



- ◆ Trabajo realizado por la Biblioteca Digital de la Universidad CEU-San Pablo
- ◆ Me comprometo a utilizar esta copia privada sin finalidad lucrativa, para fines de investigación y docencia, de acuerdo con el art. 37 de la M.T.R.L.P.I. (Modificación del Texto Refundido de la Ley de Propiedad Intelectual del 7 julio del 2006)

VÍAS DE COMUNICACIÓN TERRESTRE EN EL REINO DE TOLEDO: EL PUENTE DE ESCALONA (1479-1504)

SUMARIO

- I. Introducción. - II. El camino en la jurisdicción territorial de Escalona. -
III. El puente de Escalona. - IV. Los puentes de Mayuelas y Tordillos.

I. INTRODUCCIÓN

El camino¹, como vía de comunicación terrestre, acorta las distancias entre dos puntos, permite la difusión de la cultura y de la ciencia, facilita la expansión económica y los intercambios comerciales, agiliza la administración política y civil y hace fluidas las marchas de los ejércitos. No obstante, por la reiterada necesidad de mantenimiento, por la dificultad de los trazados y por la utilización de grandes soluciones técnicas, los caminos se convierten en un medio de comunicación de altos costos económicos y necesitado de abundante mano de obra.

Tras el paréntesis de los siglos alto-medievales, la Baja Edad Media supuso la recuperación del camino como medio impulsor de la civilización, tal y como lo había sido con Roma. Sin embargo, aún está por estudiar, dentro de la Península Ibérica, el protagonismo alcanzado por los caminos, como vías de comunicación terrestres en la Edad Media, además de definir las rutas, observar sus diferentes utilidades, la tecnología desarrollada en los trazados, así como la influencia ejercida en las ciudades y las regiones por donde pasaban. Concluyendo, es preciso definir la red de caminos a todos los niveles (rutas comerciales, militares, de comunicaciones, de peregrinaciones, ganaderas, etc.). Pero no sólo ha de tratarse el camino en sí, sino también todos aquellos aspectos que lo acompañan, como puedan ser los distintos tipos en cuanto al servicio que prestan —calzadas, cañadas, vías pecuarias, carreteras, etc.—, los puertos de montaña,

¹ El camino, como tema de estudio monográfico, ha pasado inadvertido entre los medievalistas españoles. Tan solo G. MENÉNDEZ PIDAL en su obra *Los caminos en la historia de España*, Madrid, 1951, lo intentó, aunque con carácter muy general; no obstante, es necesario reconocer la valía de su iniciativa. Por otro lado, el puente, al igual que el camino, carece de estudios generales, y, salvo algunos casos, los trabajos individualizados aparecen como meros capítulos de arte, ingeniería o historia particular.

los puentes y, en definitiva, un sinfín más de detalles. Los trabajos encaminados a alcanzar todos estos fines ya están en marcha. El equipo de investigación Al-Mudayna tiene como un objetivo a largo plazo presentar un estudio global sobre los caminos y sus ámbitos de influencia. Por la propia estructura del paisaje peninsular los puentes vienen a ser la solución apropiada para salvar los continuos cauces, barrancos, gargantas, hondonadas o cualquier otra dificultad del relieve físico de la geografía. Igualmente pasan por ser los elementos más costosos, tanto por su construcción, como por su mantenimiento. Son, en definitiva, una imagen del esfuerzo del hombre por reducir distancias.

Con el presente estudio, aportación parcial al tema de los caminos, dedicado al puente de Escalona, pretendo iniciar una línea investigadora dedicada a los puentes (incluyendo las repercusiones económicas, la estructura arquitectónica y la construcción, la evolución, el papel que ocupa en la ruta, los medios de financiación y la calificación, es decir, si se trata de una construcción puramente civil, militar o de peaje) y que debe llevarme, en un primer momento, al conocimiento de estas estructuras de ingeniería dentro del reino de Toledo. Las líneas metodológicas que me acerquen a las futuras conclusiones han de ser, imprescindiblemente, la arqueología y la documentación. Con la arqueología podré analizar los restos materiales que aún se mantienen en pie, y que son la muestra viviente de las estructuras levantadas con el empuje de la sociedad medieval. Con las fuentes documentales conseguiré conocer los materiales empleados, los años de construcción, el esfuerzo económico, la evolución de las estructuras, las reconstrucciones y las reparaciones. Esta documentación irá desde la documentación histórica, pasando por los libros de viajeros y geógrafos, hasta la documentación gráfica —grabados, fotografías, mapas y planos—. El estudio del puente, en general, lleva implícito numerosas consideraciones que no deben caer en el olvido. Me estoy refiriendo a que el puente pasa por ser un bien inmueble y, como tal, ha de tratarse con distintas definiciones. Como un paso previo, que me conduzca al mejor conocimiento del puente, es necesario explicar estas consideraciones. Ante todo advertir, más bien recalcar de nuevo, que el puente está inmerso en las comunicaciones. Además, por sus características específicas de financiación es una obra pública, al ser costeado, en la inmensa mayoría de los casos, con fondos públicos, y porque, *a posteriori*, el servicio que presta, igualmente, será público. Otra característica especial que habrá que tener en cuenta es que el puente es, antes que cualquier otra cosa, arquitectura, pero no bajo unas definiciones simplistas. Hay que ir a unas observaciones más profundas, el puente debe mirarse como una estructura arquitectónica de doble uso según su construcción. Se tratará, en definitiva, de una edificación arquitectónica civil o militar, y según su utilidad y emplazamiento así será su trayectoria histórica. Sin embargo, existe otro modelo de puente que no necesita de grandes soluciones técnicas, ni grandes desembolsos económicos, me refiero a los puentes de barcas, y que vienen a realizar las mismas funciones que las grandes estructuras de ingeniería. En un último apunte advertiré que el puente aparece como un elemento creador de rentas y, por lo tanto, de riquezas. Como paso obligado de viajeros y mercancías los concejos, obispos y señores cobraban un canon o

peaje a quienes cruzasen por él, por lo que no es difícil encontrar puentes dentro de las cuentas hacendísticas de las ciudades, catedrales, cabildos o señoríos.

II. EL CAMINO EN LA JURISDICCIÓN TERRITORIAL DE ESCALONA

En este punto hablaré de la ruta Toledo-Ávila-Valladolid y de la infraestructura viaria dentro de la jurisdicción territorial del concejo de Escalona. Sobre la importancia de la ruta Toledo-Ávila-Valladolid hablé extensamente en mi memoria de licenciatura². De todas maneras señalaré algunas ideas generales sobre esta ruta. Recordaré que a principios del siglo XII, en pleno desarrollo de la nueva población del reino de Toledo, se reforzaron las comunicaciones entre aquél y la ultrasierra. El punto idóneo para tal fin, en el valle del Alberche, fue el emplazamiento de Escalona, aguas abajo de Alamin. La ruta hacia la ultrasierra fue más fácil gracias al mejor paso del río a los pies de esta villa. A partir de entonces la ruta Toledo-Ávila-Valladolid contaba con dos pasos protegidos para cruzar el Alberche, el primero en Escalona y el segundo en Alamin. Tras las desastrosas incursiones de las tribus norteafricanas, Alamin decayó al igual que su paso, mientras que Escalona salía reforzada. A partir de entonces la ruta pasaría por Escalona. Más tarde, ya en el siglo XV, y cuando don Álvaro de Luna era señor de Escalona, mandó destruir el puente que existía en Alamin —eliminando la variante de ruta hacia Ávila-Valladolid—. Definitivamente Escalona quedó como el único paso posible que salvaba el Alberche, para poder hacerlo sin dificultades se construyó un puente, del que comenzamos a tener noticias a partir de 1479³.

Además de la ruta Toledo-Ávila-Valladolid la otra vía de comunicación atravesaba el territorio de Escalona. Ésta no era un camino para el viajero, sino para la trashumancia ganadera. Este aspecto ya lo traté en profundidad en mi comunicación leída en el «I Congreso de Historia de Castilla-La Mancha»⁴. Nuevamente expondré, en unas breves líneas, sus características primordiales. No es difícil comprender que cuando hablo de trashumancia ganadera, me refiero a la red de cañadas que cruzaban toda Castilla de norte a sur. De las tres grandes cañadas existentes, la cañada segoviana era la que atravesaba el territorio de Escalona, más concretamente el segundo ramal segoviano, que se subdividía a su vez en dos subramales. Ambos penetraban en el territorio a través de dos puertos, la Venta del Cojo y la Torre de Esteban de Hambrán. El primero abría el camino a una cañada que desemboca en las tierras talaveranas, mientras que el segundo lo hacía, del mismo modo, pero por otra ruta, en Talavera⁵.

² *Escalona Medieval (1085-1400)* (en prensa).

³ AME, Lib. 1 (1), fol. 55 v.

⁴ *La economía de Escalona durante el siglo XV: el tránsito de ganados por sus cañadas*, «I Congreso de Historia de Castilla-La Mancha»; Ciudad Real, 12-20 de diciembre 1985 (en prensa).

⁵ En el estudio, al que ya me he referido, tenía ciertas dudas a la hora de situar de una manera exacta el puerto de la Venta de Cojo. Sin embargo, gracias a las noticias aportadas por Tomás López en su *Diccionario Geográfico de España* (BN, mss. 7300, fol. 87), puedo situar su verdadero emplazamiento y que viene a estar muy relacionado con Las Rozas del Puerto Real.

Aparte de las vías de comunicación tradicionales como son los caminos o las cañadas, tenemos las rutas relacionadas con el comercio, como, por ejemplo, las rutas seguidas por los mercaderes de feria en feria. Escalona entró a formar parte de ese conjunto de ciudades que poseían ferias entre sus privilegios. Juan II, en 1448, concedió un privilegio a don Álvaro de Luna de dos ferias francas para Escalona: «cada una de las cuales dure veinte días, las cuales comiencen: la primera feria el jueves primero de pasara de Resurección, e dure e se continue fasta ser cunplidos e acabados los dichos veinte días. E la segunda feria comiencie de primero día del mes de agosto, e se continue fasta ser conplidos e acabados los dichos veinte días»⁶.

Ahora pasaré a explicar la infraestructura viaria de la que se tiene noticia. A través de los documentos encontramos referencias de reparaciones —allanar el camino— del paso del Puerto de Paredes para Cadalso y Cenicientos. Otro de los elementos importantes de la infraestructura viaria es el puente, de los que conocemos tres de ellos: el de Escalona, sobre el Alberche; el de Tordillos, sobre el arroyo del mismo nombre; y el de Mayuelas, sobre el arroyo, igualmente, del mismo nombre. De ellos trataré más adelante.

A lo largo y ancho de un territorio existen diferentes trazados de caminos, una ruta principal y numerosos caminos secundarios e incluso de menor interés. Con el Alberche muchos de estos caminos secundarios o los de tercer orden atraviesan arroyos o el mismo Alberche; para hacerlo con mayor facilidad no se utilizan los puentes por su alto coste y mantenimiento, sino barcas fluviales o aprovechando los vados del río. De las primeras tenemos algunas noticias. El 7 de febrero de 1484 se da permiso a un vecino de El Casar para construir una barca y utilizarla en el río Alberche, a la altura de la boca del arroyo de Valdemoro, por un tiempo de nueve años a precio cada uno de ellos de 600 maravedíes y una arroba de peces. En caso de pasar alguna persona o ganados de la villa o sus aldeas, lo hará libremente sin pagar cosa alguna⁷. El 2 de marzo de 1486, se da la orden para que se construya una nueva barca en las mismas condiciones que la anterior, cerca de El Casar. El coste de la barca fue de 5.895 maravedíes, de los que la villa aportó 1.179. Cadalso 992, Almorox 1.176 y Cenicientos 752⁸.

Las noticias anteriormente expuestas son las únicas que poseo con respecto a la infraestructura viaria. No obstante, puede hablarse de la presencia de una vigilancia y de una legislación sobre el camino, similar a la que se dio en las ordenanzas de Maqueda de 1339⁹. Así, en 1481, el concejo del Ayuntamiento adoptó dos decisiones: en la primera de ellas, se obliga a los dueños de unas tierras en Conejeros, que habían cerrado un carril viejo por el que solían pasar las carretas, a que allanasen el cerrillo, que está en el camino para Villarta, y

hoy día dentro de la Comunidad de Madrid. «Se llama este pueblo, Las Rozas, porque empezó por desmontes, y de Puerto Real, porque en la Venta del Cojo, distante media legua, se hacía real conocimiento de lana».

⁶ AME, *Mercado*, 1.

⁷ AME, Lib. 1 (1), fols. 325 v.-326 r.

⁸ AME, Lib. 1 (1), fols. 395 r.-396 r.

⁹ AHN, *Diversos, Consejos y Ciudades*, leg. 347.

así puedan pasar en adelante las referidas carretas¹⁰. En el segundo caso, el concejo del Ayuntamiento manda que se averigüe quién había cavado el camino que va a Toledo, y se le dé la pena correspondiente¹¹.

De todo lo expuesto, puede reseñarse la presencia de grandes rutas regionales que comunican las dos mesetas a través del Sistema Central, léase la ruta Toledo-Ávila-Valladolid, y la cañada segoviana. A nivel de territorio propio, encontramos caminos secundarios y otros de menor interés que unen los distintos lugares de la jurisdicción territorial y que resultan trascendentales en el desarrollo económico, administrativo y político de Escalona. Pero no sólo encontramos caminos, sino también puentes, barcas fluviales, puertos, vados y carriles para carretas, que no hacen tan simple el término «camino». Hasta el momento sólo es posible desentrañar la historia de los puentes de Escalona, Tordillos y Mayuelas.

III. EL PUENTE DE ESCALONA

De los tres puentes conocidos documentalmente, el más importante es el de Escalona sobre el río Alberche. Soportaba el tránsito de viajeros y mercancías que circulaban desde Toledo hacia Ávila y Valladolid; éstos, al llegar a la orilla del Alberche, podían atravesarlo tranquilamente por su puente, una vez pasado éste y en la orilla opuesta ascendían la cuesta para penetrar en la ciudad por la Puerta del Río, cruzar aquélla por la calle del Río, la Plaza Mayor y la calle de San Miguel, y retomar de nuevo, tras atravesar la Puerta de San Miguel, la ruta hacia la Meseta Norte. En el caso contrario, los viajeros y mercancías procedentes de Valladolid y Ávila hacia Toledo llegaban hasta la Puerta de San Miguel, atravesaban Escalona por las mismas calles, bajan la cuesta, cruzaban el puente y retomaban el camino hacia Toledo. La ruta Toledo-Ávila-Valladolid, por lo tanto, cruzaba el Alberche por el puente de Escalona y atravesaba la misma ciudad. Un hecho muy positivo para la ciudad si tenemos en cuenta que ésta controlaba parte del camino, y sobre todo un paso natural obligado.

La primera noticia documental que tenemos, como ya advertí con anterioridad, es del 4 de diciembre de 1479, cuando el concejo está en plenas obras de reparación de su estructura —completamente de madera y apoyados sobre sólidos pilares de fábrica—, que fue destruida durante la guerra civil castellana entre Isabel la Católica y la Beltraneja¹². A partir de entonces no es extraño encontrar continuas alusiones a las reparaciones del mismo, situándose éstas, cronológicamente, a final y principio de cada año, y poco después de alguna riada provocada por las lluvias del otoño o del invierno, provocando la rotura parcial o la destrucción total. Contamos con un ejemplo clarificador de este último punto. El 2 de enero de 1486 se registra en el *Libro de Acuerdos* (1478-1491) la siguiente anotación: el día de año nuevo hizo 21 días que el río se llevó el

¹⁰ AME, Lib. 1 (1), fol. 193 r.

¹¹ AME, Lib. 1 (1), fol. 224 r.

¹² AME, Lib. 1 (1), fols. 55 v., 68 v., 85 v., 106 v., 124 r. y 130 r.

punte ¹³. Por contra, en otras ocasiones, el puente no ha resultado dañado a consecuencia de los avatares climáticos, sino por la propia acción del hombre; en este sentido, el 18 de febrero de ese mismo año, el procurador del concejo requirió el cumplimiento a Sancho Matute que le obligaba a reparar parte del puente, en consideración a su aceña ¹⁴.

Estamos dentro de una etapa que se extiende, con toda probabilidad, desde muchos años antes de 1479 y que concluye en 1497, en la que el puente se caracteriza por ser un complejo entramado de vigas de madera, apoyado sobre pilares sólidos de fábrica asentados en el fondo del río (sillares y hormigón), soportando continuos deterioros y costosas reparaciones, sufragadas por todos los lugares del territorio de Escalona a través de repartos extraordinarios.

A partir de 1479 la fábrica y la financiación del puente dio un giro de noventa grados. Hasta este momento los fondos públicos que sufragaban las reparaciones y las reconstrucciones, se obtenían de los lugares del territorio de Escalona. A partir de esta fecha dichos lugares dejaron de contribuir con los repartos extraordinarios. La renta aportada anualmente por el Castañar fue destinada, durante los siguientes ocho años, a la construcción de un nuevo puente, ya no de madera, sino con una fábrica de sólida piedra. Este es el segundo elemento de la nueva etapa del puente, el viejo puente de madera no fue restaurado por enésima vez, sino que fue sustituido por otro de piedra. Las obras comenzaron en 1496, con una primera revisión de las cuentas de ingresos y gastos el 27 de julio de 1497, y extendiéndose hasta mediados de 1504. El nuevo puente fue construido en sucesivas fases, no tiene en el primer momento una forma definitiva, sino que ésta la va adquiriendo con sucesivos trazados. Esto se debe a nuevas reparaciones ocasionadas por deterioros. Al finalizar estos ocho años, el puente prácticamente estaba acabado. La transformación estructural del puente también se debe a los materiales que lo componen, de la madera a la piedra, dándole una categoría distinta. Tanto es así que, en 1501, cuando una de las cañadas que cruzaban el territorio de Escalona empezaba a replantear el trazado de su recorrido, el juez de la Mesta inició un proceso para que esta cañada pudiese utilizar el puente como parte integrante de su nuevo recorrido ¹⁵. Dos años más tarde (1503) el concejo, mostrando su poder político sobre la Mesta, reconoce las tierras tomadas para la nueva cañada establecida que pasa junto al puente, aguas abajo del río ¹⁶. Queda claro que, tanto en el caso de los puentes de madera como en los de fábrica, la construcción, la reparación, la reedificación y el mantenimiento, sólo era posible cuando los responsables de estas faenas disponían de abundantes recursos económicos o poseían una hacienda capaz de recaudarlos a través de repartos extraordinarios.

Antes de entrar en las maneras de financiación es preciso hacer una referencia puntual alrededor de la obra pública. Según la procedencia de los recursos económicos, el puente pertenecerá a una determinada persona o institución, y, también, dependerá del uso que se le dé. Los grandes señores pueden financiar

¹³ AME, Lib. 1 (1), fol. 395 v.

¹⁴ AME, Lib. 1 (1), fol. 404 r.

¹⁵ AME, Lib. 2 (1), fol. 268 r.

¹⁶ AME, Lib. 2 (1), fol. 336.

la construcción de uno o varios de ellos dentro de sus señoríos —se trata de una inversión privada—. El obispo financia, igualmente, las construcciones con fondos procedentes del cabildo o del obispado —Puente del Arzobispo (Toledo)—. El concejo, al edificar sus puentes, emplea fondos de la hacienda concejil —Escalona o Madrid—. Y, por último, el rey, cuando construye puentes, sustrae recursos de la hacienda real o promueve la intervención real —Besalú (Gerona)—. Salvo en los puentes construidos por los grandes potentados, el resto son costeados por las recaudaciones de las haciendas propias y, por lo tanto, deben ser considerados fondos públicos.

Todo lo anteriormente dicho puede plantear algunos problemas, si se trata de una construcción costeadada con fondos públicos, ¿cómo puede seguir siendo una obra pública si se cobra un peaje por las personas, bestias y mercancías que circulan por ellos? En mi opinión, después de su construcción todos los puentes, incluidos los financiados por los grandes señores, siguen siendo una obra pública, al estar desempeñando un servicio de carácter público. Todos ellos se sitúan en rutas más o menos importantes o abren el acceso a ciudades, y, como es lógico, son continuamente transitados: los caminos —y los puentes forman parte de ellos— están al servicio de la civilización, por lo que habrá que considerarles como un bien público. Concluyendo, los puentes deben ser considerados como objeto público, tanto por su financiación como por su utilización. El puente viene a ser la estructura arquitectónica de mayor carácter público de toda la Edad Media.

La documentación que me ha permitido desarrollar el presente estudio viene definida por su marco. Los *Libros de Acuerdos* (1478-1491 y 1490-1505) son los registros de todas las decisiones tomadas por el concejo o por la Junta de Villa y Tierra, además se incluyen las cuentas de ingresos de los propios y las de gastos. Precisamente estas cuentas, ya sean de ingresos como propios o de los gastos ocasionados para su buen estado, me han facilitado la elaboración del presente trabajo. Un aspecto de cierta importancia es que el puente es un propio del concejo y como tal puede ser explotado, hecho que ocurrió en la Edad Media. Como propio puede ser arrendado, posibilidad que se refleja año tras año con sucesivos arrendamientos. Veamos a continuación un ejemplo. El 4 de diciembre de 1483, en el alcázar, en presencia del alcaide, alcaldes y regidores, se estableció la renta del puente, para 1484, en 10.500 maravedíes, con un promedio de 400 (en este arrendamiento se incluye la casilla del puente). Entre las condiciones se destaca el permiso al arrendador para que aumente o alargue la casilla y que todo lo que allí vendiese, solamente a los caminantes, no debería pagar ningún tipo de alcabala¹⁷. Sin embargo, lo más interesante, sin duda, son los registros de repartos para las reparaciones (tablas 1 a la 4) y los registros de las cuentas del Castañar y del puente de fábrica (tabla 5). Estos dos tipos de listados marcan, como ya dije anteriormente, dos épocas bien diferenciadas en la historia del puente sobre el Alberche, la primera cuando se caracterizaba por ser una construcción de madera, y la segunda cuando se transformó en un puente de piedra.

¹⁷ AME. Lib. 1 (1), fol. 308 r.

TABLA 1

1485, diciembre 22.

Reparto extraordinario de 20.000 maravedíes entre los lugares de Escalona para la reparación del puente de madera.

<i>Lugares</i>	<i>Pechas</i>	<i>Maravedíes</i>
La Villa	—	—
Almorox	147	3.920
Cadalso	—	—
Cenicientos	—	—
Nombela	—	—
Pelahustán	23	638,5
Paredes	31	826,4
Las Rozas	—	—
Escarabajosa	8	213,2
El Casar	21	660
Hormigos	36	880
Crespos	10	226,5
Cerralbo	2	54,2
Guadamilla	3	81,2

TABLA 2

1486, enero 11.

Reparto extraordinario de 20.098 maravedíes entre los lugares de Escalona para la reparación del puente de madera.

<i>Lugares</i>	<i>Pechas</i>	<i>Maravedíes</i>
La Villa	—	—
Almorox	—	—
Cadalso	—	—
Cenicientos	—	—
Nombela	76	2.026,4
Pelahustán	24	650
Paredes	31	—
Las Rozas	30	800
Escarabajosa	—	—
El Casar	—	—
Hormigos	33	860
Crespos	—	—
Cerralbo	2	57,2
Guadamilla	—	—

TABLA 3

1486, septiembre 23.

Reparto extraordinario de 12.434 maravedíes entre los lugares de Escalona para la reparación del puente de madera.

<i>Lugares</i>	<i>Pechas</i>	<i>Maravedíes</i>
La Villa	—	2.466
Almorox	—	2.045,5
Cadalso	—	625
Cenicientos	—	551
Nombela	—	554
Pelahustán	—	264
Paredes	—	441,5
Las Rozas	—	495
Escarabajosa	—	132
El Casar	—	160,5
Hormigos	—	125,5
Crespos	—	165
Cerralbo	—	33
Guadamilla	—	49,5

TABLA 4

1489, febrero 6.

Reparto extraordinario de 21.000 maravedíes entre los lugares de Escalona para la reparación del puente de madera.

<i>Lugares</i>	<i>Pechas</i>	<i>Maravedíes</i>
La Villa	—	—
Almorox	140	4.160
Cadalso	110	3.190
Cenicientos	—	—
Nombela	79	2.192
Pelahustán	26	754
Paredes	30	870
Las Rozas	24	696
Escarabajosa	17	493
El Casar	22	648
Hormigos	36	1.054
Crespos	11	319
Cerralbo	2	58
Guadamilla	—	87

TABLA 5

Lista de ingresos y gastos por año para la construcción del puente de fábrica.

Años	Ingresos Castañar (maravedíes)	Gastos (maravedíes)
1497	316.569	322.252
1498	—	—
1499	—	1.400
1500	90.000	400
1501	624.650	625.632
1502	179.600	53.164
1503	—	—
1504	254.091	123.975

La fragilidad de un puente de madera ante las riadas y desbordamientos queda suficientemente explicada. Ante esta situación no es de extrañar que se buscasen fondos públicos cada vez que había que reconstruir aquél. Lo normal era que se reuniese la Junta de Villa y Tierra para dar los repartos sobre los pechos que correspondía a cada uno de los lugares que forman la jurisdicción de Escalona. Con el puente de madera los recursos necesarios no eran muy elevados, de tal manera que los lugares acudían a los repartos que no les suponían ningún esfuerzo anormal para sus respectivas haciendas. Las cosas cambiaron cuando se tomó la decisión de convertir un frágil puente de madera en un resistente puente de fábrica. Esta posibilidad no era posible con la financiación basada en los repartos extraordinarios, por lo que hubo que acudir a unas fuentes fiscales más apropiadas para tal fin. La solución llegó cuando se recurrió a las rentas aportadas por el propio del concejo con mayor rentabilidad, el Castañar. A partir de entonces los registros de ingresos del Castañar y de los gastos ocasionados por la construcción del nuevo puente irán unidos. Una característica peculiar es la proximidad en las cifras de los ingresos y de los gastos, desde el primer momento se procuró evitar el déficit, por lo que el ritmo de las obras estaba amoldado al de los recursos disponibles. Desde 1497 se tomaron las cuentas de los maravedíes gastados en las obras del nuevo puente, a las que concurrirían, por los cuatro encabezamientos de la tierra y sus diputados, Almorox, Cadalso, Nombela y Cenicientos¹⁸. Estas cuentas se tomaron desde el 13 de abril de 1496, fecha en la que debieron comenzar las obras, hasta el 26 de julio de 1497. Durante los años que transcurrieron hasta la finalización del nuevo puente las reuniones de los encabezamientos se mantuvieron con el fin de tener al día las cuentas o para tomar decisiones importantes para la buena marcha de las obras. Fue el órgano que controló la fiscalidad y, en definitiva, el estado final que adoptó, arquitectónicamente hablando, el nuevo puente de fábrica.

¹⁸ AME, Lib. 2 (1), fols. 16 v.-20 r.

Los gastos provocados por los dos puentes, el de madera y el de fábrica, son muy cuantiosos. Del de madera puede afirmarse que las reparaciones y las reconstrucciones entre 1479 y 1489 supusieron un desembolso aproximado de 79.500 maravedíes. Hay que tener en cuenta que la madera era mucho más barata, más aún cuando ésta procedía de los propios bosques del territorio, sin olvidar que una parte de las vigas arrastradas por las riadas volvían a ser recuperadas¹⁹. Por lo general, los gastos provenían de los salarios por mano de obra o de los maestros, por el transporte de la madera o de los materiales de la construcción de la casilla o de los pilares. Esta cifra no es muy alta comparándola con la que se dará más adelante del puente de fábrica, pues se utilizan materiales baratos en una arquitectura técnicamente sencilla. Estos gastos no supusieron un fuerte desembolso para los pobladores de Escalona y su territorio, ya que los repartos extraordinarios diluían considerablemente entre todos ellos una meta que beneficiaba por igual al conjunto de todas las personas. Se trata, como ya advertí, de un bien público y, en definitiva, de una obra pública.

Con la construcción del nuevo puente las cifras se disparan muy por encima de los gastos del viejo puente de madera, el total aproximado fue de 1.298.600 maravedíes, en el período que se extiende desde 1496 hasta 1504. Para poder hacer frente a estos cuantiosos desembolsos se recurrió a los propios del concejo, dejando a un lado los insuficientes e impopulares repartos extraordinarios. El propio de mayor rentabilidad era el Castañar, y con sus rentas fue posible la construcción del puente de fábrica. Siempre se intentó que las obras no supusiesen una carga difícil de soportar para el concejo, huyendo continuamente del déficit. Se gastaba lo que se tenía, con las rentas de cada año se trazaban los planes de construcción, adecuándose perfectamente a los presupuestos (tabla 5) previamente calculados.

Hasta ahora hemos visto la evolución histórica y las dificultades económicas que caracterizan a los dos puentes. No obstante, lo que más define a un puente como tal es su forma, su arquitectura. Eso es lo que voy a intentar describir a partir de este momento. Para ello existen serias dificultades, pues tan sólo contamos con las noticias documentales tanto del primero como del segundo, aunque de éste podemos reconocer aún algunos restos arqueológicos.

Del puente viejo puedo decir con rotundidad que su figura arquitectónica fue la siguiente: toda la estructura descansaba en unos sencillos pilares de fábrica (piedra y cal) apoyados en el fondo del río²⁰. Desde aquéllos ascendían las complicadas estructuras de vigas de madera, traídas desde los diferentes lugares del territorio (Dehesa de Abajo, Sotos de Nombela)²¹, con carretas tiradas por bueyes²². La superficie por donde transitaba el camino sería, igualmente, de vigas de madera, con barandillas, si las hubiese, del mismo material. En su

¹⁹ La riada del 10 de diciembre de 1485 se llevó por delante el puente de madera. El 20 de enero del año siguiente el concejo encargó a un regidor que recuperase la madera que se había llevado el río, y que estaba en los Sotos. AME, Lib. 1 (1), fol. 398 r.

²⁰ AME, Lib. 1 (1), fol. 308 v.

²¹ AME, Lib. 1 (1), fols. 398 r. y 475 r.

²² AME, Lib. 1 (1), fol. 398 r.

construcción participaron alcaldes, regidores, mayordomos y alguaciles²³, madereros (un maderero de Cadalso se incorpora con una sierra)²⁴ y carpinteros²⁵. La duración de las reparaciones tras las riadas venía a alargarse en unos 67 días de promedio —el 10 de diciembre de 1485 la riada se llevó por completo el puente, el 26 de febrero estuvo finalizada la reconstrucción—²⁶. Otras de las características del puente viejo es la de contar con una casilla en algunas de las dos riberas. En ella se cobraba el peaje de paso, al mismo tiempo que se vendían algunos productos sin determinar²⁷. Por último, me queda dar el lugar aproximado de la situación del puente. Dar las coordenadas exactas es imposible. Caben dos posibilidades como hipótesis de trabajo, aunque no puedan defenderse arqueológicamente: la primera sitúa el puente en otro lugar distinto al que ocupará el puente de fábrica; la segunda hace que el puente quede situado en el lugar que ocupó después el nuevo puente, de tal manera que, poco a poco, los complicados entramados de madera fueron sustituidos por arcos de piedra. Me atrevo, sin embargo, a dar una conclusión al respecto. La edificación del puente de fábrica se amoldó a la estructura del viejo puente de madera, utilizándolo como esqueleto de la nueva construcción. Por lo tanto, no es extraño observar la presencia, simultáneamente y durante la duración de las obras, de las nuevas formas de fábrica con las viejas vigas de madera —fue posible, de esta manera, mantener el tráfico en el camino al 100 por 100—. Se mezcla sin traumas la historia de ambos.

Por el contrario, del nuevo puente puedo aportar mayor número de noticias, e incluso es posible situarlo geográficamente por restos arqueológicos. Tomando como referencia el actual puente —construcción del primer tercio del siglo xx— es fácil distinguir entre las arenas del río, aguas arriba de dicho puente, a unos veinte o treinta metros de distancia y con un trazado paralelo, los restos de alguno de los pilares (en total se conservan tres de ellos) de lo que fue el primer puente de fábrica construido en Escalona. Con estos datos referidos a la veracidad de la presencia del puente edificado entre 1496-1504, comenzaré a describir con las noticias documentales en la mano, la forma arquitectónica que debió tener.

Entre los materiales empleados para tal fin han de señalarse los siguientes: cal blanca, tierra, madera, gorrón, sillares y losas. Entre las obras ejecutadas destacan la construcción de los pilares, la de los arcos, el solado del camino sobre el puente, el revocado y el pretilado.

La reconstrucción de un puente de madera, técnicamente, no conlleva las mismas dificultades que la edificación de uno de fábrica. Por lo pronto hay que recurrir a los maestros que dirijan las obras y, en otra especialización importante, calcular los presupuestos y establecer las líneas de construcción. Son los arquitectos de la Edad Media. Como primer paso de su edificación era necesario levantar los pilares, cuyos restos aún pueden descubrirse entre las aguas del río. Para ello se colocaba una fila de sillares (importados de la cercana sierra)

²³ AME, Lib. 1 (1), fol. 130 r.

²⁴ AME, Lib. 1 (1), fol. 398 r.

²⁵ AME, Lib. 1 (1), fol. 396 r.

²⁶ AME, Lib. 1 (1), fols. 395 v. y 404.

²⁷ AME, Lib. 1 (1), fol. 308 r.

a cuchillo, dando la forma de lo que será el pilar, relleno su interior con una mezcla de argamasa (cal blanca de Paredes y Brugel, y arena del propio río o importada de Talavera)²⁸ y gorrón. La mezcla de cal se hacía a pie de obra en cualquiera de los lados del puente, donde estaban instalados los hornos de cal. De los pilares parten los arcos que sustentarán su parte superior, la más importante al ser el lugar por donde transita el camino. La sujeción de los arcos, hasta su consolidación, se consigue a través de andamiajes de madera supervisados por un carpintero. No todas las obras son correctas en su ejecución, a veces es necesario rectificar. Por ejemplo, uno de los pilares corrió el peligro de derrumbarse, por lo que hubo que trazarse una zanja²⁹. Como decía, las obras en numerosas ocasiones hay que rectificarlas sobre la marcha, lo que denota una falta de proyectos y planificación, es decir, se trabaja sin unas pautas establecidas con anterioridad. Así, al mismo tiempo que se consolidan algunos de los arcos con la ayuda de andamiajes y poleajes³⁰, se llevan a cabo mejoras no incluidas desde un primer momento³¹. Posteriormente, sobre los arcos, queda trazado un camino solado (ensolado y engorronado), protegido en sus dos laterales por sendos pretilos de sillería.

Las reparaciones de las obras concluidas en 1496, 1497 y 1498 continuaron ejecutándose hasta 1501. En este año fue preciso desembolsar alrededor de medio millón de maravedíes para continuar la construcción del puente. En 1503 se inició la fase decisiva de la conclusión del puente de fábrica, con la discusión del alargamiento del mismo desde su entrada hasta la cuesta que da el acceso a la Puerta del Río³². El presupuesto fue de 17.112 maravedíes, que aumentaron por el solado y el pretilado, un total de 27.112 maravedíes³³. Este reajuste de presupuestos se verá reducido por la oferta dada por un nuevo maestro; hasta 15.000 maravedíes, incluyendo la reconstrucción de algunos de los pilares dañados, dándoles la cal necesaria³⁴ y quitando los términos de piedra que están entre los arcos³⁵. La fase final, desarrollada en 1504, concluye el puente por el lado que está junto a la aceña. El presupuesto fue de 16.000 maravedíes. Hubo que recibir el extremo del pontón cercándole, al igual que otros que se cerraron de sillería y pretil —tal y como quedó el arco viejo— y, por supuesto, con su solado³⁶.

Al final de las obras Escalona contaba con un puente de fábrica, con unas dimensiones aproximadas de 100 metros, que salvaba con sus arcos el cauce del Alberche, y hacía posible un mejor tránsito de la ruta Toledo-Ávila-Valladolid en este punto. Todo ello fue posible gracias a su diseño de arquitectura civil, dentro del concepto de obra pública que se consiguió gracias al esfuerzo de todo un territorio y sus pobladores.

²⁸ AME, Lib. 2 (1), fols. 16 v.-20 r.

²⁹ AME, Lib. 2 (1), fol. 25 v.

³⁰ AME, Lib. 2 (1), fol. 31 v.

³¹ AME, Lib. 2 (1), fol. 43 r.

³² AME, Lib. 2 (1), fol. 371 r.

³³ AME, Lib. 2 (1), fols. 371 v. y 373.

³⁴ AME, Lib. 2 (1), fol. 352.

³⁵ AME, Lib. 2 (1), fol. 353.

³⁶ AME, Lib. 2 (1), fol. 430 v.

IV. LOS PUENTES DE MAYUELAS Y TORDILLOS

El 13 de febrero de 1501, en la Junta de Villa y Tierra, se acordó construir los puentes de Mayuelas³⁷ y Tordillos³⁸. El primer paso burocrático que debió darse fue el envío de personas por parte de los cuatro encabezamientos con las de la villa, con el fin de ver y señalar por dónde habrían de construir para que, seguidamente, se pregone y remate su fábrica³⁹.

Prácticamente, un año después, se establecía la obligación de fabricar el puente de Mayuelas —sobre el arroyo Mayuelas— y tenerlo concluido el día de San Miguel del mismo año⁴⁰. La edificación del puente de Mayuelas obtuvo como resultado un error de fábrica, pues a finales de 1502, pasado el plazo, hubo de librarse un nuevo presupuesto para construir de nuevo este puente. Tanto es así, que fue necesario recurrir a los fiadores del maestro responsable de las obras con el objetivo de costear y reparar los daños provocados por aquél⁴¹.

Por su parte, el puente de Tordillos, sobre el arroyo del mismo nombre que desemboca en el Alberche, salvaba uno de los cauces que defendían a Escalona por su parte oeste. Favorecía un camino que ponía en comunicación a la villa con Almorox. Desde que se aprobó su construcción, prácticamente no se tenían noticias de él, hasta agosto de 1503, cuando se hace presente la necesidad de alargar unos metros más su trazado⁴². En la Junta de Villa y Tierra se escucharon las voces de los diferentes lugares, entre los que estaban a favor aparecían Nombela, Las Rozas, El Casar, Cadalso y la propia villa, opuestos a estas obras observamos a Cenicientos y Almorox. En todas las decisiones sobresale por encima la figura del maestro pedrero, partidario y máximo defensor de la ampliación. Finalmente, la villa optó por ejecutar las obras⁴³.

En cuanto a las fábricas de Mayuelas y Tordillos no puedo decir demasiadas cosas, tan sólo que por su fragilidad ante las arroyadas veraniegas me hacen pensar en la posibilidad de que se caracterizasen por tener estructuras de madera. Los dos puentes, con bastante certeza, debieron de entrar en servicio en las mismas fechas que el puente de fábrica sobre el Alberche. Puede decirse que la administración municipal actuó de manera coordinada en el sentir del servicio público que desempeña el camino, preocupándose por los puentes como obras públicas de primera necesidad.

ANTONIO MALALANA UREÑA

³⁷ P. Madoz dice: «Por el camino que de Escalona va a Nombela, un poco más arriba del vado, hay ruinas de haber habido otro puente». *Diccionario Geográfico*, XI, 317-318.

³⁸ P. Madoz dice: «En el camino de Escalona a Villa del Prado y Almorox, poco antes de su desagüe, existe otro mitad de piedra y mitad de madera, para la comunicación entre estas villas». *Diccionario Geográfico*, XV, 28.

³⁹ AME, Lib. 2 (1), fol. 237 v.

⁴⁰ AME, Lib. 2 (1), fol. 292.

⁴¹ AME, Lib. 2 (1), fols. 320 v.-321 r. y 322 v.

⁴² El *Libro de Acuerdos (1490-1505)*, habla aquí de la necesidad de alargarlo hasta el cauce del molino más cercano a la villa. Igualmente, se advierte a la Junta de Villa y Tierra que el puente de Mayuelas fue arrastrado por su arroyo el 26 de agosto.

⁴³ AME, Lib. 2 (1), fol. 37 r.

