Tajo: el tramo Zorita de los Canes (Guadalajara)-Castros (Cáceres)" en *Boletín de Arqueología Medieval*, n° 4 (1990), pp. 195-222.
- MARÍN BARRIGUETE, F.: "La trashumancia en Castilla-La Mancha a finales del siglo XVI: pasos y pastos" en *Actas del 1º Congreso de Historia de Castilla-La Mancha*. Toledo, 1988, tomo VII, pp. 155-164.
- MARTÍNEZ CARRILLO, Mª. "Los puentes del Segura en la Murcia bajomedieval" en *Actas del III Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Guadalajara, 1997.
- MARTÍNEZ LILLO, S. et al.: "La continuidad de la red viaria de época antigua en época medieval en el Valle del Tiétar abulense" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, 1996, tomo II, pp. 169-184.
- MOLÈNAT, J. P.: "En Espagne à la fin du XIVe siècle. La naissance de Puente del Arzobispo: une relecture" en *Le Moyen Âge*, t. LXXXVI (1980), pp. 234 y ss.
- "Chemins et ponts du nord de la Castilla au temps des Rois Catholiques" en *Mélanges de Casa de Velázquez*, VII (1971).
- "Les communications en Nouvelle Castille au XVe siècle et début du XVIe siècle" en *Les communications dans la Péninsule Iberique au Moyen Age, Actes du Colloque tenu a Paules, 28 et 29 may 1980*, Bordeaux, 1981.
- MONTURIOL GONZÁLEZ, A.: "Vías de comunicación y hacienda local en Madrid en el último tercio del siglo XV" en *Caminos y caminantes por las tierras del Madrid Medieval*. Madrid, 1994, pp. 141-164.
- MORALEDA OLIVARES, A. y PACHECO JIMÉNEZ, C.: *El puente romano de Talavera de la Reina*. Talavera de la Reina, Excmo. Ayuntamiento, 1991.
- PACHECO JIMÉNEZ, C.: "Infraestructura viaria y hospedaje en Talavera. Siglos XVI-XVII" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Madrid, 1996, t. II, pp. 385-411.
- "Los puentes medievales de Talavera de la Reina: una aproximación histórico-arqueológica" en *Actas del IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica*. Madrid, 2000, t. I, pp. 373-398.
- "Patrimonio arqueológico de Aldeanueva de San Bartolomé: un tesoro para conocer y proteger". *Revista TRENZA*, en prensa.
- PINO, J. L. del y ROJAS, E., "Infraestructura viaria y pontonera medieval en torno al Bem-bézar" en *Estudios de Historia y Arqueología Medievales*, XI (1996), pp. 365-415.
- RODRÍGUEZ-PICAVEA MATILLA, E.: *La villa y la tierra de Talavera en la Plena Edad Media: Orígenes, consolidación y expansión de un concejo de realengo (siglos XI-XIII)*, Talavera, Excmo. Ayuntamiento, 1996.
- RUÍZ CARMONA, S.: "Las cañadas de Talavera y su tierra en el siglo XV" en *Cuaderna (Revista de estudios humanísticos de Talavera y su antigua tierra)*, 1 (1994), pp. 18-31.
- Los caminos medievales de la provincia de Toledo: Análisis arqueológico e interpretación histórica*. Madrid, 2002.

- SÁNCHEZ BENITO, J.M^a: "Consolidación y práctica de la trashumancia en la Baja Edad Media" en *Itinerarios medievales e identidad hispánica. (XXVII Semana de Estudios Medievales, Estella 17-21 julio de 2000)*. Pamplona, Gobierno de Navarra, 2001, pp. 257-292.
- SÁNCHEZ REY, J.A.: "El Puente del Arzobispo Tenorio cumple seiscientos años" en *Revista de Obras Públicas* n° 3.220 (Diciembre, 1983), pp. 911-922.
- SEGURA GRAIÑO, C.: "Problemas que plantea la investigación sobre caminos medievales" en *Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica*, Madrid, 1996, tomo II, pp. 273-278.
- SUÁREZ ÁLVAREZ, M^a J.: "Las vías de comunicación en la zona de Talavera en el período bajomedieval" en *Actas de las Primeras Jornadas de Arqueología de Talavera de la Reina y sus tierras*, Toledo, Diputación Provincial, 1992, pp. 201-214.
- La Villa de Talavera de la Reina y su Tierra en la Edad Media (1369-1504)*, Oviedo, Universidad de Oviedo-Diputación Provincial de Toledo, 1982.
- VIZUETE MENDOZA, J. C., *Azután en el Antiguo Régimen*. Cuenca, 1993.