

LOS PUENTES EN LA CASTILLA BAJOMEDIEVAL

Del análisis del colectivo "Organización social del espacio en la Castilla medieval. La Corona de Castilla en los siglos VIII a XV" se impone una idea básica y es que el estudio de la Reconquista ha llevado a la percepción del espacio como algo totalmente plano; García de Cortázar define a dicha percepción como "una visión absolutamente plana de la problemática". Por el contrario el espacio de los autores de dicho trabajo es un espacio propio, con una interacción profunda, íntima entre el relieve físico y su concomitante, el relieve social. El espacio de la Reconquista no es plano sino que es complejo precisamente porque fue compleja su apropiación y organización; es un espacio que se fragmenta y reorienta incesantemente según sea la dirección desde donde actúan los estímulos, tanto los interiores como los exteriores. La sociedad local se incorpora a la global y la acción de ésta sobre aquélla lleva a modificaciones permanentes de una hacia otra enriqueciendo los modelos sociales central y periférico.

La Reconquista no tuvo una sola dirección; básicamente se operó en la línea Norte-Sur, pero también hubo núcleos que actuaron en ciertos momentos como concentradores de la acción y hubo otros que al estar asentados en distintas direcciones actuaron como divergentes con respecto a la orientación inicial. Ello dio como resultado diferencias cronológicas y sociales en la ocupación del espacio; precisamente éstos son los elementos que ayudan a comprender la problemática de la incorporación del territorio y su resultado: la heterogeneidad socio-cultural-espacial de Castilla.

Del estudio profundo de dichas obras se desprende la reducida bibliografía sobre caminería medieval; los autores hacen una somera descripción de las vías de comunicación más importantes, casi todas de origen romano. Ermelindo Portela en el Cap. II: "Del Duero al Tajo" menciona las investigaciones sobre caminos musulmanes realizadas por Chalmeta y Hernández y además la de Gonzalo Menéndez Pidal "Los caminos en la historia de España". Si se tienen en cuenta las características geográficas del territorio peninsular, su intrincada orografía y

la falta de vías navegables se cae en la comprensión del forzoso protagonismo de la red viaria y su complemento: los puentes.

La percepción de la importancia de la red viaria en el proceso de incorporación y consolidación del espacio a la órbita socio-económica y política cristiana y la falta de trabajos generales me planteó la oportunidad de realizar una investigación sobre caminos, puentes y transportes en Castilla medieval; este trabajo fue realizado bajo la dirección de la Dra. María del Carmen Carlé.

La decisión presuponia la imposibilidad de acceder a los mayores reservorios de información, pero de cualquier manera consideré que los documentos consultados son representativos de la problemática a dilucidar. La falta de una bibliografía orientadora —la obra de Gonzalo Menéndez Pidal es sólo un escalón inicial inspirador— más los baches documentales en el espacio y en el tiempo, no me han permitido el desarrollo de un trabajo sistematizado por épocas y regiones, pero sí me han posibilitado la elaboración de pautas orientadoras de futuras investigaciones.

La carencia de obras sobre caminería no sólo afecta a la Edad Media sino que también se prolonga durante los siglos XVI y XVII; recién para el XVIII aparecen los importantes trabajos de Ringrose y Madrazo pero ya dentro de lo que podría ser un intento planificado por el Estado de ordenación del espacio y la circulación.

Esa falta de investigaciones ¿puede deberse a que la Edad Media no fue muy pródiga en el desarrollo de una conciencia caminera y, por lo tanto, el investigador no se siente atraído por un tema que escasamente podrá ver reflejado en la documentación? ¿Podría ser —y esto justificaría las investigaciones sobre caminos locales o regionales— el hecho de que la documentación se encuentre referida a sitios muy precisos y, en consecuencia, abunde más en los repositorios de dichos sitios? O de lo contrario ¿el mayor peso reside en la elevada dispersión de las fuentes?

Probablemente, cada uno de estos interrogantes, separados o en conjunto, haya constituido un obstáculo suficiente como para no emprender una investigación acerca de los caminos y transportes; pero esencialmente considero un obstáculo importante la ausencia de una conciencia caminera desarrollada durante el período tomado como marco cronológico. Ello sucedió así por múltiples razones. Para confirmar esto se puede contraponer la abundancia de trabajos de investigación centrados en el estudio de la importancia de las vías romanas durante la buena parte de la Edad Antigua en que Roma impuso su dominio sobre *Hispania*.

La abundancia de trabajos se debe al interés que despertó entre los historiadores el gran desarrollo de las vías romanas y de sus obras com-

plementarias: taludes, alcantarillas y puentes; estas obras fueron fundamentales para la afirmación de la dominación y posterior integración de los territorios incorporados al Imperio; de tal manera prende la idea del beneficio incorporado por las vías a la vida comunitaria y política que ni siquiera en las peores épocas de anarquía se abandona su atención y/o prolongación. Para que ello suceda deberá esperarse la desintegración definitiva de la organización política que le había dado origen y la formación de los reinos romano germánicos.

La dislocación del Imperio, la formación de distintos Estados opuestos entre sí —aún dentro de la Península—, lleva a que esa red caminera que anteriormente unía las distintas partes de un imperio, ahora no fuera más que parte de un sistema caminero nacional o regional. Desde el punto de vista de las comunicaciones, la situación se agrava aún más pues, desde los inicios del Bajo Imperio, aumenta constantemente la tendencia hacia la ruralización con las consecuencias sociales y económicas ya conocidas. Salvo excepciones notorias, comienza a restringirse el comercio; además de debilitarse la vida ciudadana y por ende la municipal, los caminos y puentes que se encontraban bajo su inmediata supervisión, comienzan a sentir no sólo una falta de atención sino también una ausencia de función, esto es, medio apto para realizar intercambios de toda índole.

En el territorio español, el Reino Visigodo demostrará la poca predisposición de los nuevos señores a continuar la obra de los romanos; el epigonismo visigodo, tan presente en tantos aspectos de la convivencia con los hispano-romanos, sólo se manifestará en el caso de las vías y puentes, en la repetición o conservación de la legislación romana; por lo demás, los caminos y puentes estaban ahí, podían ser utilizados y así fue.

A partir de ese momento, se asiste a una virtual desaparición de las menciones de los caminos al no encontrar su utilización más justificación que la militar; el silencio se hace aún más largo a raíz de las invasiones musulmanas. Los centros de resistencia cristianos, enclavados en las montañas norteñas, iniciarán el largo proceso conocido como Reconquista; de aquí en más, las antiguas vías y puentes sólo presenciarán el paso de tropas en uno y otro sentido; cumpliendo esas funciones aparecerán mencionados en los cronicones cristianos y en los libros de viajes de autores musulmanes. De cualquier manera, aunque con sus estructuras menguadas por el paso del tiempo, seguirán existiendo los caminos romanos, atravesando ahora los más de ellos extensas zonas despobladas.

Una nueva justificación de su utilización, es la que los pondrá nuevamente en el tapete; ello se debió al avance de la frontera cristiana, a la extensión de las líneas geo-estratégicas de los incipientes Estados cristianos

que por fuerza, y dados los condicionamientos geográficos, fueron las mismas que seguían las antiguas rutas. A este movimiento seguirá la repoblación y ahora sí se dará una importantísima valoración de las vías y puentes que se encontraban en buena utilización. Pero el desarrollo interno de estas unidades políticas cristianas, la introducción de nuevas variables religiosas, sociales y económicas, el establecimiento de lazos con las regiones transpirenaicas y entre los mismos reinos españoles, darán una realidad totalmente inédita; esta realidad se reflejará también en los medios de comunicación originando una nueva dimensión caminera.

Esta nueva dimensión, no se exteriorizará, salvo contados casos, sino en época tardía; pero lo importante es que estos caminos, de pezuña los más, son el medio adecuado para la expresión de una realidad distinta, para la que los caminos romanos —antiguos ya—, no eran suficientes. Y si antes la preponderancia en la dirección de las calzadas había sido Norte-Sur, ahora observaremos un entrecruzamiento en todas direcciones y, además, la priorización de ciertas zonas que se convertirán en núcleos camineros, tal como sucede en las tierras del norte alrededor de Santiago, Burgos, Valladolid, León, Zamora; en el sur alrededor de Córdoba y Sevilla y en el centro sobre Toledo y Madrid.

En este nuevo contexto y, en el ámbito específico de Castilla, se tratará de comprobar la incidencia del hombre sobre el camino y la del camino sobre el hombre; para ello es necesario aclarar que no hubo desarrollo de la conciencia caminera —por lo menos hasta el siglo XV—, pero esto no significó que los caminos por más precarios que fuesen, no estuvieran consustanciados con la mentalidad de los castellanos; éstos actuaban sobre el camino de la única manera que podían hacerlo: transitándolos, hecho que de por sí constituía una constante recreación, un constante seguir haciéndolos. La gran movilidad de la sociedad medieval se manifiesta ante la evidencia de caminos transitados en todas las direcciones, con los fines más dispares; en ellos se encontrará ese colorido propio de pueblos deseosos de cosas nuevas y cuyo traslado implicaba conocimiento y mejoramiento.

De las variadas actividades que pueden desarrollarse sobre el camino, junto a él o a partir de él, la que parece más determinante es la económica. El incipiente comercio de las ciudades y villas de la repoblación adquirirá una importancia tal que pronto, en uno y otro sentido, atravesará la frontera de los territorios de Al-Andalus; el reflejo de esta dinámica se dará en la utilización preferencial de ciertos caminos en detrimento de otros y también en el hecho de que estas rutas, al igual que todas, se convertirán en el medio ideal para la recaudación de impuestos al tránsito.

Al decir comercio es necesario ocuparse de los transportes, cuyo

desarrollo en Castilla sufrió una serie de condicionamientos, no sólo los derivados de la especial geografía, sino también de la secular lucha contra los hispano-musulmanes. Estos condicionamientos, no actuaron en forma negativa, deteniendo el crecimiento, sino que por el contrario funcionaron como impulsores produciendo una especialización como es el tan particular sistema de transporte por recuas, el único posible en zonas donde o los caminos no existían o eran tan precarios que no podían ser transitados de otra manera. La recua constituyó una comunidad en marcha y en oportunidades hasta un concejo itinerante, cuya duración estaba supeditada a la llegada a destino. El solo hecho de reconocer la importancia de la recua como medio de transporte, lleva a analizar la figura del recuero, sobre cuyas funciones mucho se legisló y sobre todo de la mula, cuyo rol en una sociedad que se desarrolla y desmilitariza es cada vez más importante y conflictivo.

En cuanto a los transportes, la Edad Media castellana culmina con el establecimiento de la Real Hermandad de Carretería, signo de los nuevos tiempos, no sólo en lo económico, sino también en lo caminero.

Los puentes, continuadores de los caminos, convocaron el esfuerzo de toda la comunidad, y ya desde las primeras épocas aparecen como el destino natural de casi todo el aliento comunitario; junto con los muros de la ciudad conformaron las obras que mayor atención concitaron. No en vano los archivos concejiles de las ciudades que contaron con puentes en sus términos atesoran una abigarrada documentación sobre ellos. Allí se demuestra de qué manera éstos no sólo eran tenidos como medios fundamentales de comunicación sino que, al igual que las iglesias, servían como señal de referencia y como motivo de orgullo para su habitantes. Su construcción y reparación significaron no pocos problemas para los concejos y, alrededor de esas tareas se observa un despliegue de esfuerzos enormes para las posibilidades de la época.

La época de los Reyes Católicos fue la más fructífera para el desarrollo de los transportes y las comunicaciones, en especial caminos y puentes; si se vieran todos estos logros en forma segmentada sería muy larga su enumeración; quizás sea más fácil entenderlos dentro de la amplia estructura de la centralización, de recuperación de derechos por parte de la Corona, de elevar a Castilla hasta la altura de los Estados que se sacudían el poder nobiliario. De los temas investigados acerca de caminos, puentes y transportes se presenta aquí el capítulo correspondiente a los puentes pues parece el más representativo de la tarea emprendida por los hombres medievales para mejorar las comunicaciones y llevar adelante tareas cuyos beneficios serán para "pro comunal".

I. INTRODUCCION

Cuando se habla de los medios de comunicación terrestres, la referencia concreta está dirigida a los caminos y sus componentes necesarios: los puentes. Los caminos, cuya existencia se remonta al hombre y sus primeros desplazamientos, fueron trazados más por la costumbre y el uso continuado que por la mano del hombre. En todo caso, éste sólo perfeccionó algo que ya sus pies habían marcado sobre el suelo; a partir de este momento, el camino deja de ser un fenómeno natural para pasar a serlo artificial¹.

El origen de muchos de estos caminos, sobre todo en suelo tan quebrado como el peninsular, estuvo en la necesidad de transponer las montañas y sierras que orlan todo el territorio. Se hizo imprescindible llevar ganado de un lugar a otro según sean las estaciones, de acechar a los animales de caza en los cotos, de concurrir a determinados lugares de las costas para comerciar con otros pueblos, de prevenir o realizar invasiones pacíficas o bélicas. Cada uno de estos pocos motivos fueron causa suficiente para el trazado de los primeros caminos; su afianzamiento no fue difícil, sobre todo si tenemos en cuenta el aporte de los muchos pueblos que penetraron en la Península.

En cuanto a los puentes, aquí sí fue necesaria la acción deliberada del hombre, quien con un plan definido y la técnica apropiada se decidió a evitar la interrupción de esas cintas de tierra o de piedra que se extendían en todas direcciones. Es difícil determinar una fecha precisa para la idea de construir un puente; una piedra desprendida por obra de un movimiento tectónico o por una avalancha casual, un tronco caído sobre un hilo de agua, son hechos que pueden haber despertado la idea, con el paso de muchos siglos, de realizar con el mismo fin una estructura mucho más práctica.

Lo real y concreto es que los primeros puentes españoles fueron planeados y realizados por los romanos; de ello existen muchas constancias en presencia y en documentos. De aquí en más fue imposible enfrentar la difícil geografía peninsular sin tener en cuenta a los puentes. Los grandes —y pequeños— ríos que cruzan la Península en todas direcciones fueron a la vez límites de etapas históricas ya perfectamente conocidas y medios válidos, junto con sus puentes, para llegar a nuevas fronteras. Ha sido demostrada la importancia de los puentes romanos supervivientes durante la larga Reconquista y, si en un momento determinado sirvieron

¹ CAAMAÑO GESTO, J. M., *Posible reutilización de caminos prerromanos en época romana*, Gallaecia 3/4, Edicios do Castro, 1979, p. 281, nota 1.

de paso a las bravas aceifas, pronto presenciaron el paso de los cristianos en dirección contraria; cuando concluye esta etapa, los puentes dejan de conducir a tierras extrañas con diferente dominio político, con diferente religión y también con diferente sentimiento de España.

A partir de ahí, las monumentales fábricas y los modestos puentes lugareños comienzan a cumplir una obra integradora, no sólo de un Estado, en el sentido político, sino de una nación, de muchos pueblos que pugnaban por entenderse y ser uno solo por sobre las diferencias regionales.

Al contrario de los caminos, que llegaban lejos, que llevaban hacia un horizonte no muy seguro, los puentes fueron apreciados localmente; estaban presentes en la vida cotidiana y sus fábricas eran vistas con sólo levantar los ojos. No fue casual entonces, que hicieran su aparición constantemente a través de todo tipo de documentación.

No se puede dudar que fueron importantes edificios y que distinguían a unas ciudades de otras. El sello concejil de Zamora muestra en su grabado el Duero, el puente romano y, en estrecha relación con ambos, una aceña² y, cuando en el siglo XIII es construido un nuevo puente, éste reemplaza en el sello al antiguo³. El sello medieval castellano más hermoso e importante por su diseño artístico es el de Córdoba; de él existen dos matrices del siglo XIV y en las dos se destaca el puente de Calahorra⁴. Los puentes también fueron representados en los sellos de Alba de Tormes, Carrión, Puente la Reina, Escalona, Mansilla, Nájera, Navarrete y Miranda, entre otras villas y ciudades que, por contar con tan importantes medios de comunicación, merecieron figurar más asiduamente en la documentación⁵.

Los puentes junto con torres, iglesias o cualquier otra figura personalizadora, aparecen en los escudos de armas de la villa de Ribadavia⁶ y en el de Pontevedra donde el puente aparece representado tal como es: dos torres del lado izquierdo y una del lado derecho⁷.

Cuando Enriqu IV, en las Cortes de Segovia de 1471 ordenó la

² GONZÁLEZ, JULIO, *Los sellos concejiles de España en la Edad Media*, "Hispania", XX, 1945, p. 357.

³ *Ibidem*, p. 359.

⁴ *Ibidem*, p. 356. PAZ Y MELIA, A., *Serie de los más importantes documentos del Archivo y Biblioteca del Excmo. Señor Duque de Medinaceli elegidos por su encargo y publicados a sus expensas por...* Pra. Serie Histórica. Años 860-1814. Madrid, 1915, Lámina "Sello del Concejo de Córdoba" Año 1360.

⁵ GONZÁLEZ, JULIO, *Ob. cit.*, p. 361-370.

⁶ PARDO, AURELLANO, *El convento de Santo Domingo de Ribadavia*, "Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Orense", X, 1933, p. 17.

⁷ BARREIRO, B., *Blasones de Galicia*, p. 24.

acuñación de los enriquez señaló las características, peso e inscripciones de la que será la moneda, disponiendo al mismo tiempo que se marcara con la primera letra de la ciudad donde se encuentre la ceca, con excepción de Segovia que se distinguirá con "una puente"⁸.

Tampoco podían estar ausentes los puentes en las descripciones de los peregrinos y viajeros. Santo Martino describe "el descomunal puente de Villarente" y algunos otros vistos y transitados en sus andanzas por tierras cristianas⁹. Entre los viajeros, uno de los más importantes fue el célebre geógrafo musulmán el-Idrisi, quien al servicio del rey de Sicilia recorrió la Península. Cuando se acerca a Santiago desde Portugal cuenta que:

"(...) Seis millas más allá desagua el río de Santiago (el Vela y el Sar) llamado de Honesto, que es de mucho caudal y ancha desembocadura. Entra en él la marea y suben las grandes naves, hasta unas veinte millas, donde hay un gran puente (el de Cesures) de cinco arcos de dimensión considerable y tan altos que pueden pasar por debajo los buques sin abatir los palos"¹⁰.

El alemán J. Müenzen, viajero del siglo XV, describe asombrado los hermosos puentes que encuentra a su paso; uno, el de Salamanca:

"(...) Dista Salamanca diez leguas de Zamora, está situada junto al Tormes que nace en las montañas del mismo nombre, río, aunque pequeño, cruzado por un puente de veintidós grandes arcos (...)"¹¹.

En otro tramo de su viaje, llegó a Pontevedra, donde observa en su río, un muy hermoso y sólido puente de catorce arcos¹²; asombrado por su magnitud, describe el puente del Arzobispo¹³ y critica el mal estado de los caminos comparándolos negativamente con los de otros países.

Otra fuente de mención periódica de los puentes, proviene de los documentos donde quedaron establecidas las delimitaciones de los tér-

⁸ CORTES..., T. III, p. 814.

⁹ VÑAYO GONZÁLEZ, ANTONIO, *Un leonés del siglo XIII, peregrino universal. Notas para el estudio de los viajes de Santo Martino de León*, "Archivos Leoneses", XXV, 1959, p. 320.

¹⁰ SAAVEDRA, E., *La Geografía de España del Edrisi*, "Bol. de la Soc. Geogr. de Madrid", XXVII, 1889, p. 169.

¹¹ MUENZER, J., *Viaje por España y Portugal en los años 1494 y 1495*, Trad. de Julio Puyol, B.R.A.H., 84, 1924, p. 233.

¹² *Ibidem*, p. 218.

¹³ *Ibidem*, p. 236.

minos concejiles. Al otorgarse a principios del siglo XIII el fuero de Palenzuela, se estipulaba:

“(...) Et habeant varones de Palenciola suos terminos
(...) de la Ponte de Villa Roderici (...)”¹⁴.

Al concederse el fuero de Sepúlveda se ponía un límite geográfico, bastante amplio, para su aplicación y, al describirse esos límites aparecen varios puentes. Al mencionarse su extensión por Extremadura, se dice que va desde:

“(...) el río de Duraton ayuso hasta la fuente de Naval Mazano. Et des dende, la puente e el río ayuso (...).
Et dende va derecho a la puente de Moriel que está en el río de Sorvent, e va a Pennarubia o el arroyo arriba de río Friello (...)”¹⁵.

Cuando Alfonso IX concede fueros al concejo de Riba de Sil, marca sus límites y entre otros puntos, establece que los hitos correrían desde el puente de Tejedo hasta el puente de Cirancelo¹⁶ y, el mismo rey en 1225 al conceder a Almanza sus fueros menciona el puente de Almunia como sitio de referencia¹⁷.

En un pleito por términos ocurrido a fines del siglo XIV entre Quintana de la Puente y San Salvador del Moral, se traza una línea divisoria que pasa por una peña ubicada sobre el puente¹⁸. En el juicio sobre términos jurisdiccionales entre Acha y Aramaguela los Reyes Católicos fallan que:

“(...) se parta la jurisdicción entre el dicho Duque e la dicha ciudad en la meitad de la puente de

¹⁴ MUÑOZ Y ROMERO, T., *Colección de Fueros Municipales y Cartas Pueblas de los reinos de Castilla, León, Corona de Navarra y Aragón*, Madrid, 1847, I, pp. 274-276.

¹⁵ *Los Fueros de Sepúlveda*, Publicaciones Hist. de la Excm. Diputación de Segovia, Segovia, 1953, pp. 60-61.

¹⁶ *Colección de Privilegios, Franquezas, Exenciones y Fueros, concedidos a varios pueblos y corporaciones de la Corona de Castilla*, Madrid, 183s, V, p. 148.

¹⁷ ALFONSO, ANDRÉS O.S.B., *Almanza, fuero de población y confirmaciones (1225-1285)*, "Archivos Leoneses", XXV, 1959, p. 168.

¹⁸ SERRANO, LUCIANO, *Fuentes para la historia de Castilla*, I, Colección diplomática de San Salvador del Moral, Valladolid, 1906, p. 171.

Arcanguelo por el Camino Real de la loma de Acha fasta dar en la encrucijada que diz va el camino de la puente (...)"¹⁹.

Los puentes aparecen también en otro tipo de disposiciones; en el fuero de Nájera se estableció que si algún hombre de fuera demandara a algún vecino, éste debía salir en "medianedo" —asamblea para resolver litigios que afectaban a integrantes de concejos distintos— sólo hasta la puerta del puente²⁰ y, en las ordenanzas municipales de Villatoro se prohíbe a las mujeres "lavar paños ni tripas, nin echar otra suziedad ninguna en el Río, desde la puente de la nava (...)"²¹.

¿Pueden estos pocos ejemplos dar idea acerca de la importancia de los puentes en la Edad Media castellana? Sólo en mínima parte. Hasta el momento se han realizado trabajos parciales desde el punto de vista histórico, ya que no arquitectónico, faltando una visión integral de la cuestión. Al encarar el tema de los puentes en forma más amplia tendremos oportunidad de verificar su importancia decisiva no sólo como medio de comunicación sino también que trataremos de probar de qué manera se encuentran los puentes en la legislación, en las luchas militares, en la fundación de poblaciones, en el origen de hechos económicos y, sobre todo, cómo a través de su construcción y reparación los concejos, demostraron una gran decisión para resolver sus problemas imponiéndose sobre intereses locales y tratando de influir en las cambiantes políticas reales.

A través de las reparaciones, fruto más jugoso de la documentación, despuntará la agitada vida del hombre de hace siglos, tan agitada y comprometida como la de los hombres actuales pero con más sentido de pertenencia a una comunidad.

II. ANTECEDENTES ROMANOS, VISIGODOS Y MUSULMANES

Es imposible comenzar la historia de los puentes medievales en Castilla sin antes mencionar las obras realizadas por los romanos; éstos se distinguieron por su espíritu práctico apto para superar todos los escollos que se les presentaran. Sus obras, realizadas en piedra o alba-

¹⁹ Colección de Cédulas, Cartas-patentes, provisiones, reales órdenes y otros documentos concernientes a las Provincias Vascongadas, IV, p. 43.

²⁰ FUENTE, VICENTE DE LA, *El fuero de Nájera*, B.R.A.H., I, 1877, p. 278.

²¹ BLASCO, RICARDO, *Ordenanzas Municipales de Villatoro (Avila)*, A.H.D.E., X, 1933, p. 401.

ñilería, eran imponentes por su técnica, magnitud y número; esencialmente estaban constituidas por fortificaciones, fuentes, templos, basílicas, teatros, anfiteatros, vías y puentes²². *Hispania* desde el mismo momento que entra en la influencia de Roma se convierte en beneficiaria de tales obras, las que llegan a erigirse hasta en poblaciones de poca importancia²³.

Respecto a los medios de comunicación los romanos se destacaron en la construcción de puentes; los consideraban un elemento complementador indispensable de la eficiente y gran red viaria que construyeron en todos los territorios que fueron ocupando en su expansión a lo largo y a lo ancho del mundo mediterráneo.

Las ideas y técnicas esenciales para la construcción de puentes las tomaron de los etruscos²⁴ y las perfeccionaron, pues les era totalmente necesario superar las limitaciones que les imponían los ríos que corrían cerca de la naciente urbe latina. Posiblemente, dejando de lado su aspecto práctico, la construcción de puentes haya tenido un carácter religioso; ello puede deducirse del significado de la palabra pontífice, ya que si la etimología de la palabra es la correcta, alude al encargado de construir los puentes (*Pons-Facio*). En la época imperial, el emperador se convertirá en la máxima autoridad de una de las instituciones de la religión romana: el Colegio de Pontífices. La relación existente entre puentes y religión quizás provenga del carácter expiatorio que tenían estas construcciones pues los arquitectos romanos consideraban haber atacado a los dioses fluviales alterando así la relación existente con ellos al haber violado los lechos por donde discurrían; para aplacarlos realizaban acciones que les fueran agradables como por ejemplo, arrojar monedas al río en el momento de cruzar el puente²⁵ o levantando en su trayecto²⁶ o en sus extremos²⁷ o en zonas cercanas a sus accesos²⁸ temples, ermitas o capillas.

²² MIELI, ALDO, *Panorama General de la Ciencia. I El mundo antiguo. Griegos y romanos*, Espasa-Calpe Argentina S.A., Buenos Aires, 1946, p. 198.

²³ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, CLAUDIO, *Panorama general de la romanización de Hispania*, "Revista de la Universidad de Buenos Aires", 5ª época, 1 (1956), pp. 12-14.

²⁴ *Diccionario de Historia de España*, III, p. 36. Ponte Dodo, túnel de 80 mts. de largo realizado sobre una sola mole de piedra, estaba calzado.

²⁵ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Historia del puente*, Informes de la Construcción, 67, p. 48.

²⁶ *Diccionario de Historia de España*, III, p. 367. En el centro del puente de Alcántara.

²⁷ *Ibidem*, III, p. 367, En los extremos del de Martorell.

²⁸ MORÁN, CÉSAR, *Reseña histórico-artística de la provincia de Salamanca*, "Acta Salmanticensis", Univ. de Salamanca, 1946, p. 156. "Poco más abajo está el puente de San Marcos o de la Redonda, en uno de los antiguos caminos que unía a Salamanca con Tamames y con Ciudad Rodrigo. (...) Adherida a su puente está la ermita de

Cuando se proyectaba una vía, los constructores trataban de superar los obstáculos naturales de la manera más sencilla posible. En el caso de los ríos y arroyos que tuvieran poco caudal y régimen parejo, se decidía enlazar el fondo del cauce²⁹. Este enlazado era construido exactamente igual que el de los caminos, siendo todavía reconocible a simple vista en algunos ríos de Galicia donde se han conservado³⁰. Si el obstáculo era de carácter insalvable por medios tan sencillos, se procedía a construir un puente; algunos de ellos fueron realizados tan sólidamente que todavía permanecen en pie y en uso. En principio, se levantaban las bases de fábrica y el resto de madera³¹; pero cuando en época de Augusto se da forma a la amplia red caminera, se presenta la necesidad de construir los puentes que todavía nos maravillan y que serían famosos solamente por la grandiosidad de sus moles.

En general han persistido hasta nuestros días aquellos puentes que por casualidad fueron construidos en terrenos de buena cimentación. El ingeniero romano, buen calculador y mejor constructor, se esforzó en realizar buenas bases para los puentes; para ello volcaba en el río toneladas de cemento pero, en ocasiones, fallaba la constitución geológica del suelo, el que al no poder soportar peso tan elevado³² producía la ruina progresiva de esas hermosas construcciones. Las bases eran asentadas mediante unas máquinas especiales (*maquinaciones-fistucæ*) que sin desviar las aguas, fijaban los pilotes en los fondos de los cauces sobre los que se comenzaba a apoyar la sillería³³.

Entre los puentes romanos que persisten, está en Cantabria el Otero de Guarda, con un ancho de calzada de 3,40 mts., con arcos semicirculares apuntados, con fuerte pendiente³⁴; el de Salamanca, de 26

San Marcos, en un despoblado, sin que por los alrededores se descubran vestigios de población. Sin duda fue en su origen, uno de esos templos paganos consagrados a los *dii viales* (...). FERNÁNDEZ DURO, CESÁREO, *Memorias históricas de la ciudad de Zamora, su provincia y obispado*. Madrid, 1882, I, p. 147. "Los romanos debieron construir un puente sobre el Duero, en sitio distinto del que ocupa el actual, porque él no ha mudado su curso; guardan su memoria una ermita, que se conservó hasta el siglo XV (...)" (El autor se refiere al puente viejo de Zamora).

²⁹ SAAVEDRA, E., *Discursos*, p. 25.

³⁰ RODRÍGUEZ COLMENERO, ANTONIO, *La red viaria romana del sudeste de Galicia*, "Anejo de Hispania Antigua", Universidad de Valladolid, 1976.

³¹ SAAVEDRA, E., *Discursos*, p. 25.

³² MENÉNDEZ PIDAL, GONZALO, *Los caminos en la historia de España*, Ediciones de Cultura Hispánica, Madrid, 1951, pp. 27-28.

³³ FISTUCA-AE, Maza para clavar en tierra pies derechos, estacas, etc.

³⁴ CAGIGAL, MARIANO, *Algo sobre las vías romanas de Cantabria con motivo del libro del doctor Adolf Schulten "Los cántabros y los astures y su guerra con Roma"*, del libro del doctor Adolf Schulten "Los cántabros y los astures y su guerra con Roma", "Archivo Español de Arqueología", 57, 1944, p. 377.

arcos, ancho, alto, recto, como edificado para siempre³⁵; el de Torres, sobre el Júcar, en la provincia de Cuenca, con machón de sillería y un solo arco³⁶; el de Albarregas, cerca de Mérida, que consta de 4 arcos grandes y 2 pequeños para desagüe en las épocas de avenidas³⁷.

El más imponente de los puentes romanos sobrevivientes es el de Alcántara, cuyo nombre deriva de la voz árabe al-qantara (el puente); está tendido sobre el Tajo (provincia de Cáceres) en un sitio donde el río se encajona sobre altas paredes; tiene 6 arcos, con 30 mts. de diámetro los centrales, totalizando 190 mts. de largo y 43 mts. de alto sobre el río. Realizado en piedra berroqueña labrada y almohadillada, en su construcción contribuyeron muchos pueblos de la provincia lusitana³⁸ inmortalizándose el nombre de su constructor: Cayo Julio Lacer³⁹; una inscripción pregona orgullosa que el puente "Existirá mientras exista el mundo"⁴⁰.

También sobre el Tajo se alzan las ruinas de lo que fue el puente Mantible; su rareza consiste en que es el único en el ámbito romano que tenía un arco rebajado⁴¹. Sobre el Guadiana fue erigido el de Mérida; consta de 60 arcos y 792 mts. de largo con una calzada de 6,50 mts.⁴². Acerca de las calzadas de los más notables, se observa que tienen aceras laterales y en oportunidades también parapetos⁴³.

En lo que fue territorio de la antigua *Hispania* existen más de 40 puentes romanos; además de los ya mencionados, están el de Cangas de Narcea sobre el Sella; sobre el Carrión en Palencia; el de Calahorra sobre el Guadalquivir, en Córdoba; y también en Osma, en Tudela, en Toro sobre el Duero, el de Tordesillas y el de Strenos de San Pedro⁴⁴; el de Segovia, el de Orense, el de Segura —todavía en uso—⁴⁵; el de Ponte-

³⁵ MORÁN, CÉSAR, *Ob. cit.*, p. 86; GONZÁLEZ, JULIO, *La repoblación de la "extremadura" leonesa*, "Hispania", XI, 1943, pp. 256-257.

³⁶ CEAN-BERMÚDEZ, JUAN, *Sumario de las antigüedades romanas que hay en España en especial pertenecientes a las bellas artes*, Madrid, 1832, pp. 105 y 121-122.

³⁷ *Ibidem*, p. 385.

³⁸ *Ibidem*, pp. 397-398 y 400. LAMPÉREZ Y ROMEA, VICENTE, *Arquitectura civil española de los siglos I al XVIII*. Madrid, 1922, II Arquitectura Pública, pp. 431-432.

³⁹ *Diccionario de Historia de España*, T. III, p. 367.

⁴⁰ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, CLAUDIO, *Ob. cit.*, p. 14.

⁴¹ LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Ob. cit.*, T. II, pp. 432-433; CEAN-BERMÚDEZ, J., *Ob. cit.*, p. 400; PAREDES, VICENTE, *Repoblación de la Villa de Garrovillas*. B.R.A.H., XXXIV, 1899, p. 296.

⁴² MENÉNDEZ, PIDAL, G., *Ob. cit.*, pp. 27-28.

⁴³ *Diccionario de Historia de España*, III, p. 377.

⁴⁴ MENÉNDEZ PIDAL, R., *Historia de España*, dirigida por...; XV, *Los trastornos de Castilla y Aragón en el siglo XV*. Por Luis Suárez Fernández, Angel Canelas López y Jaime Vicens Vives, Espasa-Calpe S.A., Madrid, 1964.

⁴⁵ LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Ob. cit.*, II, pp. 431-433.

vedra ⁴⁶, el de Bibidey —afluente del Miño y construido durante el imperio de Nerva ⁴⁷, el de Alcolea, el de Aldea del Río en las cercanías de Córdoba y sobre el Guadalquivir ⁴⁸. Donde no quedaron testimonios de estos magníficos puentes la toponimia atestigua su existencia: Ponte Vella, Ponte Vedra, Ponte de Vedra, Ponte de Estrada, Ponte Pedriña ⁴⁹.

Contra lo que se puede suponer, estos puentes también en su momento, necesitaron reparaciones; de ello dejaron testimonio las inscripciones de los miliarios. La única razón aducida para llevar a cabo tales trabajos, era la de mejorar o restablecer las "vias et pontes tempore vetustatis" ⁵⁰.

Puentes visigodos

Luego de producida la invasión y asentamiento de los germanos en Occidente, se comprueba cómo todo lo relacionado con el transporte y las comunicaciones cae en una lenta decadencia que en realidad se había iniciado en la época de la Anarquía Militar. Disminuye la movilidad de las personas, surgen poderes locales y, además, se mediatiza la vida económica, haciéndose más local, pues al iniciarse la decadencia de los centros urbanos —consumidores por excelencia— la actividad económica se remite cada vez más a las áreas rurales. Los recién llegados a *Hispania* aprovecharon la obra romana ⁵¹ reparándola —o a su imitación—, haciendo nuevos puentes. Así en el cruce del río Cubillos, camino de Granada a Córdoba, construyeron en el siglo VI el puente de Pinos, que estuvo en servicio —y fue testigo de importantes acontecimientos— durante toda

⁴⁶ GAUTIER DALCHÉ, JEAN, *Historia urbana de León y Castilla en la Edad Media (Siglos IX-XIII)*, Siglo Veintiuno, Madrid, 1979, p. 88.

⁴⁷ CEAN BERMÚDEZ, J. A., *Ob. cit.*, p. 217.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 349.

⁴⁹ RODRÍGUEZ COLMENERO, A., *Ob. cit.*, pp. 24-25 y 94.

⁵⁰ MAÑANES, T. - SOLANA SÁINZ, J. M., *La política edilicia viaria imperial en la meseta Septentrional de España*, "Estudios de Homenaje a Don Claudio Sánchez-Albornoz en sus 90 años", I, Anexos de C.H.E., Buenos Aires, 1983, pp. 118-119. Nº 48 "Miliario de Santecilla (El Berrón) (Burgos), junto a la iglesia, del emperador Maximino"; p. 98, Nº 17 "Miliario del emperador Adriano, reparación de puente sobre la vía 22 o Camino de la Plata, año 120-121; pp. 119-120, Nº 49; pp. 120-121, Nº 50; p. 118, Nº 47 "El César Domiciano Augusto, Germánico, hijo del divino Vespaciano, pontífice máximo, con la tribunicia potestad, padre de la patria, con el consulado por onceava vez, designado para la doceava, con censoria potestad, reparó las vías y los puentes deteriorados por el tiempo", Año 85.

⁵¹ PONZ, ANTONIO, *Viaje de España en que se da noticia de las cosas más apreciables y dignas de suberse, que hay en ella*, Madrid, MDCCLXXXVII, I, pp. 18-19

la Edad Media⁵²; era de factura modesta y constaba de 3 arcos en herradura⁵³.

La famosa Brunequilde era visigoda, aunque desarrolló sus tareas entre los francos (destacándose) como promotora de la construcción de puentes en las Galias⁵⁴, donde se trasladó al ser solicitada como esposa por Sigiberto, rey de Austrasia⁵⁵.

El puente de Mérida fue reparado durante el reinado de Ervigio⁵⁶ por el duque Sala a instancias de Zenón, obispo de la ciudad⁵⁷, manteniéndose en buen estado hasta que fue dañado en las luchas civiles que se dieron durante el gobierno de Muhammad I; por su parte los investigadores han hallado que el puente de Alcántara tiene incrustadas piedras con inscripciones y marcas de origen visigodo⁵⁸.

Puentes musulmanes

La invasión islámica que produce el establecimiento de una nueva entidad política en la Península, va a tener una doble consecuencia: por un lado los puentes romanos que se encontraban en funcionamiento se van a constituir en el medio ideal para llevar adelante la ocupación y luego

⁵² *Memorias de Don Enrique IV de Castilla*, II, contiene la Colección diplomática del mismo rey compuesta y ordenada por la Real Academia de la Historia, Madrid, 1835-1913, p. 22, Cd. VIII "(...)" e de allí mandó mover su gente, e asentose allende de la puente de Pinos (...)", Año 1455. *Crónica de Don Pero Niño, conde de Buena, por su alférez Gutierre Díez de Games, El Victorial*, Edición y Estudio por Juan de Mata Carriazo, Espasa-Calpe, Madrid, 1940, p. 333, Cod. XCII "Como Pero Niño prendió a Juan Furtado de Mendoza, en casa del Rey (...). Otro día fue asentar media legua de la puente de Pinos. Aquel día fue derrocada la torre de la puente". *Crónica del Halconero de Juan II, Pedro Carrillo de Huete*, Edición y Estudio por Juan de Mata Carriazo, Espasa-Calpe S.A., Madrid, 1946, pp. 103-104, Cap. LXXXVIII "De como fue derribada la puente de Pinos".

⁵³ MENÉNDEZ PIDAL, R., *Ob. cit.*, p. 34.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 33.

⁵⁵ RIVERA RECIO, J. F., *Las hijas del rey visigodo Atanagildo y las tragedias de la familia merovingia reinante*, Estudios de Homenaje a Don Claudio Sánchez-Albornoz, *Ob. cit.*, p. 318.

⁵⁶ LAMPÉREZ y ROMEA, V., *Ob. cit.*, II, pp. 432-433.

⁵⁷ CEAN BERMÚDEZ, J. A., *Ob. cit.*, p. 385; HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, FÉLIX, *Los caminos de Córdoba hacia el noroeste en época musulmana*, "Al-Andalus", XXXII, fasc. I, p. 52. FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 76, "Debe corresponder a una reparación general de las obras públicas de la ciudad y conmemora que después que renovó la ciudad con muy grandes muros, les dan fin dichoso a sus obras, hizo esta de la puente, en que fundó arcos en lo profundo del agua" (Florez = Códice Azagra).

⁵⁸ MENÉNDEZ PIDAL, R., *Ob. cit.*, p. 33.

la larga lucha que durará siglos; por el otro, la economía y formas de vida musulmanas, van a crear nuevas condiciones para la construcción y reparación de caminos y puentes.

Mejores territorios, economía de consumo relacionada con regiones lejanas; ello permitió que los caminos y puentes fueran muy apreciados en Al-Andalus, tal como lo deja entender el moro Rasis en su descripción de España ⁵⁹.

Los musulmanes —al igual que los cristianos— dejaban en sus testamentos mandas benéficas y entre los destinos que debían darse a esos bienes estaba la reparación de caminos, sendas peligrosas en las montañas y puentes ⁶⁰.

Hikam I ordenó en el 787 reparar el puente cordobés de Calahorra ⁶¹, obra llevada a cabo por Zama quien también reparó el acueducto de la ciudad ⁶²; a su vez el puente de Alcántara fue refaccionado ⁶³ y modificado de tal manera que, sobre él se construyó una fortaleza ⁶⁴ que persistió hasta el gobierno de Carlos I; este monarca ordena demolerla para despejar el puente ⁶⁵.

También fue restaurado el puente de Guadalajara ⁶⁶; sin embargo, el de Medellín que se encontraba en mal estado desde antes del 711 no fue reparado utilizándose —hasta bien entrada la Edad Media—, la famosa barca de Medellín ⁶⁷.

En Al-Andalus se levantaron algunos puentes que todavía subsisten

⁵⁹ LÉVI-PROVENÇAL, E., *La "Description de L'Espagne" d'Ahmad al-Rāzī*, "Al Andalus", XVIII, 1953, fasc. 1, p. 90 "Du district d'Exitania 52 (...) celui d'Alcántara, qui est une belle localité. Il y a à Alcántara un pont sur le Tage dont on ne saurait trouver le pareil au monde (...)"; p. 64 "Des avantages de la ville de Cordoue 10 (...) La ville a sa porte contiguë au pont, duquel on ne saurait trouver pareil en nul pays (...)"; p. 81 "Du district de Tolède 39 (...) Tolède est située sur le Tage, fleuve sur lequel se trouve un pont remarquable; il fut construit avec une telle habilité que personne ne saurait en vérité en trouver un pareil en Espagne (...)".

⁶⁰ LAFUENTE ALCÁNTARA, MIGUEL, *Historia de Granada comprendiendo la de sus cuatro provincias Almería, Jaén, Granada y Málaga, Granada*, 1843-6, II, p. 167.

⁶¹ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 50.

⁶² CEAN BERMÚDEZ, J. A., *Ob. cit.*, p. 341.

⁶³ PONZ, A., *Ob. cit.*, pp. 154-155, Nota 1 "(...) Entre todas otras fue derribada una gran partida de esta puente de Toledo que ovo fecho Alef, hijo de Mohamet Alaveri Alcaid de Toledo, por mandado de Almanzor Aboaumir Mahomet (...) E fue acabada en Era de los Moros, que andaba ese tiempo en OCC, e XXXVII años".

⁶⁴ HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, Fasc. 2, p. 322 "Idrisi Cantara as-saif est une des merveilles du monde. C'est une forteresse sur un pont. La population habite dans cette forteresse au elle est a l'Abri de tout danger (...)".

⁶⁵ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 33.

⁶⁶ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Ob. cit.*, pp. 44-45.

⁶⁷ HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, Fasc. 1, p. 49.

como el de Tejera, de 9 arcos, probablemente perteneciente a la época de 'Abd al-Rahman III y cerca de él, hacia el sur, sobre el río Guadanuño existe otro de 4 arcos⁶⁸. Almanzor —según Ibn 'Idār— se preocupó por el estado de caminos y puentes⁶⁹. En Granada se erigió en el siglo XI el "puente del Cadi" que unía la Alhambra con la ciudad⁷⁰.

Las sucesivas invasiones comandadas por Tarik, Muza y 'Abd al-Aziz que se dan entre el 711 y el 714, siguieron las viejas calzadas romanas y por razones estratégicas se destruyó el puente de Alconetar que sería restaurado cinco siglos después⁷¹.

Gobernando Ordoño II en el 865, los musulimes organizaron una grandiosa razzia contra Alava y Castilla con el fin de apoderarse de la inexpugnable peña de Amaya y para ello utilizaron las vías romanas y —entre otros—, un viejo puente romano que aún subsiste situado sobre el Odra entre Castrojeriz y Mata Judíos⁷². Cuando Almanzor dirige su devastador ataque contra Santiago en 997, atraviesa los puentes de Mérida y Alcántara⁷³ los que junto con el de Zaragoza sobre el Ebro, completaban la ruta que unía el Norte con el Sur islámico y que en gran parte de su recorrido coincidía con la vía Augusta⁷⁴.

Queda clara entonces la actividad fundacional de los romanos y la continuadora de visigodos y musulmanes, con algunos atisbos de iniciativa propia. Luego esta tarea es retomada por los pueblos de la Reconquista, pero ahora con un claro sentido integrador; los trabajos no estarán relacionados con políticas de lejanos gobiernos imperiales o califales, sino con los concejos; éstos actuarán como representantes de la voluntad e intereses de los vecinos y también, como se verá en su momento, de los intereses de la Corona.

III. CONSTRUCCION

El carácter sacralizado de los puentes romanos nunca perdió su importancia; cambió sí el contenido religioso adquiriendo, durante la cris-

⁶⁸ *Ibidem*, fasc. 2, p. 334.

⁶⁹ *Ibidem*, fasc. 1, pp. 38-39 "(...) il apleuti les routes difficiles et les ravins abrupts (...)".

⁷⁰ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Ob. cit.*, pp. 44-45.

⁷¹ *Ibidem*, p. 37.

⁷² SÁNCHEZ-ALBORNOZ, CLAUDIO, *Orígenes de Castilla. Cómo nace un pueblo*", "Rev. de la Univ. de Buenos Aires", 3ª época, Año I, XII, 1943, p. 385.

⁷³ PEINADO, NARCISO, *La ruta de Almanzor a través de Galicia*, "Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Lugo", 29/30, 1949, p. 251.

⁷⁴ L.T.B., *La vía Augusta y el arrecife musulmán*, "Al-Andalus", XXIV, fasc. 2, p. 446.

tiana Edad Media, una honda característica social sin abandonar la consagración a Dios y los santos que se manifestó mediante la erección de capillas y ermitas⁷⁵. El aumento constante de población, la superposición de diferentes dominaciones políticas —musulmanas y cristianas— con las consecuencias militares, sociales y económicas que ello implicó, hicieron del puente una de las armas más poderosas en la lucha que durante siglos y con los más diversos aportes culminó con la idea de una España grande en lo general y diversa en lo particular.

La construcción de puentes tuvo ante todo un sentido eminentemente social, pues los trabajos eran para “pro comunal de todos”⁷⁶ y la colaboración en su realización era tenida como una de las formas más amplias de manifestación de solidaridad social. Esto queda claro cuando Berceo en los Milagros, dice de cierto personaje:

“Era ladrón malo —que mas querie furtar
que ir a la iglesia— nin a puentes alzar”

Las fábricas de puentes están especialmente citadas como obras buenas o meritorias por la mayoría de los escritores medievales, sobre todo por aquellos que han tratado acerca de la penitencia⁷⁷. Alfonso X en las *Partidas* expresa que su construcción es muy benéfica “porque son obras buenas e de piedad”⁷⁸.

Para las obras debían contribuir todos los que de ellas se beneficiaban, incluso los exceptuados para otras imposiciones como los clérigos⁷⁹, los nobles⁸⁰ y cualquier otro que hubiera logrado cartas especiales de franquicia⁸¹.

⁷⁵ MORÁN BARDÓN, CÉSAR, *Excursiones arqueológicas por tierras de León*, “Archivos Leoneses”, VI, 1949, p. 70 “(...) habiendo hecho el concejo de Luna y sus moradores por amor de Dios y de San Lorenzo una puente de piedra y cal (...)”. HUIDOBRO SERNA, LUCIANO, *Las peregrinaciones jacobeanas*, Madrid, 1949, I, p. 351.

⁷⁶ *Partidas*, I, 4, 54.

⁷⁷ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Ob. cit.*, p. 76.

⁷⁸ *Partidas*, I, 4, 54.

⁷⁹ *Memorias de Don Fernando IV de Castilla*, II, Colección Diplomática, arreglada y anotada por D. Antonio Benavides, Madrid, 1860, pp. 124, Doc. XC “Confirmación de un privilegio concedido por D. Alonso X al monasterio de Sancti Spíritus de Salamanca y sus vasallos de la puebla de Villeruela (...) e por facer bien al convento del monasterio de Sancti Spíritus quito de todo pecho e de todo servicio e de todo pedido a los sus vasallos de la Puebla de Villeruela, salvo ende moneda forera, quando acaesciese de siete en siete años, e en la labor de la Puente, e en la cerca de la villa que es comunalmente para pro de todos (...)” Año 1297, MOLINA MCLINA, LUIS A., *Documentos de Pedro I. Colección de documentos para la historia del reino de Murcia*, C.S.I.C., Murcia, 1978, pp. 189-190, doc. 134 “Carta de Pedro I dando respuesta a varias peticiones de la ciudad de Murcia: entre ellas autoriza al concejo a cobrar alcabalas en las cosas que se compran y venden en la ciudad; ordena a los clérigos, sus mancebas y sus hijos, los moradores y fijosdalgos paguen por los

Los monarcas consideraban que la construcción de caminos y puentes era obligación regia "porque los omes puedan andar et levar sus bestias, et sus cosas desembaradamente de un lugar a otro"⁸²; tal disposición se reflejó en varias recopilaciones jurídicas⁸³.

La construcción se originaba en diversos organismos, instituciones y aún personas. A fines de la Edad Media fue el Consejo Real el encargado de autorizar las obras⁸⁴ siendo realizadas por los concejos, como que

bienes que tienen en la labor de la cerca, puentes, atalayas, escuchas, etc.". Año 1365, *Ordenanzas Reales de Castilla*, I, 3, 1, "En guardas, pechos y tributos deben contribuir los clérigos. El Rey D. Juan I en Guadaluara (...) porque en los pechos que son para bien común de todos así como para reparo de muro o de calzada o de carrera o de puente o de fuente o de compra de término (...) deben contribuir y ayudar los dichos clérigos para pro comunal de todos (...)". *Cortes...*, II, p. 451, Cortes de Guadalajara, Año 1390; II, pp. 541-542, Cortes de Tordesillas, Año 1401; III, pp. 352-353, Cortes de Madrigal, Año 1438, *Partidas*, I, 6, 54 "Que cosas son tenidas los clérigos de fazer, de que non se pueden escusar por razón de las franquezas que han". GONZÁLEZ GALLEGO, ISIDORO, *Las murallas y los puentes de León en el siglo XIV*, "León y su historia. Miscelánea Histórica", IV, Centro de Estudios e Investigaciones "San Isidoro". Archivo Histórico Diocesano, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de León, 1977, "Se trata de una Cédula de doña Isabel (...) que ordeña el pago de la sisa para el arreglo de las puentes de la ciudad, a los grandes, poderosos y casi inmortales monasterios de León: el de San Isidoro y el de San Marcos".

⁸⁰ MOLINA MOLINA, L. A., *Ob. cit.*, pp. 189-190, doc. 134, Año 1365. *Cortes...*, III, p. 151, Cortes de Zamora, Año 1342 "Alo que me pedistes por mercet que por quanto en algunas delas dichas cibdades e villas onde moran algunos mis vasallos e escuderos de cavallo e otros oficiales de la mi casa, non quieren pagar en algunos mrs. que son necesarios de se derramar por los concejos e oficiales, así para reparar los muros e cercas commo para adobar las fuentes e puentes, por non aver delos propios para ello y enlo qual pagan cavalleros, e escuderos, e duennos e donzellas fijosdalgo (...)".

⁸¹ FITA, FIDEL, *Edicto de los Reyes Católicos desterrando de sus estados a todos los judíos (31 de marzo, 1492)*, B.R.A.H., XI, 1887, p. 521 "Los Reyes al Concejo de Avila hacen presente que en conformidad con lo que les ha sido representado por la aljama de los judíos, estaban todos excluidos de repartimientos, o gravámenes públicos del municipio, a excepción 'en puentes e fuentes e cercas; e que en esto todas las aljamas de los nuestros reynos nos sirven con servicio e medio servicio e con otros derechos reales'. Año 1480.

⁸² CARLÉ, MARÍA DEL C., *Mercaderes de Castilla*, C.H.E., XXI-XXII, 1954, p. 219.

⁸³ *Novísima Recopilación*, VI, 20, 7, Libre permiso a los pueblos y personas para la construcción de puentes sin imposición ni tributo. *Cortes...*, III, pp. 698-699, Cortes de Córdoba, Año 1455.

⁸⁴ MOLENAT, J. P., *Les communications en Nouvelle Castille au XVe. Siècle et au debut du XVIe. Siècle. Les Communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, Editions de C.N.R.S., Paris, 1981, "El Consejo Real luego de realizar las averiguaciones necesarias constató la necesidad del puente y autorizó a la Mesta a repartir 80.000 mrs. entre sus miembros (...)". PÉREZ BUSTAMANTE, ROCELIO, *El marco*

formaba parte de sus obligaciones, con sus propios medios o autorizando a terceros por medio de licencias especiales; a veces eran particulares los que a su costa emprendían los trabajos y luego extraían los beneficios esperados; en otras oportunidades eran órdenes religiosas las que obtenían permisos reales o concejiles para efectuarlos y en otras la poderosa Mesta fue autorizada a colaborar en la reparación y construcción de puentes; su finalidad era facilitar el traslado de las enormes manadas trashumantes.

Los motivos alegados para emprender su construcción se referían a la necesidad de ahorrar las vidas que se perdían en los peligrosos cruces⁸⁵; a veces se ponía el acento en que era necesario favorecer la circulación de hombres y recuas; unas veces con un claro sentido espiritual, cuando se facilitaba el paso de peregrinos; otros motivos tenían un significado de interés económico personal pues quien lo construía lo explotaba en su propio beneficio⁸⁶ obteniendo además permisos para evitar que los caminantes cruzaran el río por medio de barcas o vados.

El estado de los puentes dejaba mucho que desear no sólo por las malas reparaciones que se les hacían sino también por lo precario de sus construcciones, algunas muy endebles. Uno, utilizado con gran pavor por los peregrinos jacobeos, recibió el nombre de "pon qui tremble"⁸⁷ por la forma en que se sacudía al ser transitado; este puente no era otro que el de Tablizo, junto al Cantábrico.

Las grandes fábricas son tardías pues al principio sólo se efectuaban reparaciones de los mayores, de origen romano⁸⁸. Los puentes de los siglos XIII-XIV, caracterizados como góticos, son de concepción elevada, audaz pero poco práctica ya que sus calzadas son estrechas y por lo tanto los más largos tienen sobre ellos apartaderos para permitir el paso simultáneo de carros y caballerías. Los apartaderos están ubicados sobre los salientes de los machones —bases ubicadas en los lechos de los cursos de agua—, delante de los que y para aminorar el empuje de las aguas, se

jurídico para la construcción y reparación de caminos. Castilla. Siglos XIV y XV, Les Communications dans... , Ob. cit., p. 164.

⁸⁵ Cortes... , II, pp. 162-163, Cortes de Burgos, Año 1367, Enrique II "(...) en el río de Guadarrama en término de Toledo, por quanto en el dicho río desque que crece, peligran muchos omnes et otrosy muchas bestias, et otrosy pierden los omnes muchas de sus faziendas (...)"

⁸⁶ *Registro General del Sello*, Vol. VI, Archivo General de Simancas (Enero-Diciembre, 1489), C.S.I.C., Valladolid, 1959, p. 186, doc. 1280 "Comisión al Corregidor de Giupúzcoa, sobre la petición presentada por Martín Ruíz, vecino de San Sebastián, para que sus altezas confirmen la licencia que le fue dada por el bachiller de la Sal para cobrar portazgo en un puente que hizo sobre el Urumea, en sustitución del que se llevó el Urumea". Año 1489.

⁸⁷ Viñayo González, A., *Ob. cit.*, pp. 111-112.

⁸⁸ Lampérez y Romea, V., *Ob. cit.*, II, pp. 434-435.

agregaban tajamares. Estos puentes góticos están representados entre otros por el de Ricobayo sobre el Esla, los de Toro y Zamora sobre el Duero y el de Orbigo en León⁸⁰.

En este tipo de puente el uso frecuente de arco apuntado trajo como consecuencia que éstos tuvieran forma alomada; ello fue explicado como originado en fallas estructurales del suelo o lecho en que se apoyaba la construcción lo que provocaba hundimientos⁸⁰; sin embargo lo cierto es que los puentes con corcovas se levantaron en el cruce de ríos anchos, de escasa profundidad y orillas bajas; por el contrario en ríos angostos, profundos y de fuertes bordes que permiten un mejor apoyo de los machones, el arco utilizado fue el semicircular⁸¹. Un elemento distintivo que diferencia los puentes romanos de los medievales, es la perfección de la obra, mucho menos acentuada en los arcos centrales y laterales de éstos en comparación con aquéllos⁸².

Conviene aquí acotar que no sabemos mucho de los puentes menores, ésos que a veces aparecen nombrados como alcantarillas⁸³, vecinales o locales, de escaso tránsito, utilizados sólo por los lugareños y de los que continuamente se hacían muchos, siendo reemplazados por lo débil de su factura⁸⁴. Lamentablemente, las fuentes siempre hablan de los principales, los que por sus características llamaban más la atención, no sólo por su grandiosidad sino también por su utilidad.

Lo cierto es que las construcciones se originaban en necesidades permanentes del tránsito, pero para llevarlas a la práctica debía contarse con autorizaciones reales. Algunos de estos permisos eran de tipo general como el que Enrique IV otorgó para toda Castilla en 1455⁸⁵. Estos permisos o autorizaciones preveían los medios financieros necesarios para afrontar las obras, los que incluían desde cargas financieras im-

⁸⁰ MENÉNDZ PÍDAL, G., *Ob. cit.*, pp. 34-55.

⁸⁰ GONZÁLEZ CALLEGO, I., *Ob. cit.*, p. 405.

⁸¹ LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Ob. cit.*, II, p. 435.

⁸² FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 97.

⁸³ MORÁN, CÉSAR, *Ob. cit.*, p. 75, CAVANILLES, ANTONIO, *Memoria sobre el fuero de Madrid del año de 1202*, "Memorias de la Real Academia de la Historia", VIII, p. 41 "Tripas. Qui tripas lavare del alcantariella de sei petri ad arriba, pectet I octava de mo a la fiadore (...)".

⁸⁴ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 169. Los Reyes Católicos ordenan la construcción en la región ubicada entre Laredo y Burgos, de tres caminos nuevos para evitar ocho puentes de madera.

⁸⁵ *Novísima Recopilación*, VI, 20, 7, Libre permiso a los pueblos y personas para la construcción de puentes sin la imposición de tributo, *Ordenanzas Reales de Castilla*, VI, 10, 8, "Que se puedan hacer puentes en los rios, tanto que se fagan sin imposición ni tributo", *Cortes...*, III, pp. 698-699, Cortes de Córdoba, Año 1455.

puestas a los habitantes del lugar, sisas y pontazgos hasta la donación de rentas y heredades para tal fin.

Así vemos que Alfonso IX en 1198 dona una heredad para la obras del puente de Carrizo:

“(...) Quod do et hereditario iure concedo
operi pontis de Carrizo medietatem illius
mei realengí de valle de Fresno (...)”⁹⁶.

De las primeras épocas de la monarquía asturiana era el puente de factura simple ubicado sobre el Sella en Cangas de Onís el que cumplió importante papel en las luchas del pequeño reino montaños contra el coloso musulmán⁹⁷; este puente se distinguió por estar construido con las piedras que facilitó el propio río, por tener una calzada irregular de tres metros de ancho y por tener en su centro un pequeño canal para que corrieran las aguas de lluvia.

De aquí en adelante los documentos se hacen más continuos demostrando según la época en que se realizaron las obras, la importancia que los puentes tuvieron para la Reconquista y posteriormente, completada ésta, para la integración de los nuevos territorios a los viejos núcleos y para el desarrollo del comercio.

Así, desde fines del siglo IX y principios del X, aparecen las primeras menciones ciertas y seguras de construcción de puentes. En San Pedro de Lozón, Lalín, existe un puente que ostenta esta inscripción:

“Labraron esta puente en la era DCCOC (año 862)”.

Junto con éste, en la misma región, se encuentra otro concluido en el año 877 y, además, el muy mencionado Puente Taboada sobre el río Deza, Lugo; terminado en el año 912⁹⁸, la inscripción que lo adorna reza:

“Laboraberunt ista ponte era DCCCCL et
fuit perfecta pridie Kalendas aprilis”⁹⁹.

La inscripción fue grabada sobre un peñasco ubicado sobre una de las entradas¹⁰⁰. Estas inscripciones se repetirán al finalizarse la construcción de los puentes —también gallegos—, de Siqueiro y Puente deume.

⁹⁶ GONZÁLEZ, JULIO, *Alfonso IX*, C.S.I.C., Madrid, 1949, II, p. 168, doc. 197.

⁹⁷ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 97.

⁹⁸ LÓPEZ FERREIRO, ANTONIO, *Galicia en los primeros siglos de la Reconquista*, “Galicia Histórica”, Santiago, 1901, I, p. 658.

⁹⁹ BOUZA BREY, F., *Sobre la inscripción del puente Taboada*, “Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Lugo”, II, 19, p. 196.

¹⁰⁰ *Galicia Diplomática*, T. 4, N° 2, Año 1889, p. 16.

Como época previa a la de esplendor constructivo se detectan numerosos antecedentes, la mayoría referidos al camino de Santiago. Ponferrada debe su origen a la "puente ferrata" que hizo construir el obispo Olmundo sobre el río Sil a fines del siglo XI, puente que con seguridad no sería totalmente de hierro sino sólo algunas de sus partes¹⁰¹; su objetivo era facilitar el camino de los peregrinos hacia Santiago apareciendo en los documentos identificado como *Pontibus de Ferro*¹⁰².

En 1144 Alfonso VII dará unas tierras para un hospital de peregrinos y para la fábrica del puente de Peñafior¹⁰³.

Alfonso VI y Sancho Ramírez, en política común, alentarán la llegada de peregrinos a Santiago con genial visión de los beneficios que para sus respectivos reinos significaría; para ello se empeñaron en mejorar cuando los había —o crearlos cuando no—, los caminos, puentes y hospitales; así nos lo hace conocer el cronista Pelayo de Oviedo cuando expresa que Alfonso VI hizo arreglar y reconstruir:

"(...) omnīs pontes qui sunt a Loconio
usque ad Sanctum Jacobum (...)"¹⁰⁴.

Inclusive hace construir el puente de Miranda sobre el Ebro del que se hallan las primeras constancias en 1099¹⁰⁵; prohíbe al mismo tiempo que una vez construido el puente se siga cruzando el río por vados o en barcas¹⁰⁶.

Santo Domingo, sacerdote italiano, fue el que recibió de Alfonso VI la orden de ejecutar la tarea. En 1090, se ocupa de la reconstrucción del puente de Logroño, posibilitando así el aumento considerable del

¹⁰¹ FLÓREZ, ENRIQUE, *España Sagrada*, XVI, p. 58, HUIDOBRO Y SERNA, L., *Ob. cit.*, II, p. 723.

¹⁰² GONZÁLEZ, JOSÉ M., *Un hospital de peregrinos jacobeos en Premonio. Las Regueras*, "Bol. del Inst. de Estud. Asturianos", 20, 1953, p. 548.

¹⁰³ GONZÁLEZ, JULIO, *Alfonso IX*, *Ob. cit.*, II, p. 340, doc. 340, *Memorias para la vida del Santo Rey don Fernando III*, por Miguel de Manuel, Madrid, 1800, p. 246, "Privilegios y donaciones concedidas a la Colegiata de Santa María de Arvás en Asturias (...). Do etiam ibidem et offero si cut praedixi totum portaticum de pontibus de ferr (...)" Año 1206.

¹⁰⁴ DUBLER, C., *Los caminos a Compostela en la obra de Idrisi*, "Al-Andalus", XIV, fasc. 1, p. 102.

¹⁰⁵ SÁNCHEZ-ALBORNOZ, CLAUDIO, *Orígenes de la nación española. Estudios críticos sobre la Historia del reino de Asturias*, Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1972, I, p. 142, nota 29, "Fuero de Miranda. Et omnium terciū homicidio sum et calumniarum, medidas sit remissa pro camara regis et alia medietas divitur sit ut alcaldes habeam novenam partem et de residuo habeat tertiam partem dominus qui mandaveri villam sub regia potestate, et diam tutiam partem habeant populatores pro opere ponte et muris villae".

¹⁰⁶ GAUTIER DALCHÉ, J., *Ob. cit.*, p. 192.

número de peregrinos que pasaba por el centro de Rioja¹⁰⁷. Santo Domingo había iniciado su sagrada tarea construyendo un frágil puente de madera sobre el río Oja, núcleo de lo que luego será la población de Santo Domingo de la Calzada; luego con la ayuda de pueblos vecinos, lo reemplazó por uno de piedra¹⁰⁸. Esta no fue una tarea individual ya que para llevarla a cabo contó también con la colaboración de su maestro, San Gregorio, de Santo Domingo de Silos y de quien sería continuador de su obra, San Juan de Ortega. Este último, para comodidad de los peregrinos efectuó nuevos trabajos en el puente de Logroño, levantó varios puentes en la región de Atapuerca, otro en Nájera sobre el Najerilla¹⁰⁹ y además reconstruyó totalmente el de piedra de Santo Domingo de la Calzada¹¹⁰; este puente debe ser nuevamente reconstruido un siglo después y para ello se destinan donaciones de diversa índole¹¹¹ y se solicitan limosnas a todos los fieles del obispado¹¹² para éstas y posteriores reconstrucciones¹¹³.

Existen noticias imprecisas de una congregación de religiosos llegadas a través de uno de sus representantes, Pedro el Peregrino. La tarea principal de los integrantes de esta congregación era construir puentes para facilitar el paso de viajeros y peregrinos; el mismo Pedro reedificó en 1126 el puente ubicado sobre el Miño en Puertomarín¹¹⁴. No sería arriesgado suponer que Santo Domingo pertenecía a esta orden.

El Códice Calixtino, al mencionar todos los constructores de puentes de aquella época, nos da una idea de lo desarrollado de la actividad.

¹⁰⁷ HUIDOBRO Y SERNA, L., *Ob. cit.*, I, p. 723.

¹⁰⁸ *Ibidem*, I, pp. 810-811.

¹⁰⁹ DE LEZA, JESÚS, *La Rioja en el reinado de Alfonso VI*, México, 1950, p. 92.

¹¹⁰ LÓPEZ FERREIRO, ANTONIO, *Historia de la Santa A. M. de Santiago de Compostela*, Santiago, 1898-1909, V, p. 107.

¹¹¹ UBIETO ARTETA, AGUSTÍN, *Cartularios (I, II y III) de Santo Domingo*, Textos Medievales, 56, Zaragoza, 1978, p. 53, doc. 56, "Ego don Jemeno de Pino misi in opere pontis unam vineam qui est in Sancta Cecilia, iuxta limitem de Blasco Semeñez (...)", Año c. 1182; *Ibidem*, p. 56, doc. 62, "Ego Mumio de Rate, misi medietatem hereditatis mee quam habeo in Oliaguti, in istam albergae iam et in opere pontis", Año c. 1183; *Ibidem*, p. 57, doc. 63, "Ego Basallo, nepus Munionis de Rate, qui habito in extrema terra, si transiero in illa terra, mito hereditatem mean in opere pontis Sancti Dominici (...)", Año c. 1183.

¹¹² RODRÍGUEZ DE LAMA, ILDEFONSO, *Colección Diplomática Medieval de La Rioja*, Instituto de Estudios Riojanos, Logroño, 1979, III, pp. 93-94, doc. 315, "(...) et ad opus hospitalis in quo pauperes christi Karitative, recipientem; et ad opus pontis que in tempore hyemis omnibus transeuntibus multum et necessarius (...) aut ligna, vel maderam ad pontem adduxerint (...)", Año 1191.

¹¹³ GOÑI GAZTAMBIDE, JOSÉ, *Santo Domingo de la Calzada. El Santo, el Puente y la Catedral (1362-1418)*, "Hispania Sacra", XXIII, 1970, p. 453, doc. 1.

¹¹⁴ LÓPEZ FERREIRO, A., *Historia de la Santa...*, *Ob. cit.*, IV, p. 306.

Aparecen los maestros *Andreas Rotgerio, Alvitus, Fortus, Arnaldus, Stephanus* y el mencionado Pedro el Peregrino, constructor y reconstructor de puentes sobre el Miño y el Esla¹¹⁵, conocido también con el nombre de *Petrus Deustamben*, muy apreciado por sus labores y virtudes por Alfonso VII. Su hijo Mateo, también se distinguió como constructor realizando la estructura del puente Cesures y, además, aplicando técnicas de "ponteador" a la obra del Pórtico de la Gloria en la Catedral de Santiago¹¹⁶.

Con anterioridad y, siempre para abreviar la ruta jacobea, en el sitio que hoy es Puente la Reina, la reina doña Mayor, esposa de Sancho el Mayor de Navarra, mandó construir un puente muy utilizado por los peregrinos y que luego dio nombre a la población¹¹⁷.

En el siglo XV actuó una cofradía —la única de que se tiene noticia cierta en España—, que se había impuesto la misión específica de albergar y socorrer a los peregrinos además de componer y construir caminos; se pudo verificar la construcción y reparación de 35 puentes de madera y piedra en los sitios más peligrosos; aunque fue aprobada por Clemente VI a mediados del siglo XV, se supone que esta cofradía es de origen mucho más antiguo. Sus integrantes recibieron el nombre de Farifos; actuaban sobre todo en los caminos que llevaban desde León a Orense y Santiago de Compostela¹¹⁸.

Lucas de Tuy, en su *Crónica de España*, afirma que Alfonso VII ordenó construir un gran puente sobre el Miño en un lugar llamado Castrelo¹¹⁹, a la vez que autorizó a la iglesia de Calahorra y a su obispo a reedificar el puente de Miranda en su propio provecho¹²⁰.

De 1123 y 1140 respectivamente, son las menciones más antiguas de los puentes de Segovia¹²¹ y de Almazán¹²²; en 1175 se realizan obras

¹¹⁵ FILGUEIRA VALVERDE, JOSÉ, *Datos y conjeturas para la biografía del Maestro Mateo*, "Cuadernos de Estudios Gallegos", IX, MCMXLVIII, pp. 66-67.

¹¹⁶ *Ibidem*, p. 66.

¹¹⁷ DUBLER, C., *Ob. cit.*, p. 101.

¹¹⁸ PITA ANDRADE, JOSÉ M., *El arte de Mateo en las tierras de Zamora y Salamanca*, "Cuadernos de Estudios Gallegos", XXV, MCMLIII, pp. 208-209.

¹¹⁹ PARDO, AURELIANO, *Ob. cit.*, p. 17.

¹²⁰ RODRÍGUEZ DE LAMA, I., *Ob. cit.*, II, p. 256, doc. 182, Año 1155.

¹²¹ GONZÁLEZ, JULIO, *La Extremadura Castellana al mediar el siglo XII, Hispania*, 127, 1974, p. 351, nota 26, COLMENARES, DIEGO DE, *Historia de la insigne ciudad de Segovia y compendio de las Historias de Castilla*, Academia de Historia y Arte de San Quirce, Segovia, 1969, I, pp. 323-324.

¹²² GONZÁLEZ, JULIO, *La Extremadura Castellana...*, *Ob. cit.*, pp. 289-290, COELLO, F., *Vías romanas de Sigüenza a Chinchilla*, B.R.A.H., XXIII, 1893, pp. 9-10, *Crónicas de los Reyes de Castilla*, I, p. 71, Cap. II.

en el puente de Vernesga¹²³ y hacia 1202 el maestro Galterius construyó el puente de Gradefes sobre el Esla cerca de León¹²⁴; la condesa Sancha hizo manda testamentaria para éste y para el de Mercadillo¹²⁶.

En 1194 el concejo de Toro llega a un acuerdo con el de San Cristóbal; éste pagaría a aquél determinada cantidad de dinero anualmente "(...) *ad faciendam pontem vestram de Tauro* (...)"¹²⁷; el posterior mantenimiento en buen estado de este puente se consideró tarea de primer orden¹²⁸.

A mediados del siglo XII se inició la construcción del llamado Puente Nuevo de Zamora, como complemento del viejo puente romano¹²⁹; el paso del Duero por los puentes de Toro y Zamora facilitó el desarrollo de las relaciones comerciales entre el Norte y el Sur de la Península.

En 1227 el papa Honorio III concede ciertas indulgencias a quienes ayudasen económicamente a la construcción del puente de Talavera¹³⁰; una vez terminado adquirirá gran importancia comercial ya que por ahí pasará todo el comercio de Extremadura occidental, La Mancha oriental y Sevilla, importancia que se hace más considerable desde que Sancho IV concede en 1294 una feria a Talavera¹³¹.

En 1236 se donan tierras al monasterio de Moreruela aclarándose en el documento redactado que el rey Fernando III extrajo de ellas las piedras que se utilizaron para la elevación de un puente¹³²; este puente era el de Castrotoraf ubicado sobre el Esla¹³³; en 1239 se reciben mandas testamentarias para el de Lugo¹³⁴. Entre 1228 y 1232 San Fernando presta ayuda al obispo de Orense a erigir un puente que estaría en

¹²³ GONZÁLEZ, JULIO, *Reinado y Diplomas de Fernando III*, Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Córdoba, 1980, I Estudio, p. 548, nota 114. En 1175 doña Constanza Osorio hace una manda "ad opus pontis vernesca".

¹²⁴ *Ibidem*, I, p. 549.

¹²⁵ *Ibidem*, I, p. 548, nota 113.

¹²⁶ *Ibidem*, I, p. 551.

¹²⁷ *Ibidem*, I, p. 549, nota 118, GONZÁLEZ, J., *La repoblación de la...*, pp. 218-219.

¹²⁸ *Memorias para la vida del Santo Rey...*, *Ob. cit.*, p. 403, Confirma ciertos fueros a la ciudad de Toro que su padre le había dado en 1222, "Magister de Ponte si excusatus (...)".

¹²⁹ GONZÁLEZ, J., *Reinado y Diplomas de...*, *Ob. cit.*, I, p. 549, nota 117.

¹³⁰ *Ibidem*, I, p. 551.

¹³¹ JIMÉNEZ DE GREGORIO, FERNANDO, *Tres puentes sobre el Tajo en el Medioevo*, "Hispania", LV, 1953, pp. 166-172.

¹³² BUENO DOMÍNGUEZ, MARÍA, *El Monasterio de Santa María de Moreruela (1043-1300)*, Caja de Ahorros Provincial de Zamora, Zamora, 1975, p. 190, doc. 65.

¹³³ GONZÁLEZ, J., *Reinado y Diplomas de...*, *Ob. cit.*, I, p. 549, Año 1232.

¹³⁴ *Ibidem*, I, p. 548, nota 112.

funciones hasta principios del siglo XV en que —por haberse derrumbado varios arcos— es reconstruido totalmente¹³⁵.

Entre 1230 y 1257 se levanta nuevamente el puente de Alcolea; los tenedores del mismo —la Orden del Temple—, prohíben la utilización de las barcas que durante siglos habían permitido el cruce del río; esta prohibición durará hasta que el puente nuevamente se convirtió en ruinas¹³⁶.

El concejo de Avila en 1225 otorgó licencia al monasterio de San Clemente para:

“(…) que puedan hacer pasaje o puente en el rio de Taio e damosles desde donde cae el rio de Rujo (Huso) en Taio fasta do cae el arroyo Dalcolea en ese mismo rio de Taio (…)”¹³⁷.

Alfonso X, decidido protector del monasterio de San Clemente —santo del día de su natalicio¹³⁸—, lo autoriza a construir el puente de Pinos, desconociendo así los más antiguos derechos de Talavera de la Reina, cuyo concejo se sintió muy agraviado¹³⁹. El concejo talaverano llega al enfrentamiento con el monasterio, enfrentamiento que se traduce en acción directa cuando el concejo ordena desarmar el puente construido con piedra pero con tablizos para transitarlo. Este hecho desata la ira del monarca que cita a los contendientes y:

“(…) oydas las razones de amas las partes porque las personas del conceio conescieron que el conceio por so actoritat derrivaron la labor que ell Abbadesa et el convento habian fecho en aquella puente, tengo por derecho et mando que el Abbadesa et el convento sean tornadas so tenencia, et que labren la puente (…)”¹⁴⁰.

A pesar de que las monjas resultaron triunfantes, lo concreto es que la precariedad del puente es tan notable¹⁴¹ que queda en evidencia cuando en la *Crónica de Alfonso X* se menciona que en ocasión de la

¹³⁵ ALONSO, BENITO F., *El puente de Orense*, “Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artístico de Orense”, VI, 1921, p. 282.

¹³⁶ MENÉNDEZ PIDAL, R., *Ob. cit.*, pp. 55-56.

¹³⁷ JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., *Ob. cit.*, pp. 175-176.

¹³⁸ *Ibidem*, pp. 176-177. Se refiere al Santo Mártir y Papa, Clemente I.

¹³⁹ *Ibidem*, pp. 176-177.

¹⁴⁰ *Ibidem*, pp. 176-177.

¹⁴¹ *Ibidem*, pp. 178-180.

rebelión del Infante Sancho, uno de sus partidarios para evitar una persecución cruzó:

“(...) la Puente de Pinos que es en Taio, y e desque paso el ladrón, derribó las vigas de la puente, que era de madera, porque non pudiesen pasar allende (...)”¹⁴².

Más adelante, las monjas de San Clemente luchan a brazo partido contra Don Pedro Tenorio, constructor del puente del Arzobispo; alegan que por ser franco el tránsito de ese puente, perdían el cobro del pontazgo de los rebaños que se dirigían a Extremadura.

Llegada la época bajomedieval, comienza a darse una activa tarea constructiva que tiene un inicio de esplendor bajo el reinado de Alfonso el Sabio y que responde a evidentes necesidades de orden social y económico.

Los puentes de esta época pierden algunas de las características de los romanos, llegando incluso a ser superiores a ellos, sobre todo en lo atrevido de su diseño. Tal es el caso del de San Martín de Toledo, que suplantó a un viejo puente de barcas. La concepción audaz de su tendido, sus arcos apuntados —evidentes adelantos— tienen como contrapartida, un marcado estrechamiento; esto impedía el libre tránsito de los rodados por lo que debieron idearse los apartaderos. Otra característica que distingue a estos puentes de los anteriores es su funcionalidad militar que se logra adicionándole torres, puertas y recintos amurallados.

No sólo el de San Martín se construyó en época del Rey Sabio, sino también alguno de los más famosos como el de Ricobayo sobre el Esla, el de Tordesillas y el famoso de Orbigo¹⁴³; este último se caracteriza por la longitud y corcovas que posee¹⁴⁴. En 1259, se reconstruye en su totalidad y definitivamente el de Alcántara que había sido dañado en varias oportunidades¹⁴⁵.

El mismo rey ordenó en 1257 que se levantara el puente de Santa María en Burgos; precisó además la anchura que debían tener las calzadas que conducían a él¹⁴⁶. De esta misma época es el puente cons-

¹⁴² *Crónicas de los Reyes de Castilla*, I, p. 164.

¹⁴³ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Ob. cit.*, pp. 54-55.

¹⁴⁴ GÓMEZ MORENO, M., *Catálogo Monumental de España. Provincia de León (1906-1908)*, Madrid, 1925, pp. 485-486.

¹⁴⁵ LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Ob. cit.*, II, pp. 440-441.

¹⁴⁶ BALLESTEROS BERETTA, ANTONIO, *Datos para la topografía del Burgos medieval*, “*Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Burgos*”, 79, 1942,

truido por la iglesia de Talamanca y del que se beneficiaba con los derechos de paso; este puente fue obra íntegra de su tiempo como lo demuestran las marcas dejadas por los canteros en las piedras que lo componen¹⁴⁷.

Otro de los puentes importantes que se construyeron entre fines del siglo XIII y principios del XIV, es el que el concejo de Murcia —autorizado por Alfonso X¹⁴⁸— hizo sobre el río Segura; por la enorme fábrica que necesitó la obra escapaba a las posibilidades financieras del concejo, por lo que sus integrantes se dirigieron a Fernando IV en 1305, solicitando confirmación de unos impuestos aplicados a la compra de alimentos con el fin de que lo producido se aplique "(...) para facer una puente de cal e canto y en el río Segura (...) porque entiendo que es más mio servicio e más pro de la tierra (...) "¹⁴⁹. En el mismo sentido la necesidad de mantener expeditas las comunicaciones con Andalucía y Castilla para proveerse de alimentos, llevó a Murcia a preocuparse constantemente por la calidad de sus puentes¹⁵⁰.

En las Cortes de Burgos de 1367, el concejo de Toledo recaba a Enrique III que fije los medios monetarios para construir un puente sobre el Guadarrama porque:

"(...) en el dicho río desde que crece, peligran muchos omnes et otrosy muchas bestias, et otrosy pierden los omnes muchas de sus fazendas por no poder pasar el dicho río (...)"¹⁵¹.

Este mismo documento señala la actividad constructora que persiste a lo largo del siglo XIV y, en especial, en su segunda mitad. Ello se debe a la intensificación de los intercambios comerciales que irán en aumento sobre todo luego de 1348 y que culminarán a fines del siglo siguiente. La tarea constructora queda clara cuando se solicita al rey una autorización para "echar pontazgo" y éste responde expresando:

p. 38, "(...) e la carrera que sea atal que puedan passar tres carros en par e que cubran el río de Arcos o de puente (...)".

¹⁴⁷ TORRES BALBÁS, LEOPOLDO, *Talamanca y la ruta olvidada del Jarama*, B.R.A.H., CXLVI, cuad. 1, 1960, pp. 251-252.

¹⁴⁸ TORRES FONTES, J., *La hacienda concejil de Murcia en el siglo XIV*, A.H.D.E., XXVI, p. 744.

¹⁴⁹ *Memorias de Don Fernando IV...*, Ob. cit., II, pp. 742-743, TORRES FONTES, J., *Privilegios de Fernando IV a Murcia*, A.H.D.E., XIX, pp. 560-561, doc. IV.

¹⁵⁰ CHACÓN JIMÉNEZ, FERNANDO, *Caminos, hombres y trigo. Los problemas del aprovisionamiento y alimentación durante el siglo XVI en Murcia*, "Anales de la Universidad de Murcia", XXXIV, Nos. 1, 2, 3 y 4, p. 20.

¹⁵¹ *Cortes...*, II, p. 163.

“(...) que paguen cosa cierta, segund pagavan en las otras puentes que se fizieron e fazen en las comarcas de enrededor (...)”¹⁵².

Pero a principios del siglo XV Toledo todavía intentaba levantar su puente¹⁵³.

A mediados del siglo XIV se levantó en San Sebastián un puente con una parte central giratoria¹⁵⁴. Entre 1382 y 1386 se construyó en Puente deume un grandioso puente de factura tal que no fue necesario repararlo por más de cuatro siglos; su impulsor fue Fernán Pérez de Andrade “o Boo”, quien había recibido estas tierras en 1373 de manos de Enrique II¹⁵⁵. Además realizó el “Ponte de Porco” sobre el río Lambre y los de Jubia y Siqueiro sobre el Tambre, todos ellos rematados con el escudo de armas del señor de Andrade y la inscripción: “Fernán Pérez de Andrade acabou esta ponte”¹⁵⁶.

El principal protagonista en la construcción de puentes en el siglo XIV fue Pedro Tenorio; este personaje ocupó altos cargos en la Iglesia y el Estado —entre ellos el de arzobispo de Toledo—, sobre todo durante los reinados de Enrique II (1369-1379) y Juan I (1379-1390). Luego de verse involucrado en diversos acontecimientos políticos decide retirarse a sus dominios —los mejores de la Iglesia española—, y dedicarse a ellos. Esta dedicación en el tema que nos interesa, se tradujo en la construcción de magníficos puentes.

En Toledo el arzobispo reparó —casi construyó de nuevo—, el puente de San Martín que había quedado muy dañado en ocasión de las luchas de Pedro I con los Trastámaras¹⁵⁷. Cuando se erige el Monasterio de Guadalupe, al convertirse éste en un activo sitio de peregrinación los romeros para llegar hasta él debían utilizar las barcas que el Monasterio de San Clemente detentaba sobre el río Tajo, o de lo contrario su puente de Pinos que, según se vio, era muy precario; otra posibilidad era que los peregrinos se desviaran hacia el más seguro y lejano puente de Talavera. La falta de un puente en la zona quedaba de manifiesto cuando

¹⁵² Cortes . . . , II, p. 163.

¹⁵³ SÁEZ SÁNCHEZ, E., *Ordenamiento dado a Toledo por el Infante Don Fernando de Antequera, tutor de Juan II, en 1411*, A.H.D.E., XV, pp. 540-541, “Ley cinquenta y tres. En razón de la puente de Guadarrama”.

¹⁵⁴ LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Ob. cit.*, II, pp. 435-437.

¹⁵⁵ Galicia *Diplomática*, I, N° 23, Año 1882, p. 166.

¹⁵⁶ COUCEIRO FREIJOMIL, ANTONIO, *Historia de Puente deume*, Santiago de Compostela, 1944, pp. 137-138.

¹⁵⁷ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Ob. cit.*, pp. 55-56, PONZ, A., *Ob. cit.*, I, p. 167, “(...) Petro y Henrico fratribus pro Regno contententibus, interruptum P. Tenorius Archiep. Tole, reparundume”.

se observaba la lenta repoblación de los territorios ubicados al otro lado del río; además en caso de construirse un nuevo puente en la región los arrieros y mercaderes acortarían la distancia existente entre Extremadura y Andalucía con respecto a Castilla Central. Todas estas necesidades quedaron manifestadas en el privilegio de franquezas otorgado por Juan I en 1390 al decir que el puente se construye para el buen servicio:

“(…) de todos los de aquella tierra, e comarcas, e otras muchas partes que acostumbran ir al romeraje de Santa María de Guadalupe e pasar por allí de unas partes e de otras peligraban muchos cristianos en las barcas que entonces eran en el dicho río por mengua entonces de no haber puente por donde pasaran (…)”¹⁵⁸.

Los mismos motivos fueron reconocidos también por Clemente VII cuando en 1390 autorizó a D. Pedro a adquirir bienes para el hospital de Villafranca¹⁵⁹. El rey Juan I se mostró un tanto moroso con esta obra pues si bien otorgó ciertas franquezas en 1390, los trabajos se realizaban desde 1385; ello se conoce porque en ese año cuando el monarca se dirigía a Sevilla pasó por el lugar y encontró:

“(…) cerca de Alcolea una puente que entonces tenía encomendada hacer en el río Tajo, Don Pedro arzobispo de Toledo (…)”¹⁶⁰.

El arzobispo —un modelo de energía y prontitud—, tardó sólo ocho años en construir una obra que aún perdura y que por su grandiosidad y perfección fue una maravilla de la Baja Edad Media española. Un siglo después cuando Jerónimo Múenzer se dirigía al santuario de Guadalupe, pasó por el puente describiéndolo muy bien y asombrándose de su soberbia construcción¹⁶¹ y, aún más tarde, Andrea Naugerio —embajador y viajero veneciano del siglo XVI—, diría erróneamente al contemplarlo, que la base, por su perfección, sólo podía ser romana. Tan despistado no andaba el embajador, ya que investigaciones posteriores demostraron que por el lugar había pasado una vía romana que se valía

¹⁵⁸ JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., *Ob. cit.*, pp. 203-204.

¹⁵⁹ SUÁREZ FERNÁNDEZ, LUIS, *Don Pedro Tenorio, Arzobispo de Toledo (1375-1399)*, “Estudios dedicados a Menéndez Pidal”, IV, Madrid, 1953, p. 626, “(…) super flumen Tajum in paso summe necesario tue diocesis pontem solemnem ac in loco da Villafranca (…)”.

¹⁶⁰ JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., pp. 203-204.

¹⁶¹ COELLO, F., *Vías romanas entre Toledo y Mérida*, B.R.A.H., XV, 1889, p. 37.

de un puente para pasar el río; con sus piedras fue que el arzobispo construyó parte del suyo¹⁶². La fábrica fue realizada toda en piedra; constaba de seis arcos y dos torres ubicadas en la mitad del trayecto para su defensa. Comparativamente, qué modesta e inútil parecería la antigua pasarela de madera a la que suplantó¹⁶³.

En época de Juan II, un pequeño concejo construye un puente sobre una base romana; el caso se conoce a través de un documento de queja que recibe el rey de parte del concejo contra el conde de Luna, pues a pesar de no haber tenido éste nada que ver en la construcción puso hombres para que cobraran portazgo de todo lo que pasase a Asturias o Castilla. Este puente es el de Miñera y los integrantes del concejo en su carta explican que:

“(...) habiendo hecho el concejo de Luna y sus moradores por amor de Dios —y de San Lorenzo— una puente de piedra e de cal sobre el río maior de Luna, en el lugar que dicen Minera (...)”¹⁶⁴.

En pocas palabras, que la fuerza y poder del conde se impusieron al sentido comunal y practicidad de un pequeño concejo. Lo destacable es que a pesar de la inestabilidad política y de las luchas consiguientes, un concejo halló la forma y los medios para hacer un puente de “piedra e cal”, lo que nos está indicando la importancia que se les otorgaba. Con más razón no debe extrañar que un poderoso concejo como lo fue el de Sevilla encarara por su parte la construcción de un puente aunque para ello debiera soportar la firme oposición del arzobispo de la ciudad¹⁶⁵.

En 1417 el concejo especifica las condiciones para la construcción de un puente de tres arcos sobre el río Viar; se trataba de reemplazar uno anterior que se había derrumbado¹⁶⁶ y el sitio asignado estaba cercano a la fortaleza de Montegil. El arzobispo de Sevilla se opuso alegando que la obra se realizaría dentro de sus propiedades; durante 1418 la situación se agravó pues el arzobispo lanzó la excomunión contra el concejo ciudadano y éste debió enviar un trotero al Papa para que

¹⁶² MÜENZER, J., *Ob. cit.*, p. 236, “(...) pasamos por el pueblo de Puente del Arzobispo, llamado así por haber sido un arzobispo quien mandó fabricar un puente, soberbia construcción de seis arcos y dos torres”.

¹⁶³ SUÁREZ FERNÁNDEZ, L., *Ob. cit.*, p. 619.

¹⁶⁴ MORÁN BARDÓN, C., *Ob. cit.*, p. 70.

¹⁶⁵ COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, ANTONIO, *Puente de Viar ¿Un empeño frustrado?* “Archivo Hispalense”, 171-173, 1973, p. 117.

¹⁶⁶ COLLANTES DE TERÁN, FRANCISCO, *Inventario de los papeles del Mayordomazgo del siglo XV*, Archivo Municipal de Sevilla, Sevilla, 1980, II, p. 17, doc. 55.

intercediera frente al arzobispo¹⁶⁷. Mientras tanto, la ciudad había concedido la realización de los trabajos por almoneda¹⁶⁸, se habían pagado las cantidades correspondientes a quienes habían estudiado el lugar para el emplazamiento¹⁶⁹ y, finalmente, cerrando esta primer etapa, como la obra no se concretó, el alarife designado debió devolver los maravedíes recibidos como anticipo¹⁷⁰.

Las obras se reiniciaron en 1419¹⁷¹ siguiendo los pasos anteriores pero, en esta oportunidad, el concejo debió agregar a los gastos, los salarios de los letrados que defendieron la posición de la ciudad ante el arzobispo¹⁷² y en la Corte real¹⁷³. Las discusiones continuaron durante muchos años, de tal manera que en julio de 1471, varios alarifes que realizaban nuevos trabajos en el lugar, se presentaron al concejo diciendo que el provisor del arzobispo los había conminado a abandonar la

¹⁶⁷ COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A., *Ob. cit.*, p. 117, nota 4.

¹⁶⁸ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, II, p. 15, doc. 40, "Condiciones con que Sevilla dio a hacer la obra del puente que está comenzado en el río de Viar, aquende Montegil, en el camino de Cazalla (...) dicha obra estuvo en almoneda (...) se remató en Diego Alonso, cantero de Triana (...)", Año 1417.

¹⁶⁹ *Ibidem*, II, p. 26, doc. 113 "Por albalá de 28 de julio pagó 500 mrs. a Diego Fernández, maestro cantero y a los albañiles que habían de ir a ver la obra que era necesario hacer (...)", Año 1417.

¹⁷⁰ *Ibidem*, II, p. 509, doc. 153, "(...) con cargo a la renta del vino, pagase 105.000 mrs. a Diego Alonso, maestro albañil, en quien se remató, con ciertas condiciones, la obra de albañilería que había de hacerse en el Puente del Viar. Según nota marginal, esta obra no llegó a hacerse debiendo volver los maravedís a Sevilla", Año 1417.

¹⁷¹ *Ibidem*, II, p. 49, doc. 9 "Condiciones en que dio a hacer las cimbras del puente del Viar (...). Sigue el remate de esta obra en almoneda (...) en Juan Rodríguez, carpintero, en 12.000 mrs. (...)", Año 1419, *Ibidem*, II, p. 56, doc. 53 "(...) que diese 500 mrs. a Bartolomé García, maestro albañil, que había de estar, por mandato de Sevilla, desde el día de la fecha de esta carta hasta Santa María de Agosto, como veedor de la obra del puente del Viar (...)", Año 1419, *Ibidem*, II, p. 51, doc. 23 "Mandamiento de Sevilla al mayordomo para que diese 1.300 mrs. a Bartolomé García, maestro albañil, que envió al puente del Viar para que viese la obra que en él se hacía, vigilase la buena calidad de la mezcla y procurase que se terminase la obra en el menor tiempo posible (...)", Año 1419.

¹⁷² *Ibidem*, II, p. 45, doc. 83 "(...) para que diese 1.000 mrs. a cada uno de los doctores Francisco Sánchez y Diego García, que como letrados ayudaran al doctor Pedro Fernández, abogado de la ciudad, en el debate que ésta tenía con el arzobispo, sobre las obras en el puente del Viar (...)", Año 1419.

¹⁷³ *Ibidem*, II, pp. 53-54, doc. 39 "(...) para que pagase 6.000 mrs. al doctor Pedro Fernández, veinticuatro, por los meses que había de permanecer en la Corte, además de los que había recibido anteriormente cuando fue, en unión de otros procuradores de esta ciudad para tratar los pleitos que ésta tenía con don Pedro Ponce de León, señor de Marchena, y con el arzobispo sobre el puente del Viar (...)", Año 1420.

obra¹⁷⁴. Los pleitos continuaron durante años, pero finalmente el puente se construyó¹⁷⁵. Por el contrario otro integrante de la Iglesia, un fraile se mostró muy interesado en la construcción de un puente sobre el Guadiamar para lo que contribuyó con una buena cantidad de dinero¹⁷⁶.

En el puente de Orense las obras abarcan un período mucho más extenso ya que la estructura del puente —por una serie de defectos fundacionales—, sufre una serie de caídas¹⁷⁷; esto motivó, por un lado la cárcel para el constructor¹⁷⁸ y por otro la donación de recursos propios por el obispo de Orense los que deberían ser aplicados a la construcción del nuevo puente¹⁷⁹. Juan II por su parte, dona los portazgos que le corresponde percibir en la ciudad por tres años¹⁸⁰. El concejo decide contratar los servicios de una persona apta para la tarea y, para ello, recurre a los servicios de "(...) Sueiro, Pedreiro mayor ena cidade de Santiago (...)" otorgándole facilidades de todo tipo para que se radique en la ciudad definitivamente¹⁸¹.

¹⁷⁴ COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A., *Ob. cit.*, p. 117, nota 4.

¹⁷⁵ *Registro General...*, *Ob. cit.*, VI, p. 450, doc. 3152 "Comisión al asistente de Sevilla para determinar en la demanda de Pedro Martínez, vecino de dicha ciudad que reclama de Fernando de Abrego ciertos maravedis que se le deben por la hechura de una puente en el río de Viar", Año 1489.

¹⁷⁶ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Catálogo de Documentación medieval del Archivo Municipal de Carmona (1294-1474)*, Sevilla, 1976, p. 336, doc. 2238 "Fray Juan Mexía pide al concejo de Sevilla que investigue porque no se han empezado las obras para hacer el puente de Guadiamar, pues él ya entregó 5.000 doblas", Año 1472, *Ibidem*, p. 332, doc. 2204 "Fray Juan Mexía informa al concejo de Sevilla que sabe que son necesarios peones para lo obra del puente de Guadiamar, y pide a la ciudad que ponga una tasa conveniente a los peones para que no pidan jornales muy altos", Año 1472.

¹⁷⁷ FERRO COUSELO, XESÚS, *A vida e a fala dos devanceiros. Escolma de documentos en galego dos seculos XIII ao XVI*, Vigo, 1967, I, pp. 409-410, doc. 404 "(...) o dito Alfonso García se obrigou por sy e por todos sus bees que por rason que el para mestre da obra da dita ponte, por sua culpa e ocasión e negligencia a dita ponte caera, o primeiro arco dela por duas veces (...)", Año 1438.

¹⁷⁸ *Ibidem*, I, pp. 408-409, doc. 403 "(...) logo todos ordenaran que por rason que Afonso García, mestre que foz de ponte d'Ourense, estava preso en cadea, por rason de a dita obra (...)", Año 1438.

¹⁷⁹ *Ibidem*, I, p. 388, doc. 376 "(...) logo o dito señor obispo diso que el, por servíço de Deus e prol onrra e proveyto dos vesíños e moradores da dita a sua çidade et das pesonas da sua iglesia e de todo poboo (...)", Año 1433.

¹⁸⁰ *Ibidem*, I, pp. 413-414, doc. 407 "(...) por lo qual parecía que noso señor el Rey fesera carta dos portalgos da ponte d'Ourense e de castelo d'Alva per tres anos pera a obra da ponte (...)", Año 1438.

¹⁸¹ *Ibidem*, I, pp. 411-412, doc. 405 "(...) Et mais que receberan por vesíño da dita çidade por todo tempo da sua vida ao dito Sueiro, en que non page trebutos nehuus, en quanto faser a dita ponte, e que traga a su muller e sus fillos et moran ena dita çidade et que façe a custa de camiño a sua muller e sus fillos raso-

El obispo de Plasencia, Juan de Carvajal, luego Cardenal de Sant'Angelo, aunque no residió nunca en su diócesis, hizo construir en ella dos puentes, uno el del Cardenal —sobre el Tajo— y otro sobre el Almonte¹⁸².

Una petición presentada por los procuradores de Sevilla y de Córdoba en las Cortes de Valladolid de 1451, pone de manifiesto la persistente idea —a todo lo largo del siglo XV— de la positividad de la erección de puentes. En este caso, la petición se refiere a uno cuya construcción había sido comenzada sobre el río de Benbeçar por Fernando de Antequera, tutor del rey Juan II en su minoridad, y del que quedaron sin realizar:

“(...) fasta dos arcos, e que por non ser acabada la dicha puente para poder pasar por ella han peligrado muchas gentes desde el dicho tiempo aca e se han muchas afogado enel dicho rio (...)”¹⁸³.

A este pedido el rey contesta que tiene muchos problemas y que no puede ocuparse de todos recomendándoles paciencia y que se encarguen ellos mismos de las obras; esto es lo que hace Sevilla al ordenar a su concejo subordinado de Alanís la construcción de un puente¹⁸⁴.

Durante el reinado de Enrique IV los procuradores a Cortes presentan al monarca un pedido para construir puentes. No se trata de una petición para llevar a cabo un puente determinado sino que se mencionan en general, los beneficios que aporta a la comunidad la construcción de puentes y para evitar una serie de calamidades que se detallan. Este pedido fue presentado en las Cortes de Córdoba de 1455 y en él quedan patentes los problemas surgidos como consecuencia del choque de distintos intereses:

“(...) ya sabe vuestra alteza quanto provecho es en vuestros reynos aver puentes porque los caminantes ayan de pasar por ellas e non barcas nin por vados de que acontece percer mucha gente por mengua

nable, pera que se veña de Santiago a esta çidade, con sua casa movida (...)”, Año 1438.

¹⁸² *Diccionario de Historia de España*, I, p. 748, HERNÁNDEZ JIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 1, p. 81, PULGAR, FERNANDO DEL, *Claros varones de Castilla*, Espasa-Calpe Argentina, Buenos Aires, 1948, pp. 104-105, Tit. XIX.

¹⁸³ *Cortes...*, III, pp. 603-604.

¹⁸⁴ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, pp. 207-208, doc. 1309 “Juan García, escribano público y del concejo de Alanís, pide al concejo de Sevilla que apremien a su mayordomo para que les entregue 4.000 mrs. que cogió de las rentas y propios pues son para hacer el puente que ordenó Sevilla (...)”, Año 1450.

dellas, e algunas cibdades e villas e logares de vuestros reynos e otras personas las quieren facer a su costa dellas sin poner nyn llevar ympusicion ni tributo alguno; e algunos perlados e cavalleros et otras personas diziendo que les quitaran el derecho de las barcas que tienen en los ríos, defienden que no los fagan e sobre esto quando las quieren facer descolmulgan a tales regidores de las tales cibdades e villas e los tales cavalleros e perlados e otras personas de Ordenes cuyas son las dichas barcas teniendo favores en las cibdades e villas defienden que non se fagan e por esta cabsa an cesado algunos de se facer (...)"¹⁸⁵.

Las necesidades obligarán a mejorar constantemente los medios de comunicación y los concejos no ignoraban los beneficios del intercambio comercial ágil y continuo. De aquí que se muestren dispuestos a fabricar puentes libres de pontazgos; en este caso concreto el monarca acepta el petitorio y amenaza con severas penas a quienes dificultasen las obras —y de acuerdo con lo que piensa—, autoriza la reconstrucción total del puente de Torrijos, ubicado en las cercanías de Toledo¹⁸⁶ y que por falta de recursos del concejo debió ser concluido con los aportes de D. Tello, obispo de Córdoba¹⁸⁷; este eclesiástico también aportó para el puente de Badajoz, ubicado sobre el Guadiana y que se conservó en pie hasta que se lo llevó una avenida del río en 1545¹⁸⁸.

A fines del siglo —aquietados los ánimos—, bajo el férreo gobierno de los Reyes Católicos, fue posible continuar con esta tarea de la que los mismos reyes fueron ejemplo pues su preocupación por conservar en buen estado puentes y caminos fue constante.

Es de destacar que la lucha por la centralización y fortalecimiento de la autoridad real se refleja positivamente en la circulación ya que la construcción y reparación de puentes se convierte en política estatal y

¹⁸⁵ Cortes... , III, pp. 688-689.

¹⁸⁶ MOLENAT, J. P., *Ob. cit.*, p. 160.

¹⁸⁷ PULGAR, FERNANDO DEL, *Ob. cit.*, p. 127, Tit. XXV "Otro sí, visto que algunos hombres perecían en el río de Guadarrama, que pasa por el camino que va desde la cibdad de Toledo a la villa de Torrijos, este claro varón edificó la puente que diz está allí edificada y escusó los inconvenientes que todos los años, por falta della, en el paso de aquel se recrecían; en la cual obra este perlado uso de tal magnanimidad, que como viesse la dificultad que algunas personas particulares ponían en la contribución de lo necesario para aquel edificio, no consintió que ninguno contribuyese cosa alguna para él, salvo el solo acordó dela fazer a sus espensas".

¹⁸⁸ HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 1, p. 56.

además, las recaudaciones por cobro de pontazgos pierden su carácter de regalías al revertir sobre la Corona, o sobre los concejos, para ser aplicados a la reparación y conservación de los puentes donde se recaudaban.

De 1483 data el intento de construcción del nuevo puente de Talavera de la Reina, que como ya se mencionó, era un importante centro comercial y lugar de paso de los ganados trashumantes y asiento de una feria concedida por Sancho IV. Su antiguo puente, que tantos pesares había ocasionado a las hermanas de San Clemente, se hallaba en ruinas por lo que el arzobispo de Toledo —Cardenal Mendoza—, siempre preocupado por estas cuestiones, encarga la construcción de un nuevo puente a fray Pedro de los Molinos; éste lo realiza sólo en su primera parte, pues parece que la obra quedó inconclusa, pero lo poco levantado era de tal calidad que al decir de su autor "merecía ser romano"¹⁸⁹.

Isabel y Fernando autorizan en 1489 a Palencia a construir un puente sobre el Pisuerga; su costo sería financiado por medio de sisas¹⁹⁰, ampliando posteriormente la cantidad destinada a las obras¹⁹¹. En 1492 se halla en construcción el puente de Andújar¹⁹² pues fue necesario reemplazar el anterior al haber cambiado de curso el Guadalquivir¹⁹³.

De aquí en más, las realizaciones se dan a paso vertiginoso. En 1494 los reyes ordenan construir el puente de Ciudad Real¹⁹⁴ y, en 1495, acuerdan la construcción de uno de piedra sobre el Tiétar¹⁹⁵. En 1498 hacen citar delante del Consejo Real a los procuradores de los habitantes de Alia, de la tierra de Talavera; los pobladores de esta aldea se habían comprometido a construir puentes sobre los ríos Guadalupe, Guadarranque y Guadarranquejo y no los habían realizado, a pesar de haber percibido los derechos correspondientes¹⁹⁶.

Entre 1496 y 1498, se levantó el puente de San Clodio en Orense, tenido por maravilla arquitectónica de fin de la Edad Media; constaba de

¹⁸⁹ JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., *Ob. cit.*, pp. 166-172

¹⁹⁰ *Registro General*... , VI, p. 108, doc. 735.

¹⁹¹ *Ibidem*, IX, p. 44, doc. 283 "Licencia de la ciudad de Palencia para imponer una sisa de 110.000 mrs. con que atender a los gastos de construcción del puente denominado de Reinoso". Año 1492, *Ibidem*, VII, p. 122, doc. 847 "Que el bachiller Francisco Francés, tome cuentas con otras personas a Francisco de Vargas, corregidor de Palencia, de lo recogido para la Puente de Reinoso, sobre el Pisuerga", Año 1490.

¹⁹² *Ibidem*, IX, p. 95, doc. 641 "Comisión a don Alvaro de Portugal, presidente del Consejo Real y al concejo y justicias de Andújar, sobre los dos veedores, un receptor y el escribano que intervienen en la obra del puente de esa ciudad (...)"

¹⁹³ *Ibidem*, VIII, p. 320, doc. 2162.

¹⁹⁴ AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Historia de la Villa y Corte de Madrid*, Madrid, 1860-1862, II, p. 226.

¹⁹⁵ *Ibidem*, II, p. 230.

¹⁹⁶ MOLENAT, J. P., *Ob. cit.*, p. 159.

arco central apuntado, amplios tajamares y sobre ellos apartaderos de planta circular¹⁹⁷; en 1499 se concluye cerca de Oviedo el puente del Puerto y, se urge la terminación del de Gobín sobre el Nalón¹⁹⁸, reconociéndose las bondades del lugar de Godos para levantar otro¹⁹⁹. Además entre Laredo y Burgos, se arreglan los caminos, se construyen dos puentes de cal y canto y se reparan otros siete²⁰⁰; cercano a Valladolid se levanta el de Boecillo^{200 bis}.

En 1500 los monarcas autorizan a los vecinos de Málaga a repartir sisas para erigir un puente sobre el Guadalquivir²⁰¹ y en 1505 se permite a los mismos vecinos a expropiar tierras que den fácil acceso al puente construido sobre el Guadalmedina²⁰².

Además de los mencionados existieron muchos otros puentes favorecidos por los monarcas²⁰³, pero las zonas que más se beneficiaron se hallaban en Andalucía, sobre todo la que rodeaba al Reino de Granada y cuya finalidad fue lograr con más facilidad su integración al núcleo castellano. También lo fue la zona que ponía en contacto la meseta y la vieja capital castellana de Burgos con el Cantábrico que los Reyes Católicos tuvieron a bien promover no sólo por los ingresos económicos que ello aportaba²⁰⁴ —impuestos a la exportación de lanas mesteñas—, sino inclusive con fines políticos pues, buenas comunicaciones impiden el aislamiento y, por lo tanto, el surgimiento de autonomías y desobediencias.

A pesar de las quejas presentadas en Cortes²⁰⁵ durante el siglo XVI también es importante la actividad constructora²⁰⁶ adquiriéndose la

¹⁹⁷ CHAMOSO LAMAS, M., *El puente y lugar de San Clodio (Orense)*, "Cuadernos de Estudios Gallegos", XVIII, MCMLI, pp. 57-58.

¹⁹⁸ VIGIL, CIRIACO M., *Colección Histórico Diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Oviedo, 1889, p. 319.

¹⁹⁹ *Ibidem*, pp. 315-316.

²⁰⁰ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 169.

^{200 bis} AZCÁRATE, J. M., *Sobre el puente de Boecillo*, "Bolet. del Semin. de Estud. de Arte y Arqueología", XXIII, Nº 43, p. 243, nota 57338.

²⁰¹ BEJARANO, FRANCISCO, *Documentos del reinado de los Reyes Católicos. Catálogo de los documentos existentes en el Archivo Municipal de Málaga, C.S.I.C.*, Madrid, 1961, p. 29, doc. 136.

²⁰² *Ibidem*, p. 69, doc. 342.

²⁰³ MENÉNDEZ PIDAL, R., *Ob. cit.*, XVII, pp. 55-56, PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, pp. 177-178.

²⁰⁴ MENÉNDEZ PIDAL, R., *Ob. cit.*, XVII, pp. 55-56, nota 33, Camino de Cabreros a Villafranca. Camino de Durango a Mondragón.

²⁰⁵ *Cortes...*, IV, p. 654, Cortes de Valladolid, Año 1537 "(...) por quanto los caminantes y otras personas que andan por estos reynos reciben gran daño por la falta de puentes y por mal adereço que ay en los caminos y calçadas (...)"

²⁰⁶ TORRES BALBÁS, LEOPOLDO, *El castillo del lugar de la puente en la isla de Cádiz*, "Al-Andalus", XV, fasc. 1, p. 204, "Hacia 1540 el arquitecto Marin prin-

costumbre —fruto de la centralización— de que para la construcción de puentes, se hiciesen repartimientos por todo el reino de Castilla. Felipe II, violando la esencia de la actividad de los concejos, obliga a diversos de ellos a contribuir para el definitivo arreglo “de la puente toledana” de Madrid; Murcia por ejemplo debe contribuir con 77.000 mrs.²⁰⁷. Algunas ciudades como Orense²⁰⁸ o la provincia de Guipúzcoa se oponen a dichas contribuciones; Guipúzcoa alega que tiene derecho a ello “por haberse defendido en fuerza de su Fuero y Libertad” pasando a continuación a enumerar una serie de puentes que habiendo sido construidos en la década de 1570 no contaron con la colaboración financiera de la provincia. Estos puentes son los de: Viguera, Briviesca, Lerma, Gumiel de Yzán, Almazán, Tordesillas, San Vicente de Duero, Quintana y Castrourdiales²⁰⁹.

Los ejemplos mencionados son representativos de la intensa actividad constructora que se da a partir del siglo XII. Las motivaciones en un principio, fueron de índole religiosa —camino de Santiago—, y posteriormente tuvieron un marcado sentido comercial sin abandonar por ello las aspiraciones espirituales. Los monarcas en general, apoyaron estas actividades aunque en ciertos momentos vieron limitadas sus posibilidades por falta de poder político o por falta de recursos. De cualquier manera los verdaderos realizadores, los que más se destacaron en el quehacer, fueron los concejos, pues ¿quién mejor que ellos estaban compenetrados de las necesidades de sus vecinos y términos?; además contaban con la infraestructura necesaria como para realizarlos. En el único aspecto referido a estas tareas en que no tuvieron demasiada autonomía, fue en lo relativo a financiación de las obras; para paliar los efectos negativos de esta crónica escasez de recursos, los concejos deberán recurrir a todas las soluciones posibles, las que fueron amplias y variadas.

cipió a renovar y hacer casi de nuevo la puente sobre cimientos de antigua obra (...) costeada con el impuesto del uno por ciento sobre el valor de todas las mercaderías exportadas por la bahía de Cádiz fuera del reino”, FITA, F., *Inscripciones romanas de Voscos y Valdeverdejo*, B.R.A.H., II, 1882, pp. 244-245, PARDO, AURELIANO, *Ob. cit.*, p. 17.

²⁰⁷ CHACÓN JIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, p. 31.

²⁰⁸ ALONSO, BENITO F., *El puente de Orense*, *Ob. cit.*, p. 297 “La ciudad se negó a enviar recursos al concejo de Zamora para construir el puente de Carvajales por la crisis monetaria en que se hallaba y porque los de aquella provincia nunca contribuyen a las obras de Orense”.

²⁰⁹ CHURRUCA, CONDE DE, *Fueros de Guipúzcoa*, Madrid, 1915, pp. 173-175, Tít. XVIII, Cap. IX.

IV. REPARACION

Al analizar la construcción de puentes se ha mencionado en varias oportunidades el estado en que se hallaban muchos de ellos, no sólo por defectos de construcción, sino también como consecuencia de problemas climáticos²¹⁰, los que afectaban también a los caminos²¹¹. Los

²¹⁰ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 340, doc. 110 "(...) para pagar los gastos que habían de hacer en traer el puente que se había llevado el río hasta cerca de Coria, volviéndolo al lugar donde antes estaba", Año 1411, *Ibidem*, I, p. 372, doc. 47 "(...) los 8.000 mrs. que había pagado de sueldo, a razón de 250 mrs. mensuales, a los cuatro hombres que desde el 1 de febrero hasta fin de septiembre del año de la fecha estuvieron velando de noche y de día el Puente de Triana, y sacando el agua de las barcas del mismo, después de que el río se lo llevó y fue traído de nuevo al lugar que primeramente ocupaba", Año 1411, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 64, doc. 353 "El concejo de San Nicolás de Puerto hace saber al de Sevilla que a causa de los grandes temporales de lluvia acaecidos han tenido que gastar mucho dinero en reparar el puente, la iglesia y algunas casas. Ruegan por ello se les exima de tributos y pechos", Año 1452, BALLESTEROS BERETTA, A., *Ob. cit.*, p. 40 "(...) jueves por la noche fue la avenida del agua del Río vena e de Arlanzon, XXI días andados del mes de Febrero, del Hospital de la ¿Monada? sacó un ome de su lecho, e fallaronle a un arco de la Puente de Santa María muerto (...) e levó los puentes de la villa (...) e llevó la puente de los Malatos (...)", FERNÁNDEZ DURO, C., *Ob. cit.*, I, p. 505, *Crónica del Halconero de...*, *Ob. cit.*, pp. 189-190, Cap. CLXXVIII "De las grandes lluvias que fizo en este año (...) Este día se fue la puente de su lugar, entre las doze e la una (...) E fue arrancada de su lugar en esta manera: començaron a quebrar las amarras que estavan al cavo de la calçada, e las que guardaban la punta, como vieron quebrantar algunas de las amarras e estavan della aperçibidos, cortaron todas las otras que la asistian, e fuese la puente entera con la gran corriente por el río (...) fasta las ataraçanas, donde están las galeas. E topó en una galea vieja que delante de las ataraçanas estava, e reparó en ella. E ay la tobieron e amarraron", Año 1435, *Ibidem*, pp. 183-184, Cap. CLXXVIII "De las grandes lluvias que fizo en este año (...) E duro esta fortuna fasta syete días andados de henero del año de 1435, que en todos estos días nunca sesó de noche ni de día, agua e niebe (...). Los que estaban en Madrid, estubieron ocho o diez días que no pudieron pasar el río de Madrid que llaman Guadarrama, ni la puente de Viveros (...), Año 1434, GONZÁLEZ GALLEGO, I., *Ob. cit.*, pp. 381-382, "(...) inundaciones que tuvieron lugar en el mes de marzo de 1396. Estas inundaciones dañaron gravemente los puentes que rodeaban la ciudad de León: el de Villarente, sobre el río Porma, el puente de Castro, sobre el Torío, y el de Rodríguez Yustes, sobre el Bernesga (...)", RISCO, MANUEL, *España Sagrada*, XXIII, p. 394, *Anales Toledanos I*: "Avenida del Tajo que llevó la puente tercer día de Navidad en día Sábado, Era MCCXLI (...) Avenida del Tajo, que cubrió la puerta del Almofad, e poyo un estado sobre el arco día Jove, a tercer día de Navidat. Era MCCXLV. Avenida del Tajo, que derrivó el pilar, e cayó la puent (...) Era MCCXLVII".

²¹¹ AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Ob. cit.*, I, p. 272, Año 1272, COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, II, p. 35, doc. 17 "Mandamiento de Sevilla al mayordomo para que diese 433 mrs. 5 dineros a doña Beatriz mujer de

puentes son muy vulnerables a los agentes físicos y, por tanto, necesitados de protección y cuidado²¹², algo difícil de realizar regularmente cuando ellos sufrieron, como todo el reino en general, los embates de las guerras civiles que se originaron a raíz de las distintas minorías y banderías²¹³.

Atacados por estos factores el puente fue una víctima propicia; pero a raíz de ello fue que se le prestó mucha atención por los evidentes beneficios que traía aparejado su buen funcionamiento; así en ciertas ocasiones se dispusieron restricciones a la circulación cuando se consideró que podía causarse daño a su integridad²¹⁴.

Muchos puentes al ser dañados, eran reparados precariamente extendiendo tablas²¹⁵ sobre lo que restaba en pie y otros tenían la calzada

Fernán Ibañez de Mendoza capitán mayor del mar y veinticuatro, por parte de sus tierras y viñas que Sevilla le compró para dar nuevo trazado al camino real de esta Ciudad a la Rinconada por cuanto el río se había llevado parte del mismo a partir del Salto del Ciego", Año 1418, BARRANTES MALDONADO, ALONSO, *Ilustraciones de la Casa de Niebla*, "Memorial Histórico Español", X, Madrid, 1857, II, folio 111-112, Año 1488.

²¹² HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 1, p. 49.

²¹³ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 82, HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 2, p. 324 "(...) Don Alonso de Aragón, duque de Vistahermosa (1426-1481) en ocasión de la guerra con Portugal al proclamarse soberanos de León y Castilla los futuros Reyes Católicos, comenzó a quebrar el mencionado puente [Alcántara]".

²¹⁴ MARTÍNEZ SUEIRO, M., *Fueros municipales de Orense*, "Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Orense", 81, 1911, p. 157 "Otrosy hordenamos e mandamos que ningunas personas se entremetan a traer por la dicha puente arrastrando través maderas ni piedras con boys so pena de perder la madera y piedras", Año 1509, CONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 341, doc. 2270 "Lope de Ayala, conservador del puente de Sevilla, informa al concejo de la ciudad de que Juan Fernández, se niega a reparar los desperfectos que había causado en el dicho puente con sus ganados", Año 1473, *Ibidem*, p. 300, 1971 "El tenedor de la puente de Triana solicita del concejo de Sevilla que repare ciertos desperfectos causados en el dicho puente por un carnicero de la ciudad que pasó por ella con su ganado", Año 1470, MARTÍNEZ SUEIRO, M., *Ob. cit.*, pp. 156-157 "Prohibición de transitar el puente de Orense con carros vacíos o cargados so pena de perderlos para la obra del puente".

²¹⁵ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 228, doc. 129 "(...) para que hiciese reparar de madera lo que estaba caído en el puente del arroyo de Eritaña (...)", Año 1408, TORRES BALBÁS, L., *El castillo...*, *Ob. cit.*, p. 202 "Cuentan los historiadores gaditanos que, al ganar Alfonso X Cádiz a los moros —en el año 1262, según los más autorizados—, estaba ese puente en ruinas por lo que hubieron de repararlo con un maderamiento los conquistadores de la ciudad (...)", HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 2, p. 324 "El puente de Alcántara sufrió los daños ocasionados durante la guerra de los Reyes Católicos con el rey de Portugal. Las piedras faltantes, habían sido remplazadas 'por vigas luengas'", CALLEJO DOMÍNGUEZ, OLGA, *Torres, puertas y cerca de la ciudad de Orense*, "Boletín Auriense", II, 1972, p. 254, CONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 209, doc. 2032 "Juan Rodríguez, arrendador de la tenencia de la puente de Sevilla, solicita pongan guardias nocturnas en el dicho puente para evitar que la gente pase por él ganado (...)", Año 1470.

horadada, faltándoles inclusive, los parapetos laterales. Su peligrosidad queda de manifiesto no sólo al comprobar accidentes²¹⁶ sino también porque los concejos —en cuyos términos se hallaban instalados— obtenían de los reyes la dispensa de pagar homicidio en caso de que alguien cayese al río desde el puente²¹⁷. Estas disposiciones quedaron reflejadas, en forma más general, en las *Leyes del Estilo*, donde se exime de pagar daños, cuando:

“(...) los puentes de algunos lugares no sean adobados y están foradados y algún viandante reciba daño en la puente en sus cosas (...)”²¹⁸.

En cuanto a las reparaciones, los documentos son muy abundantes, sea por la casualidad que permitió hallar más material, sea por las posibilidades de los concejos, pues es más sencillo y barato reparar que construir un puente. La posibilidad de disponer de mayor documentación puede deberse también a los problemas que debían afrontar el concejo para realizar los trabajos; trámites engorrosos y extensos que dieron lugar a una abundante documentación.

Que el mantenimiento de los puentes era una obra de fundamental importancia, lo demuestra el hecho de que los vecinos consideraban que el gobierno municipal era malo o eficaz en la medida que prestase atención o no a la conservación de las calzadas y puentes, pudiendo ser ejemplo de situaciones como ésta, los concejos de Córdoba²¹⁹ y Sevilla²²⁰.

²¹⁶ MAZO ROMERO, F., *Problemas internos y tensiones sociales en el municipio cordobés durante la primera mitad del siglo XV, Andalucía Medieval: nuevos estudios*, Córdoba, 1979, pp. 205-206 “En noviembre de 1428 un escudero que atravesaba el puente mayor de Córdoba cae al río junto con el animal que montaba al quebrarse una de las traviesas del puente, estando a punto de perecer ahogado. Los vecinos ante tal peligro optaron por cruzar por los vados del río”.

²¹⁷ GARRAN, CONSTANTINO, *El fuero municipal de Nájera*, B.R.A.H., XIX, 1891, p. 75 “De los homicidios 10. Si algún hombre se cayera de la peña o del puente, o si fuese hallado muerto en el agua, no deben por ello pedir homicidio”, RODRÍGUEZ DE LAMA, I, *Ob. cit.*, II, pp. 79-80, doc. 33 “El rey de Castilla, Alfonso VI confirma el fuero concedido a Nájera por los reyes Sancho el Mayor y García el de Nájera”, LÓPEZ FERREIRO, A., *Fueros Municipales de Santiago y su tierra*, Santiago, 1895, I, p. 375, MARTÍNEZ DIEZ, G., *Fueros locales en el territorio de la Provincia de Burgos*, Caja de Ahorros Municipal de Burgos, Burgos, 1982, p. 101, Cascajares de la Sierra, Año 1224.

²¹⁸ *Leyes del Estilo*, CCXXVII.

²¹⁹ MAZO ROMERO, F., *Ob. cit.*, pp. 205-206.

²²⁰ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 174, doc. 174, doc. 1084 “Los jurados del Rey de la ciudad de Sevilla elevan al corregidor de la ciudad un escrito en el cual ven como cosas que hacen ver el mal regimiento de la ciudad, entre otras el cohecho de los alcaldes, el mal estado del puente (...) y otras muchas”, Año 1437.

Además, esta conservación era tarea esencial del concejo ²²¹, tal como la había definido Alfonso XI en 1346 ²²².

Los problemas afrontados por el concejo, iban desde la recaudación de los fondos necesarios hasta el hallazgo de los ejecutores materiales de la obra, el control de la calidad de los trabajos, los incumplimientos, juicios derivados de ellos y demás que hacían de la reparación de un puente un verdadero vía crucis para los oficiales del concejo. A propósito de estos oficiales, al mencionar anteriormente las obras realizadas sobre el río Viar los documentos citados pertenecían a una división del concejo sevillano titulada Mayordomía. En efecto, era el mayordomo el que se encargaba de la tarea en sus aspectos ejecutivos ²²³; este funcionario también apareció integrando la planta de oficiales de los concejos de Jaén, Arjona, Puerto de Santa María, Jerez, Carmona ²²⁴ y, se supone

²²¹ SANCHE DE SOPRANIS, HIPÓLITO, *Historia social de Jerez de la Frontera al fin de la Edad Media, I La vida material*, "Publicaciones del Centro de Estudios Jerezanos", Jerez de la Frontera, 1959, p. 80, CAVANILLES, A., *Ob. cit.*, p. 8, Conservación de caminos y puentes.

²²² AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Ob. cit.*, I, pp. 321-322 "Al reformar la constitución del concejo de Madrid, el rey determina cuales son sus atribuciones, entre ellas la reparación de muros y calzadas y por ende de los puentes".

²²³ *Libro de Consistorio de la M.N. y M.L. Ciudad de León*, "Archivos Leoneses", 14, 1953, p. 183 "(...) 28 nobre. Mandaron al mayordomo que empiedre la puente de San Marcos", Año 1513, MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Libros de Acuerdos del Concejo Madrileño (1464-1600)*, Madrid, 1936, II, p. 367, folio 105 "(...) e lo que en ellas montare se ponga en poder del mayordomo de la Villa para que se gasten en las dichas necesidades e con saca para ellos de la dicha puente (...)", Año 1484, COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 549, doc. 67 "(...) que tomase para sí 5.000 mrs. que la ciudad acordó darle por la costa, el afán y trabajo que se tomó en estar al cuidado de ciertas labores que Sevilla mandó hacer el año de su mayordomazgo, es a saber la obra de la Puente Horada (...) e la calçada de la puente de Triana (...)", Año 1417, *Ibidem*, II, pp. 179-180, doc. 21 "Mandamiento de Sevilla al mayordomo para que viesse los reparos que eran necesarios hacer en el puente de Triana (...)", Año 1425.

²²⁴ LADERO QUESADA, M. A., *Andalucía en el siglo XV. Estudios de Historia Política*, C.S.I.C., Madrid, 1973, p. 84: mayordomo del concejo de Jerez; p. 86: dos mayordomos en el de Santa María; p. 87: mayordomo del concejo de Jaén; p. 88: mayordomo de Arjona, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 130, doc. 507 "Juan de Saavedra, mayordomo del concejo de Carmona, se declara hidalgo de padre e de abuelo e de visabuelo e solar conosciado de los Saavedra", Año 1470, *Ibidem*, p. 126, doc. 484 "Enrique IV promete al concejo de Carmona no aumentar el número de alcaldes mayores, regidores y jurados. Promete igualmente no hacer merced a persona alguna don del oficio de mayordomazgo de la villa", Año 1469, *Hechos del Condestable don Miguel Lucas de Iranzo (Crónica del siglo XV)*, Edic. y Estud. por Juan de Mata Carriazo, Espasa-Calpe S.A., Madrid, 1940, pp. 204-205, Cap. XIX "Por cabsa de lo qual, y a este mismo fin, se acostumbrara en la dicha cibdad, entre los cava-

que también muchas otras plantas, según se especifica en las Cortes de Toro de 1371²²⁵. En otras oportunidades, fue uno de los regidores el encargado de estas obras²²⁶; éstos y los mayordomos eran asesorados por obreros mayores y alcaldes de alarifazgos-funcionarios de distintos concejos²²⁷.

Quando la Corona imponga el corregidor al concejo, será este representante real el encargado de verificar el estado y conservación de los puentes²²⁸; muchos de los corregidores consideraron que estas tareas

lleros de premia e de gracia que a los servicios se obligaron, echar suerte de gracia que a los servicios se obligaron, echar suerte de Sant Juan a Sant Juan, segund su fuero e antigua costumbre, en cada año, en las onze collaciones que avia en ella, por los oficios e con los salarios que adelante dirá, en esta guisa: (...) En otra collación, por el oficio de mayordomía del dicho concejo, con salario de otros seyscientos maravedis (...)", Año 1464.

²²⁵ Cortes..., II, p. 235 "Testimonio de los oficiales delas villas (...) Quando yo fiziere chanceller o mayordomo de villa o de concejo e aviere salario, porque de chaçelleria treynta mas (...)", CASADO ALONSO, HILARIO, *La propiedad eclesiástica en la ciudad de Burgos en el siglo XV: el Cabildo Catedralicio*, Secretariado de Publicaciones, Univ. de Valladolid, 1980, p. 95, Mayordomo Mayor de Burgos.

²²⁶ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, pp. 441-442, doc. 189-XIV "Cargo de los maravedis que fueron llevados por cartas de Sevilla en los mayordomos del año 1411, a Diego González de Medina, veinticuatro, para las labores que tenía encomendadas en los muros, calzadas, alcantarillas y puentes en derredor de la ciudad (...)", Año 1412, *Registro General...*, IX, p. 535, doc. 3252 "Egas Venegas, vecino y veinticuatro de Córdoba, receptor de los maravedias de las labores de esa dicha ciudad, se le ordenó invertir la cantidad necesaria para la reparación de un pilar del puente de Almodovar", Año 1492.

²²⁷ LADERO QUESADA, M.A., *Ob. cit.*, pp. 87-88.

²²⁸ *Novísima Recopilación*, VII, 1, 6, "Prohibición de labrar torres y casas fuertes sin Real Licencia en los pueblos y sus términos y reparo de sus muros y cercas y puentes y otros edificios públicos. Los Asistentes, Gobernadores y Corregidores de los pueblos (...) vean como están reparadas las cercas y muros y cavas y las puentes y pontones y alcantarillas y las calzadas (...)". *Registro General...*, VIII, p. 113, doc. 786 "Carta a petición de Luis de Rueda, vecino de Carmona y obrero de los muros, puentes y alcantarillas de esa villa, para que el corregidor se preocupe de reparar unos puentes". Año 1491, *Registro General...*, VIII, p. 317, doc. 2140 "Se ordena al Corregidor de Vizcaya informe sobre el puente que hay que reparar cerca de la villa de San Vicente de Baracaldo", Año 1491, VIGIL, C. M., *Ob. cit.*, pp. 386-387 "Título de Corregidor a favor del Sr. Comendador D. Pedro de Ladiño (...) cuid que estén reparadas las cercas, muros, cavas, puentes, pontones, alcantarillas, calzadas (...)", Año 1498, SAGARMINAGA, F. DE, *El gobierno y Régimen Foral del Señorío de Vizcaya*, Bilbao, 1928, p. 417 "(...) sepades que Martín de Zaldívar en nombre de nuestro muy noble y muy leal señorío de Vizcaya en persona saliese ha hacer visita ocular de los caminos y puentes y pontones de toda su jurisdicción (...)", Año 1576, PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 105, GONZÁLEZ ALONSO, BENJAMÍN, *El Corregidor Castellano (1348-1808)*, Instit. de Estud. Administrativos, Madrid, 1970, p. 304 "Capítulos para Corregidores XXIII. Otrósí que vea

no eran implícitas a su cargo, sino que por el contrario —tal como se observa en una de las Cortes—, debían recibir órdenes en cada caso²²⁹; estas actitudes estaban totalmente reñidas con las disposiciones que los Reyes Católicos habían dictado en sus Ordenanzas para Corregidores de 1500²³⁰. Con el mismo fin se impondrán veedores, no sólo de los caminos y puentes sino también de las autoridades y funcionarios concejiles porque:

“(…) nos conviene especialmente saber los regidores e gobernadores e oficiales destas dichas tierras como viven o en que manera exercitan e administran sus oficios (…)”²³¹.

Además disponen que el veedor, si a la vez era obrero de las obras que se realizaban, no pudiera disponer por propia mano de los dineros afectados a ellas²³².

También podía ser designado para inspeccionar los puentes y controlar las obras cualquier otro funcionario que los monarcas indicasen²³³. Ha quedado claro el carácter de obra común, social, casi religiosa que tenía la construcción de puentes; como el fin es el mismo, la reparación gozaba de igual fama y eso queda claro cuando Alfonso X en sus *Partidas* expresa que:

como están reparadas las Cercas e Muros e Cabas e las Puentes e los Pontones, e Alcantarillas, e las Calzadas de los lugares donde fueren menester, e todos los otros edificios e obras públicas; e si no estuviesen reparadas, den orden como se repare con toda diligencia”, Año 1500.

²²⁹ Cortes..., V, p. 121, Cortes de Toledo, Año 1538 “En las Cortes de Madrid en el Cap. Ciento e cinco, se suplicó a vuestra magestad se señalasen personas que tuviesen cuidado en el reparo y rehedificio de los puentes y fuentes y caminos, lo qual vuestra Magestad proveyó que los Corregidores e sus jurisdicciones proveiesen lo que en esto conviniese y es así que los dichos Corregidores aunque conocen las tales necesidades no quieren entender en ello sin que especialmente se les mande nuestro real consejo de que se sigue por la dilación (…)”.

²³⁰ GONZÁLEZ ALONSO, B., *Ob. cit.*, pp. 55 y 306.

²³¹ LAMPÉREZ Y ROMEA, V., *Ob. cit.*, II, pp. 433-434, Cortes..., IV, pp. 137-138, Cortes de Toledo, Año 1480 “(…) personas discretas e de buena conciencia, las que fuesen menester, por veedores para que repartidas por las provincias, vayan en cada un año a visitar las tierras y provincias, e provean en las cosas siguientes (…)

item, que vean como están reparadas las puentes e pontones e calzadas en los lugares donde son menester (…)”.

²³² GONZÁLEZ ALONSO, B., *Ob. cit.*, p. 305, Capítulos para Corregidores XXXIII, Año 1500.

²³³ *Registro General...*, IX, p. 448, doc. 2769 “Al Licenciado Pedro, Juez de Residencia de Zamora, que informe sobre la cuantía de maravedís necesarias para la reparación de la cerca y puente de esa ciudad”, Año 1492.

"(...) Apostura e nobleza es mantener (...) las calzadas e las puentes de las villas de manera que non se derriben nin se desfagan (...)"²³⁴.

Esta disposición estaba dirigida a toda la población ya que —teóricamente— ni siquiera los clérigos quedaban exceptuados de contribuir para la reparación de los puentes. El Rey Sabio estableció al respecto:

"(...) Pero algunas cosas ay, en que tovo por bien Santa Iglesia que se non pudiesen escusar de ayudar los clérigos a los legos. Assi como en las puentes, que fazen nuevamente en los logares, do son menester, para pro comunal de todos. E otrosí en guardar las que son fechas, como se mantengan e se non pierdan (...)"²³⁵.

El espíritu que llevó a Alfonso X a incluir esta ley en las *Partidas* aparece reflejado en algunos de sus sucesores. Fernando IV confirmó un privilegio del mismo Alfonso X, en que favorece al monasterio de Sancti Spíritu de Salamanca; las exenciones son varias excepto para los trabajos del puente²³⁶. Del *Cartulario del Infantado de Covarrubias* extraemos una declaración de Enrique III, en la que establece los tributos que debían pagar los eclesiásticos del reino y entre éstos estaban las contribuciones para las reparaciones de puentes "por ser obra de piedad y pro comunal de todos"²³⁷. En las Cortes de Guadalajara de 1390, los concejos se quejan de que los clérigos no contribuyen para las obras comunales por lo que el rey Juan I les ordena que lo hagan²³⁸.

A principios del siglo XV se produce una interesante controversia entre el concejo de Cuéllar y los clérigos del cabildo. Estos se negaban a contribuir para el sostenimiento de puentes, arcos y caminos; el pleito se extiende durante todo 1427 y las partes —de acuerdo en algo—, nombran a dos personas, doctor y bachiller en decretos respectivamente, para que dicten una sentencia. Estos imbuidos de la tarea legislativa para la que se mostraron preparados, expresan:

²³⁴ *Partidas*, III, 28, 20.

²³⁵ *Partidas*, I, 6, 54.

²³⁶ *Memorias de D. Fernando IV*, *Ob. cit.*, II, pp. 124-125, Doc. XC.

²³⁷ SERRANO, LUCIANO, *Fuentes para la historia de Castilla, II Cartulario del Infantado de Covarrubias*, Madrid, 1907, pp. 245-246, Doc. CCVIII "Declaración legal de Enrique II sobre los tributos e pechos que devian pagar los eclesiásticos del reino", Año 1337, *Ibidem*, pp. 271-273, Doc. CCXXXVIII "Ordenamiento real sobre los tributos que debían pagar los eclesiásticos", Año 1398.

²³⁸ *Cortes...*, II, p. 451.

"(...) Catado el gasto e piedat e necesidat e utilidat comun de todos asi clérigos como legos que siguen en el reparo e facimiento de puentes, e fuentes e calzadas e carreras (...)"

En fin, que los clérigos deberán pagar al concejo quinientos maravedía anuales para tales labores ²³⁹.

Es necesario aclarar que muchos integrantes de la Iglesia tuvieron una actitud positiva hacia las obras de reparación de puentes; así se elevó a la categoría de santos a dos de los principales constructores y reparadores: Domingo de la Calzada y Juan de Ortega; inclusive hubo casos en que los religiosos pagaron de sus propios dineros —como en Orense—, la reedificación de un ruinoso puente ²⁴⁰.

Los casos expuestos llevan a plantear un problema sumamente grave para las casi siempre alicaídas arcas de los concejos y es saber cómo se lograría la financiación de los trabajos.

El primer planteo es, entonces, el referido a la obtención de los recursos necesarios. En principio, el concejo disponía de los llamados "propios y arbitrios", que eran las rentas producidas por el patrimonio común de los pueblos; los reyes se preocuparon por mantener estas rentas en manos de los concejos; así y ante las intervenciones extrañas los Reyes Católicos disponen que las rentas sean destinadas a gastos comunes ²⁴¹, prohibiendo además que pudiesen ser arrendadas a personas ajenas al concejo ²⁴². Así y todo, estos recursos resultaron, en general, muy inferiores en comparación con la magnitud de las obras a desarrollar ²⁴³

²³⁹ UBIETO ARTETA, AGUSTÍN, *Colección diplomática de Cuéllar*, Publicaciones Históricas de la Excma. Diputación Provincial de Segovia, Segovia, 1961, Docs. 223, 225 y 226.

²⁴⁰ MARTÍNEZ SUEIRO, M., *La primera nota histórica de Orense*, "Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artístico de Orense", XV, 1915, p. 76.

²⁴¹ SÁEZ SANCHEZ, E., *El libro del juramento del Ayuntamiento de Toledo*, A.H.D.E., XVI, p. 516 "Ley XIII Que fabla en que se an de gastar los propios de la cibdat: Otrósí, por quanto fue denunciado que los alcaldes e alguazil e veinte e quatro aviendo de gastar las rentas de los propios, en lo que fuese necesario e provechoso en la cibdat, que se non fazia así e que fazian dadivas de los propios e rentas de la cibdat a quien querian e se dexaban de reparar los muros e puentes e alcantarillas e las otras obras que eran necesarias (...)"

²⁴² *Diccionario de Historia de España*, III, p. 355.

²⁴³ GONZÁLEZ JIMENEZ, M., *Ob. cit.*, p. 295, doc. 1934 "Francisco de Villafraña obrero mayor de Sevilla, contesta a un requerimiento de los jurados diciendo que no puede reparar las alcantarillas, puentes, etc., porque no tiene dinero", Año 1467, MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, I, p. 367, folio 105 "(...) Otrósí, acordaron los dichos señores que, por questa Villa tiene algunas necesidades para ciertas obras e edificios della especialmente para el reparo de la puente toledana,

por lo que los concejos trataron de lograr la colaboración de la Corona; ésta en algunos momentos se mostró más interesada en colaborar para muros y puentes²⁴⁴ —elementos indispensables para la seguridad y posesión de las poblaciones—, y por el contrario, reacia a contribuir en otro tipo de obras ciudadanas²⁴⁵.

Se debía entonces —con autorización real en muchas oportunidades²⁴⁶— imponer sisas²⁴⁷, las que se sumarían a la ya pesada carga fiscal; esta carga fue muy gravosa y por lo tanto muy resistida, llegando en algunos casos la resistencia popular a ocasionar protestas y alteraciones²⁴⁸ del orden público de carácter grave como sucedió en Ciudad Rodrigo; allí en 1494 la imposición de una sisa ocasionó “escándalos y alborotos y se esperaba que hubiera más”²⁴⁹. También se originaban protestas cuando lo recaudado no era aplicado al objeto que le había dado origen²⁵⁰.

Otra forma de recaudación impositiva consistía en los “repartimientos”; este recurso fue más utilizado pues permitía una fiscalización más directa —pero también más injusta—, ya que no distinguía grado de importancia en la utilización del puente y todavía menos distinguía entre personas o niveles de riqueza²⁵¹, estando todos los habitantes²⁵² obli-

que agora se repara, e porque agora non hay propios non de que se saquen para ellas (...).”, Año 1484, VICIL, C. M., *Ob. cit.*, p. 311 “Real provisión autorizando echar sisa sobre comestibles a falta de propios (...) para construir un puente (...)”. Año 1484, *Registro General*, VII, p. 423, doc. 3038 “Comisión a petición del concejo de Andújar, sobre la sisa que se ha de imponer para reparar el puente”, Año 1490.

²⁴⁴ *Registro General*, VI, p. 183, doc. 1203.

²⁴⁵ *Ibidem*, VIII, p. 204, doc. 2236.

²⁴⁶ *Ibidem*, VII, p. 186, doc. 1834.

²⁴⁷ YELA UTRILLA, JUAN F., *Documentos para la historia del Cabildo saguntino*, B.R.A.H., XL, 1927, pp. 106-107 “(...) para que den forma como se adoben las puentes e pasos e los malos pasos que ay en esta cibdad, para que se adoben, e sabido quanto costará de adobar (...) que den forma como se eche en syssa como mejor vieren, en las cosas que vieren que se debe echar”, Año 1506.

²⁴⁸ *Registro General*..., VI, p. 155, doc. 1078 “Comisión a petición de la villa de Ameyugo, protestando de una carta real que autoriza algunos impuestos para reparar un puente (...)”.

²⁴⁹ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, pp. 166-167.

²⁵⁰ VICIL, C. M., *Ob. cit.*, p. 326 “(...) de pretenderse reparar una fuente con la sisa concedida sobre mercancías, lo cual resistía el Cabildo manifestando debía ser para un puente, por haber cesado en su construcción manda que dicha sisa se emplee en las obras para que fue repartida (...)”, Año 1500.

²⁵¹ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 165.

²⁵² FITA, F., *Edicto de los Reyes Católicos*..., *Ob. cit.*, p. 521 “Carta de los Reyes Católicos al concejo de Avila advirtiendo a los oficiales ciudadanos que la aljama de los judíos está excluida de todo de repartimientos y gravámenes municipales salvo (...) en puentes e fuentes e cercas, e que en esto todas las aljamas de los nuestros

gados a contribuir: los nobles se hallaban exceptuados aunque en ciertas oportunidades también debieron aportar²⁵³. A tal grado de abuso habían llegado los concejos al utilizar el sistema de repartimientos que Juan II dictó una ley - confirmada luego por los Reyes Católicos²⁵⁴-, fijando en 3000 mrs. la suma que podía obtenerse por medio de un repartimiento. Como respuesta a esta limitación los concejos obtuvieron de los monarcas, autorizaciones para llevar a cabo repartimientos extraordinarios²⁵⁵ pero como contrapartida debían rendir cuenta de los gastos efectuados si a los monarcas no les parecía clara la forma en que se habían gastado los recursos²⁵⁶. Los reyes trataron de hacer más justas las "derramas" obligando a que todos contribuyesen por igual²⁵⁷ incluidos los "cabdalosos"²⁵⁸. Además ordenaron investigaciones sobre los padrones de contribuyentes que notaron disminuidos²⁵⁹ y enviaron inquisidores a los

reynos nos sirven con servicio e medio servicio e con otros derechos reales (...)", Año 1480.

²⁵³ AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Ob. cit.*, II, p. 231 "(...) Por que vos mandamos que repartais en esa dicha villa y su tierra por sisa o repartimiento, como vos viésedes (...) entre esentos e non esentos (...)", Año 1496.

²⁵⁴ GONZÁLEZ ALONSO, B., *Ob. cit.*, p. 306 "Capítulos para Corregidores XXXIV. Otrosí, que no consentan hacer ni hagan derramar sobre los pueblos, sino como quieren las Leyes que disponemos, que de tres mil maravedís arriba no se hagan sin nuestra licencia y mandado (...)", Año 1500.

²⁵⁵ GONZÁLEZ GALLEGO, I., *Ob. cit.*, p. 372.

²⁵⁶ *Colección de Cédulas...*, I, pp. 59-61, Núm. XI "Carta Real Patente, mandando que se haga pesquisa y tome cuenta de los repartimientos que se hicieron para componer los muros y puente de Valmaseda", Año 1477, *Registro General...*, VII, p. 370, doc. 2647 "Orden a Egas Venegas, veinticuatro de Córdoba, para que de las cuentas de los reparos de muros, puentes y demás cosas a los Contadores de Cuentas", Año 1490, MILLARES, C. - ARTELES RODRÍGUEZ, C., *Ob. cit.*, II, p. 24, folio 43 "(...) Remitieron los dichos señores a Diego González e Diego de Vargas que vean la cuenta de Quixada, del cargo que tuvo de los maravedís de la puente del año pasado".

²⁵⁷ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 19, doc. 39 "Juan I mando que todos los que tuviesen bienes en Carmona contribuyesen con los impuestos concejiles aunque tuvieran albales reales de exención de impuestos", Año 1383.

²⁵⁸ *Ibidem*, p. 64, doc. 212 "Juan II manda que pechen veinte 'personas cabdalosas' de Carmona que se eximían diciendo que eran bacinadores de las casas de San Lázaro y de San Antón y de las Ordenes de la Santa Trinidad, Santa María de la Merced y Santa María de Roncesvalles", Año 1433, *Ibidem*, p. 144, doc. 570 "(¿Juan Castellano?), bachiller de leyes, pide al cabildo de Carmona que le eximan, según es costumbre, del pago de pedidos, y que en adelante no se le obligue a empadronarse 'para semejantes pedidos nin de otras qual quier calidad que sean'", Año 1471.

²⁵⁹ *Ibidem*, p. 141, doc. 555 "Enrique IV manda que los padrones para el pago de la moneda forera se hagan de acuerdo con la verdad (...)", Año 1471.

concejos donde se hubieran creado impuestos sin licencia real²⁶⁰ o estuvieran mal administradas las rentas²⁶¹; al mismo tiempo encargaron al juez de residencia el control del empleo de esos dineros²⁶².

Juan I autorizó al concejo de Toro a cobrar una meaja de maravedí de todo lo que se compare en dicho lugar; lo recaudado debía aplicarse a reparar el "puente mayor" y el de Guareña²⁶³; este privilegio fue confirmado posteriormente —con el mismo fin—, por Enrique III en 1397 y luego por Juan II²⁶⁴.

En 1433 se impone una sisa que grava el consumo de carne para reparar el puente de Orense²⁶⁵ y lo mismo se hace en 1439²⁶⁶. El concejo madrileño se ve obligado a "echar sisas en las carnes e pescados", pues al emprender la reparación de todos los puentes cercanos a la villa sus posibilidades financieras son superadas por los costos²⁶⁷. Los Reyes Católicos autorizan a Alava a cobrar sisa para la reparación de un puente importante —reparación que sería de provecho para todas las provincias

²⁶⁰ *Colección de Cédulas...*, I, p. 145, Núm. XXXIII "Carta Real Patente dando comisión y facultad al licenciado Ohinchilla para que averigüe los repartimientos hechos en Vizcaya sin licencia real", Año 1486.

²⁶¹ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 70, doc. 236 "Juan II envía a Carmona al bachiller Ruiz González de Ciudad Real como pesquisidor, a petición de la comunidad de Carmona representada por Juan Jiménez de Araujo, el cual se había quejado al rey de los abusos que cometían los alcaldes mayores, el alguacil y regidores de la administración de justicia, creando impuestos indebidos, administrando mal la renta de propios, etc.", Año 1442.

²⁶² GONZÁLEZ ALONSO, B., *Ob. cit.*, p. 314 "Capítulos para Jueces de Residencia VIII. Otrósí que sepa que derramas se han hecho sobre los pueblos, y que forma se han tenido en las repartir y cobrar, y si se ha echado, en que se ha gastado y embie la relación de todo ello a nuestro Consejo (...)", Año 1500.

²⁶³ GARCÍA, JUAN C., *Castilla y León durante los reinados de Pedro I, Enrique II, Juan I y Enrique III*, Madrid, 1892, II, p. 493, doc. 501.

²⁶⁴ FERNÁNDEZ DURO, C., *Ob. cit.*, II, pp. 10 y 32.

²⁶⁵ ALONSO, BENITO F., *El puente de Orense*, *Ob. cit.*, p. 287, FERRO COUSELO, X., *Ob. cit.*, I, pp. 366-367, doc. 375 "Ordenança dos maravedís da carne, da leña e da Palla para a obra da ponte (...) e esta ordenança que se entienda deste janeiro que ven ata hun año e mays non (...)".

²⁶⁶ *Ibidem*, I, pp. 415-425, doc. 408 "Ordenanzas e pojás das sisas para a obra da ponte". Bestias, puercos, sal, cuerdas, tejidos, espadas, herramientas, hierro, pieles, zapatos, cera, aceite, manteca, leña, madera, pescados, platos, cueros, etc.

²⁶⁷ MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, I, p. 207, folio 183 "Dieron cuenta que rentó la carne dos mil e ochocientos e noventa e nueve maravedís, en los dichos días (...) Dieron por cuenta que rentó el pescado en viernes e sábado desta semana, mill e sesenta e quatro mrs. (...)", Año 1482.

vascas²⁶⁸— y con igual fin autorizan a los concejos de Andújar²⁶⁹, León²⁷⁰, Zamora²⁷¹ y Oviedo²⁷².

La antigua capital asturiana es favorecida nuevamente por Carlos I y su madre al posibilitarle la recaudación de sisas; esta vez lo recaudado no sería sólo para muros y puentes, sino también para empedrar calzadas²⁷³. Juana I y su hijo el emperador autorizan asimismo a Burgos a repartir la gran cantidad de 4000 ducados pero especificaban que debía hacerse "lo mas syn perjuicio que se pueda"²⁷⁴.

El testimonio más antiguo indicador de aplicación de "derramas" es de la época de Alfonso XI; este monarca autoriza al concejo de Madrid a recaudar 8000 mrs. para reparar el puente de Segovia²⁷⁵. Cuando se realizan reparaciones en el puente de Mérida y se construye el de Medellín se dispone un repartimiento que comprende a las poblaciones ubicadas en un radio de 50 kms.²⁷⁶. En los años de 1391 y de 1397 —autorizado por Enrique III—, se efectiviza otro repartimiento en León y su término para reparar casi todos sus puentes; entre ellos se encontraba el más importante de la región, el puente de Villarente; sucedió que todos habían sido afectados por un crudo invierno²⁷⁷. Aparte de las "derramas" se destinan al mismo fin otros ingresos²⁷⁸, como ser las canti-

²⁶⁸ *Colección de Cédulas*, IV, pp. 57-58 "Carta Real Patente dando facultad a la ciudad de Vitoria para echar sisa en la forma que expresa: (...) e que quieracies echar alguna sisa para faser e reparar la dioha puente (...) E nos tovimoslo por bien; e por la presente vos damos licencia y facultad para que podais echar y echeis sisa entre vosotros en las cosas que menos daño trageren (...)", Año 1484.

²⁶⁹ *Registro General...*, VII, p. 423, doc. 3038 "Comisión a petición del concejo de Andújar sobre la sisa que se ha de imponer para reparar el puente", Año 1490.

²⁷⁰ *Ibidem*, VIII, p. 289, doc. 1957 "Al Corregidor de León, sobre cobrar por sisa cierta cantidad para el reparo de la cerca, puente, paso, casa de carnicería y pescadería que querían hacer en dicha ciudad (...)", Año 1491, GONZÁLEZ CALLECO, I., *Ob. cit.*, p. 368, nota 5.

²⁷¹ FERNÁNDEZ DURO, C., *Ob. cit.*, II, p. 161 "Provisión concediendo a la ciudad de Zamora que pueda echar en sisa 300 mil mrs. para reparar puentes y muros", Año 1493.

²⁷² VICIL, C. M., *Ob. cit.*, p. 311 "Real Provisión autorizando echar sisa sobre comestibles a falta de propios, para hacer una Casa de Consistorio y su Auditoría, reparar los adarves, cercas de la Ciudad y calzadas y construir un puente en Puerto (...)", Año 1495.

²⁷³ *Oviedo arregla sus calles...*, "Bol. del Instit. de Estud. Asturianos", XXXIV, 1958, p. 221, Año 1516.

²⁷⁴ CARLÉ, MARÍA DEL C., *Ob. cit.*, p. 215.

²⁷⁵ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, pp. 165-166.

²⁷⁶ HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 2, p. 318, nota 230.

²⁷⁷ GONZÁLEZ CALLECO, I., *Ob. cit.*, pp. 381-382.

²⁷⁸ RUANO, ELOY B., *La Alcabalina*, "Archivos Leoneses", 45-46, 1979, p. 291, Apéndice 2 "Enrique III autoriza al concejo de León para que invierta parte de la

dades que debían aportar las cofradías de oficios según lo dispuesto por Juan II ²⁷⁹.

Sevilla en 1404 ordena que uno de sus concejos dependientes arregle un puente, debiendo repartir los costos entre los vecinos ²⁸⁰. En 1477 los Reyes Católicos ordenaron investigar en qué se gastaron los dineros que se habían repartido para reparar el puente de Valmaseda en Vizcaya ²⁸¹. También autorizan sucesivos repartimientos o “derramas” para “la Puente Toledana” de Madrid ²⁸² —sugiriendo al mismo tiempo que la reparación sea perpetua ²⁸³—; al mismo tiempo permiten otros repartimientos para que Palencia repare un puente sobre el Pisuerga ²⁸⁴ y para que Plasencia reconstruya los suyos ²⁸⁵.

En 1491 se lleva a cabo un gran repartimiento en Segovia para reparar los puentes de la región que la rodeaba ²⁸⁶; en 1492, se realiza un

‘alcabalilla’ que se recaude en la ciudad y su término en la reparación de los puentes de Castro y de Rodrigo Yústez, dañados por las avenidas de las aguas”, Año 1397.

²⁷⁹ *Ibidem*, p. 292, Apéndice 2 “(…) Con los cuales maravedís que rindiere el dicho peaje de las dichas puentes e la la meytad de la meytad de la dicha alcavalilla (…)”, *Ibidem*, pp. 293-294, Apéndice 3 “Juan II manda a los representantes de los oficios o cofradías de la ciudad de León que nombren antes del 30 de enero de cada año un hombre bueno que, con el designado por el concejo, determinen las cantidades que a cada oficio ha de comprender pagar en concepto de recaudación de la alcabalilla, según había establecido Enrique III”.

²⁸⁰ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 80, doc. 34 “Mandamiento de Sevilla al concejo de Huévar para que hiciere reparar el puente que estaba sobre el arroyo del Cuco en término de dicho lugar repartiendo entre sus vecinos y moradores lo que costare dicha obra”, Año 1404.

²⁸¹ *Colección de Cédulas...*, I, pp. 59-61, Núm. XI “Carta Real Patente, mandando que se haga pesquisa y tome cuenta de los repartimientos que se hicieron para componer los muros y puentes de Valmaseda”.

²⁸² MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, II, p. 6, folio 29 “(…) otorgaron petición para los Reyes nuestros señores para que les den facultad para demandar ciertos maravedis, para adobar los puentes desta villa, e para seguir ciertos pleitos, e asimismo para adobar la Puente Toledana”, Año 1486.

²⁸³ AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Ob. cit.*, II, pp. 230-231, “(…) Porque vos mandamos que si el costo de la Puente Toledana se puede hacer para quel edificio sea perpetuo, que repartaís en esa dicha villa y en su tierra por sisa o repartimiento (…)”.

²⁸⁴ *Registro General...*, VIII, p. 452, doc. 3075 “Al Corregidor de Palencia, acerca de hacer repartimientos para reparar un puente sobre el Pisuerga y una calzada, cerca de la dicha ciudad”, Año 1491.

²⁸⁵ *Ibidem*, VIII, p. 272, doc. 1846 “Al Corregidor de Plasencia a petición del concejo de esta ciudad, sobre repartimientos para reparar calzadas, nuevos caminos y puentes”, Año 1491.

²⁸⁶ *Ibidem*, VIII, p. 320, 2164 “Carta para que repartan 200.000 mrs. en Segovia, según costumbre, para pagar los gastos de pleitos sobre términos, puentes y fuentes”.

repartimiento conjunto entre las villas de Tolosa y Andoain para reparar el puente de Aclain²⁸⁷. En 1502, 1503 y 1506 se realizan nuevos repartos en León²⁸⁸, en Zamora en 1505²⁸⁹ y también entre los mercaderes del Consulado y Universidad de Burgos para reparar los caminos que desde Burgos enlazaban con la costa cantábrica²⁹⁰. En Vizcaya fue muy frecuente la utilización de los repartimientos para atender las necesidades del tránsito, no sólo por órdenes de los monarcas, sino también porque ello estaba contemplado en sus respetados fueros²⁹¹.

Las sisas y repartimientos mencionados fueron dos de las formas utilizadas para recaudar fondos, pero no las únicas. Las otras fueron de distinto carácter y abarcaban una muy amplia gama; una de las más comunes fue la de imponer derechos al tránsito del puente que se pretendía reparar²⁹². Los puentes de Villarente y Castro, ubicados en el término del concejo de León, recibieron de Alfonso XI la donación del tercio del pontazgo que en ellos se recaudase para ser aplicado a su mantenimiento²⁹³; esta donación fechada en 1334 no sólo incluía el pontaje sino también el pasaje del río por cualquiera de sus pasos posibles²⁹⁴. El obispo de Orense donó la parte del pontazgo que le correspondía —amén de otros beneficios—, para las reparaciones del puente de la ciudad²⁹⁵. La villa de Bilbao es favorecida en el mismo sentido en 1325

²⁸⁷ *Ibidem*, IX, p. 429, doc. 2260.

²⁸⁸ GONZÁLEZ GALLEGO, I., *Ob. cit.*, pp. 384 y 408.

²⁸⁹ PESCADOR DEL HOYO, M. del C., *Documentos Históricos*, p. 153, legajo XXIX, Doc. 1 "Provisión concediendo a la ciudad de Zamora, facultad que se pueda repartir 40.000 mrs. para reparos de puentes y muros".

²⁹⁰ BASAS FERNÁNDEZ, MANUEL, *El Consulado de Burgos en el siglo XVI*, C.S.I.C., Madrid, 1963, pp. 149-150, PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 169.

²⁹¹ SAGARMINAGA, F. DE, *Ob. cit.*, p. 332 "(...) aprovechamiento de las dichas puentes y lo otro porque este Señorío necesitaba más reparos que ninguna otra provincia y para poder las reparar no había dineros, ni disposición porque tenía que hacer repartimientos (...)".

²⁹² RUANO, ELOY B., *Ob. cit.*, p. 292, Apéndice 2 "(...) Con los quals maraveis que rindiere el dicho peaje de los dichos puentes [para] el reparamiento e adobo de las dichas puentes en aquellos lugares que más necesario fuese (...)". MOLENAT, J. P., *Ob. cit.*, p. 159 "En Villaharta, la villa de Toledo había efectivamente construido un puente, sus sucesores los Sotomayor, aumentaron los derechos de pasaje con el pretexto de mejoramientos (...)".

²⁹³ GONZÁLEZ GALLEGO, I., *Ob. cit.*, pp. 376-377 y 371, nota 16.

²⁹⁴ *Ibidem*, pp. 372-373.

²⁹⁵ ALONSO, BENITO F., *Efemérides para la historia de la provincia y obispado de Orense*, "Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Orense", VI, 1918-1922, p. 292 "El Obispo D. Diego Rapado, en reunión del Cabildo, Concejo y vecinos de Orense, por sí y sucesores otorgó carta de donación para axuda de faser a ponte Dourense, os dous diñeiros que o dito señor obispo abia de Portalgo ena dita ponte, e daba e prometey pra ela hasta que fase feyta en cada año todos los marcos de una chancilleria de todas as colaçoens et beneficios que vagasen", Año 1433.

por el señor de Vizcaya; este privilegio fue confirmado en 1485 por los Reyes Católicos²⁹⁶; estos mismos monarcas autorizan la aplicación de una serie de impuestos para ser recaudados entre los integrantes de la Mesta, principales usuarios de los puentes y por tanto interesados en su buen estado²⁹⁷.

También fue usual aplicar a las reparaciones las penas pecuniarias que correspondían a la justicia real²⁹⁸ y a la del concejo²⁹⁹; a tal fin debían ser eficazmente administradas por los corregidores³⁰⁰.

Dado el carácter de obra pía que tenía la reparación de puentes, fue un recurso muy difundido el pedido de limosnas por parejas de frailes que salían a recorrer los pueblos y villas de los alrededores de los puentes

²⁹⁶ BALPARDA Y DE LAS HERRERÍAS, GREGORIO DE, *Historia Crítica de Bizcaya y de sus Fueros*, Madrid, 1945, 3, pp. 97-98.

²⁹⁷ *Registro General...*, IX, p. 342, doc. 2182 "Emplazamiento al concejo de la Mesta a petición del conde de Belalcázar para que se le permita cobrar el portazgo que se llevaba de antiguo en el citado condado en las villas de la Puebla de Alcocer y Herrera, y al pasar por la puente de Villa de la Puebla de Alcocer y Herrera, y al pasar por la puente de Villaharta, sobre el río Guadiana, para el sostenimiento y reparación de la citada puente", Año 1492, *Ibidem*, IX, p. 357, doc. 2266 "emplazamiento al duque de Plasencia, don Alvaro de Zúñiga (...) al Concejo de la Mesta General, sobre el impuesto que se echava de tiempo antiguo a los ganados que pasaban por la puente de Capillas (...) a saber: tres cabezas al millar, las dos de montago y la otra por cierta concordia que se tomó con el conde D. Pedro de Zúñiga para que se construya la citada puente, cuya cobranza se autoriza (...)", Año 1492, MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, I, p. 100, folio 22 "Otorgóse una carta mensajera para el concejo de la Mesta rogándoles que nos ayuden para el reparo de la puente de Biveros", Año 1481.

²⁹⁸ GAUJER DALCHÉ, J., *Ob. cit.*, p. 194, VALDEAVELLANO, L. G. DE, *El "Apellido". Notas para el procedimiento "in fraganti" en el Derecho Medieval Español*, C.H.E., VII, 1947, p. 19 "El Fuero de las Encartaciones, Ley IV, disponía que los que no concurrían al apellido debían pagar una multa 'para las puentes e calzadas e caminos públicos del Concejo cuando lo uso acaeciére'". CHURRUCA, CONDE DE, *Ob. cit.*, pp. 308-209, Tit. XXXIII, Cap. II "De las penas que cortespunde a la Cámara Real por los delitos cometidos dentro de la provincia se ceden, con el nombre de situados, 15.000 mrs. anuales para aplicarlos a las puentes y calzadas como quedaba reconocido por Reales Cédulas". *Cortes...*, V, p. 186, Cortes de Valladolid, Año 1542.

²⁹⁹ GALLEGO DOMÍNGUEZ, OLGA, *Ob. cit.*, p. 254, MARTÍNEZ SUEIRO, M., *Fueros Municipales de Orense*, *Ob. cit.*, p. 156-157.

³⁰⁰ GONZÁLEZ ALONSO, B., *Ob. cit.*, p. 309 "Capítulos para Corregidores XLV. Otrósí, que las penas que pertenecen a nuestra Cámara, que fueran adjudicadas por vos o vuestros oficiales, para la Cámara o para la guerra; e las otras penas arbitrarias que vos pusieredes de nuestro oficio, aunque sean aplicadas a obras públicas y pías, que vos e nuestros oficiales no las podeís gastar, ni tomar en ninguna manera, aunque digan que los Corregidores que fueron antes que vos, estuvieron en costumbre de los llevar (...)", Año 1500.

a reparar³⁰¹; también se llegó a destinar para tal fin lo recaudado para la redención de cautivos³⁰².

El carácter de obra pía que tenía la tarea restauradora de puentes, queda manifiesta por un hecho especial, como es que el papa Sixto IV otorgue en 1485 una Bula con el objeto de recaudar fondos para arreglar el puente de Orense sobre el Miño³⁰³. Dentro de esta concepción fue usual dejar mandas testamentarias para la reparación de puentes, sobre todo en Galicia³⁰⁴; al mismo fin se aplicaron bienes dejados por los fallecidos sin familia³⁰⁵ y los dejados por los peregrinos muertos en el transcurso de la romería³⁰⁶. Fueron muy comunes las colaboraciones ofrecidas en forma particular³⁰⁷; también se aceptaron donaciones reales³⁰⁸

³⁰¹ ALONSO, BENITO F., *El puente de Orense*, *Ob. cit.*, pp. 288-289.

³⁰² ALONSO, BENITO F., *Efemérides para la...*, *Ob. cit.*, p. 293 "1441-(...) frailes que se hallaban demandando limosna para redención de cautivos se obligaron a ceder la cuarta parte de dichas limosnas (...) para destinar a la obras del puente".

³⁰³ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 167.

³⁰⁴ LÓPEZ FERREIRO, B., *Historia de la Santa...*, *Ob. cit.*, I, p. 251 "Juan Froila Marin, en su testamento otorgado en el año 1220, al ordenar este ilustre caballero su última voluntad, dejó copioso legado para restaurar el puente de Piar (...)" FERREIRA PRÍEQUEZ, ELISA M., *Circulación y red viaria en la Galicia Medieval, Les Communications dans la...*, *Ob. cit.*, p. 64, PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 166, nota 11 "Carta de Alfonso XI autorizando al concejo de Madrid para que obligue a los albaceas de Mencía Fernández a pagar la tercera parte de los bienes que según su testamento debían aplicarse al arreglo del ponte toledano". FERNÁNDEZ ALONSO, BENITO, *Orense. La iglesia y la ciudad*, "Bol. de la Com. Prov. de MODUM. Hist. y Artísticos de Orense", 19, 1901, p. 333, *Libro de Consistorio...*, *Ob. cit.*, p. 122 "Por quanto eran ynformados que las limosnas que se mandaban en los testamentos para las fiestas desta ciudad no se cobraban a cabsa que los testamentos no parecían (...) mandaron que todos los escribanos desta ciudad, en fin de cada año, en todo el mes de henero, vengan a traer copias e memorias firmadas de sus nombres de todas las quantias de mrs. que se hubiesen mandado en los testamentos (...)", Año 1514.

³⁰⁵ MOYA VALGAÑÓN, JOSÉ G., *Los oficios concejiles en La Rioja hasta 1250*, "Estudios de Deusto", XXIX, fasc. 67, 1981, p. 510.

³⁰⁶ COUCEIRO FREIJOMIL, A., *Ob. cit.*, pp. 135-136.

³⁰⁷ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, p. 166, nota 10 "Doña Mencía Fernández, como particular, colabora en el arreglo del puente de Segovia, Madrid", Año 1346, VIGIL, C. M., *Ob. cit.*, p. 314 "Real Cédula del Sr. D. Juan Príncipe de Asturias y de Gerona, primogénito de los Señores Reyes Católicos, por lo que permite a cualquier vecino de la Ciudad y Principado, contribuir con lo que quiera para la obra del puente del Puerto", Año 1496.

³⁰⁸ GONZÁLEZ, JULIO, *El reino de Castilla en la época de Alfonso VIII*, C.S.I.C., Madrid, 1960, II, p. 109, doc. 623 "Donó el obispo de Calahorra la alberguería de la Morcuera para las necesidades de la puente de Miranda: '(...) ad opus pontis de Miranda (...)'", Año 1194, VÁZQUEZ SEIJAS, M., *El hospital de San Juan de Puerto*

y ayudas brindadas por otros concejos³⁰⁹ al igual que la contribución de los "peones e bestias que fuesen menester para las dichas obras"³¹⁰ llegándose inclusive a emplear —cuando no mediaba expresa exención— el servicio de facendera³¹¹.

El concejo —amén de imponer sisas— optó en ciertas oportunidades por tomar préstamos de los vecinos³¹² los que fueron puntualmente devueltos³¹³; vender derechos de siembra³¹⁴ y pastoreo³¹⁵ sobre tierras del término e inclusive, al proveerse oficios y beneficios dentro del ámbito

Marín, "Bol. de la Com. Prov. de Monum. Hist. y Artísticos de Lugo", II, 3, 1945, pp. 28-29.

³⁰⁹ FERRO COUSELO, X., *Ob. cit.*, I, p. 398, doc. 390 "Omes bos elixidos para ir con as cartas da obra de Ponte a Santiago, Lugo, Mondoñedo e Tuy", Año 1434, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 337, doc. 2239 "Martin de Artiaga pide a Lope Martínez, escribano público de Hinojos la copia de los peones que la villa tenía que mandar a Sevilla para la obra de la puente", Año 1472, BONACHIA HERNANDO, JUAN, *El concejo de Burgos en la Baja Edad Media (1345-1426)*, Secretariado de Publicaciones, Univ. de Valladolid, 1978, p. 37 "Miranda dependía de Burgos, estaba ubicada en su alfoz y el señorío significaba muy poco para las rentas de Burgos. En 1427 Burgos propone a Miranda el cambio de todas sus obligaciones por una suma global de 25.000 mrs. Miranda contraoferta 20.000 mrs. y además que Burgos contribuya con los medios necesarios para reparar su puente".

³¹⁰ SÁEZ SÁNCHEZ, EMILIO, *Ordenanzas de la Aljama de Abanilla*, A.H.D.E., XIV, pp. 526-527.

³¹¹ *Historia Compostelana o sea Hechos de D. Diego Gelmírez primer arzobispo de Santiago*, Traducido del latín al castellano por el R.P. Fr. Manuel Suárez con notas aclaratorias e introducción por el R.P. Fr. José Campelo, Santiago de Compostela, 1950, Introducción, pp. LXXVII-LXXVIII, GAUTIER DALCHÉ, J., *Ob. cit.*, p. 336.

³¹² COLLANTES DE TERÁN SÁNCHEZ, A., *Ob. cit.*, p. 177, nota 3 "En el Cabildo de 20 de setiembre de 1472 estudiaban los regidores de Sevilla una propuesta para solicitar de los vecinos de Cazalla de la Sierra y de Alanís, que tenían propiedades junto a un puente sobre el Viar, un préstamo para obras en el mismo". COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, p. 205, doc. 8 "Mandamiento de Sevilla (...) recaudar de la renta del cornado de la carne de Sevilla (...) para que diese a Ruy López veinticuatro y contador mayor (...) 30.000 mrs. para el reparo del Puente de Triana de que era tenedor (...)". Como el recaudador de la renta de la carne no pagó fueron particulares los que contribuyeron para la reparación obteniendo por parte de la ciudad la seguridad de recuperar el dinero, Año 1407, MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, II, p. 28, folio 47, Año 1486, *Ibidem*, I, p. 243, folio 44, Año 1483.

³¹³ *Ibidem*, II, p. 114, folio 122 "(...) Mandaron que lo que se hallare en la cuenta del señor Luis d'Alcalá de los que prestaron para la puente toledana, que prestaron Alonço, zapatero, e Juan de Madrid, linero, que le libren (...)", Año 1481.

³¹⁴ *Ibidem*, I, p. 367, folio 105 "(...) se vendan cinquenta fanegas de pan publicamente e lo que en ellas montare se ponga en poder del mayordomo de la Villa (...)", Año 1484.

³¹⁵ *Ibidem*, II, p. 159, folio 159 "Como la villa tiene necesidad de dinero para puentes y fuentes y no hay suficientes propios se arrienda la yerba del Porcal por la cual se deberá pagar 15 maravedis por cabeza hasta el día de San Miguel", Año 1489.

del concejo, el beneficiario colaboraba con dinero para las obras del puente tal como sucedía en Orense³¹⁶.

Los antecedentes más remotos de reparación de caminos y puentes son de época de Alfonso XI; el interés principal de este monarca era el de mantener expedito el camino de Santiago para lo que no sólo se repararon puentes³¹⁷ y se reconstruyeron otros, sino también se desviaron tramos de esa ruta y se propició el asentamiento de población. Esta tarea de reparación se convirtió en algo más común pero recién pierde su carácter de espaciada a partir del siglo XIII.

Como grandes hitos de la tarea reconstructora, es necesario mencionar algunos casos, como ser las reparaciones efectuadas por la Orden de Santiago en el puente de Mérida —de origen romano—, y de las que existen órdenes de pago de 1272³¹⁸; por la misma época, la Orden del Temple restauraba el puente de Alconétar que le fuera concedido por donación real sustrayéndoselo al concejo de Cáceres³¹⁹; Alfonso XI por su parte restauró el puente de Alcántara³²⁰. El obispo de Trastámara, Martín Arias, reparó muchos puentes dentro de su diócesis³²¹; durante el siglo XV se repara en dos oportunidades el puente de Logroño que era factura romana³²², el de Cádiz fue reparado para permitir el paso desde tierra firme a la isla de León; los trabajos fueron dirigidos por un caballero llamado Zuazo del que el puente tomó su nombre³²³. También fueron puestos en condiciones de transitabilidad los puentes de Triana³²⁴,

³¹⁶ FERRO COUSELO, X., *Ob. cit.*, I, pp. 397-398, doc. 389 "Al proveerse oficios y beneficios dentro del ámbito del concejo el beneficiario colaboraba con equivalentes a 'marcos de plata' para las obras del puente de Orense".

³¹⁷ PEINADO, N., *Ob. cit.*, p. 252.

³¹⁸ HERNÁNDEZ GIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, fasc. 1, p. 54 "E otrosí fincaron cient e cinquenta maravedis que diestes a Maese Peres que fase la Puente de Mérida por nuestra Costa". GONZÁLEZ, J., *Reinado y diplomas de...*, *Ob. cit.*, I, p. 554.

³¹⁹ *Ibidem*, I, pp. 317-318.

³²⁰ PONZ, A., *Ob. cit.*, I, pp. 154-155, nota 1 "E fizola adobar, e renovar el Rey d. Alonso, fijo del noble Rey D. Fernando e de la Reina Doña Beatriz que regnaba a esa razón en Castilla (...) E fue acabada el octavo año que el regno en el año de la Encarnación de MCCLVIII (...)".

³²¹ *Galicia Diplomática*, I, p. 51. San Lorenzo de los Duques.

³²² MARDÑO, JOSÉ, *El puente de piedra de Logroño*, "Berceo. Bol. del Institut. de Est. Riojanos", IV, 1949, p. 606.

³²³ TORRES BALBÁS, L., *El Castillo del lugar...*, *Ob. cit.*, pp. 203-204, COLMENARES, DIEGO DE, *Ob. cit.*, p. 582 "IX en julio de este año (1436) murió el doctor Juan Sanchez de Zuazo ilustre segoviano, que fabricó la famosa puente de Cádiz, nombrada hasta hoy Puente de Zuazo". CEAN BERMÚDEZ, J. A., *Ob. cit.*, p. 227.

³²⁴ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 128, doc. 786 "Los jurados del rey presentan un requerimiento al concejo de Sevilla para que repare el puente que une Triana con la ciudad, que está en malas condiciones", Año 1467.

Valdestillas —cercano a Segovia—³²⁵ y los del término del concejo de Jerez de la Frontera³²⁶.

Los Reyes Católicos impulsan aún más una tarea que se viene afianzando en la sociedad de fines del XV; ordenan investigar los salarios de los obreros que trabajan en el puente de Alcolea³²⁷, designan un obrero para reparar puentes y calzadas en el concejo de Antequera³²⁸ y por sí mismos o por medio de cualquier institución llevan a cabo o propician la reparación de gran cantidad de puentes, los que —aparte de los ya mencionados—, conforman una larga lista³²⁹.

Como ejemplo de los trabajos de reconstrucción se pueden mencionar los realizados por algunos concejos. Estos concejos —cuya documentación fue mejor conservada y publicada—, son los que por su organización, complejidad y por los intereses que representaban llevaron a cabo una gran tarea reparadora de puentes. Precisamente, su complejidad los llevó a respetar y seguir paso a paso todos los procedimientos para materializar las obras. Los concejos tomados como ejemplo son los de Orense, Madrid y Sevilla.

El puente de Orense comienza a aparecer en la documentación municipal desde fines del siglo XVI por la innumerable cantidad de veces que se derrumba, por sí solo o porque es arrastrado por las avenidas del Miño. En 1432 se cae el arco mayor, ocasionando graves perjuicios a la población; los habitantes consideran este suceso tan pernicioso que envían un procurador al rey con la noticia³³⁰. Mientras dura esta situación

³²⁵ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Ob. cit.*, p. 97.

³²⁶ SANCHE DE SOPRANIS, H., *Ob. cit.*, p. 50.

³²⁷ *Registro General...*, VIII, p. 432, doc. 2939 "Comisión al bachiller Juan Gómez sobre los salarios que llevan el cantero y otros que trabajan en la puente de Alcolea (...)", Año 1491.

³²⁸ *Ibidem*, VII, p. 507, doc. 3681 "Mercedes de un oficio de obrero para reparar puentes, calzadas, etc. de Antequera, a favor de Eslava, vecino de esa ciudad", Año 1490.

³²⁹ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Ob. cit.*, pp. 177-178, Zamora-1475; Ubeda (Guadalajara)-1476; Valsordo (Avila)-1477; Biveros (Madrid)-1478; Segura-1484; Homarzo (Vitoria)-1483; Haro (Ebro)-1484; Miranda de Ebro-1484; Muño (Covarrubias)-1484; Odra (Villasandino)-1484; Vitoria-1485; Llodio-1485; Puente Toledano (Madrid)-1485; Orense-1485; Bilbao-1485; Aguilar de Campoo-1485; Tordesillas-1485; Puente de Jure (Vitoria)-1485; Zamora-1486; Tordesillas-1486; León-1488; Puente de Villauseva (Medina del Pomar)- 1483; Palencia (Pisuerga)-1489; Puentes Camino Real Orduña a Bilbao-1491; Alcolea-1491; Carmona-1491; Palencia (Runso)-1492; Córdoba (Almodóvar)-1492; Segovia-1493; Bilbao-1494; Burgos (de los Malatos y de Santa Gadea)-1494; Viniega de Yuso (Najerilla)-1494; Burgos (Melgar)-1495; Cabezón (Valladolid)-1495; San Vicente de la Barquera-1495; Olivares (Duero)-1494; Medina-1494; Ciudad-1494; Arenas-1495.

³³⁰ FERRO COUSELO, X., *Ob. cit.*, I, p. 20, doc. 12, Año 1433.

se apela al uso de barcas para trasladarse a la otra orilla³³¹. La obra de rehabilitación duró varios años, interviniendo en ellas numerosos carreteros para transportar los bloques de piedra necesarios para que el "maestre de la puente" disponga de ellos³³². Este a su vez contrató los servicios de un "ferrador", al que se garantizan condiciones de trabajo excepcionales³³³; también se contrataron los servicios de un carpintero³³⁴.

A pesar de contar con tan excelentes especialistas, las obras fracasaron y ello se conoce porque en 1438 se ha puesto preso y encadenado "a o dito Afonso García", anterior maestre de "la puente" por negarse a pagar las fianzas a que se había obligado³³⁵.

En 1437 aparece un nuevo maestre con el que se estipulan las condiciones en que se deberá continuar y concluir las obras que eran dos arcos; a la vez el concejo se compromete a abonarle:

"(...) VI M mrs. lle an de dar en esta guisa: os mill mrs. en todo o mes de janeiro, primeiro veer, et os outros mill, acabado de faser de todo ponto o primeiro arco et os outros quatro mill acabado de faser o arco grande (...)"³³⁶.

Además se contratan ocho pedreros³³⁷ los que debían labrar piedra extraída del monte de "Las Tres"; en el contrato se estipuló el mínimo

³³¹ ALONSO, BENITO F., *El puente de Orense*, *Ob. cit.*, p. 236.

³³² FERRO COUSELO, X., *Ob. cit.*, I, p. 400, doc. 393 "(...) Roy Bisposu se obrigou de trager Afonso García, meestre de Ponte, sesenta peças de piedras (...) et mays des sellares dos que se an de asentar ena primeira fiada do arco (...)", Año 1435.

³³³ *Ibidem*, I, p. 403, doc. 394 "(...) ao oficio de ferrería e de labor de dito oficio para dita ponte, o qual se atoma con el por lo dito tenpo en estas çondicoes: Que esté con el por lo ditotempo et labre seu oficio o que le mandar o dito Afonso García que lle dia todas as cousas necesarias que faser meter para seu ofiço e para labrar et mays que lle dian por cada dia solto que labrar orto pares de blancas e mays de comer e de beber rasonavelmente, segundo seu estado, et aos dias santos que falgan, que non labrar, que o dito Afonso García que lle dias de comer por custa do dito Afonso García que lle faça o pago cada mes (...)", Año 1435.

³³⁴ *Ibidem*, I, p. 403, doc. 397 "[Avinza de Afonso García, mestre da obra da ponte, con Johan Martis, carpenteiro, de facer cimbras para o arco pequeno da ponte] (...) salvo o dito Afonso García que lle dia madeira et crabageen et calabres et taboas que faseren mester para a dita obra (...)".

³³⁵ *Ibidem*, I, pp. 408-409, doc. 403 "Avinça de como ordenaron que seyse Afonso García de prigón (...) logo todos ordenaron que por razón que Afonso García, meestre que foz da ponte d'Ourense, estava preso en cadea, por rason da dita obra (...)".

³³⁶ *Ibidem*, I, pp. 405-406, doc. 399.

³³⁷ *Ibidem*, I, p. 405, doc. 399.

de piedras a trabajar, sus dimensiones y haciéndose la salvedad de que debían ser iguales a las colocadas en las almenas de la catedral de la ciudad³³⁸.

Para supervisar las tareas, el cabildo eclesiástico y el concejo diputaron a algunos de sus integrantes³³⁹. Pero las obras fueron de tal endeblez e imperfección, que el arco mayor volvió a caer nuevamente³⁴⁰, debiendo recurrirse a las barcas para cruzar el Miño. En 1484 todavía no se había producido la tan necesaria restauración, ya que ese año se firma un contrato con un cantero para la provisión de piedras para el "arco da ponte d'Orense"³⁴¹ y se expide una bula de Sixto IV con el fin de recaudar fondos para continuar las tareas³⁴².

En 1499 se realiza un nuevo contrato para reparar lo que había sido mal reparado³⁴³ haciéndose cargo de los gastos el arrendador del puente³⁴⁴.

A principios del siglo XVI, el puente estaba en pie y así siguió a lo largo de la centuria, pero el concejo tomó algunas medidas preventivas para no alterar tan feliz situación como ser, impedir el tránsito de carros muy pesados y que se arrastren sobre él maderas o piedras³⁴⁵.

En Sevilla, su magnífico libro del Mayordomazgo brinda una pintura de la ciudad durante el siglo XV que la presenta como la de vida más vivaz y apasionada de la época. No es raro entonces que ese mundo colorido y sabroso se refleje también en las obras públicas y más concre-

³³⁸ ALONSO, BENITO F., *Efemérides para la...*, Ob. cit., p. 392.

³³⁹ *Ibidem*, p. 293 "El Cabildo nombró tres diputados que fueron los canónigos maestrescuela, Francisco Alonso y Alvaro de Mira, y el concejo otros tres, Alonso Enriquez, Alvaro Cide y Alvaro Fariña (...)", Año 1348.

³⁴⁰ ALONSO, BENITO F., *El puente de Orense*, Ob. cit., p. 289, FERNÁNDEZ ALONSO, B., *Orense. La iglesia y la ciudad*, Ob. cit., p. 333.

³⁴¹ FERNÁNDEZ GIL Y CASAL, J., *Puente Viejo de Orense*, "Bol. de la Com. de Monum. Hist. y Artísticos de Orense", XII, pp. 178-179 "(...) do qº canteiro con qº do porta e german de fermosa pedreiros (...) se obligaron a dioges de val trana maestro de yglesia e ponte dourense della sacar e desgastar mil peças de dobelas de pecho desgastados do monte para o arco da ponte dourense e que ajan en largo pola medida que esta marcada eno marmor de porta da yglesia do sua dobra e que ajan un palmo de sogroso e mays se obligasen delle sacar dous mil sellares (...)".

³⁴² PÉREZ BUSTAMANTE, R., Ob. cit., p. 167.

³⁴³ ALONSO, BENITO F., *Documentos históricos*, LXXI, "Bol. de la Com. de Mont. Hist. y Artísticos de Orense", III, 54, 1907, p. 111, doc. LXXI "(...) dadas e pagadas a Peruche de Guarmina cantero, dose ducados doro a su justo valor q. la dha. cibdad lle deve del reparo que fiso en la pont de dha. cibdad que estava mal reparado (...)".

³⁴⁴ *Ibidem*, p. 112, doc. LXXII.

³⁴⁵ MARTÍNEZ SUEIRO, M., *Fueros Municipales de Orense*, Ob. cit., pp. 156-157, CALLEGO DOMÍNGUEZ, O., Ob. cit., p. 254.

tamente, en los puentes y alcantarillas³⁴⁶ y en los llamados "Caños de Carmona", por los que se proveía de agua la ciudad³⁴⁷. Sevilla contaba con tres puentes principales: el de Triana sobre el Guadalquivir, unía dos sectores de la ciudad, estaba totalmente formado por barcas y es el que más trabajo dio a las autoridades del concejo; la "Puente Horadada" sobre el Guadiana y camino de Utrera y el del arroyo de Eritaña, puente del mismo nombre sobre el que pasaba el camino a Jerez de la Frontera. Además de éstos, existían otros menores mencionados en la documentación: el puente del Viar, camino de Cazalla de la Sierra³⁴⁸; el puente sobre el arroyo Algarallón, en el camino real entre Aznalcázar y Pilas³⁴⁹ y otro sobre el Guadiamar³⁵⁰.

El de Triana se continuaba por ambos extremos en una calzada que fue reparada con mármoles en varias oportunidades³⁵¹. Como el puente era flotante y estaba amarrado por ambos extremos, cuando sucedían avenidas excepcionales, era arrastrado por la corriente³⁵²; a veces fue

³⁴⁶ *Alcantarilla*: Puentecillo en un camino, hecho para que por debajo de él pasen las aguas o una vía de comunicación poco importante.

³⁴⁷ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 386, doc. 113 "Condiciones con que Sevilla mandó a Diego Gonzales de Medina, veinticuatro, que hiciere el puente sobre los Caños de Carmona, del lado acá de Torreblanca de los Caños, donde estaba un pontón de madera (...)", Año 1412.

³⁴⁸ *Ibidem*, I, pp. 69-70, doc. 32 "(...) lo que costó alquilar por tres días las mulas para los maestros albañiles que fueron a ver la obra que necesitaba el Puente del Viar, sobre el que pasaba el Camino de Cazalla de la Sierra, a fin de que éste quedase expedito como en tiempos pasados (...)", Año 1404.

³⁴⁹ *Ibidem*, I, p. 100, doc. 100, Año 1405.

³⁵⁰ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 161, doc. 1013 "Fernando de Abreu, obrero mayor de la ciudad de Sevilla, solicitó de los concejos de Huévar, Castillejo del Campo y Manzanillo que envíen peones para reparar el puente de Guadiamar", Año 1474.

³⁵¹ CARANDE, RAMÓN, *Sevilla, fortaleza y mercado. Algunas instituciones de la ciudad en el siglo XV, especialmente estudiadas en sus privilegios, ordenamientos y cuentas*, A.H.D.E., II, p. 397 "(...) entre las grandes labores hizo una que esta fecha en la calçada de la puente donde están puestos los mármoles por la qual labor contó que le avian costado los mármoles q. y están puestos et el acarreo dellos (...)", Año 1387, *Ibidem*, p. 397 "Et mandó Sevilla (al Mayordomo) que feziere algunas obras que eran menester de fazer entre las quales labores hizo una que está fecha en la calçada de la puente donde están puestos los mármoles (...)", Año 1387, COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 549, doc. 167 "(...) y trabajo que se tomó en estar al cuidado de ciertas labores que Sevilla mandó hacer el año de su mayordomazgo es a saber (...) la de la calçada del Puente de Triana", Año 1407, *Ibidem*, I, p. 555, doc. 93 "(...) para que tomase los maestros y peones y comprase las cosas que fuesen necesarias para la obra del arreglo de la calzada del Puente de Triana, por la parte de Sevilla y por la que estaba después de pasada la puerta del castillo de Triana", Año 1417.

³⁵² *Ibidem*, I, p. 340, doc. 110 "(...) para pagar los gastos que habían de

dañado por manos anónimas³⁵³ y en otras ocasiones por el paso del ganado para el abasto de las carnicerías de la ciudad³⁵⁴. Para evitar estos malos tratos que inevitablemente derivaban en interrupciones del tránsito, se montó un servicio especial de vigilancia³⁵⁵.

En las obras de reparación, desde el instante en que se hace la inspección para determinar la cantidad y calidad de los trabajos necesarios³⁵⁶, hasta que se concluyen, intervienen gran cantidad de obreros representantes de diversos oficios. El ciclo se iniciaba con los aserradores que proveían la madera necesaria; ésta se extraía del robledal ubicado en el concejo de Constantina de la Sierra³⁵⁷ y luego se la sometía al proceso de curación³⁵⁸. Los carreteros estaban encargados de traerla hasta el

hacer en traer el puente que se había llevado el río hasta cerca de Coria, volviéndolo al lugar donde antes estaba", Año 1411, *Ibidem*, I, p. 372, doc. 47 "Mandamiento de Sevilla a los contadores, para que recibiesen en cuenta (...) los 8.000 mrs. que había pagado de sueldo, a razón de 250 mrs. mensuales, a los cuatro hombres que desde el 1 de febrero hasta fin de septiembre del año de la fecha estuvieron velando de noche y de día el Puente de Triana y sacando el agua de las barcas del mismo, después de que el río se lo llevó y fue traído de nuevo al lugar que permanentemente ocupaba", Año 1411.

³⁵³ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 317, doc. 2096 "El jurado Jorge de Medina, informa al concejo de Sevilla diciendo que algunas personas han quebrado el puente y dos barcas", Año 1471.

³⁵⁴ *Ibidem*, p. 309, doc. 2032 "Juan Rodríguez, arrendador de la tenencia de la puente de Sevilla solicita pongan guardias nocturnas en el dicho puente para evitar que la gente pase por él ganado a altas horas, tal y como está prohibido", Año 1470.

³⁵⁵ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 376, doc. 66, Año 1411, *Ibidem*, I, p. 377, doc. 67 "(...) Antón Giménez, Pedro Gómez, Fernán Gómez y Juan de Cazorla, vecinos y moradores de Triana, otorgaron ante él carta de pago de los 91 mrs. y 4 cornados que cada uno recibió de su sueldo de 11 días del mes de noviembre que estuvieran guardando al Puente de Triana", Año 1411.

³⁵⁶ *Ibidem*, II, p. 112, doc. 109, VI "Pagó 120 mrs. por el gasto que hicieran en la casa de la mezquita, de pan y vino y carne para los dichos carpinteros, contadores, escribano del Cabildo y otros que estuvieron viendo todo el día y poniendo por escrito todo lo que faltaba en dicha puente de Triana", Año 1421.

³⁵⁷ CARANDE, R., *Ob. cit.*, p. 401, Apéndice, COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 133, doc. 99 "(...) pagase a los 9 carreteros que iban a la Sierra de Constantina por la madera que estaba cortada en el robledo de dicha villa, para el reparo del Puente de Triana, que estaba quebrado y cuyo arreglo era muy necesario, 120 mrs. sobre el precio que Pedro Martínez, tenedor del Puente, había de pagarles, por cuanto éste no encontraba carretas que fuesen allá por el precio que mandaba pagar el Rey, por traer la madera a las atarazanas reales", Año 1406, *Ibidem*, I, p. 153, doc. 20, Año 1406, *Ibidem*, I, p. 228, doc. 127 "(...) para que las diese a un hombre bueno que estuviere acuciando a los que cortaban la madera en los montes, para dicho reparo, a los aserradores y a los carreteros que la habían de traer a Sevilla a fin de que la obra se hiciese lo más rápidamente posible", Año 1408.

³⁵⁸ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 270, doc. 1752 "(...) Francisco de Villafranca, obrero de Sevilla, hace saber al Concejo de la ciudad que para el man-

sitio de los trabajos; cuando el apuro era mucho recibían sobresalarios para agilizar el traslado³⁵⁹ estando autorizados a exigir de algunos concejos dependientes del de Sevilla la provisión de los bueyes necesarios³⁶⁰. Con esta madera, los maestros carpinteros hacían estacadas³⁶¹, cabrios³⁶² y nuevas barcas que reemplazaban a las que se iban deteriorando³⁶³; también fue necesario el concurso de calafates³⁶⁴. Además se adquirieron "chapas de hierro"³⁶⁵ y gran cantidad de herramientas³⁶⁶; por lo demás fue imprescindible alquilar un almacén donde guardar estos materiales³⁶⁷. Esta apretada síntesis de los pasos seguidos por los sevillanos al reparar su puente de Triana aparece en la documentación concejil de fines del siglo XIV y principios del XV.

tenimiento del puente de esta dicha ciudad sería conveniente hacer una casa en Villanueva del Camino, a donde se traiga la madera del robledo de Constantina, y se deje curar, para que cuando haga falta hacer otra barca para el dicho puente, esté la madera lista", Año 1459.

³⁵⁹ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 133, doc. 99, Año 1406.

³⁶⁰ *Ibidem*, I, p. 152, doc. 16 "Carta de Sevilla a los concejos de Constantina, Cazalla de la Sierra y Alaniz, reiterándoles su mandamiento de que diesen a Pedro Martinez, tenedor del Puente de Triana, ciertos bueyes que ayudasen a traer las carretas con la madera del Robledo de Constantina que era necesaria para el reparo de dicha puente, que estaba quebrada", Año 1406.

³⁶¹ *Ibidem*, I, p. 377, doc. 70 "Rematar en el Maestre Abraham la obra de las estacadas que Sevilla mandó hacer en el Puente de Triana (...)", Año 1411.

³⁶² *Ibidem*, I, p. 377, doc. 71 "Remate de los seis cabrios que Sevilla mandó a hacer para el Puente de Triana, cada uno de los cuales debió pesar tres quintales (...)", Año 1411.

³⁶³ *Ibidem*, I, p. 411, doc. 81 "(...) seis barcas nuevas para el Puente de Triana (...)", Año 1412, *Ibidem*, I, pp. 488-489, doc. 75 "(...) a petición del jurado Guillén de Monsalve, tenedor del Puente de Triana, de que desde el tiempo que tenía dicho puente había puesto cinco barcas nuevas en cumplimiento de las condiciones de la tenencia, habiendo recibido el citado escribano, juramento a los carpinteros y calafates que los hicieron", Año 1414.

³⁶⁴ *Ibidem*, I, p. 318, doc. 7 "(...) y de haber pagado los jornales a los calafates (...) que fueron precisos para el reparo de la puente (...)", Año 1410.

³⁶⁵ CARANDE, R., *Ob. cit.*, p. 401, Apéndice "(...) Et dio en cuenta que costaron las chapas de hierro para sennir las vigas (...)", Año 1391.

³⁶⁶ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 291, doc. 37 "(...) que diese a Alvar Gonzalez, herrero, vecino de esta Ciudad, 5400 mrs. por 80 azadas de hierro, 50 azadones de ellos 30 mochos, 10 de pico y 10 de bellota y 50 palas de hierro, de ellas 10 de boquivuelas, entregando todas estas herramientas amoladas y emangadas, las cuales mandó Sevilla comprar para la obra que había de hacerse (...) en las alcantarillas y puentes de la ciudad (...)", Año 1409, *Ibidem*, II, p. 39, doc. 47, Año 1418, *Ibidem*, II, p. 215, p. 215, doc. 5, Año 1428.

³⁶⁷ *Ibidem*, I, p. 461, doc. 77 "Mandamiento de Sevilla al mayordomo Juan de las Casas, para que diese a Guillén de Monsalve, jurado, tenedor del Puente de Triana, 1800 mrs. del alquiler por tres años, de un almacén en que guardaba los pertrechos de dicho puente (...)", Año 1413, *Ibidem*, II, p. 79, doc. 49 "(...) para

Las tareas de reparación fueron llevadas a cabo por un obrero mayor³⁶⁸ y maestros albañiles³⁶⁹ cuyas actividades estaban reguladas por el gremio de los alarifes³⁷⁰ y supervisadas por el "tenedor de la puente"; éste además —como se había estipulado en su contrato³⁷¹—, debía hacerse cargo de los gastos³⁷²; para que pudiera afrontarlos hubo que entregarle dinero adelantado en varias oportunidades³⁷³. Junto a los obreros especializados fue indispensable la contratación de gran número de peones³⁷⁴.

que diese al jurado Guillén de Monsalve, tenedor del puente de Triana 1200 mrs. por el alquiler por dos años de un almacén en que se guardasen la madera, clavazón, pez, estopas y demás pertrechos para el reparo de la dicha puente", Año 1420.

³⁶⁸ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 251, doc. 1617 "Francisco de Villafraña, obrero de las obras de la ciudad, hace un requerimiento al concejo de Sevilla para que le mande librar 200.000 mrs. para las obras urgentes de las puentes, alcantarillas y otros muchos edificios de la ciudad", Año 1455.

³⁶⁹ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, pp. 69-70, doc. 32 "(...) lo que costó alquilar por tres días tres mulas para los maestros albañiles que fueron a ver la obra que necesitaba el Puente del Viar (...)", Año 1404, *Ibidem*, I, p. 327, doc. 118 "(...) por el alquiler de las bestias en que fueron Alfonso Martínez, Fernán Ibáñez y otros cuatro maestros albañiles a ver la obra que había de hacerse en la Puente Horadada", Año 1416.

³⁷⁰ LÓPEZ MARTÍNEZ, C., *Organización Corporativa de Sevilla en tiempos de San Fernando*, "Archivo Hispalense", XXVII, 1948, p. 216.

³⁷¹ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, pp. 17-18, doc. 22 "(...) para que diese 24.000 mrs. de moneda vieja (...) a Pedro Martínez, maestro mayor de los carpinteros de las atarazanas y tenedor del Puente de Triana, por la tenencia del mismo en el año del mayordomazgo de Fernán Ibáñez de Mendoza", Año 1401, *Ibidem*, II, pp. 179-180, doc. 38 "(...) mandándolo reparar a cargo de los maravedís que debían pagar los tenedores del puente según se contenía en una de las condiciones con que se arrendaba", Año 1425.

³⁷² *Ibidem*, I, p. 153, doc. 19 "(...) para que pague a Pedro Martínez, tenedor del Puente de Triana, los 24.000 mrs. de moneda vieja que cobraba cada año por dicha tenencia (...) para que el puente se reparase más pronto, como se cumplió", Año 1406, *Ibidem*, I, p. 39, doc. 60 "(...) para que desembargue a Pedro Martínez, maestro mayor de las atarazanas, lo que debía cobrar por la tenencia del Puente de Triana el año 1401-1402 por ser muy necesario que dicho puente estuviese reparado", Año 1402, GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 321, doc. 2177 "Alfonso García, escribano de Sevilla, presenta una comunicación al concejo de la ciudad diciendo que Fernando de Abreu, no quería la tenencia del puente de Triana porque no tenía suficiente con el dinero que se le asignaba", Año 1472.

³⁷³ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, II, p. 254, doc. 94 "(...) para que diese a García Fernández y a Diego López, tenedores del puente de Triana 910 doblas de oro moriscos por el adobo y reparo del Puente que era necesario (...)", Año 1429, *Ibidem*, II, p. 259, doc. 128 "(...) para que diese (...) las 910 doblas de oro moriscos por la tenencia del dicho puente, descontados los 30.000 mrs. que les diera Fernán García de Cáceres (...) por ser muy necesario su reparo (...)", Año 1430.

³⁷⁴ GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M., *Ob. cit.*, p. 161., doc. 1013 "Fernando de Abreu, obrero mayor de la ciudad de Sevilla, solicita a los concejos de Huévar, Castilleja del Campo y Manzanilla que envíen peones para reparar el puente (...)", Año 1474.

Entre 1416 y 1418 se recorrieron los pasos necesarios para reparar "la Puente Horadada"³⁷⁵; prueba de ello es el resarcimiento reconocido a un molinero que operaba en el lugar por el tiempo que duraron las obras y el molino estuvo sin funcionar³⁷⁶; esto indica la estrecha relación existente entre los sitios de molinos hidráulicos y los puentes.

En el puente de Eritaña luego de caerse dos arcos se realizan obras provisorias con tablas de madera para restablecer el paso:

"(...) porque de hacerse de albañilería durante el invierno costaría a Sevilla mucho más que haciéndolo del verano en adelante (...)"³⁷⁷.

Las condiciones para la obra definitiva eran rematadas poco después de la caída en 1408³⁷⁸; pero el trabajo fue precariamente realizado por no haber empleado los maestros albañiles tanta cal y buenos ladrillos como eran necesarios³⁷⁹. En consecuencia, se producen nuevos derrumbes procediéndose a repararlo nuevamente en 1419³⁸⁰ y en 1423³⁸¹; al mismo tiempo se repararon varias alcantarillas sobre el camino de Utrera³⁸².

³⁷⁵ COLLANTES DE TERÁN, F., *Ob. cit.*, I, p. 527, doc. 118, Año 1416, *Ibidem*, I, p. 533, doc. 5 "(...) que le mandó que diese a Gonzalo Fernández, maestro albañil, vecino de Coria, para la obra de la Puente Horadada, que estaba sobre el río Guadaira, camino de Utrera, que en él se había rematado en ciertas condiciones". *Ibidem*, I, p. 549, doc. 67 "(...) para que tomase para sí 5000 mrs. que la ciudad acordó darle por la costa, afán y trabajo que se tomó en estar al cuidado de ciertas labores que Sevilla mandó hacer el año de su mayordomazgo, es a saber: la obra de la Puente Horadada (...)", Año 1417.

³⁷⁶ *Ibidem*, II, p. 37, doc. 25 "Mandamiento de Sevilla al mayordomo para que diese 1500 mrs. a Juan de las Casas (...) en reparación del daño que recibió a causa de las obras que Sevilla mandó hacer en la Puente Horadada (...) ya que mientras duraron no trabajó el molino de Aljuben (...)", Año 1418.

³⁷⁷ *Ibidem*, I, p. 228, doc. 129, Año 1408.

³⁷⁸ *Ibidem*, II, p. 262, doc. 33 "(...) para que diese a Juan de Ortega de Luna, jurado de esta Ciudad, 6000 mrs. para la obra de la avenencia que con él hizo Sevilla, para que reparase a su costa los dos arcos del Puente de Eritaña (...)", Año 1408.

³⁷⁹ *Ibidem*, II, pp. 129-130, doc. 121, Año 1423.

³⁸⁰ *Ibidem*, II, p. 49, doc. 113 "(...) para que diese a Gonzalo Fernández, maestro albañil, 43.000 mrs. para la obra de albañilería que había de hacer en la Puente de Eritaña que se remató en él en almoneda en ciertas condiciones".

³⁸¹ *Ibidem*, II, p. 136, doc. 160 "Cuenta que dio el mayordomo de lo que gastó en la puente-alcantarilla de Eritaña (...)", Año 1423.

³⁸² *Ibidem*, II, p. 137, doc. 165 "Cuenta que dio el mayordomo de lo que gastó en la obra de la alcantarilla del camino de Utrera, cerca de los molinos de Zafargales (...)", Año 1423, *Ibidem*, II, pp. 129-130, doc. 121 "(...) para que pusiese en almoneda, con las condiciones ordenadas la mano de obra de las labores para el reparo de la alcantarilla que estaba en el camino de Utrera de la que llamaban de Ergoncilla (...)", Año 1423, *Ibidem*, II, p. 176, doc. 129 "(...) para

En Madrid, existían dos puentes importantes: el de Toledo y el de Segovia, ambos sobre el Manzanares y uno menor ubicado en los arrabales, llamado "de Biveros" sobre el río Jarama, al que en cierta oportunidad se intentó desviar para acercarlo a la villa³⁸³. Entre los años 1481 y 1483 se suceden una serie de medidas y disposiciones que incluyen comunicaciones a los reyes, cobros de sisas, llamados a licitación y problemas con los alarifes; demás está decir que todos estos acontecimientos están relacionados con las obras que el concejo se dispone a realizar en los puentes.

En 1481 el concejo envía a los monarcas dos peticiones —una en mayo y otra en julio—, con el fin de obtener autorización para hacer un repartimiento en la villa para reparar los puentes y también se envió una carta al Concejo de la Mesta rogándole ayuda para solucionar los problemas que aquejaban al puente de Biveros³⁸⁴. En diciembre del mismo año se entregó la concreción de las obras a los alarifes Abrahen y Mohamad, los que además de realizar los trabajos se comprometen a poner a su costa los materiales indispensables. A continuación se hace un detalle exhaustivo de la obra a concretar y las características que ha de tener. El primer paso consiste en reconstruir dos arcos que están caídos; los maestros deberán hacerlos de cal y canto. También deberán reparar las cepas de todos los otros arcos y todo lo de abajo del puente que necesite reparación; además se deben reparar y revocar los antepechos de todo el puente, alargar la entrada que da hacia Alcalá cincuenta pasos, igualar la subida y hacer la calzada con "cal e guijo e en medio lleno de tierra e guijo". En la puerta que da hacia Madrid, alargar las paredes y poner tierra y guijarros en los sitios necesarios, y —lo que es curioso y muestra la necesidad de preservar la salud del puente— "(...) poner dos cepas de cal e guijo para ensangostar la puente para que no pasen carretas (...)"³⁸⁵. Esta disposición sólo puede explicarse por el hecho de que el puente no fuera demasiado fuerte; pero también puede relacionarse con la carta en que se pedía ayuda a la Mesta, ello indica que sólo sería utilizado por los caminantes y los rebaños trashumantes, lo que efectivamente ocurría desde antiguo³⁸⁶. Otra explicación posible es la existencia de un vado

que diese 1500 mrs. a Alfonso Martínez, maestro albañil, vecino de la calle Dados, para la obra de la alcantarilla del camino de Utrera que en él se remató (...)", Año 1424.

³⁸³ TORRES BALBÁS, L., *Talamanca y la ruta olvidada...*, *Ob. cit.*, p. 236.

³⁸⁴ MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, I, p. 100, folio 22 y p. 118, folio 30.

³⁸⁵ *Ibidem*, I, pp. 147-148, folio 193.

³⁸⁶ *Documentos del Archivo General de Madrid*, Madrid, 1885, I, p. 345 "Sentencia dada por el Alcalde de la Mesta Don Alemán de Segovia, declarando a

—no lejos de ahí—, que sería utilizado por los carros; este vado aparece nombrado como punto de referencia de los límites en que los vecinos podían llevar a apacentar sus ganados³⁸⁷.

A principios de 1482 los mismos maestros reciben 500 mrs. a cuenta del arco y otras reparaciones que habían de hacer en “la puente segoviana”. Estas reparaciones consistían en reponer el arco que se había caído, alargar el puente veinte pies hacia el lado de la villa, construir las aceras de cal y canto y la calzada de guijarros y arena. El corregidor, por su parte se comprometió a ayudar a los maestros en el traslado de los materiales poniendo a su disposición cuarenta peones y veinte asnos. Los alarifes se obligan a terminar las obras en un mes “so pena del doble”, cosa que deben haber cumplido pues ya no encontramos más datos del puente de Segovia. Lamentablemente no sucedió lo mismo con el de Biveros³⁸⁸.

En ese mismo año también necesitó reparaciones el puente de Toledo que se destaca sobre los demás por su importancia y fábrica, lo cual hace más largos y problemáticos los pasos a seguir; por el contrario aquí los pasos deberían haber sido más rápidos ya que en ese momento el puente tenía precariamente habilitado el tránsito mediante tabloncillos extendidos sobre los restos de la estructura³⁸⁹.

En principio el concejo hace que se pregonen las obras en “almoneda” para determinar a quién se entregarán los trabajos³⁹⁰. Los dos únicos que se presentaron al llamado, son los conocidos maestros Abrahén de San Salvador y Mohamad de Gormaz, quienes se encargarán de llevar a cabo la obra por partes iguales. Se han de reparar los arcos derruidos y “(...) han de ser del grueso del arco que se hizo ogaño en la puente segoviana (...)”. Se levantarán las paredes laterales y el suelo será empedrado con guijo y lechada de cal; el último arco se habrá de derruir y construir de nuevo. Además, en un arroyo cercano se deberá construir un puente para el paso de carretas.

Luego de “andar” veinte días en “almoneda” y como los precios no fueron bajados por otros oferentes, se otorgan las obras a los maestros mudéjares. Estos ponen como condición para hacerse cargo de sus trabajos, cobrar los honorarios en los plazos fijados y recibir la ayuda de

Madrid y su término libres del paso de los ganados (Allí se ordenó que el tránsito sólo sea realizado por la cañada antigua estrechamente relacionada con el puente de Viveros)”, Año 1357.

³⁸⁷ CAVANILLES, A., *Ob. cit.*, p. 35.

³⁸⁸ MILLARES, C. - ARTILES RODRÍGUEZ, S., *Ob. cit.*, I, pp. 1s1-163, folio 212.

³⁸⁹ *Ibidem*, I, pp. 203-206, folio 181.

³⁹⁰ *Ibidem*, I, p. 203, folio 153 “(...) El scripto e memorial del destajo de la puente toledana mandaron que se pregone e ande en almoneda desde oy”, Año 1482.

peones y carretas prometidas por el concejo ³⁹¹; finalmente se les adjudicó la obra ³⁹² y seis meses después los maestros contrajeron nueva obligación a causa de haberse caído parte de las obras que se estaban realizando ³⁹³.

A continuación se hace una descripción de los gastos y pagos que se han hecho a los albañiles y las sisas y repartimientos que se "derramaron" para obtener el dinero necesario ³⁹⁴. A mediados del año siguiente —junio de 1483—, la villa ante la carencia de recursos propios, debe recurrir a un préstamo de:

"(...) doze mil e quinientos maravedis que le cabe a la dicha villa e sus arrabales para hazer las puentes toledana e pontezilla del estanque, segurándole el señor corregidor y los dichos señores regidores que de allí a tres meses le serán pagadas (...)" ³⁹⁵.

Una consecuencia inesperada de estas obras, es que algunos habitantes no pueden pagar lo que les ha tocado en los repartimientos por lo que se les toman en prenda parte de sus bienes muebles por el alguacil; estos bienes más tarde serán rematados y lo producido será destinado a satisfacer la deuda ³⁹⁶. A otros contribuyentes se los exime por su pobreza ³⁹⁷.

³⁹¹ *Ibidem*, I, pp. 203-206, folio 181.

³⁹² *Ibidem*, I, p. 206, folio 183.

³⁹³ *Ibidem*, I, p. 206, folio 183, entre líneas.

³⁹⁴ *Ibidem*, I, pp. 206-207, folio 183 "Lo que dan por cuenta el dicho señor corregidor que se les deve a mestre Abraen de Sant Salvador e maestre Mohamad de Gormaz de todo lo que ubieron de aver, por la lavor de la puente toledana, e pontezillo del estanque, es lo siguiente: Déveseles mill e dozientos e cinquenta maravedis que cupo a la Villa e arravales en el repartimiento de los cinco mill maravedis que se echaron por la Villa e tierra, demás de las cinquenta mill que uvieron de aver por las dichas carretas e peones que les avían de dar, que fue todo tasado en las dichas cinco mill maravedis.

Déveseles lo que cupo al seismo de Villaverde en este repartimiento, que son mil e DXXXVI maravedis; de los cuales se les dio libramiento de la Villa para el seismo que ge los den luego.

Déveseles mas quatrocientos e veinte maravedis que le descontaron del seismo de Vallecas para los apaniaguados de Santo Domingo que ovo en el seismo que no pagaron.

Hanseles de descontar destos maravedis que se les deven de suso lo que Joan de León diere por cuenta que gastó en cierto reparo que por mandado desta Villa fue a fazer en la puente de Biveros que eran obligadas a hazer los dichos maestros (...).

³⁹⁵ *Ibidem*, I, p. 243, folio 44.

³⁹⁶ *Ibidem*, I, p. 255, folio 55.

³⁹⁷ *Ibidem*, II, pp. 63-64, folio 74 "(...) Pareció fray Ambrosio e dixo a los dichos señores que por quanto a Silvestre Barbero, en ciertas costas que hubieron de

A pesar de haber extremado los esfuerzos parece que las obras del puente de Biveros quedaron sin concluir; entonces el concejo designa un veedor elegido entre los regidores, para que inspeccione los trabajos. Este conmina a los conocidos maestros para que los finalicen, de lo contrario serán terminados por el concejo con costas para ellos³⁹⁸.

En 1484 se realiza una reunión del concejo con los alarifes con motivo de:

"(...) la lavor de los puentes toledana e pontezilla del Estanque (...) por non aver sido fechos por los dichos maestros derechamente, segund se obligaron, e por vicio dellos se cayó e esta cayda cierta parte de la dicha obra (...)"

Los maestros replican que no pudieron hacer la obra como querían porque el concejo no les pagó lo acordado; el corregidor los conminó a continuar las reparaciones y a su vez se compromete a entregarle los dineros faltantes³⁹⁹.

Por documentos posteriores se sabe que los trabajos continuaron adelante; para acelerar las obras el concejo solicita a quienes pudieran hacerlo, la colaboración con carretas y mulas⁴⁰⁰. Cierta encargado de las obras solicitó se le paguen los sueldos adeudados y se lo indemnice por la muerte de una mula⁴⁰¹; por otro lado la continuación de las obras implica también la continuidad de los requerimientos financieros del concejo hacia los vecinos⁴⁰².

Evidentemente para el concejo madrileño la reparación de sus puentes se había convertido en algo insoluble porque:

"(...) Este día, notificó a los dichos señores el dicho señor Pero Nuñez quel rio se avia llevado cierta parte de la puente de Biveros que lo mandasen yr a ver e remediar con tiempo, antes que se haga más daño (...)"⁴⁰³.

pagar el e otros parientes suyos, le cupo tres mill maravedís, que porque el es onbre pobre e non tiene de que pagar, que por servicio de Dios y por contemplación suya que les plega de le hazer gracia e suelta dellas, e que en ello recibiría señalada merced (...)", Año 1487.

³⁹⁸ *Ibidem*, I, p. 255, folio 55.

³⁹⁹ *Ibidem*, I, p. 310, folio 233.

⁴⁰⁰ *Ibidem*, II, p. 232, folio 237 "Otorgase carta mensajera para la señora doña Maria pidiéndole por merced mande, questen prestas las carretas y mulas que ofreció de dar para el reparo de la puente (...)", Año 1490.

⁴⁰¹ *Ibidem*, II, p. 105, folios 111-112, Año 1488.

⁴⁰² *Ibidem*, I, pp. 367-368, folios 105-106.

⁴⁰³ *Ibidem*, I, p. 313, folio 71.

A pesar de los deseos de los Reyes Católicos⁴⁰⁴ y de las reparaciones el puente de Toledo se muestra siempre muy endeble, y la prueba se tiene años después cuando Felipe II obligó a diversos concejos a contribuir con 77.000 mrs.⁴⁰⁵ como ya se mencionó.

Han faltado, para tener una apreciación más amplia de la cuestión, documentos referidos a las tareas de particulares y monasterios; las series documentales de iglesias y monasterios brindan solamente los datos mencionados; seguramente los pasos seguidos en sus construcciones y reparaciones habrán sido los mismos, faltando esa diversidad de problemas que, bajo una dirección jerárquica, se solucionaron de otra manera.

Gracias a la organización deliberativa de los concejos y a sus necesidades económicas, es que se produjeron gran cantidad de documentos; ellos prueban lo que se traslucía, esto es, la importancia de los puentes en la vida comunitaria, la capacidad de respuesta de los concejos ante los problemas originados en ellos y también la constante necesidad de fondos para encarar y darle un corte feliz a las obras.

Frecuentemente se produjeron derrumbes de los puentes debido a construcciones débiles e imperfectas o a reparaciones deficientes; si a esto se une la falta de documentos técnicos, de cálculo, se cae en la cuenta de que todo lo relacionado con la construcción y reparación de puentes era meramente empírico, habiéndose perdido la aplicación práctica de la ciencia que los romanos habían desarrollado en la antigüedad. Habrá que aguardar la época de Felipe II; sobre todo la influencia italiana y los trabajos de algunos ingenieros de ese origen en España —por ejemplo Antonelli— para retomar el complejo camino del cálculo en los puentes que se realizan.

Ha quedado clara la importancia de los puentes en la vida política y económica de los hombres medievales, como que les dedicaron lo mejor de sus esfuerzos comunitarios. De ello se pudo dar una somera descripción, pero los puentes pueden inspirar nuevos temas de investigación tales como podrían ser las conflictivas relaciones que tuvieron los concejos

⁴⁰⁴ AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Ob. cit.*, II, pp. 230-231 "En 1496 los Reyes Católicos autorizan a realizar repartimientos para reparar el puente de Toledo expresando el deseo de que dicha reparación fuese perpetua". MIGUEL MONTERO VALLEJO en su "*El Madrid medieval*", Avapiés, Madrid, 1987, estudia con detenimiento las circunstancias por las que debió pasar el gobierno municipal matritense a raíz de las continuadas obras que debieron llevarse a cabo en los puentes mencionados y también en el de Valnadú (pp. 288-289). Además son personajes importantes en la ciudad de fines del siglo XV nuestros inefables maestros Abrahén y Abdalla de San Salvador y Mahomad y Abraham de Gormaz; intervienen en las principales obras propiciadas por el concejo (p. 294).

⁴⁰⁵ CHACÓN JIMÉNEZ, F., *Ob. cit.*, p. 31.

que construyeron puentes con los tenedores de barcas, o por el contrario si existió colaboración entre la Mesta y los concejos para la construcción de puentes en lugares estratégicos para la concreción de la trashumancia; y todavía no ha sido investigada en detalle la relación de los puentes con la creación de nuevos centros de población o como factor estratégico-militar. El particular interés que encierra el segundo de los temas ahora apuntados, me ha movido hace muy poco a consagrarle algunas páginas que brindo en un Apéndice.

CARLOS CALDERÓN

A P E N D I C E

**Los puentes y la Mesta en la Castilla bajomedieval:
colaboración y conflicto**

En relación al desarrollo de una política de comunicaciones en la Castilla de la Baja Edad Media, es necesario preguntarse si existió algún tipo de interacción entre la Mesta y los concejos, que diera como resultado la facilitación del tránsito de las majadas por los espacios por donde discurrió la trashumancia; tal como se ha visto es posible mencionar algunos casos de colaboración en la construcción y mantenimiento de puentes, pero es posible demostrar que esa colaboración, no carente de conflictos fue bastante intensa entre dos de las instituciones más representativas de la Castilla bajomedieval, cuanto lo son la Mesta y los concejos.

En los aspectos relativos al funcionamiento de la Mesta nada se puede agregar a lo ya dicho por Julius Klein¹; en todo caso se puede coincidir o no con las interpretaciones que hizo acerca de ella, en especial si constituyó una organización democrática o no y, por tanto si representaba los intereses de todos sus integrantes o solamente los de los grandes propietarios laicos y eclesiásticos, pero sí se pueden incorporar algunos datos en cuanto a la relación que la Mesta tuvo con los puentes.

La monarquía contribuyó a la existencia de la Mesta facilitando el paso de los rebaños hacia las zonas de apacentamiento para lo que —mal que pesara a los concejos y labradores—, protegió sus cañadas, eximió de imposiciones la circulación de los animales pertenecientes a las cabañas que deseaba proteger² y trató de resguardar el Honrado Concejo de los peligros que pudieran sobrevenir por evolución de la situación socioeconómica que caracterizó a la Castilla de fines de la Edad Media.

Los concejos fueron la institución político-administrativa por excelencia en Castilla; más allá de que hubieran sido de señorío o de realengo

¹ KLEIN, JULIUS, *La Mesta, Estudio de la historia económica española 1273-1836*, Alianza, Madrid, 1981.

² TORROJA MENÉNDEZ, CARMEN, *Catálogo del Archivo del Monasterio de San Clemente de Toledo*, Publicaciones del Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos, Diputación Provincial, Toledo, 1973, p. 37, doc. 83 "Carta Abierta del Rey Alfonso X por la que confirma los privilegios concedidos por Alfonso VIII y ratificados por Fernando III en favor del Monasterio de San Clemente, para que los ganados de las monjas puedan pastar en todos sus reinos sin pagar portazgos ni impuestos, como los suyos propios (...)". Año 1250. Alfonso X fue un decidido protector del Monasterio de San Clemente, santo del día de su natalicio; el rey autorizó

y sabemos de qué manera se preocuparon por la construcción y mantenimiento de puentes: esta dedicación provenía en esencia de la necesidad de mantener en buen estado las vías de comunicación, pero también porque los puentes —al igual que otros medios de comunicación— constituyeron elementos indispensables para llevar adelante una activa política de recaudación fiscal; sobre todo si se tiene en cuenta que todos y cada uno de los actores políticos y económicos en la Castilla del siglo XV, aprovecharon su posición social para tratar de insertarse en las estructuras de las actividades que se perfilaban como exitosas; tal es el caso del comercio y también el de la circulación de las ovejas mesteñas.

J. A. García de Cortázar³, J. Valdeón Baroque⁴ y B. Clavero⁵ han

al Monasterio a construir el puente de Pinos sobre el tajo desconociendo los antiguos derechos de Talavera de la Reina, concejo que sintiéndose agraviado en sus intereses inició una disputa judicial que durará largo tiempo. Ver: JIMÉNEZ DE GREGORIO, FERNANDO, *Tres Puentes sobre el Tajo en el Medioevo*, *Hispania LV*, 1953, pp. 176-177. Ordenanzas Reales de Castilla V, XII, XIV: "Que los ganados del Concejo de la Mesta, ni de los vecinos de otros lugares sean prendados", Enrique II, 1362; *Ibidem*, II, VIII, III: Cortes de Madrigal. Año 1476: "(...) Si nos diéremos carta para que anden los ganados seguros de algunas personas y pazcan las yerbas y beban las aguas (...); Cortes..., T. primero, p. 341, Cortes de Madrid. Año 1563: "Que se declaren los derechos que han de pagar los ganaderos y en que partes".

³ GARCÍA DE CORTÁZAR, JUAN A., *La época medieval*, Historia de España Alfaguara II, Alianza, Madrid, 1978, p. 434 "(...) Los grandes de Castilla (...) supieron instalarse —para ello poseían un poder incontestado— en los puntos estratégicos de la circulación dineraria castellana: las alcabalas, los portazgos, diezmos de la mar, es decir, en los caminos de la relación internacional en que entonces se inscribía Castilla, y ello por supuesto, sin olvidar sus amplios intereses en la Mesta y los cuantiosos ingresos jurisdiccionales".

⁴ VALDEÓN BARUQUE, JULIO, *Los conflictos sociales en el reino de Castilla en los siglos XIV y XV*, Siglo Veintiuno, Madrid, 1986. El autor analiza la participación del estamento nobiliario en el comercio a través de los portazgos, peajes, alcabalas y en el tema que nos interesa dice "El tandem alta nobleza - Mesta se impuso en forma absoluta en la Castilla del siglo XV", (pp. 148-149).

⁵ CLAVERO, BARTOLOMÉ, *Mayorazgo y propiedad feudal en Castilla (1364-1386)*, Siglo Veintiuno, Madrid, 1974, Cap. IV, pp. 110-111 "(...) el problema entre la propiedad territorial feudal y el capital comercial se reducía a la determinación de las respectivas cuotas de apropiación del valor feudal y en el grado de autonomía de la circulación comercial frente a los regímenes de propiedad feudales. La alcabala (...) realizaba la imposición de la propiedad territorial feudal sobre el capital comercial, en cuanto revertía a su favor una proporción del excedente de valor que no podría ser realizado, sino por el comercio". Para la historia de la Castilla moderna es importante el siguiente acerto de Clavero: "(...) en un feudalismo desarrollado, la jurisdicción había de ser propiamente cometido de la Corona, y no de los señores" (p. 111). Además existe sobre el tema numeroso material de investigación: VILLEGAS DÍAZ, LUIS R., *Las Ferias de Almagro. Algunos datos sobre su fundación en la Baja Edad Media*, en: *Anuario de Estudios Medievales*, 17, C.S.I.C., Barcelona, 1987, pp. 279-288; SUÁREZ FERNÁNDEZ, LUIS, *Un libro de asientos de Juan I*, en: *Hispania*, LXXV, 1959, pp. 192-204; PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO A., *La hacienda de las Ordenes Militares en la Baja Edad Media castellana*, en: *Estudios en homenaje a Don Claudio Sánchez-Albornoz en sus 90 años*, IV, Anexos de "Cuadernos de Historia de España", Buenos Aires, Instituto de Historia de España, 1986, pp. 535-555; MOXÓ, SALVADOR DE, *Los orígenes de la percepción de alcabalas por particulares*, en *Hispania*, LXXII, 1758, pp. 307-339.

demostrado cómo al amparo de monarcas condicionados en su actuación, la jerarquía nobiliaria elaboró nuevas formas de extracción de excedentes, nuevas formas de participar parasitariamente en el capital comercial, nuevas formas de apropiarse de los beneficios derivados del tráfico lanero⁶ cuya geografía se extendía desde Extremadura a los Países Bajos y que luego revertía en sentido contrario en forma de telas de excelente calidad, a su vez al ser comercializadas, estas telas abonaban almorjifazgos y alcabalas de las que también participaban aquellos que se beneficiaban con el modelo exportador de materias primas⁷.

Al mismo tiempo comenzaron a predominar en las ciudades los sectores caracterizados por la presencia de los caballeros-villanos⁸, los que, como activos participantes de la vida ciudadana e integrantes de los concejos, se defendieron de las intromisiones de la Mesta, a la vez que participaban de sus intereses, o sea que, por un lado eran poseedores de rebaños y por otro —y en su carácter de funcionarios municipales— aplicaron a ultranza políticas recaudativas sobre los ganados mesteños. Esta política tenía una profunda relación con los medios de comunicación de que se valía la organización ganadera para facilitar el traslado de las ovejas en uno y otro sentido.

Las cañadas transitadas por las ovejas en su marcha hacia el sur arrancaban desde la sub-meseta norte y siguiendo la dirección S.O. enfilaban hacia Extremadura; los obstáculos orográficos se salvaban por los puertos y los hidrográficos por los puentes y también por los vados —como es el caso del de Azután, en las cercanías del Puente del Arzobispo—, pero éste no es el caso que nos interesa. La Cañada Occidental pasaba los puentes de Zamora, Salamanca, Ciudad Rodrigo, Plasencia, Malpartida, Garrovillas, Cáceres, Mérida y Badajoz. La Cañada Segoviana los de Valladolid, Tudela del Duero, Puente del Arzobispo y Alía; la que arrancaba de Soria y alrededores transitaba los puentes de Soria, Almazán, San Esteban de Gormaz, Guadalajara, Madrid, Montalbán, Toledo, Alcolea de Calatrava, incluyendo esta enumeración sólo algunos de los más importantes.

Queda en evidencia que nuestra intención es tratar de establecer qué relación tiene la Mesta con los puentes, es decir cuál fue su política con

⁶ En *Arbitrios locales sobre la propiedad semoviente en Castilla durante los siglos XIV y XV* (En la España Medieval, V, Universidad Complutense de Madrid, 1986, pp. 399-411), Pedro García Martín y José M. Sánchez Benito, sus autores, destacan que la aparición de un sistema fiscal apoyado en las actividades pecuarias migratorias no fue de origen señorial, sino que por el contrario es de origen real. Pero las graves cuestiones que agitaron el reino a lo largo del siglo XIV y parte del XV posibilitaron que esos beneficios provenientes de la circulación mesteña cayeran en manos de señores y concejos.

⁷ PASTOR, REYNA, *En los comienzos de una economía deformada: Castilla, Desarrollo Económico*, Nº 36, enero-marzo, 1970, pp. 541-554.

⁸ ASTARITA, CARLOS, *El concejo medieval de la Extremadura castellano-leonesa. Una propuesta para resolver la problemática*, en *Hispania* XLII, 1982, pp. 355-413; MÍNQUEZ, J. M., *Feudalismo y concejo. Aproximación metodológica al análisis de las relaciones sociales en los concejos medievales castellano-leoneses*, en *La España Medieval*, III. Estudios en memoria del profesor D. Salvador de Moxó, II, Universidad Complutense de Madrid, 1982, pp. 109-122.

respecto a esos medios de comunicación. Desde ya podemos suponer que fue una política difícil de dilucidar si observamos las distintas jurisdicciones —concejiles y señoriales (laicas y eclesiásticas)— sobre las que comenzó a sobrevolar con intensidad desde el gobierno de los Reyes Católicos, la jurisdicción real, en cuanto política que tiende a la centralización.

Las acciones de los monarcas que favorecieron a la Mesta adquirieron forma definitiva a fines de la Edad Media; aunque es posible detectar desde temprano una serie de hechos que evidencian un permanente interés en las majadas que hendían el territorio castellano en sus marchas, no sólo de parte de los monarcas sino también de particulares, que a la vez que satisfacían una necesidad, hallaban en la construcción de puentes una provechosa fuente de recursos. Como adelanto de la problemática es posible mencionar dos casos. En uno de ellos, Domingo Bru llegó a un arreglo con los alcaldes de la Mesta con el fin de construir un puente sobre el río Segura (Murcia), a cambio de una promesa de utilización permanente del mismo, lo que reportaría al constructor una cabeza de ganado por cada mil⁹; y en el otro, el Fuero de Plasencia estipuló los arbitrios locales —especialmente los pontazgos—, que debían recaudarse a lo largo del Tajo¹⁰.

Ya se ha demostrado cómo —aún en medio de las guerras civiles que ensombrecieron los siglos XIV y XV— la construcción de puentes se hizo general¹¹. A pesar de este empuje la tarea de construcción no alcanzó a satisfacer las demandas de paso; ello pudo deberse al aumento permanente del número de animales que realizaban la trashumancia y a que los puentes sufrieron los rigores propios de las guerras civiles¹², de los eventos climáticos¹³ y de los defectos de construcción¹⁴. Frente a situaciones de este tipo y para no detener el paso de los animales los reyes dictaron una serie de medidas. Alfonso X autorizó a los pastores de la Abadía de Silos a “que corten leña e rama en los montes, para cozer su pan e para lo

⁹ LADERO QUESADA, MIGUEL A., *Las transformaciones de la fiscalidad regia castellano-leonesa en la segunda mitad del siglo XIII (1252-1313)*, pp. 359-360; SERRA RUIZ, R., *El reino de Murcia y el Honrado Concejo de la Mesta*, en I.X.M.E., Nº 37, mayo-agosto, 1963, p. 232, nota 49.261.

¹⁰ KLEIN, JULIUS, *Op. cit.*, p. 175.

¹¹ La construcción de puentes —atendiendo a la integración territorial y al desarrollo comercial— fue muy importante. Las fuentes nos muestran políticas, como la de los Reyes Católicos o la de algunos integrantes de la aristocracia y de la Iglesia y también la de concejos rurales. Las regiones que más se destacaron fueron las provincias vascas, Andalucía (Sevilla y Córdoba principalmente), Castilla (Madrid y Toledo), Extremadura (Alcántara y Trujillo) y esto sólo por mencionar algunos casos.

¹² *Crónica de los Reyes de Castilla*, I, p. 64 “(...) la puente de Pinos que es en Taio, y e desque paso el ladrón derribó las vigas de la puente, que era de madera, por que non pudiesen pasar allende”.

¹³ *Registro General...*, VI, p. 186, doc. 1200 “Comisión al corregidor de Guipúzcoa, sobre la petición presentada por Martín Ruiz, vecino de San Sebastian, para que sus altezas confirmen la licencia que le fue dada por el bachiller de la Sal para cobrar pontazgo en un puente que hizo sobre el Urumea, en sustitución del que se llevó el Urumea”. Año 1489.

¹⁴ *Libro de Acuerdos del Concejo Madrileño*, I, p. 106, f. 183, entre líneas: Reparaciones del puente de Toledo y caída por defecto de construcción. Año 1482.

que ovieren mester. Mas que non corten por pie si non para puente" ¹⁵ y en 1281 concedió al Hospital del Rey libertad para que sus animales pudieran pastar donde quisieran, negándole empero la posibilidad de cortar árboles, salvo "para puentes con que pasen por los Ríos ellos et sus ganados" ¹⁶. Sancho IV concedió las mismas facilidades a los ganados del convento de Santo Domingo de Madrid ¹⁷.

En 1311, Alfonso XI otorgó al Concejo de la Mesta los privilegios que hasta ese momento se habían concedido individualmente a sus integrantes ¹⁸; entre ellos se encontraba el muy valorado de abatir árboles para erigir puentes; los mismos derechos concedió Pedro I cuando en 1356 decidió proteger a la iglesia de Guadalupe, sus pastores y ganados ¹⁹. En 1379 Juan I confirmó las franquezas y libertades de las ovejas de los condes de Medinaceli y entre ellas la de cortar madera para hacer puentes ²⁰. Estos privilegios específicos continuaron concediéndose hasta el siglo XVII; suponemos que habrán constituido un motivo más de enfrentamiento entre los hermanos de la Mesta y los concejos.

Esta faz de colaboración que presenta la relación Mesta-puentes, con intermediación de la Corona se volvió más continuada y efectiva cuando ésta comenzó a intervenir activamente en la ordenación de la circulación con fines recaudativos. Es cierto que la Corona se mostró interesada en proteger a la ganadería trashumante; ello ocurrió porque en la Mesta se van abroquelando los grupos nobiliarios más representativos y también porque los reyes encontraron en la protección y estabilización de la circulación una jugosa fuente de ingresos. Parte de lo cobrado pasaba a manos de los recaudadores y el resto quedaba a disposición de la Corona; si el recaudador era una entidad concejil lo percibido formaba parte de sus rentas y debía ser utilizado en la reparación y construcción de muros ²¹.

¹⁵ FEROTIN, M., *Abadía de Silos*, p. 252, doc. 222. Año 1277

¹⁶ RODRÍGUEZ LÓPEZ, AMANCIO, *El Real Monasterio de las Huelgas y el Hospital del Rey*, I, Burgos, 1907, pp. 482-483. Se nota una predisposición conservacionista en el rey cuando aclara "E que non sea árbol que lieve fruto".

¹⁷ GABROIS DE BALLESTEROS, M., *Sancho IV de Castilla*, III, Madrid, 1928, p. II, doc. 80 "(...) et mando que los sus pastores que los sus ganados guardaren puedan cortar lenna e rama en los montes para cozer su pan et para lo que ovieren menester e para fazer puentes en los Ríos para que pasen sus ganados (...)". Año 1205; *Documentos de la Villa de Madrid*, I, p. 162 "Privilegio del Rey D. Sancho IV en favor del Convento de Santo Domingo el Real de Madrid para que sus ganados pudieran pasar libremente por todo el reyno (...)".

¹⁸ *Libro de las Leyes, Privilegios y Provisiones Reales del Honrado Concejo de la Mesta General y Cabañas Reales destos Reinos. Confirmados y mandados guardar por su magestad*. Con licencia, en Madrid por Julián de Paredes, Año MDCLXXXI, f. 49.

¹⁹ DÍAZ MARTÍN, L. V., *Los oficiales de Pedro I en Murcia*, Murcia, 1977, pp. 124-126, doc. 7 "(...) Et otrosi, que los pastores que andoviesen en los dichos ganados construyan puentes por do pasen ellos e los ganados que traxiesen (...)".

²⁰ PARDO RODRÍGUEZ, MARÍA A., *Aportación de documentos emitidos por la Cancillería de Juan I de Castilla*, "Historia-Institución-documento", 6. Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1979, pp. 270-271, doc. 5 "(...) E mandamos que puedan cortar lenna por pie e por rama, en los montes de los que mas le conpliere para cozer su pan e para asar su carne, et para las otras cosas que ovieren menester (...)".

²¹ KLEIN, JULIUS, *Op. cit.*, Cap. 9, p. 171, nota 12. Lo que se recaudaba según

Acorde con esta orientación hallamos que por orden real o por disposición de los propios alcaldes de la Mesta se obligó a los ganados mesteños a utilizar determinados puentes; por ejemplo, Fernando III ordenó en 1223 que ningún ganado pasara el Tajo si no era por los puentes de Alharilla —perteneciente a la Orden de Santiago—, de Zorita —cuyo disfrute aprovechaba la Orden de Calatrava— y de Toledo cuya tenencia se repartían el arzobispo primado y la Orden santiaguina²². En otras circunstancias fueron los propios alcaldes de la Mesta quienes dirigieron la marcha de las ovejas hacia un sitio determinado; tal el caso de Madrid, donde desde 1345 se detectó una cañada cuya utilización se convirtió en creciente fuente de conflictos. A raíz de ello el alcalde Alemán de Segovia, declaró a la Villa de Madrid libre del paso de los ganados restableciendo el tránsito por la "cañada antigua"²³ la que probablemente pasaba por el puente de "Biveros" ubicado en las afueras de la villa.

Los grandes problemas de la Mesta en relación con los puentes se plantearon a un doble nivel; por un lado necesidad de existencia material y por otro factor de recaudación —como lugar obligado de paso— de pontazgos, asaduras y montazgos. Los puentes eran ideales para cualquier sistema de recaudación pues hacia ellos convergía todo el tráfico de una amplia región circundante o se lo hacía concurrir por medio de medidas coercitivas tal como lo estableció Fernando III para algunos puentes del Tajo. Esta dependencia de paso fue muy gravosa para la Mesta y se agudizó por el carácter estacional de los ríos peninsulares, lo que los convierte en avenidas en determinadas épocas del año²⁴.

Lo pernicioso de esta dependencia de paso y recaudativa se manifestó en la constante reiteración —sobre todo en épocas de debilidad de la Corona— de que no se implementasen nuevas imposiciones "por passo de puente, ni otra cosa alguna, sin licencia y mandado de su Magestad, y los impuestos embienlos a notificar ante los señores del Concejo y quién

la legislación del siglo XIII era el octavo del valor de los animales; según Klein este derecho pertenecía íntegramente a la Corona, aunque lentamente lo fue perdiendo. De cualquier manera pérdida circunstancial, no significa olvido definitivo de que esos derechos pertenecían a la monarquía; prueba de ello es que ésta, a pesar de su debilidad, no cesa en sus intentos de recuperación. Ejemplo ilustrativo de ello son las Cortes de Santa María de Nieva de 1473; *ibidem*, nota 24. Uno de los pocos pontazgos en que la Corona no perdió su participación hasta época tardía, fue el de Plasencia que se retuvo hasta fines del siglo XIV.

²² LOMAX, DEREK, *La Orden de Santiago (1170-1275)*, C.S.I.C., Madrid, 1965. Cap. 12, pp. 145-146. Las Ordenes Militares fueron las que más se beneficiaron de la trashumancia, no sólo por la apropiación de enormes extensiones de tierras de pastoreo en Extremadura, sino también por la circulación de los ganados. (PORRAS ARBOLEDAS, PEDRO A., *Op. cit.*, pp. 552-553).

²³ *Documentos de la villa de Madrid*, I, p. 245; MONTERO VALLEJO, MIGUEL, *El Madrid medieval*, Madrid, 1987, p. 207. El autor demuestra que la Villa finalmente llegó a un arreglo con la Mesta pues en 1457 la renta del ganado extremeño producía una respetable cantidad de maravedíes para las siempre necesitadas arcas concejiles.

²⁴ Cuando no existían puentes se instalaban barcas, las que posibilitaban el paso pero que como contrapartida significaban una sangría en forma de barcaje para las ovejas de la trashumancia; KLEIN, JULIUS, *Op. cit.*, Cap. 12, p. 242, nota 28. Durante el reinado de Carlos I los excesos cometidos en la recaudación de barcajes fueron tales que la Mesta nombró pesquisidores para establecer cuáles eran los legítimos

los impuso y de qué tipo sea y por qué título y causa" ²⁵. Con posterioridad el Concejo de la Mesta solicitó que las contribuciones para puentes, en lugar de pagarlas el Concejo con sus propios, las abonasen los que utilizaban dichos puentes en forma particular ²⁶.

La desestabilización política operada durante el reinado de Enrique IV llevó a que la cuestión impositiva que nunca se había distinguido por su orden ni concierto— se convirtiera en caótica. Sintióse perjudicada, la Mesta se quejó en las Cortes de Ocaña de la gran cantidad de impuestos que se le exigían y que antes le habían sido solicitados; alegaban que anteriormente no habían tenido que pagar "(...)" ni villadgos ni rodas ni castellerías ni asaduras ni portadgos ni pontajes "(...)" ²⁷ y se lamentaban de que continuando con esa política se pondría fin a sus rebaños. Cierta razón tenían los dueños de los ganados al quejarse de la elevada fiscalidad y validez de ciertos impuestos pues se ha demostrado que los pontazgos pagados por los rebaños constituyeron un buen beneficio para los detentadores del puente sobre los que se recaudaban; sirva como ejemplo el caso del de Capilla, donde el conde de Stúñiga recaudó en 1454 la cantidad de 465 ovejas ²⁸.

Cuando se celebraron las Cortes de Toledo en 1480 la situación política tendía a revertirse a favor de la Corona; un gobierno que intentaba centralizar sólo podría concluir la tarea impuesta si lograba mediatizar el poder de la jerarquía nobiliaria. Una de las claves fue la regularización y homogenización del sistema impositivo. La Mesta aprovechó las circunstancias y reinició sus planteos quejándose de las imposiciones que debían afrontar a pesar de que muchas de ellas habían sido derogadas por Enrique IV. Los Reyes Católicos accedieron a lo solicitado y reconocieron a los "puertos antiguos" como únicos lugares de recaudación ²⁹; éstos puertos

²⁵ *Libro de las Leyes (...)* de la Mesta, *Op. cit.*, f. 44.

²⁶ *Ibidem*, f. 173 "(...)" que en la cobrança, y pago de los maravedís que se repartían al dicho Concejo de la Mesta, su parte, para puentes, no se guardaban la costumbre antigua que siempre se avía tenido y guardado de que pagasen los dichos maravedís los dueños de ganados que eran hermanos del dicho Concejo de la Mesta, y recibían aprovechamiento de las dichas puentes y de no hazerlo así se seguía sus pares mucho daño e agravio "(...)"

²⁷ *Cortes...*, III, pp. 797-798.

²⁸ MORO MARTÍNEZ, JESÚS, *La renta feudal en la Castilla del siglo XV: Los Stúñiga. Consideraciones metodológicas y otras*, Universidad de Valladolid, 1977, p. 93. En el año 1454 se recaudaron en el puente de Capilla 465 ovejas que vendidas a 64 mrs. cada una, rindieron al señorío 29.540 mrs. de moneda blanca.

²⁹ *Cortes...*, IV, pp. 171-175. Allí los soberanos expresan: "Muchas son las quejas diarias que nos hacen los ganaderos y otros relativas al gran daño y pérdidas que sufren a manos de aquellos que exigen tributos de pasaje, pontaje y rodas y otros muchos peajes del ganado"; KLEIN, J., *Op. cit.*, Cap. 10, pp. 217-218; *Libro de las Leyes (...)* de la Mesta, f. 26, vuelta: "XXVI. El dicho servicio se pida y coja en los puertos antiguos, donde en los tiempos pasados se acostumbró a cojer e non en otras partes, los quales dichos puertos antiguos son éstos: Villaharta, Montalván, La Torre de Esteban Hambrán, La Venta del Coxo, la Puente del Arçobispo, rama Castañas, el Abadía, Las Barcas de Albalate, Malpartida, El Puerto de Pedrosín, Alcázar, Berrocalejo; y no se ha de pedir ni cojer en otros puertos algunos so pena de muerte "(...)"

antiguos, algunos de los cuales eran puentes, fueron fijados en 1457³⁰ sobre tarifas y reglas establecidas en 1416 y 1442³¹.

Dentro de este marco los pontazgos no se consideraban excesivos si lo producido era aplicado al mantenimiento en buen estado del puente. En 1449 se llegó a un acuerdo entre los concejos de Talavera y de la Mesta. Talavera se comprometió a mantener abiertas las cañadas —esto es evitar que se cercaran o labraran—, a no impedir que los rebaños transitaran por la ciudad y también a ocuparse de las reparaciones necesarias de los puentes ubicados sobre el Alberche y el Tajo; todo ello a cambio del pago de un derecho de dos cabezas por cada mil ovinos o caprinos³².

Este tipo de acuerdo se convirtió en modelo de las "concordias" ya mencionadas y que la Mesta propició en defensa de los intereses de los "hermanos"; por ellas acordó pagar un peaje fijo a cambio del derecho de paso franco a través de tierras o puertos o para tener acceso a puentes y arroyos. Se recurrió a estos acuerdos toda vez que la Corona no estuvo en condiciones de asegurar la continuidad en el paso de los animales como sucedió bajo los reinados de Juan II y Enrique IV³³.

Otro ejemplo de acuerdo es el establecido para la utilización del conocido "puente de Capillas" donde los integrantes de la Mesta debían pagar "(...) tres cabezas al millar, las dos de montazgo y la otra por cierta concordia que se tomó con el duque Don Pedro de Stúñiga para que se construyese la citada puente cuya cobranza se autoriza (...)"³⁴; pero el duque en un momento determinado —y evidenciando lo precario del acuerdo— rompió la concordia aumentando la recaudación, lo que provocó un juicio que en alzada llegó hasta los Reyes Católicos³⁵.

En Villaharta, el concejo de Toledo construyó un puente donde la Mesta se obligó a pagar para su sostenimiento³⁶, pero los sucesores en el

³⁰ GARCÍA MARTÍN, P. - SÁNCHEZ BENITO, J. M., *Op. cit.*, p. 403. Los autores manifiestan que el caótico panorama fiscal de fines del XIV y principios del siglo XV junto a la competencia de la Corona para ordenarlo llevó a que los propios interesados, Mesta y particulares, buscaran formas alternativas como lo fueron las concordias "suscritas tras discusión entre el Honrado Concejo y los perceptores, y cuya finalidad era congelar en un canon determinado el monto de cada uno de los cobros".

³¹ Los Pontazgos se recaudaban en 35 lugares, estipulándose además la cantidad de ovejas que se debían abonar (*Nueva Recopilación IX, XXVII, XII*). Klein estableció que a mediados del siglo XVIII, los puentes de recaudación habían variado muy poco; en ese entonces los pontazgos se cobraban en 43 puntos, los pontazgos en 35 y los barcajes en 2. Sólo en el XVII hubo algunas alteraciones a esta cantidad debido a la guerra con los portugueses (*Op. cit.*, Cap. 13, p. 273, nota 39 y Cap. 12, pp. 256 y 258).

³² MOLENAT, JEAN P., *Les communications en Nouvelle Castille au XVe. siècle et au debut de XVIe. siècle. Les communications dans la Peninsule Iberique au Moyen Age*, Editions du C.N.R.S., Paris, 1981, p. 159.

³³ KLEIN, J., *Op. cit.*, Cap. 10, pp. 212-213.

³⁴ *Registro General...*, IX, p. 357, doc. 22-26. "Emplazamiento al duque de Plasencia, don Alvaro de Zúñiga (...) sobre el impuesto que se cobrara de tiempo antiguo a los ganados que pasaban por el puente de Capillas". Año 1492.

³⁵ *Ibidem*, IX, pp. 439-440, doc. 2664. "A los herederos del duque de Plasencia a quienes pertenece la villa de Capillas y a sus albaceas y testamentarios comunicándoles haberse alzado el sobreseimiento puesto sobre el derecho que se cobrara de los ganados que pasaban por la puente de la referida villa (...)". Año 1492.

³⁶ MOLENAT, JEAN P., *Op. cit.*, p. 259.

señorío del lugar —los Sotomayor, condes de Belalcázar— so pretexto de ese mantenimiento aumentaron los pasos de recaudación y por ende lo recaudado, provocando un nuevo conflicto con la Mesta³⁷.

También se establecieron concordias con Madrid; allí la Mesta debía pagar 50 mrs. por cada 1.000 ovejas que cruzasen su alfoz; la villa por su parte se comprometió a mantener en buen estado los puentes de paso de los ganados; el primer acuerdo es de 1418, efectuándose una revisión de lo pactado en 1432³⁸. Esta colaboración entre el concejo matritense y los propietarios de rebaños se volvió tan estrecha que una vez iniciada la política de reparación de sus puentes, el gobierno concejil envió una carta a la Mesta solicitando su ayuda para reparar el puente de Biveros³⁹.

Con la llegada al trono de los Reyes Católicos se observó una tendencia, ya mencionada, de hacer más coherente el sistema recaudativo, de manera tal que, entre otros aspectos, asegurara cierta equidad impositiva a los hermanos de la Mesta. Esto tuvo que ver con dos procesos: el de igualación, por el que se fijaban las tarifas públicamente, las que debían ser exhibidas para conocimiento de todos⁴⁰ y el de conversión de la recaudación de animales a moneda, como sucedió en Cáceres, Trujillo, Alcántara, Badajoz, Toledo, Madrid, Burgos y otras poblaciones paso obligado de los ganados⁴¹.

La política de la Mesta consistió en imponer condiciones y establecer un equilibrio entre los cada vez más numerosos rebaños y los escasos puentes; para romper el resultado negativo de esta ecuación, recurrió a una serie de soluciones destinada a revertir la situación; así los ganaderos obtuvieron la posibilidad de construir puentes cuando no los hubiera⁴²; solicitaron que los monarcas pasando sobre las cada vez más débiles autonomías de los concejos— ordenasen la reparación de determinados puentes⁴³ y además construyeron algunos otros por propia iniciativa⁴⁴.

³⁷ *Registro General* . . . , IX, p. 342, doc. 1682. "Emplazamiento al Concejo de la Mesta, a petición del conde de Belalcázar, para que se le permita cobrar el portazgo que se llevaba de antiguo en el citado condado, en las villas de la Puebla de Alcocer y Herrera (del duque) y al pasar por la puente de Villaharta sobre el río Guadiana, para el sostenimiento y reparación de la citada puente". Año 1492.

³⁸ KLEIN, J., *Op. cit.*, Cap. 10, pp. 213-214.

³⁹ *Libro de Acuerdos del Concejo Madrileño*, I, p. 100, f. 22 y p. 118, f. 30.

⁴⁰ Esta política queda clara cuando se verifica que para Baeza en 1491, Aldeanueva de la Sierra en 1492 y Alcántara en 1504, se fija el montazgo que debían pagar los rebaños, en especial en el puente de Alcántara, paso obligado en el tránsito hacia los pastos invernales de Portugal (KLEIN, J., *Op. cit.*, Cap. 11, p. 231).

⁴¹ *Ibidem*, p. 233.

⁴² *Libro de las Leyes* (...) *de la Mesta*, *Op. cit.*, f. 49. Privilegio dado por Alfonso IX y confirmado por los Reyes Católicos.

⁴³ AMADOR DE LOS RÍOS, J. - DE LA RADA Y DELGADO, J. DE D., *Historia de la Villa y Corte de Madrid*, II, Madrid, 1860, p. 230. En 1495 los Reyes Católicos, accediendo a un pedido de la Mesta, ordenaron construir un puente de piedra sobre el Tiétar y reparar el puente de Cabezón.

⁴⁴ MORÁN, CÉSAR, *Reseña histórico-artística de la Provincia de Salamanca*, Acta Salmanticensia Nº 1, II, Universidad de Salamanca, 1926, p. 26; *Registro General* . . . , VII, p. 99, doc. 670. "Licencia al Concejo de la Mesta para construir un puente sobre el río Guacalmez". Año 1490.

Esta última solución debió ser tan común que el Consejo Real dictaminó que los costos de los puentes cuya construcción fuera asumida por la propia Mesta se repartiese entre los integrantes que utilizaban las cañadas favorecidas y no por el Concejo en su conjunto, pues en este caso el peso de la contribución caería también sobre aquellos hermanos que no los utilizaran; además se puso como condición esencial para la construcción de nuevos puentes por la Mesta que jamás se cobrase derecho de pontazgo alguno⁴⁵.

De gran utilidad fue el puente que mandó construir Don Pedro Tenorio, arzobispo de Toledo; su declamado objetivo fue facilitar la llegada de los peregrinos al Monasterio de Guadalupe⁴⁶ desplazando a la barca de Alcolea y al puente de Pinos perteneciente a las monjas de San Clemente de Toledo; el prelado dispuso que los pontazgos cobrados se redujeran al mínimo beneficiando de este modo el pasaje de las ovejas⁴⁷ con el mismo fin de obtener más fáciles pasos de los ríos los hermanos de la Mesta acordaron con señores⁴⁸ o llegaron a convenios con concejos como los ya mencionados de Toledo, Madrid, Talavera o el de Alia, en tierra talaverana. Este concejo se comprometió a construir tres puentes sobre los ríos Guadalupe, Guadarranque y Guadarranquejo a cambio de percibir ciertos derechos por el tránsito de las ovejas⁴⁹.

A fines del siglo XV y principios del XVI la erección de puentes seguía siendo una necesidad de primer orden lo que queda demostrado por la negativa cuando se establece que: "El concejo no puede hazer merced ni gracia de los ganados mesteños, y mostrencos, antes sean, y quede libres para renta del dicho concejo: y cualquier merced que se hiziere. O estuviere hecha a cualquiera persona, o cuadrilla, no valga ni se use de ella, aunque sea para reparo de puente (...)"⁵⁰; por otro lado se ha verificado que la renta de una de las más poderosas casas nobiliarias estaba constituida en buena parte por derechos aplicados a la circulación⁵¹.

⁴⁵ MOLENAT, JEAN P., *Op. cit.*, p. 158.

⁴⁶ SUÁREZ FERNÁNDEZ, LUIS, *Don Pedro Tenorio, arzobispo de Toledo (1355-1399). Estudios dedicados a Menéndez Pidal*, IV, Madrid, 1953, p. 62 "(...) super flumen Tajum in paso summe necessariun tue diócesis pontem solemnen ac in loco de Villafranca (...)".

⁴⁷ La patrona de la Mesta era la Virgen de Guadalupe —lo sigue siendo de la actual Asociación de Ganaderos— cuyo culto tuvo una amplia difusión durante los siglos XIV y XV (KLEIN, J., *Op. cit.*, Cap. 4, p. 68). Por su parte el Monasterio de Guadalupe poseía una de las cabañas trashumantes más importantes, ello permite suponer que el arzobispo construyó su puente para los peregrinos y para las ovejas también.

⁴⁸ MOLENAT, JEAN P., *Op. cit.*, p. 168: "(...) la reina doña Leonor, viuda del Rey de Aragón Fernando de Antequera, firmó el 1423 un acuerdo con la Mesta, por el cual ella (la reina) se compromete a construir un puente de cal y canto sobre el Tajo en el señorío de la Puebla de Montalbán (...)".

⁴⁹ *Ibidem*, p. 159.

⁵⁰ *Libro de las Leyes (...) de la Mesta, Op. cit.*, f. 3, XVI.

⁵¹ MORO MARTÍNEZ, JESÚS, *Op. cit.*, pp. 10s-107. Los Strúñiga recaudaban a fines de la Edad Media y aualmente 1.282.958 mrs. de alcabalas, 29.450 mrs. de portazgos y 24.150 mrs. de pontazgos. Al decir B. Clavero, es aquí donde se materializa la punción al capital comercial.

Las relaciones entre la Mesta y los concejos siempre fueron difíciles por las exacciones que aquélla cometía contra los pueblos y labradores⁵².

A partir de la escasa documentación existente es posible establecer ciertas conclusiones. En principio la Mesta estuvo interesada en apoyar una política de construcción de puentes y de satisfacer derechos de tránsito adecuados, parte de los cuales debían ser aplicados al mantenimiento del puente y esto explica los acuerdos y concordias. A su vez los concejos ubicados en los caminos de la trashumancia sostuvieron una dinámica política constructora pretendiendo obtener el máximo provecho del paso de los ganados; estas rentas beneficiarán sobre todo a aquellos grupos que se encaramaron en el gobierno de las ciudades y cuyo prototipo es el caballero-villano o de "quantía". Las grandes casas nobiliarias emergentes de la situación socioeconómica y política de la Baja Edad Media, se vieron favorecidas en este proceso de acumulación de rentas por el desarrollo espectacular de la ganadería lanar y también de la circulación de los rebaños, ya que si bien es cierto que perdieron circunstancialmente poder político, durante varios siglos más siguieron disfrutando de derechos jurisdiccionales que utilizaron arbitrariamente toda vez que se presentó la posibilidad de equilibrar o aumentar sus rentas.

⁵² Cortes... , T. primero, p. 269. Cortes de Madrid. Año 1563. Se renueva la petición CXXVI presentada en las de Madrid de 1528; ésta es una queja contra los alcaldes de Mestas y Cañadas cuyos escribanos y arrendadores "les llevan de penas y achaques las sayas y mantos de las mujeres (...)".