

Vicente
MÉNDEZ HERNÁN

Universidad de Extremadura

Los caminos y el arte en el entorno del Tajo. Desde la Edad Moderna hasta la llegada del ferrocarril¹

Abstract: This paper deals with the study of roads and bridges built during the 16th, 17th and 18th centuries along the Tagus River basin, with special emphasis on the eastern side of the basin. It also discusses, in detail, the study of the road that was built between Almaraz, and Trujillo during the second half of the 18th century, according to the documentation available at the General Archive of Simancas. In the text we have also tried to rebuild the picture a traveller had about the said roads, thereby consulting the plans and drawings of the Royal Chancery of Valladolid, once again the General Archive of Simancas, and the descriptions of travellers.

Key words: Cáceres province; Tajo basin; Roads; General Archive of Simancas.

Resumen: En este trabajo se aborda el estudio de los caminos y puentes que, durante los siglos XVI, XVII y XVIII, se fueron vertebrando a lo largo de la cuenca del río Tajo, con especial incidencia en el sector oriental de la misma. También se aborda, de forma pormenorizada, el estudio del camino que, durante la segunda mitad del siglo XVIII, se trazó entre Almaraz y Trujillo, según la documentación obrante en el Archivo General de Simancas. Con el texto también hemos tratado de reconstruir la imagen que tuvo el viajero de dichos caminos, acudiendo para ello a los planos y dibujos de la Real Chancillería de Valladolid, de nuevo el Archivo General de Simancas, y a las descripciones de los viajeros.

Palabras clave: Provincia de Cáceres; Cuenca del Tajo; Caminos; Archivo General de Simancas.

INTRODUCCIÓN. OBJETIVOS, FUENTES Y METODOLOGÍA

El título del presente trabajo rememora el tema sobre el que se articuló el VI Congreso Español de Historia del Arte, celebrado en junio de 1986 en la Universidad de Santiago de Compostela, bajo el sugerente título *Los caminos y el arte*². El tema que ahora nos ocupa se abordó entonces desde una perspectiva multifocal, bien acometiendo el estudio de la obra de arte a través de las crónicas de viajes, de los artistas itinerantes, a partir de su representación en documentos cartográficos, o bien, a través del análisis del camino mismo como vía de comunicación, y medio a través del cual el hombre tenía la capacidad efectiva de intervenir ampliamente en el paisaje a través de las calzadas en sí mismas, y de la serie de obras que normalmente iban asociadas a éstas, y entre las que tenemos como elemento singular los puentes, además de ermitas, humilladeros, etc.

El objetivo del presente trabajo es abordar el estudio del trazado de los caminos en el entorno de la cuenca del río Tajo a su paso por Extremadura, principiando para tal fin con la consulta de las guías, itinerarios o repertorios que se publicaron desde el siglo XVI, y centrarnos seguidamente en el marco cronológico del siglo XVIII, con

¹ Este trabajo se enmarca dentro del Proyecto de Investigación Nacional del Ministerio de Economía y Competitividad (Gobierno de España), Plan Nacional de I+D+i 2008-2011, titulado: *Entre Toledo y Portugal: Miradas y Reflexiones contemporáneas en torno a un paisaje modelado por el Tajo (HAR2010-21835)*.

² AA.VV., *Los Caminos y el Arte*, Actas del VI Congreso Español de Historia del Arte (C.E.H.A.), Santiago de Compostela, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Santiago de Compostela, 1989, 3 tomos.

el fin de analizar las consecuencias que tuvo para Extremadura el viaje que Pedro Rodríguez de Camponanes hizo a nuestra tierra hacia 1778, y describió en el conocido manuscrito que actualmente se conserva en la Biblioteca Nacional³, reeditado ya en varias ocasiones.

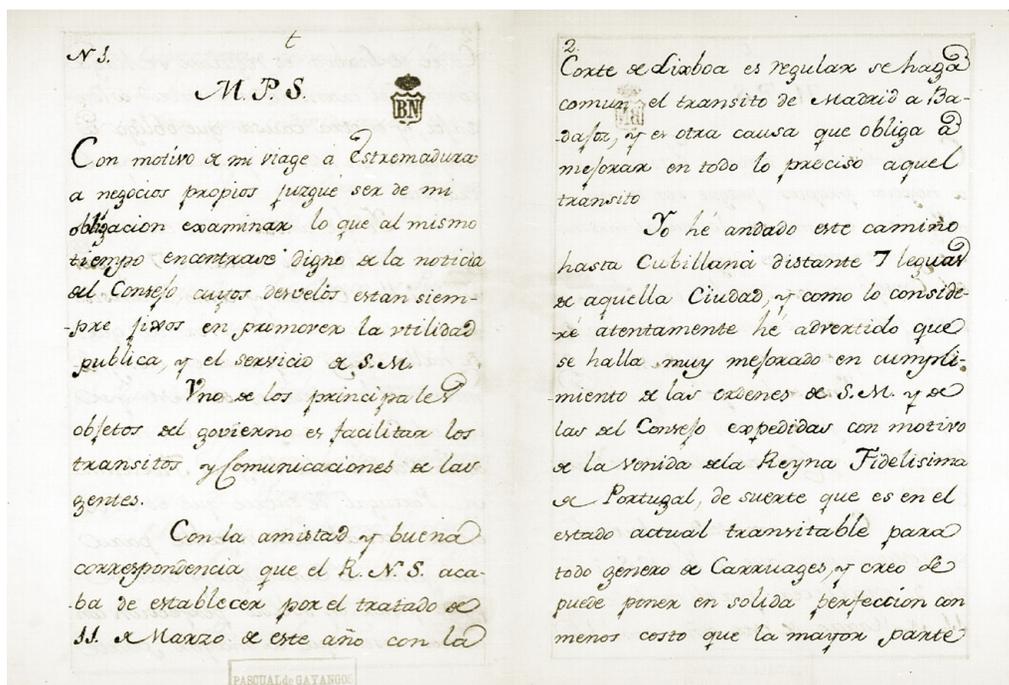


Figura 1. Imagen del manuscrito de Pedro Rodríguez de Campomanes, *Viaje de Extremadura*, 1779, folios 1 y 2. Biblioteca Nacional, Ms. 17.728.

En lo que respecta al estado de la cuestión, el libro de José Uriol Salcedo sobre la *Historia de los caminos de España*, es quizás uno de los precedentes más importantes de nuestra historiografía —junto a la obra de Gonzalo Menéndez Pidal⁴— que debemos traer a colación, sobre todo por el carácter global y totalizador con el que fue acometido, al abarcar desde las rutas naturales y los primeros caminos de la Península Ibérica, hasta el siglo XX⁵. Y todo ello sin mencionar, al no ser el objeto del presente trabajo, la prolija e interesantísima bibliografía publicada sobre los caminos de hierro, y la consecuente importancia que tuvo el trazado de las vías del tren.

En lo que respecta a Extremadura en particular, hay que decir que su red viaria ha sido objeto de diversos estudios, muchos de ellos enmarcados dentro del contexto del *Congreso Internacional sobre Caminería Hispánica*, que se viene celebrando desde el año 1992. Dentro de esta línea, cabe citar el trabajo que Leandro y Juan Antonio García González presentaron sobre *los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII*⁶, y en el cual abordaron el tema objeto de estudio desde una amplia perspectiva, aportando una visión global sobre el estado de conservación de los caminos, los peligros que entrañaba transitar por ellos y las desgracias consecuentes, las reparaciones, etc. En las actas del mismo congreso figura también otro artículo dedicado a estudiar los caminos que siguió en su

³ RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P., *Viaje a Extremadura*, c.1778, Madrid, Biblioteca Nacional, Ms. 17728, foliado.

⁴ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, Cultura Hispánica, 1951.

⁵ URIOL SALCEDO, J. I., *Historia de los caminos de España*, vol. I: *Hasta el siglo XIX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990; y vol. II: *Siglos XIX y XX*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1992.

⁶ GARCÍA GONZÁLEZ, L. y GARCÍA GONZÁLEZ, J.A., «Los caminos en Extremadura a finales del siglo XVIII», *Caminería Hispánica*, Actas del II Congreso Internacional (Pastrana, 1994), T.º I, Guadalajara, Aache Ediciones, 1996, pp. 215-234.

reforma san Pedro de Alcántara (1499-1562)⁷, con lo que se pone de manifiesto la amplia perspectiva desde la que puede ser abordado el que sin duda es un tema de gran interés.

Otros trabajos como el de Isabel Leo Berrocal abordan el tema de *Extremadura en la literatura de viajes* (1997)⁸, el de Kenia Muñoz se ocupa del estudio del Tajo central para ofrecer una visión desde la arqueología y los caminos prehistóricos (2002)⁹, mientras que Leandro y Juan Antonio García González han enfocado recientemente este tema desde una visión de conjunto para estudiar el pasado y las perspectivas de futuro de los caminos y vías históricas de Extremadura¹⁰. En esta misma línea de conjunto hay que citar el artículo que López Egea publicó en 1985 en la revista *Alcandora* titulado *Los viejos caminos de Extremadura*¹¹.

La metodología que hemos seguido para la elaboración del presente artículo está fundamentada en la consulta de las guías de viaje que se fueron publicando a lo largo de los siglos, hoy fuente de estudio tan importante como también lo son los interrogatorios que se acometieron a lo largo de la Edad Moderna, y entre los que cabe citar —en primer lugar— las conocidas *Relaciones Topográficas de Felipe II*, en cuyas repuestas hay información de primera mano para estudiar la ubicación de los pueblos y sus distancias con los más cercanos; empero, y aunque de la provincia de Cáceres hay más localidades que de la zona de Badajoz, no se recogen ni muchos menos todos los pueblos, y de los ubicados en el entorno de la cuenca del Tajo hay que destacar en estas líneas el lugar de Talavera la Vieja, la antigua *Augustobriga*, cuyo término municipal estaba limitado al norte y este por el río Tajo, de lo que se desprende la descripción que se hizo del mismo en la citada relación el 29 de octubre de 1578, la cual nos sirve muy bien para ver la imagen que el propio río Tajo proyectaba sobre sus habitantes, imagen que luego habrá que tener presente para justificar el trazado de los caminos que trataban de recorrer el río y vadearlo por los tramos de cauce más apropiados para ello. Como quiera que sea, la relación de los caminos que nos aportan las *Relaciones Topográficas* no se aparta de forma notable de los *repertorios o guías de viajes* que Pedro Juan Villuga (1546) y Alonso de Meneses (1576) publican ya en los comedios y segunda parte de la centuria de mil quinientos, respectivamente. En lo que respecta a la citada descripción de la villa de Talavera la Vieja, en las *Relaciones* figura del tenor siguiente:

«Que está edificada (la villa) á la lengua del agua del rio Tajo, en sitio muy llano y algún tanto alto, porque desdél se descubre muy bien toda la ribera una legua, y otra mas en la comarca (...).»¹²

⁷ GARCÍA DE LA HERRÁN MUÑOZ, M.^a C., «Los caminos de un reformador: Pedro de Alcántara (1499-1562)», *Caminería Hispánica*, Actas del II Congreso Internacional (Pastrana, 1994), T.º II, Guadalajara, Aache Ediciones, 1996, pp. 413-423.

⁸ LEO BERROCAL, I., «Extremadura en la literatura de viajes», *Caminería Hispánica*, Actas del III Congreso Internacional (Morelia, México, 1996), Guadalajara, Aache Ediciones, 1997, pp. 561-572.

⁹ MUÑOZ LÓPEZ-ASTILLEROS, I.-K., «Arqueología y caminos prehistóricos en el Tajo central (España)», *Caminería Hispánica*, Actas del V Congreso Internacional (Valencia, 2000), T.º I, Madrid, Aache Ediciones, 2002, pp. 31-52.

¹⁰ GARCÍA GONZÁLEZ, L., y GARCÍA GONZÁLEZ, J.A., «Extremadura en clave cultural: caminos y vías históricas: pasado y perspectivas de futuro», *Caminería Hispánica*, Actas del V Congreso Internacional (Valencia, 2000), T.º II, Madrid, Aache Ediciones, 2002, pp. 1323-1340. De estos dos autores citemos también el trabajo titulado «Los caminos y las vías históricas internacionales ibéricas y el monasterio de Guadalupe (Extremadura): reflexiones sobre sus posibilidades turísticas en Extremadura-España», *Caminería Hispánica*, Actas del VI Congreso Internacional (L' Aquila-Madrid, 2002), T.º II, Madrid, CEDEX, 2004, pp. 609-624.

¹¹ LÓPEZ EGEA, R.C., «Los viejos caminos en Extremadura», *Alcandora*, n.º 4, Madrid, Proinesa, 1985, p. 32. Sobre nuestra región, *vid., etiam*, GARCÍA GONZÁLEZ, L., y GARCÍA GONZÁLEZ, J.A., «Extremadura en clave cultural: caminos y vías históricas: pasado y perspectivas de futuro», *Caminería Hispánica*, Actas del V Congreso Internacional (Valencia, 2000), T.º II, Madrid, Aache Ediciones, 2002, pp. 1323-1340.

¹² Real Academia de la Historia. Sign.º 9/3954 al 60. *RELACIONES TOPOGRÁFICAS de los Pueblos de ESPAÑA, hechas de orden del Sr. FELIPE II. Copiadas de las originales que existen en la Real Biblioteca, y se pasaron á la ACADEMIA en virtud de orden de S. M. para sacar la copia. AÑO DE 1773.* Sobre Talavera la Vieja, *vid.* vol. II, fols. 428 y 429v-435. Como estudio de conjunto, índice y catalogación, *vid.* el trabajo de CAMPOS Y FERNÁNDEZ DE SEVILLA, F.J., «Las Relaciones Topográficas de Felipe II: Índices, fuentes y bibliografía», *Anuario jurídico y económico escorialense*, n.º 36, El Escorial, 2003, pp. 439-574; me he servido de este trabajo para concretar la cita explicitada. Talavera la Vieja desapareció bajo las aguas del embalse de Valdecañas en 1963.



Figura 2. Templo romano del antiguo municipio de *Augustobriga*, Talavera la Vieja, construido en piedra siguiendo el modelo del templo de culto imperial del foro emeritense (conocido como *templo de Diana*).

Mayor importancia, dada la abundancia de datos que contienen y el gran número que se hizo de ellos, comparten los interrogatorios realizados a lo largo del siglo XVIII, los cuales responden, como instrumento informativo, a la necesidad de recabar noticias detalladas para el conocimiento y administración del país¹³. El primero se realiza con el Rey Fernando VI y bajo la administración del Marqués de la Ensenada, materializado en el *Catastro de la Ensenada*, del año 1749 y hoy conservado en el Archivo General de Simancas –Dirección General de Rentas, Sección Hacienda—. Nos interesan las preguntas 3ª y 29ª, relativa, la primera de ellas, a la situación geográfica y tamaño del territorio, su descripción en suma¹⁴, y la segunda a los establecimientos de comercio, con mención de los puentes, barcas sobre el río, mesones de los caminos que enlazaban el enclave con las poblaciones cercanas, etc.¹⁵

En los últimos decenios del siglo XVIII, el geógrafo y cartógrafo de Su Majestad Tomás López (Madrid, 1730-1802) recopiló una serie de cuestionarios que respondían a una encuesta de 15 preguntas dirigidas a los obispos, curas párrocos y autoridades, con la finalidad de preparar un *Diccionario Geográfico de España*, que él no pudo realizar. En la actualidad, los manuscritos que integran la serie se conservan en la Biblioteca Nacional, como es sabido; en lo que respecta a Extremadura, desde 1991 disponemos de la transcripción de dichos cuestionarios¹⁶. De esta serie documental nos interesan sobre todo las preguntas 3ª y 4ª, la primera relativa a la situación de la localidad¹⁷, y la segunda a los ríos, puentes, barcas, etc.¹⁸

¹³ Sobre los interrogatorios del siglo XVIII es muy interesante el trabajo de RODRÍGUEZ CANCHO, M., «Interrogatorios del siglo XVIII. Estudio comparativo», BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Extremadura. Por Lopez año de 1798*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1991, pp. 15-21.

¹⁴ «3ª. Qué territorio ocupa el término: cuánto de Levante a Poniente, y de Norte al Sur: y cuánto de circunferencia, por horas y leguas: qué linderos, o confrontaciones; y qué figura tiene, poniéndola al margen.»

¹⁵ «29ª. Cuántas tabernas, mesones, tiendas, panaderías, carnicerías, puentes, barcas sobre ríos, mercados, ferias, etc. hay en la población y término: a quién pertenecen, y qué utilidad se regula puede dar cada uno al año.»

¹⁶ BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Extremadura...*, *op. cit.*

¹⁷ «3ª Se pondrá cuántas leguas dista de la principal o metrópoli, cuánto de la cabeza de la vicaría, cuánto de la cabeza de partido y cuántos cuartos de legua de los lugares confinantes, expresando en este último particular los que están al norte, al mediodía, levante o poniente, respecto del lugar que responde y cuántas leguas ocupa su jurisdicción»: BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Extremadura...*, *op. cit.*, p. 32.

¹⁸ «4ª Dirá si está a orilla de algún río, arroyo o laguna, si a la derecha o la izquierda de él baxando agua abajo; dónde nacen estas aguas, en dónde y con quién se juntan y cómo se llaman. Si tienen puentes de piedra, de madera o barcas, con sus nombres y por qué lugares pasan»: BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Extremadura...*, *op. cit.*, p. 32.

Por último, y en lo que se refiere a los interrogatorios del siglo XVIII, debemos citar la importante fuente que comportan las respuestas que se dieron a la encuesta que se puso en marcha en nuestra tierra con motivo de la creación de la *Real Audiencia de Extremadura* en 1790, con sede en Cáceres, por pragmática de Carlos IV. El fondo de esta importante serie se conserva actualmente en el Archivo Histórico Provincial de Cáceres, si bien puede consultarse a través de la edición íntegra que se publicó entre 1993 y 1996¹⁹. De las 57 preguntas que componen el cuestionario, nos interesan, como en los dos casos anteriores, las relativas a la descripción de la localidad —la primera de las cuestiones planteadas²⁰— y la que alude a los caminos, que, en este caso concreto, cuenta con una pregunta específica para averiguar cuáles eran los que pasaban por el enclave, la IX^a, que reza del tenor siguiente:

«IX. El número de mesones, ó posadas, su estado, el de los caminos reales, ó de travesía, notando con especialidad, si hay pasos peligrosos, si será costosa, ó fácil su reparación, y si en ellos han ocurrido desgracias.»²¹

Junto a esta importante serie de referencias, hemos fundado nuestro trabajo en la documentación obrante en el Archivo General de Simancas, en la sección relativa a la Secretaría y Superintendencia de Hacienda, y al expediente relativo a la ejecución de un camino que uniera la ciudad de Trujillo con la villa de Almaraz, para mejorar de forma muy notable el que hasta entonces se utilizaba²². La documentación hallada se acompaña del «plano y perfiles del camino que se proyecta hacer a la bajada y suvida a el puente sobre el Río Almonte entre la ciudad de Trujillo y lugar de Jaraijejo», y que firma en la ciudad de Badajoz el ingeniero Dionisio Sánchez de Aguilera el 24 de diciembre de 1764²³ (ver fig. 17).

La documentación procedente de Simancas es en todo punto interesante porque nos permite tener una amplia visión del costoso proceso que conllevaba la ejecución de un nuevo camino, la serie de informes previos que era necesario realizar, las obras que se reparan a su paso y que se levantan de nueva planta, puentes sobre todo, los sistemas de financiación, aspecto éste de gran calado por razones obvias, y un largo etcétera.

De igual modo, el citado expediente contiene una importante documentación que se recopila al amparo de la construcción de este nuevo camino, y que en realidad se remonta a la década de 1730. Se trata de la documentación generada a tenor de la obra del camino que la villa de Villamiel pretendía hacer hasta Salamanca, para conectar de este modo la provincia cacereña con la entonces denominada Castilla la Vieja. A lo largo de sus páginas, y como notas interesantes para ver la pervivencia de los caminos, también lo hemos recogido en el presente

¹⁹ RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Interrogatorio de la Real Audiencia. Extremadura a finales de los tiempos modernos*. Partidos de: Alcántara, Badajoz, Cáceres, Coria, la Serena, Llerena, Mérida, Plasencia, Trujillo y Poblaciones disgregadas, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1993-1996.

²⁰ «Primero. En la descripción de cada Pueblo se manifestará si es Ciudad, Villa, ó Aldea, y si es Cabeza de Partido, ó lo que dista de ella, su situación por los quatro vientos, la distancia á la Villa de Cáceres, la extensión de sus términos, con qué Pueblos confina, la distancia de éstos, si son del territorio de la Audiencia, ó de alguna de las dos Chancillerías, manifestando en este caso lo que distan de éstas y de aquella, ó de la Audiencia de Sevilla, ó si pertenecen al Reyno de Portugal; teniendo mucho cuidado de especificar los límites del territorio asignado á la Audiencia, y la Diócesis á que corresponden, ó si fuesen nullius»: RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Interrogatorio...*, op. cit. *Partido Judicial de Alcántara*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1993, p. 67.

²¹ RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Interrogatorio...*, *Partido Judicial de Alcántara*, op. cit., p. 69.

²² Archivo General de Simancas (desde ahora, AGS), Secretaría y Superintendencia de Hacienda (desde ahora, SSH), leg. 921.2. Agradezco a mi buen amigo y compañero José Pablo Blanco Carrasco, profesor de Historia Moderna en la Universidad de Extremadura, la gentileza que tuvo al dejarme las referencias y documentación que cito en estas líneas. Vaya desde aquí mi más profundo reconocimiento a su generosidad.

²³ AGS, Mapas, Planos y Dibujos (desde ahora, MPD), 21, 57. La cita a este documento también está recogida en la obra colectiva titulada *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1983, p. 429. El plano está publicado en MARICHALAR RUFO, J., *Cartografía Histórica de Extremadura (siglos XVI-XIX)*, Badajoz, Biblioteca de Extremadura y Junta de Extremadura, 2011, vol. 1, pp. 238-239.

trabajo, si bien es cierto que, dada la lejanía de la villa con respecto a la cuenca del Tajo, lo hemos reservado para el estudio de los procesos de renovación a los que de continuo estaba sometido el trazado de la caminería española. Y es que no debemos perder de vista que los caminos también han sido un elemento de control del poder²⁴.

Analizadas y planteadas las fuentes, solo resta explicitar en este preámbulo cuál es la metodología que hemos seguido para la elaboración del estudio que presentamos. La finalidad es aproximarnos al trazado de la red de caminos existentes en el entorno del Tajo, para la cual hemos partido de las ya citadas guías de viaje, de las fuentes que se han comentado, y de algunas descripciones muy particulares e interesantes, que nos describen con todo punto de detalles algunas particularidades de dichos caminos, el peligro de sus trazados, su inseguridad, la necesidad de canalizar las aguas, etc. Para ello hemos utilizado mayormente el *Viaje de Campomanes a Extremadura* (1779). Y como forma de acometer el trabajo, hemos seleccionado los pueblos ubicados en el entorno de las dos márgenes del Tajo, para trazar, a partir de los interrogatorios a los que hemos aludido, la red de caminos existente. Y un último apunte. Dado el interés que comporta, nos hemos centrado sobre todo en el sector oriental de la cuenca, con la idea de sacar el máximo partido a la documentación hallada en Simancas, poner ésta en relación con el *Viaje de Campomanes*, y acercarnos de este modo a una *micro-realidad*, si se me permite el término, que luego nos posibilita su amplificación para así tener un conocimiento general de todas las circunstancias que envuelven, y se ciernen, sobre el tema objeto de estudio.

La coda a esta *obertura* podría ser la descripción que José Luis San Pedro nos ofrece en su novela titulada *El río que nos lleva* (1992), sobre la corriente fluvial del Tajo, teñida de los mismos tintes dramáticos que antaño fue necesario superar para lograr, al menos, surcar el terreno:

«(...) el alto Tajo no es una suave corriente entre colinas, sino un río bravo que se ha labrado a la fuerza un desfiladero en la roca viva de la alta meseta. Y todavía corroe infatigable la dura peña saltando en cascada de un escalón a otro, como los que han dado nombre a aquella hoz. (...) El río bravo sigue adelante, prefiriendo la soledad entre sus tremendos murallones, aislado de la altiplanicie cultivada y de sus gentes, para que nadie venga a dominarle con puentes o presas, con utilidades o aprovechamientos. Los pueblos le huyen, asustados por las bajadas al barranco y temerosos de las riadas. (...)»²⁵

LA RED DE CAMINOS EN TORNO AL TAJO DURANTE LOS SIGLOS XVI Y XVII

La importancia de Extremadura dentro del conjunto de los caminos españoles está recogida en una cita de la documentación suscitada en 1764, a raíz de la obra y reparos del camino que conducía desde el puente de Almaraz hasta Trujillo; en el pliego que se remite al Marqués de Esquilache, realizado por don Pedro de Párraga, ayudante mayor del Regimiento de Milicias de Trujillo, sobre caminos y puentes en la provincia de Extremadura, fechado en Miajadas el 17 de marzo del citado año de 1764 y titulado *Arbitrio para construir puentes y caminos en Extremadura*, consta que el 16% de las rentas de los distintos lugares de la región se destinaba «en componer caminos y hazer puentes de que tiene tanta necesidad esta provincia por ser carrera de Andalucía a Castilla y Camino Real de la Corte de España a la de Portugal, lo que por falta de puentes se experimentaron muchos trabajos y pérdidas al retirarse las tropas de la última Guerra de Portugal (...)»²⁶. Y esa importancia, de la que se deja constancia en el siglo XVIII, la podemos comprobar desde el siglo XVI, heredero, a su vez, de la tradición del medievo.

²⁴ SEGURA GRAÍÑO, C., «Los caminos como elemento de control del poder a finales del siglo XV y principios del XVI», *Caminería Hispánica*, Actas del IV Congreso Internacional (Guadalajara, 1998), T.º II, Madrid, Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX, 2000, pp. 625-636.

²⁵ Tomo la cita del trabajo de BUSTO OGDEN, E. y RICO FERRÉS, J.A., «La ruta del Tajo en *El río que nos lleva*», *Caminería Hispánica*, Actas del II Congreso Internacional (Pastrana, 1994), T.º I, Guadalajara, Aache Ediciones, 1996, p. 479.

²⁶ AGS, SSH, leg. 921.2, Informe sobre el camino de la villa de Villamiel con Salamanca. Año 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz a Truxillo en Extremadura».



Figura 3. El Tajo a su paso por Monfragüe, con el puente del Cardenal al fondo.

Como es bien sabido, una de las obras más importantes para conocer la serie de caminos existente en la España del siglo XVI la tenemos en el *Repertorio de todos los caminos*, que el valenciano Pedro Juan de Villuga publicó en Medina del Campo en el año 1546, ante la intensificación y generalización que experimentaron los viajes a partir de esa centuria, y fruto de la experiencia acumulada por el autor, quien probablemente era un correo. Su intención fue también, como pone de manifiesto José Uriol en el análisis que hace de la obra, distinguir y poner especial acento en las rutas de las peregrinaciones, como hace al describir el *camino de Segovia a Guadalupe*, que merece a Villuga el comentario de «camino de buenas posadas»²⁷.

El esquema de los caminos de Villuga recuerda la red de calzadas romanas, y es sin lugar a dudas un esquema todavía derivado de la red del siglo XV. Quizás la mayor diferencia con aquél estriba en la alta densidad de caminos que se aprecia en Castilla, los cuales confluyen en buena medida en Toledo, si bien Madrid ya se advierte como un enclave poblacional importante; en cualquier caso, este diseño parece un avance de lo que luego será el centralismo caminero del siglo XVIII. Por el contrario, y a diferencia del área castellana, llaman la atención los grandes vacíos que se aprecian en el mapa de la Península, entre ellos el área limitada por Sevilla, Cáceres, Toledo, Ciudad Real y Córdoba. En realidad, el polígono con mayor trazado coincide con la zona peninsular de mayor densidad poblacional durante el siglo XVI, formado por el Cantábrico, el curso del río Tajo, la frontera portuguesa y el sistema Ibérico; a esta zona le seguían el valle del Guadalquivir y el área levantina²⁸.

Del conjunto de caminos o itinerarios que describe Villuga nos interesa destacar, para nuestra zona de estudio, las rutas través de las cuales viajeros y trajinantes podían vadear o atravesar el río Tajo para llegar sus destinos.

En el itinerario *de Valencia a Guadalupe*, el autor proponía entrar en la región desde Puente del Arzobispo hasta Villar del Pedroso, localidad desde la que el viajero se dirigía directamente a Guadalupe, pudiendo detenerse durante su trayecto en las cuatro ventas que jalonaban el *iter*, situadas normalmente a unas dos leguas de distancia entre sí: los Nogales, la Magdalena, el Hospital y la Hermandad, las mismas que también cita en el trayecto que traza de *Segovia a Guadalupe*, en el que dice expresamente que es un «camino de buenas posadas»²⁹ para atender

²⁷ URIOL SALCEDO, J.I., *Historia de los caminos...*, op. cit., vol. I, pp. 112-113.

²⁸ *Ibidem*, vol. I, p. 115, y, en general, para el análisis de la obra de Villuga, pp. 110-119.

²⁹ VILLUGA, P.J., *Repertorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo, Pedro de Castro Impresor, 1546. Edición facsímil del ejemplar conservado en The Hispanic Society of America, New York, s/p.

al peregrino, como va dicho. Actualmente, la ruta coincide con el camino de interés regional que une Villar del Pedroso con la carretera regional trazada entre Guadalupe y Navalморal de la Mata.

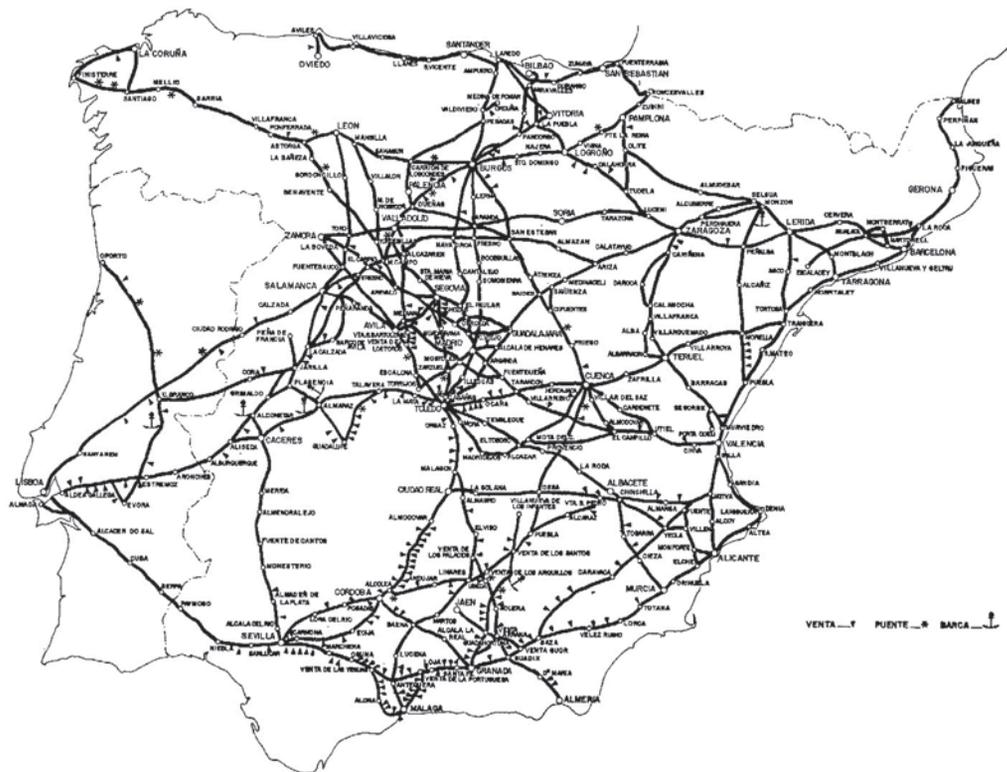


Figura 4. Los caminos en 1546 según Villuga.

Tomado de la obra de José Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, 1990.

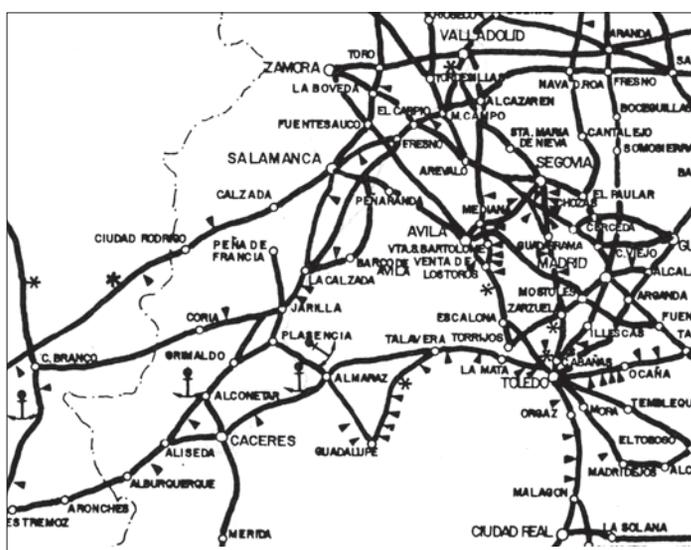


Figura 5. Los caminos en 1546 según Villuga. Detalle.

Tomado de la obra de José Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, 1990.

De los viajes que se hicieron en esta época, y que recogen el citado itinerario, podemos citar el que protagonizó el portugués Gaspar Barreiros en 1542 desde la ciudad de Badajoz hasta Milán, donde cita que:

«De Guadalupe a la venta del Hospital son tres leguas.
De la venta del Hospital a la venta de los Nogales son otras tres.
De la venta de los Nogales a Villar Pedroso hay una legua. Villar Pedroso es una villa de ciento cincuenta vecinos, del arzobispo de Toledo.
[Y] de Villar Pedroso a Puente del Arzobispo, tres leguas.»³⁰

El camino descrito es muy interesante, ya que en la guía del viajero consta la existencia de un puente en el término de Villar del Pedroso, sobre el río Ibor, uno de los afluentes del Tajo³¹. Se trata de un puente sencillo, de un solo arco de medio punto, construido sobre la Cañada Real a base de mampostería de pizarra y mortero de cal y arena, con el intradós de ladrillo. Madoz lo recogía en su diccionario, describiendo un terreno «bastante llano, con mucho monte de encina, y de mediana calidad. Los caminos, vecinales, cruzando el Puente a Guadalupe»³². Dicho puente aún hoy se utiliza por el ganado.

Mayor protagonismo tenía el río Tajo en el camino que iba de *Guadalupe a la Peña de Santa María de Francia*, con un total de 35 leguas de distancia y con la necesidad de atravesar el cauce poco antes de llegar a la localidad de Almaraz, utilizando para ello el puente del mismo nombre; el viajero alcanzaba Almaraz desde Navalvillar de Ibor, y una vez cruzado el Tajo, el camino se dirigía hacia Toril, Malpartida, Plasencia, Jarilla, y desde Abadía se encaminaba hacia el sur de la provincia de Salamanca.

Para tener una aproximación al imaginario colectivo, y a la imagen que la gente de la época debía tener de los terrenos citados y sus caminos, es interesante acudir a los planos del Archivo General de Simancas y analizar el que se conserva del entorno de la ciudad de Plasencia, en concreto, de la dehesa del Espadañal, ejecutado en 1573³³ como documento adjunto a la relación que el licenciado Jerónimo de Ortega hizo con fecha de 18 de abril de ese mismo año, acerca de dicha dehesa y sus ordenanzas³⁴. El término se divide en cuatro partes, y de ellas interesa destacar la primera por estar situada la venta que se señala en el plano, ubicada en la zona denominada *Encina Hermosa*. También es de gran interés ver el trazado y la representación —en la zona de Levante— del «camino que va de hazia Madrid a Plasencia», que debe ser el que nos ocupa, aunque a su vuelta, y dentro del itinerario que veremos a continuación —el de *la Peña de Francia a Toledo*—. De igual modo, nos interesa destacar la representación de los lugares de Navalromal de la Mata y Casatejada, puesto que el término lindaba con sus dehesas boyales, también plasmadas en el plano.

Y para tener una aproximación a la imagen de las posadas de la época, y siendo consciente de la relación, tal vez extrema, que planteamos, podemos acudir, salvando las distancias, al «dibujo de unas casas de Casatejada», realizado en 1689³⁵ con acuarelas de colores, y procedente de la documentación que se aportó en el desarrollo

³⁰ GARCÍA MERCADAL, J., *Viajes de Extranjeros por España y Portugal*, T.º II, Salamanca, Junta de Castilla y León, 1999 (1ª Ed. de 1952), pp. 144-145.

³¹ Villar del Pedroso cuenta con un término muy amplio y bastante irregular, con una extensión de 248,99 km² (: PÉREZ DÍAZ, A., «Villar del Pedroso», *Gran Enciclopedia de Extremadura*, T.º X, Mérida, Ediciones Extremeñas, 1992, p. 185), y una prolongación hacia el SE. Así está recogido, por ejemplo, en el Catastro del Marqués de la Ensenada, donde la descripción del término se acompaña de un dibujo del mismo: AGS, Dirección General de Rentas, Sección Hacienda, Libro 624, fol. 392 vt.º. El dato del puente lo tomo de la obra de GATO, P., CASTRO MIKELO, M.A., GARCÍA, C. y GONZÁLEZ MONTERO, M., *Puentes de Extremadura*, Mérida, De la Luna Libros, s/p, puente catalogado con el número 86.

³² MADÓZ, P., *Diccionario histórico-geográfico de Extremadura*, T.º IV, Cáceres, Publicaciones del Departamento de Seminarios de la Jefatura Provincial del Movimiento, 1953 (la 1ª Ed. del conjunto de la obra data de 1846-1850), p. 282.

³³ AGS, MPD, 40, 15.

³⁴ AGS, Casa Real, Obras y Bosques, Leg. 258.130.

³⁵ Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos, Desglosados, 638.



Figura 6. Villar del Pedroso, puente sobre el río Ibor, situado junto a la carretera de Navalvillar de Ibor a Guadalupe. Aparece citado en los repertorios del siglo XVI, y recogido por Madoz en el siglo XIX. Imagen tomada del libro *Puentes de Extremadura*, Ed. de la Luna libros, 2004, n.º 86. Se acompaña de un croquis del término de Villar del Pedroso, procedente del Catastro del Marqués de la Ensenada, AGS, Dirección General de Rentas, Sección Hacienda, Libro 624, fol. 392 vt.º.



Figura 7. Los caminos en 1546 según Villuga. Tomado de la obra de José Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, 1990. Detalle del paso por Almaraz.

del pleito entablado entre Gabriel Blázquez y consortes y Lucas Gómez, por la construcción de una tenería³⁶. Aunque realizado con la ingenuidad que caracteriza a este tipo de representaciones, el dibujo es, no obstante, de gran interés por ubicar las construcciones en el camino que iba desde Casatejada hasta Plasencia, incluyendo la representación de las pasaderas que se utilizaban para cruzar uno de los varios arroyos –Casas, Quebrada, Maijón, Velloso, los Chorros, etc.– que bañan el término y que afluyen al río Tiétar, que delimita por el norte. El horno de pan identificado con el n.º 12 también consta que estaba situado junto al camino real.

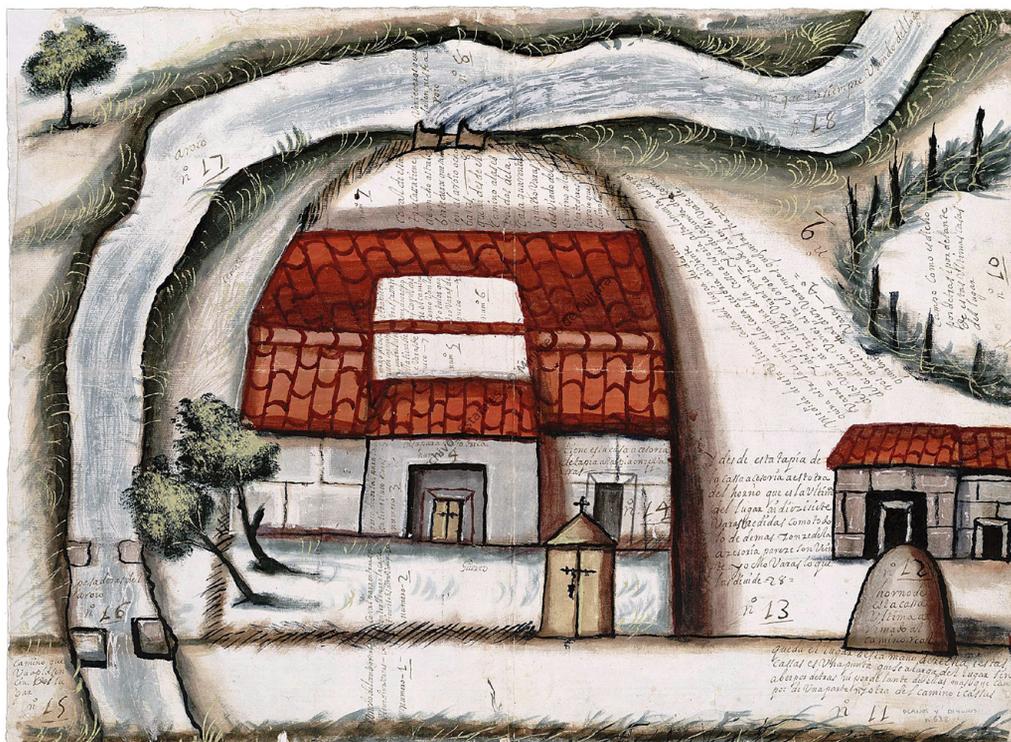


Figura 9. Dibujo de unas casas de Casatejada. 1689. Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos, Desglosados, 638.

En el camino de vuelta, desde *la Peña de Francia a Toledo* –también descrito en la guía de Villuga–, con un total de 49 leguas, el viajero se dirigía desde Abadía hasta Plasencia, Malpartida, para después encaminarse hacia el lugar de la Bazagona y cruzar aquí el río Tiétar por las barcas dispuestas al efecto, con el postero objetivo de ir hacia Almaraz, Navalmoral de la Mata y desde allí encarar la provincia de Toledo³⁷ –de modo aproximado, el itinerario seguía el trazado actual de la carretera autonómica 511–. El tramo descrito nos ofrece otra forma de cruzar el río, las barcas, precedentes en muchas ocasiones de los puentes, que en última instancia vinieron a superar los peligros que en muchas ocasiones suponía la utilización de esos medios para cruzar las corrientes, más aún en épocas de crecidas; un ejemplo de ello lo tenemos en los puentes de Almaraz, y del Obispo en Monfragüe, que vinieron a sustituir a las barcas como forma de atravesar el cauce del Tajo. De hecho, con motivo de la construcción del segundo puente de los citados, se aducían las siguientes razones para su elevación en tiempos del obispo de Plasencia don Juan de Carvajal (1446-1469):

«Antes que la hiciese, estaban unas barcas muy peligrosas y de gran trabajo, porque, además de ser el río Tajo tan grande y tan raudal, entra en él el Tiétar poco trecho antes de la puente, que también es mediano

³⁶ Real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Taboada (F), Caja 2996.0004.

³⁷ VILLUGA, P.J., *op. cit.*, s/p.

río, y como el venage del agua por allí va furioso, por ir ambos ríos juntos, no iban las barcas seguras, mayormente cuando el año era de muchas aguas, y con las crecientes y avenidas iban más peligrosas y con increíble trabajo.»³⁸

En lo que respecta a las barcas de la Bazagona, su descripción la recoge Madoz, y ésta se complementa, en cuanto a su explotación, con las respuestas del *Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura*:

Madoz describe la *Barca de la Bazagona* como la «barca sobre el río Tiétar, en el camino desde Almaraz a Plasencia, en la provincia de Cáceres, que comunica a los partidos judiciales de Plasencia y Naval-moral de la Mata, en cuyo punto hay una venta para descanso de los viajeros.»³⁹

Y en el *Interrogatorio*, consta en el lugar de Malpartida de Plasencia «que en el mismo Río Tiétar ai barca, que regularmente se arrienda por la ciudad de Plasencia y perzive el precio del arrendamiento y por lo común se exsije el beneficio de alguna cosecha.»⁴⁰



Figura 10. Ejemplo de la barca de Hinojal, que documenta el paso del Tajo por medio de este sistema, utilizado hasta la primera mitad del siglo XX. Archivo Histórico de Iberdrola Salto de Alcántara. Mi agradecimiento a D. Juan Carlos García Adán, responsable del Archivo Histórico de Iberdrola.

Para tener una visión aproximada a la imagen que el viajero proyectaba al seguir el *iter* descrito, podemos acudir de nuevo a los planos y dibujos de la Real Chancillería de Valladolid y a las descripciones que conservamos de los viajeros que pasaron por este tramo de nuestra tierra. De la Chancillería nos interesa la carta topográfica con el deslinde de la dehesa de la Jerera y baldíos de la ciudad de Plasencia, del año 1585⁴¹; y de las crónicas de viaje, la descripción que hizo el francés A. Jouvin de los parajes que pudo contemplar tras salir de Plasencia, dentro de la obra que publicó en París, en 1672, bajo el título *El viajero de Europa*:

«Después de haber pasado el río [Jerte] a la salida de Plasencia, encontramos un país desierto, lleno de montañas y de multitud de arenales, de lo que fuimos advertidos por nuestro conductor, que nos aconsejó hacer provisión de una botella de cuero que llaman bota, llena de ese buen vino que habíamos bebido en aquella posada, puesto que durante cinco largas leguas no encontraríamos nada más que el puente de Almaraz, donde hay dos o tres casas, pero en las que entonces no había nadie.»

Y al llegar a Almaraz, el puente del siglo XVI no le dejó indiferente, como bien se recoge en su crónica: «no he visto puente mejor construido que éste que se encuentra sobre el río Tajo, entre dos rocas, de las que está fabricado. No sé si le dan otro nombre que el de Almaraz, porque no lo encuentro señalado en ningún mapa, desde donde subimos y hallamos algunos pastores al borde de una fuente, que tenían por taza un trozo de corcho, de la que nos servimos para acabar de beber lo que había en nuestra bota.»⁴²

³⁸ SÁNCHEZ LORO, D., *Historias placeninas inéditas. Primera parte, vol. B*, Cáceres, Institución Cultural «El Brocense», de la Diputación Provincial de Cáceres, p. 460, manuscrito del Bachiller Diego Martínez, fol. 104 vt.º.

³⁹ MADOZ, P., *op. cit.*, T.º I, 1953, p. 336.

⁴⁰ RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Interrogatorio... op. cit. Partido de Plasencia*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1995, p. 458.

⁴¹ Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos, Óleos, 31; el plano está realizado al temple. Sobre la representación del territorio, es de interés el trabajo de NARDIZ ORTIZ, C., «La representación del territorio en los planos históricos y actuales de la red viaria», *Caminaria Hispánica*, Actas del II Congreso Internacional (Pastrana, 1994), T.º II, Guadalajara, Aache Ediciones, 1996, pp. 595-598.

⁴² GARCÍA MERCADAL, J., *op. cit.*, T.º III, p. 623.

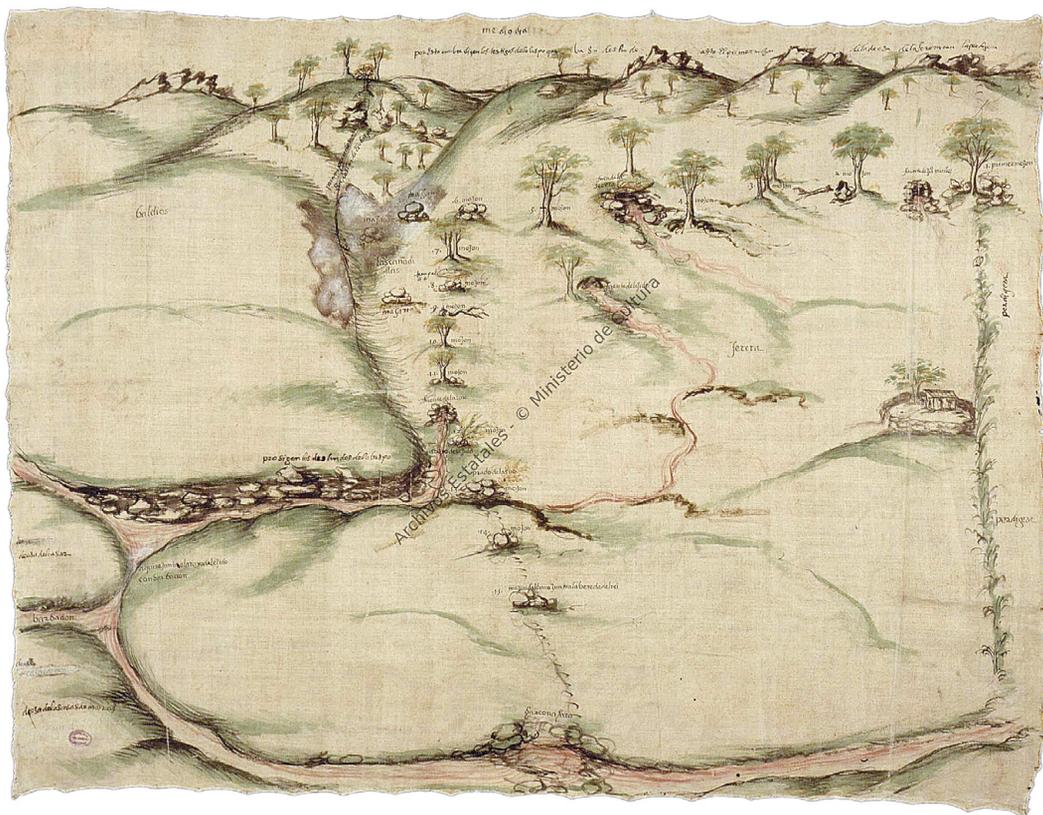


Figura 11. Carta topográfica de deslinde en la dehesa de la Jerera y baldíos de la ciudad de Plasencia, 1585. Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos, Óleos, 31.

De igual modo debían discurrir las rutas que trataban de vadear el Tajo hacia el oeste de la provincia cacereña, encarando ya la frontera con Portugal. Las rutas que en la guía de Villuga atraviesan este otro tramo para continuar por las que ya hemos visto, o bien atravesar la provincia de norte a sur, son los siguientes itinerarios:

*De Évora a Toledo (78 leguas)*⁴³, que entraba en la región por Alburquerque y se dirigía hacia Aliseda, Malpartida, Cáceres, Jaraicejo, las Casas del Puerto de Miravete, Almaraz, y desde aquí hacia Navalморal de la Mata⁴⁴. De este camino cabe destacar el paso por Jaraicejo, donde era necesario cruzar el río Almonte, otro de los afluentes del Tajo, a través del puente también construido al efecto por el ya citado obispo de Plasencia don Juan de Carvajal (1446-1469). Con respecto a esta localidad, llama la atención cómo recogieron su nombre los viajeros en algunas descripciones de viajes, como sucede por ejemplo en la crónica anónima de 1700 que nos proporciona García Mercadal: «llegaron a Trujillo, que es un ducado perteneciente al rey. La ciudad es pequeña, situada en las montañas. Después de haber descansado, salieron por la tarde para ir a dormir a cuatro leguas de allí, a un pueblo llamado Carravejo [es decir, Jaraicejo], donde fue preciso descansar completamente vestidos por falta de otras comodidades.»⁴⁵ Dicho descanso tan particular debió producirse en la venta que recoge Madoz, situada al lado del puente, llamada la *Venta de la Barquilla*, que «sirve para descanso de los viajeros y nada ofrece de notable.»⁴⁶

⁴³ VILLUGA, P.J., *op. cit.*, s/p.

⁴⁴ El recorrido lo tomo de Villuga, J.P., *op. cit.*, s/p.

⁴⁵ GARCÍA MERCADAL, J., *op. cit.*, T.º IV, p. 495.

⁴⁶ MADUZ, P., *op. cit.*, T.º I, 1953, pp. 329-330.



Figura 12. Puente sobre el río Almonte en Jaraicejo.

El itinerario *de Lisboa a Valencia* (143 leguas) seguía prácticamente el mismo *iter* en nuestra tierra que el trayecto anterior, de lo que se va desprendiendo la importancia que desde el siglo XVI cobran enclaves como Jaraicejo o Almaraz como nudos de comunicaciones y medios para atravesar los cauces de los ríos Almonte y Tajo respectivamente⁴⁷.

Los itinerarios *de Toro a Plasencia* (35 leguas), *de Plasencia a Alburquerque* (22 leguas) y *de Alburquerque a Lisboa* (34, 5 leguas), que conformaban un único *iter* dividido en tres tramos —coincidente con la antigua Nacional 630 y, en definitiva, con la vía de la Plata—, atravesaba el río Tajo en el segundo de los indicados, y tras pasar Grimaldo y Cañaveral, por las barcas de Alconétar⁴⁸. De la existencia de estas barcas tenemos constancia desde al menos el siglo XIV, en que consta que el antiguo puente romano de Alconétar había sido arruinado, reutilizados sus sillares y sustituido, en definitiva, por el citado paso de barcas⁴⁹. Éstas se encontraban en el término de la villa de Garrovillas de Alconétar, donde se describía el paso de barcas, a finales del siglo XVIII, del tenor siguiente:

«Por el término de esta villa corren los ríos Tajo y Almonte, que entra en aquel en el paso llamado las Barcas de Alconetar (...), y son capaces de admitir carruaje sin necesidad por ahora de repararse, pues está bastante corriente y se reduce el portazgo o bagaje a real por persona y cavallerías si el río está bajo y según sube el agua se sube también hasta quatro reales, para lo que hay señales puestas en las riveras y quando excede de aquella altura queda al arbitrio del barquero que se arriesga.»⁵⁰

En general, esta serie de caminos descritos, que seguían las antiguas calzadas de la etapa romana o las cañadas reales, eran normalmente abiertos sobre el terreno natural y sin afirmar, según la descripción de José Uriol, y, por tanto, de muy difícil paso en las épocas de lluvias y nieve⁵¹.

⁴⁷ VILLUGA, P.J., *op. cit.*, s/p.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ LOZANO BARTOLOZZI, M.^a del M. y PLASENCIA PLASENCIA, V., «Los puentes del Tajo en Alconétar», *Los caminos y el arte*, *op. cit.*, T.º II, p. 96, y pp. 95-106 para el conjunto del trabajo.

⁵⁰ RODRÍGUEZ CANCHO, M. y BARRIENTOS ALFAGEME, G., *Interrogatorio...*, *op. cit.*, *Partido de Cáceres*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1996, p. 187. Aunque los primeros Austrias habían seguido la política de los Reyes Católicos de suprimir los peajes y barcajes, estas rémoras al tráfico y al transporte no desaparecerán definitivamente hasta el siglo XIX, si bien es cierto que hasta esta fecha se había iniciado la congelación y disminución de estas barreras: URIOL SALCEDO, J.I., *op. cit.*, vol. I, p. 210.

⁵¹ URIOL SALCEDO, J.I., *op. cit.*, vol. I, p. 147.



Figura 13. Puente romano de Alconétar sobre el río Tajo, antes de su traslado al cercano cauce del arroyo Guadancil, afluente del Tajo, con motivo de la construcción del embalse de Alcántara. Fotografía de 1969, donde se aprecian el puente y el castillo de Alconétar.

Treinta años más tarde, en 1576, Alonso de Meses publica un nuevo *Repertorio de caminos*, que muchos autores consideran una copia del anteriormente publicado por Villuga, si bien es cierto que el propio Meneses, en el subtítulo, dejaba constancia que adicionaba al repertorio propiamente dicho, un memorial de hechos históricos junto a un repertorio de cuentas; el histórico se materializaba en un curioso recordatorio de fechas muy notables en la historia de España, mientras que en el segundo el autor reducía los ducados, coronas y reales a maravedís.

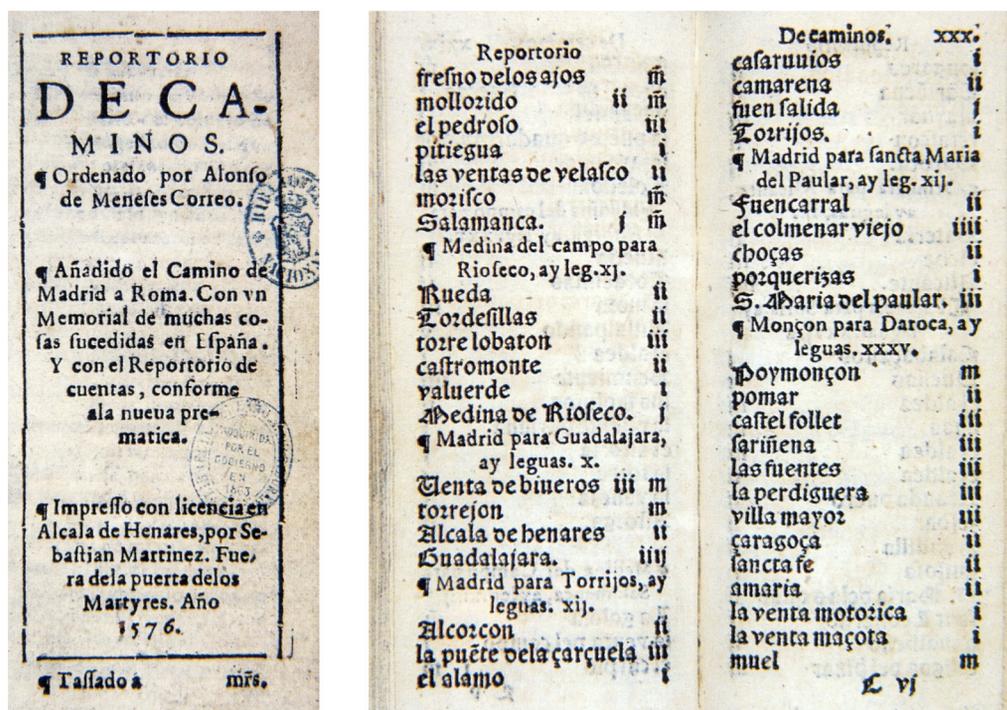


Figura 14. Repertorio de Caminos de Alonso de Meneses, 1576.

Durante el siglo XVI, la red de caminos trazada en los repertorios de Villuga y Meneses será la base para la creación del servicio de correos y el establecimiento de las postas, el cual aparece ya bien dibujado en esa centuria y, sobre todo, en la siguiente del siglo XVII. La distancia entre las citadas postas, a fin de lograr una mayor velocidad en la comunicación, se estableció en una media de dos leguas. Así se deduce del itinerario relativo al servicio postal de todo el mundo, que publicó en 1608 D' Ottavio Cotogno, lugarteniente del correo mayor de Milán. En lo que a nosotros respecta, interesa destacar cómo se utilizan las rutas que habían sido recogidas por Villuga y Meneses para establecer el itinerario a seguir por el servicio de correos entre *Madrid y Lisboa*, con 43 postas entre ambas ciudades; de *Sevilla a Mérida*, con 13 postas; y entre *Valladolid y Lisboa*, con 42 postas. Todo ello nos permite concluir diciendo que la red de caminos descrita se mantiene, y además con unas características similares, en cuanto a mayor concentración o vacíos postales, que las analizadas en los repertorios de la centuria de mil quinientos⁵².

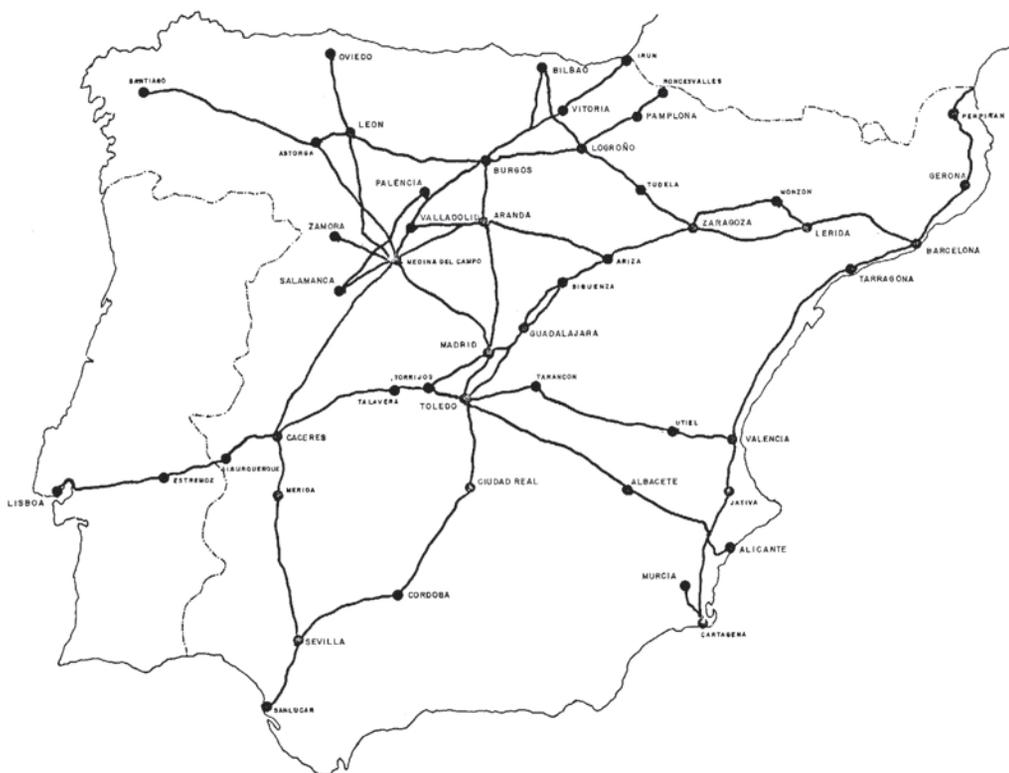


Figura 15. Los itinerarios de postas en 1608, según D' Ottavio Cotogno. Tomado de la obra de José Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, 1990.

LOS CAMINOS EN TORNO AL RÍO TAJO DURANTE EL SIGLO XVIII

Como es bien sabido, la llegada de los Borbones al trono español se tradujo en una serie de importantes cambios que también se proyectaron sobre los transportes. Tal vez uno de los más significativos fue la eliminación de las aduanas entre las distintas provincias, además de la implementación del espíritu del colbertismo y la mayor intervención del Estado en todas las actividades económicas, o la creación –con Felipe V– del cuerpo de ingenieros del ejército del que saldrán, ya durante el siguiente reinado, diversos oficiales para dirigir las primeras obras de carreteras, dando respuesta a la instrucción de 1718 y en virtud de la cual se le había encargado a dicho

⁵² *Ibidem*, vol. I, pp. 184-187.

cuerpo ingenieril un estudio detallado del territorio y el estado de sus caminos, al objeto de mejorarlos o de acortar distancias redirigiendo su trazado. Sin embargo, en un principio todo quedó en buenas intenciones, que, no obstante, empezaron cobrando trascendencia al aplicarlas al servicio de correos, que a partir de este momento se vuelve a integrar en el patrimonio regio. El mapa de las carreras de postas del siglo XVIII añade al anterior, y en lo que respecta a nuestra zona de estudio, la carrera *desde Badajoz a Alcántara y Ciudad Rodrigo*, con un total de 40 leguas y 8 postas; toda la normativa tocante a esta materia entró en vigor a partir de una Real Ordenanza de Felipe V dictada en 1720⁵³.

Será durante el reinado de Fernando VI cuando se construyan por primera vez en España unos caminos que deben calificarse como las primeras carreteras, en función de las características técnicas modernas en que se ejecutan, como sucedió con la que unía Reinosa con Santander; por su trazado en planta y en perfil, las obras de fábrica y el tipo de firme, se ha calificado como una carretera moderna.

Este nuevo planteamiento e ideas novedosas también se proyectaron sobre la red de caminos durante el siglo XVIII y con los mismos rasgos de modernidad en cuanto a las obras a llevar a cabo para su mejora y nuevo trazado, como se pone de manifiesto en el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas* que publica Tomás Fernández Mesa en Valencia en 1755. Empero, no será hasta la época de Carlos III el momento en el que asistamos al auge de la construcción de carreteras en España, en un momento de bonanza económica dados los excedentes de la hacienda real, el aumento demográfico, la expansión agrícola, y un largo etcétera. De hecho, fue durante el reinado de Carlos III cuando se planteó por primera vez y de un modo coherente la problemática de la red de carreteras en el contexto general de la política del estado, como señala Uriol Salcedo, siendo Bernardo Ward, irlandés al servicio de la Corona española, el responsable de este nuevo programa con el que pretendía la revitalización de la economía del país.

Es de sobra conocido el *Proyecto Económico* de Ward, publicado en 1762 y donde programa las seis carreteras básicas de la red española, aún vigentes y coincidentes con las carreras de postas que estaban establecidas desde 1720:

«Necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid a La Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a La Raya de Francia, así por la parte de Bayona, como por la de Perpiñán (...). Después se necesitan diferentes caminos de travesía de unas ciudades a otras, y haciendo el rey el primer costo, como corresponde, es muy justo que en lo sucesivo mantengan estos caminos los pueblos mismos que disfrutarán el beneficio de esta providencia, cada uno en su distrito y jurisdicción (...)»⁵⁴

El proyecto de Ward se materializó en el decreto de 10 de junio de 1761, pues ya debía ser conocido para esa fecha a través de informes, circulares, etc.; para financiar su coste se creaba un fondo especial dotado por los ingresos de una tasa de dos reales por cada fanega de sal, que se prorrogó hasta finales del siglo XVIII y fue la que financió las inversiones de la red de carreteras creada durante la segunda mitad de la centuria de mil setecientos.

Dentro de la primera etapa del reinado de Carlos III, comprendida entre los años de 1759 y 1777, en que Floridablanca sucede al Marqués de Grimaldi en la Secretaría de Estado hasta 1792, en que fue exonerado de su cargo y desterrado, ya en tiempos de Carlos IV, tiene lugar en nuestra provincia la construcción «del camino desde la puente

⁵³ Las notas aportadas las tomo de URIOL SALCEDO, J.I., *op. cit.*, vol. I, pp. 229-234, *passim*.

⁵⁴ *Vid.*, URIOL SALCEDO, J.I., *op. cit.*, vol. I, pp. 234 y ss. La cita del texto la tomo de la página 252. Sobre los caminos en España en 1750, *vid.* SÁNCHEZ REY, A., «Los caminos en España hacia 1750, según el informe de un ingeniero de la época», *Caminería Hispánica*, Actas del III Congreso Internacional (Morelia, México, 1996), Guadalajara, Aache Ediciones, 1997, pp. 433-454. Sobre caminos reales, *vid.* *etiam* REGUERA RODRÍGUEZ, A.T., «Los Apuntamientos del padre Martín Sarmiento sobre la construcción de la red radial de caminos reales en España», *Caminería Hispánica*, Actas del IV Congreso Internacional (Guadalajara, 1998), T.º I, Madrid, Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX, 2000, pp. 115-140.

de Almaraz á Trujillo en Extremadura», según recogen los documentos procedentes de la Secretaría y Superintendencia de Hacienda obrantes en Simancas⁵⁵. La construcción de esta vía responde a la explicitada política del Estado, pero en su materialización es necesario considerar también que en 1761, coincidiendo con el plan de carreteras, tiene lugar la publicación del *Itinerario de las Carreras de Posta de dentro y fuera del Reyno* a cargo de Pedro Rodríguez de Campomanes, en el que se amplían de forma notable las carreras de posta que se habían renovado en 1720.

Es muy interesante citar a Campomanes (1723-1803) porque debió ser él, junto a Ward, quien estuvo detrás de la obra del citado camino de Almaraz a Trujillo, máxime si tenemos en cuenta el manuscrito que firmó en Madrid el 4 de mayo de 1778⁵⁶, y en el que describía su viaje a Extremadura, poniendo especial acento en las obras que estimó necesarias realizar al objeto de reparar caminos, o hacer tramos nuevos, habida cuenta de su nombramiento como director general de correos y postas en 1755, entre otros muchos cargos.

En este contexto debemos enmarcar la obra del camino que unía Almaraz con la ciudad de Trujillo –como va dicho–, fruto de los proyectos de Bernardo Ward y Pedro Rodríguez de Campomanes. Por una carta fechada el 16 de junio de 1764, sabemos que el 9 de noviembre de 1762 el Rey había resuelto que

«se compusiesen los caminos que pasan por el puente de Almaraz, Jarayzejo y Trujillo por el mal estado en que se hallaban para el tránsito de carruages y que quantas municiones, pertrechos, armas y vestuarios fuesen de Castilla, Aragón y Cathaluña avían de dirigir su ruta por aquella parte.»⁵⁷

Por otro documento sabemos que «los caminos de Almaraz, Jaraizejo y Trujillo (...) están tan arruinados, que apenas transita carroage sin romperse, y todos con la incomodidad de valerse de bueyes para pasar dichos caminos.»⁵⁸

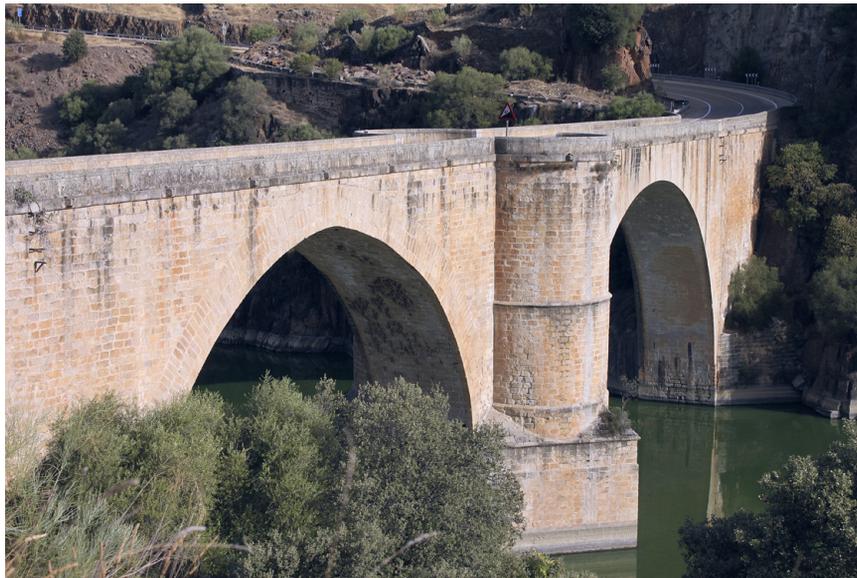


Figura 16. El puente de Almaraz con el camino hacia esta localidad, inicio de la obra del tramo caminero a construir en 1764.

⁵⁵ AGS, SSH, leg. 921.2.

⁵⁶ CAMPOMANES, P.R. de, *op. cit.*

⁵⁷ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Trujillo en Extremadura», datos extraídos de la carta fechada el 16 de junio de 1764.

⁵⁸ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Trujillo en Extremadura», carta remitida al Marqués de Esquilache, con fecha de 10 de julio de 1764.

Sin embargo, y puesto que el invierno estaba cerca, la obra no comenzó aquel mes de noviembre de 1762, sino año y medio después, a partir de marzo de 1764, en que se retomaron las gestiones para su construcción. En agosto de 1765 el camino ya se daba por concluido, e incluso, desde la Secretaría de Hacienda se felicitó al ingeniero responsable del proyecto, Dionisio Sánchez Aguilera, a quien también se le pidió —dado su buen trabajo— la redacción de un memorial para introducir algunas mejoras en el trayecto, como sustituir el puente de madera con el que se había salvado el arroyo de la Vid, cercano a Jaraicejo, por uno de piedra, y que aún se conserva; y todo ello debido a que en un principio el Rey había previsto que

«solo se ponga transitable el camino, pues a su tiempo se tratará de hacer más adelante el solido y permanente, incluidas las entradas y salidas a los pueblos, solicitando a los obispos para que permitan trabajar en los días de fiesta a los jornaleros.»⁵⁹

Es interesante constatar que gran parte de la documentación conservada —y como no podía ser de otro modo— gira en torno a la financiación de la obra. Su importe total ascendió a la nada despreciable cantidad de 68.991 reales de vellón, si bien es cierto que existía un segundo presupuesto que determinaba un aumento en su coste, tasado en la suma global de 69.986 reales de vellón. En un principio, el monto total sería asumido «sin llegar a los caudales de la Real Hacienda ni al sobreprecio de la sal destinado a la construcción de los caminos generales», razón por la cual se barajó, como medio para financiarla, el *repartimiento* de su coste entre los pueblos a los que beneficiaría. Fruto de esta decisión fue el amplio *memorial* que don Pedro de Párraga, ayudante mayor del Regimiento de Milicias de Trujillo, firmó en Miajadas el 17 de marzo de 1764 y envió al Marqués de Esquilache con el título «arbitrio para construir puentes y caminos en Extremadura». Dentro de este *memorial*, relativo sobre todo a anotar los propios de los distintos lugares de nuestra región, consta que el 16% de las rentas se destinaba

«en componer caminos y hazer puentes de que tiene tanta necesidad esta provincia por ser carrera de Andalucía a Castilla y Camino Real de la Corte de España a la de Portugal, lo que por falta de puentes se experimentaron muchos trabajos y pérdidas al retirarse las tropas de la última Guerra de Portugal (...)»⁶⁰

Sobre este medio de financiación, cuyo fin último se fundamentaba en no «llegar a los caudales de la Real Hacienda», se llegó a poner como ejemplo —en carta remitida al Marqués de Esquilache con fecha de 21 de junio de 1764— el modo en que había sido costeada recientemente la reparación del puente de Alconétar (ver fig. 13), y que es muy interesante para documentar uno de los reiterados intentos que hubo durante la Edad Moderna por volver a poner este paso del Tajo en funcionamiento⁶¹:

«(...) hace muchos meses consultó a S.M. el Consejo sobre la redificación del puente llamado de Alconétar que está en la misma provincia, y su redificación es importantísima así para el tránsito del ganado merino como para la tropa, y todo el comercio de aquella provincia, y se hizo repartimiento en ella para su coste, con claridad de quedar a beneficio de la misma provincia el portazgo con mucha comodidad de lo que oy se paga en las barcas, y sin tocar en el sobreprecio de la sal ni otros algunos fondos de la Real Hacienda (...)»⁶²

⁵⁹ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», resolución del Consejo de Hacienda de 29 de agosto de 1764.

⁶⁰ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», *memorial* fechado en Miajadas el 17 de marzo de 1764.

⁶¹ *Vid.*, al respecto, el trabajo de LOZANO BARTOLOZZI, M.^a del M. y PLASENCIA PLASENCIA, V., *op. cit.*, p. 96.

⁶² AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», carta remitida al Marqués de Esquilache con fecha de 21 de junio de 1764. Sobre el impuesto del portazgo en la Edad Media, en orden a ver el origen del mismo, *vid.* el trabajo de SÁNCHEZ REY, J.A., «Portazgos y otras exenciones por el uso de los caminos en la Edad Media», *Caminería Hispánica*, Actas del II Congreso Internacional (Pastrana, 1994), T.º II, Guadalajara, Aache Ediciones, 1996, pp. 71-88.

La resolución del Consejo de Hacienda tuvo lugar el 29 de agosto de 1764, y en ella se determinaba «la necesidad de la composición del referido tránsito de la bajada al río del Monte y subida á la villa de Jaraizejo», y añadía lo siguiente sobre el medio para sufragarla:

«el fiscal dice que siendo camino general, tocaba al sobreprecio costear su recomposición, del producto particular de la provincia de Extremadura, por ser ésta el primer acreedor al empleo de este caudal en utilidad propia». Además, se añade «que la necesidad de su construcción es indispensable y comprobada; y que aunque la imposición de un portazgo sería el medio más suave, la cantidad no es de tanta consideración que requiera este extraordinario a riesgo de que se perpetuase el impuesto».

De ello se infiere la siguiente conclusión:

«Por todo lo qual es de dictamen que se ejecuten los reparos del referido camino bajo las reglas proyectadas por el expresado arquitecto y los 68.991 reales en que está tasado su coste⁶³, se repartan por el Yntendente de Extremadura entre todos los pueblos de la provincia con proporción a sus respectivos vecindarios.»⁶⁴

Para materializar la obra, en la resolución del Consejo de Hacienda consta que en los primeros meses de 1764 se acudió al arquitecto y maestro cantero Pedro Sánchez Lobato, avecindado en Cáceres y alarife de esta villa desde 1750 —responsable de las obras del palacio episcopal, catedral de Coria y el templo cacereño de los jesuitas⁶⁵—, y al ingeniero andaluz Dionisio Sánchez Aguilera, documentado entre 1762 y 1811⁶⁶, para que reconocieran el terreno. Finalmente, dicho reconocimiento se hizo bajo la dirección del Comandante General don Juan Gregorio Muniáin, encargado de la materialización del camino; de la lectura del memorial que elevó al efecto, con fecha de 29 de diciembre de 1764, al Marqués de Esquilache, se desprende que la obra recayó sobre el ingeniero Dionisio Sánchez Aguilera, por las razones que él mismo aportó al describir el proceso, y que estimamos de interés recoger parcialmente:

«Mui Señor Mío. En cumplimiento de la Orden del Rey, que V.E. me comunicó en fecha de 20 de octubre, pasé con el architecto Pedro Sanz (*sic*) Lobato y el ingeniero don Dionisio Sánchez ha reconocer el camino del río del Monte, subida de Zarayzejo, Puerto y tránsito hasta Almaraz.

Del arquitecto no pude tomar la menor luz en la obra que según dize la proyectó el difunto Corredor de Trujillo. Con el ingeniero reconocí los caminos antiguos y el moderno, y desde Almaraz le mandé se restituyese á Badajoz para formar el plano y los cálculos, previniéndole reconociese nuevamente el terreno, ratificase las medidas, y se informase de los prácticos, no solo de la calidad de los materiales y precios, sino de los parages inmediatos en que pueden hallarse con mucho ahorro en el transporte. Todo lo há executado con primor, claridad, inteligencia y zelo, como verá V.E. en el plano, sus perfiles y descripción, y en los dos cálculos, que el primero incluye el coste que tendrá poner transitable el camino, y el segundo lo que puede importar el hazerlo con solidez quando se resuelva emprender el camino Real de esta Corte hasta Badajoz, que debieron ser de los primeros, tanto para el comercio como para facilitar las ydeas militares.

⁶³ La cantidad global se fijó en 68.991 reales de vellón, luego ampliados a 69.986 reales en el plano que formó el maestro Alonso Gómez Corrales, y que no se tuvo en cuenta: AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», dato incluido en la carta remitida al Marqués de Esquilache el 23 de abril de 1764 desde Badajoz.

⁶⁴ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», resolución del Consejo de Hacienda de 29 de agosto de 1764. En virtud de otro documento fechado en Badajoz el 12 de octubre de 1764, tenemos constancia que la cantidad de 68.991 reales de vellón se repartió, en función de los vecinos, entre los partidos de Badajoz (11.231,14 reales), Mérida (7.156,7 reales), Trujillo (10.567,3 reales), Alcántara (9.248,14 reales), Cáceres (4.844,4 reales), Villanueva de la Serena (4.986,12 reales), Plasencia (10.169,19 reales) y Llerena (10.787,26 reales).

⁶⁵ Sobre este arquitecto *vid.*, entre otra serie de publicaciones, PULIDO Y PULIDO, T., *Datos para la historia artística cacereña*, Cáceres, Institución Cultural «El Brocense», de la Diputación Provincial de Cáceres, 1980, pp. 458-460. *Vid.*, *etiam*, PEÑA GÓMEZ, M.^a del P., «El colegio de San Ignacio y la iglesia de la Compañía de San Francisco Javier de Cáceres», BSAA, T.^o LIX, Valladolid, Universidad de Valladolid y Junta de Castilla y León, 1993, pp. 396 y ss.

⁶⁶ AA.VV., *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII*, *op. cit.*, pp. 429-430.

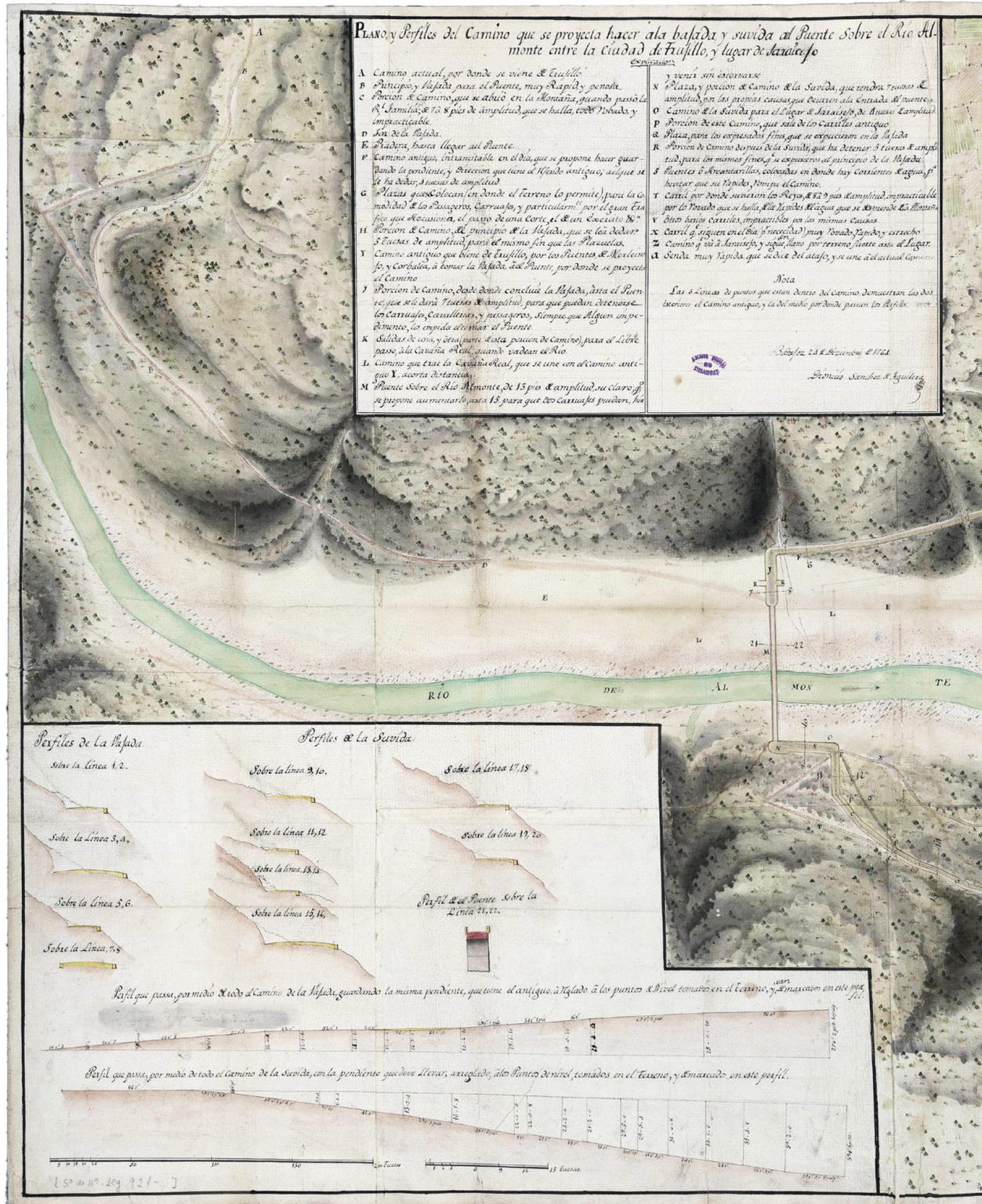


Figura 17. Dionisio Sánchez Aguilera, Plano y perfiles del camino que se proyecta hacer en la bajada y subida al puente sobre el río Almonte, en el camino que une Jarajejo con Trujillo, AGS, MPD, 21, 57.



En el día aseguro como testigo de vista que si a lo menos no se pone desde luego en práctica el primer cálculo de poner transitable el camino, zesará enteramente el comercio de ruedas, que es el más lucratibo, y que tal vez por el crecido precio del transporte llevándole por el rodeo de Andalucía sufrirán detrimento nuestras fábricas y mucho desfalco los valores de aduanas.

Hago presente a V.E. no conviene hazer esta obra por asiento, porque la mala fe, el ynterés y el soborno se oponen a la solidez que necesita.

He observado que todas las entradas y salidas de los pueblos a distancia de media legua están casi intrasitables por el descuido de las justicias: puede remediarse con reparto de jornales según la Hacienda, caudal o industria de cada vecino, destinando a los jornaleros los días de fiesta, para lo qual se saca el permiso eclesiástico, que así lo he practicado en algunos pueblos de Extremadura (...)»⁶⁷

En la carta se incluía el pliego con las condiciones o descripción de la obra, que el precitado ingeniero Dionisio Sánchez había elaborado en Badajoz con fecha de 24 de diciembre de 1764, y en las que se añadía el detallado «plano y perfiles del camino que se proyecta hacer a la bajada y suvida del puente sobre el río Almonte entre la ciudad de Trujillo y lugar de Jaraicejo», realizado a tinta negra con plumilla y acuarela de colores verde, sepia y rojo⁶⁸.

El plano es de un gran valor por la profusión en el detalle y la precisión con la que fue ejecutado. Se acompaña de un memorial con los cálculos y magnitudes del camino, unido a los diversos cortes en los que el ingeniero seccionó los perfiles de las bajadas y subidas proyectadas en el trayecto. Las soluciones más obvias pasaban por el ensanche y mejora del camino original, al que se alude en el plano varias veces —«las 3 líneas de puntos que están dentro del camino demuestran las dos exteriores del camino antiguo y la del medio por donde pasan los perfiles»—, como también se hace mención a la proximidad de la cañada real y al carril que aún entonces se utilizaba, aunque estaba «muy rogado, rápido y estrecho». Asimismo, en el plan y condiciones se aprecia cómo el ingeniero propone la reconstrucción de los elementos que se pudieran aprovechar.

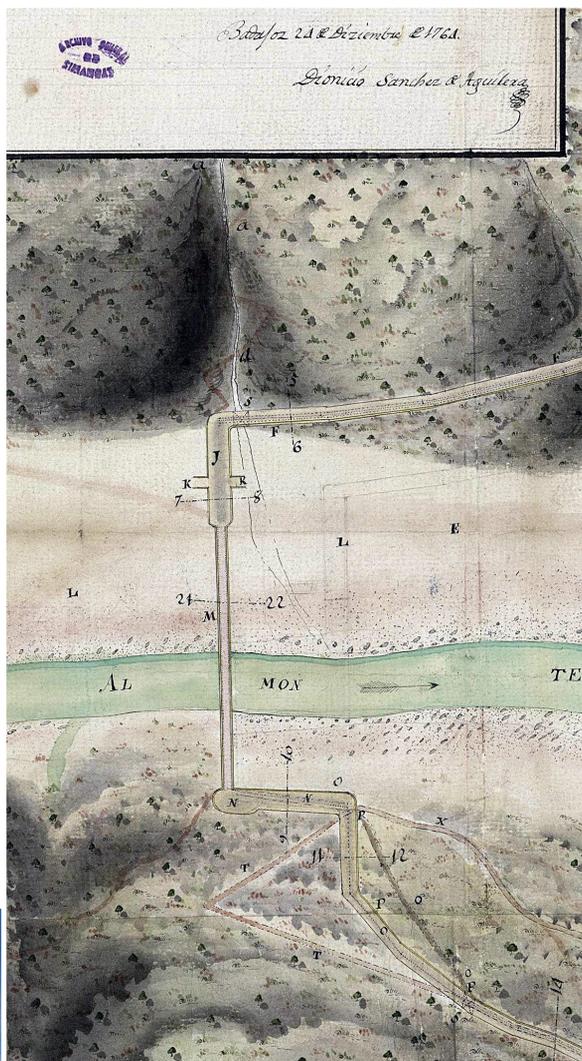
También se propone la rehabilitación del puente de Almaraz (ver figs. 16 y 21), prestando atención al espacio previo según se llega al mismo desde Jaraicejo, «para que puedan detenerse

⁶⁷ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz à Trujillo en Extremadura», carta remitida al Marqués de Esquilache el 29 de diciembre de 1764.

⁶⁸ AGS, MPD, 21, 57.

los carruajes, cavallerías y pasajeros, siempre que algún impedimento les impida tomar el puente». Dicho puente se había levantado a mediados del siglo XV a instancias del obispo de Plasencia don Juan de Carvajal (1446-1469), y había sido reparado durante el reinado de Felipe IV, entre 1635 y 1639⁶⁹.

Figura 18. Detalle del plano y perfil de Dionisio Sánchez Aguilera, con el espacio a construir para los carruajes, previo al inicio del puente sobre el río Almonte en Jaraicejo (AGS, MPD, 21, 57). Imagen (abajo) con la evolución de los puentes sobre el Almonte: el del Cardenal, el llamado Puente Nuevo, construido hacia 1954, y el situado en el tramo de autovía que une Almaraz-Este y Jaraicejo-Sur, inaugurado todo el tramo en 1995.



⁶⁹ Sobre la construcción de este puente, vid. LOZANO BARTOLOZZI, M.^a del M. y MÉNDEZ HERNÁN, V., «El paisaje del agua en la provincia de Cáceres, interactuado por mecenas de la Edad Moderna», CAMACHO MARTÍNEZ, R., ASENJO RUBIO, E. y CALDERÓN ROCA, B. (Coordinadores), *Fiestas y mecenazgo en las relaciones culturales del Mediterráneo en la Edad Moderna*, Málaga, Ministerio de Economía y Competitividad y Dptº de Hº del Arte de la UMA, 2012, pp. 443-467.

La importancia del puente estriba en que está enclavado en un punto favorable para vadear el río Almonte, muy próximo a la mencionada localidad cacereña de Jaraicejo, lo que ha generado, dada la bonanza de este paraje para atravesar el curso del río, que a lo largo del tiempo se hayan ido edificando hasta tres puentes de una forma sucesiva (el segundo es el llamado puente Nuevo, construido hacia 1954 bajo la dirección técnica del ingeniero Carlos Kallmeyer Gautier⁷⁰; y el tercero es el que está situado en el tramo de autovía entre Almaraz-Este y Jaraicejo-Sur, proyectado por el ingeniero Carlos Siegrist Fernández, e inaugurado todo el tramo en 1995⁷¹), lo que prueba que desde el primero —el que nos compete— se eligió bien el lugar.

Junto a este acondicionamiento del puente sobre el Amonte, el plan de Dionisio Sánchez también contemplaba realizar nuevas obras de paso para acondicionar todo el trayecto. En la documentación se hace referencia al puente de mampostería que tenía que hacerse «sobre el arroyo Giraldo, al pie del Puerto [de Miravete], valiéndose de la cal que allí se fabrica, y de la piedra que se saca en las inmediaciones». Dicho puente se conserva todavía, junto a la antigua carretera N-V, trazada siguiendo el viejo camino del siglo XVIII; de hecho, el puente prestó servicio a la N-V hasta la década de 1970, razón por la cual tuvieron que ser ensanchadas su entrada y salida⁷². El puente sobre el arroyo Giraldo está construido con mampostería de pizarra, y aún podemos ver restos importantes del enfoscado original; el dato citado es sumamente interesante porque nos permite documentar en el tiempo este paso por el arroyo.



Figura 19. Puente sobre el arroyo Giraldo, al pie del puerto de Miravete, en el término de las Casas del Puerto de Miravete.

Asimismo, en el pliego de condiciones fechado el 24 de diciembre de 1764, se incluía realizar «una puente de madera sobre el arroyo de la Vis, en el mismo lugar que están los apoyos de la que avía». Sin embargo, y según va dicho, en la ampliación y mejora del proyecto, fechada el 3 de agosto de 1765 en las Casas del Puerto de Miravete por nuestro ingeniero, se contempla materializar el puente sobre el arroyo de la Vid con mampuesto, en virtud del siguiente argumento:

«La mejora consiste en que el puente que se a propuesto hazer sobre el Arroyo de la Vid de madera (para lo que se ha librado dos mil reales) no será permanente, y las posteriores noticias adquiridas me aseguran que otro que hubo de la misma especie fue rogado por la rapidez de sus corrientes, y así es preciso hazerlo de mampostería (...)»⁷³

⁷⁰ HOYAS GONZÁLEZ, J., *Jaraicejo. Historia, monumentos e instituciones*, Cáceres, Cícón Ediciones, 1998, p. 199.

⁷¹ HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, S. y HERNÁNDEZ ALONSO, S., *Puentes de Extremadura*, Barcelona, Junta de Extremadura y Lunweg Editores, 2008, p. 65.

⁷² Tomo el dato del trabajo de GATO, P., CASTRO MIKEL, M.A., GARCÍA, C. y GONZÁLEZ MONTERO, M., *Puentes...*, op. cit., s/p, puente n.º 95.

⁷³ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», ampliación firmada por Dionisio Sánchez Aguilera el 3 de agosto de 1765.

Se trata de un pequeño puente de pizarra, de perfil a dos aguas, con dos arcos de medio punto que apoyan sobre un tajamar central de sección triangular. Fue construido sobre el arroyo de la Vid, afluente del río Tajo, y en la actualidad permanece cubierto en gran parte por las aguas del embalse de Cantalgallo, que abastece a la cercana población de Jaraicejo⁷⁴. No obstante, y a pesar del buen cuidado que puso Dionisio Sánchez para que el puente perdurara, las crecidas que experimentó el río a finales del siglo XVIII hicieron necesaria la reparación que costeó, dada su proximidad a Jaraicejo, el obispo de Plasencia don José González Laso Santos de San Pedro (1766-1803)⁷⁵ —considerado «como el Carlos III del Obispado, por las obras monumentales y de reconocida necesidad y utilidad que erigió»⁷⁶—, según recoge Antonio Ponz en 1784, y describe aún con las cimbras puestas:



Figura 20. Puente sobre el arroyo de la Vid, cercano a la localidad de Jaraicejo.

«Entre las Corchuelas, y Torrejon el Rubio se ha hecho últimamente un puente sobre el arroyo que llaman *de la Vid*, que como el Torote solía tragarse hombres, y animales. Las inundaciones del año pasado, en ocasión de estar todavía las cimbras puestas, lo maltrataron algo, y el Señor Obispo ha tomado por su cuenta el añadirle un ojo, y asegurarlo, aumentando con esto sus obras de caridad durable, y de primer orden.»⁷⁷

Junto a estas nuevas construcciones, es fácil justificar la obra de mejora que se proyectó hacer en el importante puente de Almaraz, ya citado, y que conocemos a través de la carta enviada al Marqués de Esquilache con fecha de 15 de junio del año 1765, en la que Dionisio Sánchez Aguilera valoraba el estado en el que se encontraba dicho puente, uno de cuyos arcos estaba en grave riesgo, razón por la cual se solicitó a la ciudad de Plasencia, que disfrutaba el portazgo, que se hiciera cargo de su reparación. Entre las propuestas que hizo el ingeniero para la reparación del mismo, destaquemos los aspectos siguientes:

- Propone volver a empedrar el puente y calzada de Almaraz sobre el río Tajo, de una y otra parte.
- «Asimismo, se necesita cortar toda la parte de montaña que haze estrecho el camino en varias partes para dejarlo a la amplitud de 16 pies de Rey, que es lo menor que puede tener.»
- La filtración del agua «ha descarnado y gastado la cal y vivos de las dovelas por la parte de abaxo de el arco primero, el que siendo (...) algo más de claro y de casi doble altura desde el plano de su proyección a la clave es preciso husar de un andamio volante que con facilidad se podrá hazer y también levantar todas las losas hundidas de el pavimento, y rellenando lo correspondiente volverlas a asentar, cuya obra hecha por peritos y executada con prolijidad resulta hazer heterno el pavimento y asegurado el arco, que aunque en el día no aparenta riesgo mayor será efectivo si no se remedia a tiempo.»

⁷⁴ Por estar inundado en el momento de fotografiarlo y estudiarlo, tomo la descripción del trabajo de GATO, P., CASTRO MIKEL, M.A., GARCÍA, C. y GONZÁLEZ MONTERO, M., *Puentes...*, op. cit., s/p, puente n.º 96.

⁷⁵ FERNÁNDEZ MILLÁN, I., «Siglo XVIII: el reformismo ilustrado», AA.VV., *Plasencia. Patrimonio Documental y artístico*, Catálogo de Exposición, Plasencia, Institución Cultural «El Brocense» de la Diputación Provincial de Cáceres, 1988, pp. 41-42.

⁷⁶ MATÍAS GIL, A., *Las Siete Centurias de la ciudad de Alfonso VIII*, Plasencia, Ayuntamiento de la ciudad, (1ª Ed. de 1877) 2000, p. 183. Una síntesis de su biografía nos la ofrece LÓPEZ SÁNCHEZ-MORA, M., *Episcopologio. Los obispos de Plasencia. Sus biografías*, Los Santos de Maimona, Ed. del autor y de la Caja de Ahorros de Plasencia, 1986, pp. 71-73.

⁷⁷ PONZ, A., *Viage de España*, T.º VII, Madrid, Por D. Joachin Ibarra Impresor de Cámara de S.M., 1784 (segunda edición —la 1ª Ed. es de 1772—), carta VIIª, p. 159 (I).

- Calcula que el importe puede ascender a 9.776 reales de vellón, y que debe ser la ciudad de Plasencia la que se haga cargo de su reparación. Con fecha de 9 de julio de 1765 se le ordena a Plasencia que abone la obra de sus propios⁷⁸.

Sobre esta importante construcción, digamos que una vez que la ciudad de Plasencia superó las reticencias a construir un puente y sustituir así el paso con barcas existente hasta la fecha, el proyecto fue retomado hacia 1530 o 1531, reca-

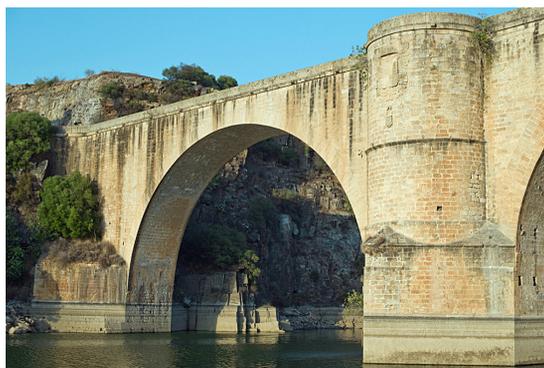


Figura 21. Puente de Almaraz sobre el río Tajo.

yendo la dirección de la obra en el importante arquitecto Juan de Álava y en su aparejador Martín de la Ordieta. En este primer proyecto se planteaba la construcción de un puente de tres arcos y un quiebro en su trazado. En 1539 se produjo un cambio importante en la continuación de la obra, al hacerse cargo de los destajos el cantero, de origen vasco, Diego de Vergara, vecino de Salamanca y asociado con el aparejador Martín de la Ordieta, y reducirse a dos el número de arcos. En 1542 aún no se había logrado acabar ni siquiera el primero de los dos arcos, debido sobre todo a problemas económicos derivados de la corrupción que afectó a la gestión a todos los niveles. El gran impulso tendría lugar en la década siguiente⁷⁹. Durante los siglos XVIII⁸⁰ y XIX se documentan los reparos que son usuales en este tipo de obras, bien por su uso o bien por los desastres ocasionados por la guerra de Independencia⁸¹.

El puente está construido con sillería granítica y ripio por dentro. Lleva rasante horizontal y dos ojos de grandes proporciones. Su desarrollo es de 127 m, salvando una luz máxima de 38 m uno de los arcos, de medio punto, por estar destinado al paso del cauce en su avenida normal, mientras que el otro, ligeramente apuntado, tiene 32 m de vano, mantiene la curvatura de la bóveda de cañón del mayor, y por él tan solo pasaba el agua durante las crecidas del Tajo⁸². Ambos arcos cuentan con triple rosca de dovelas, lo que permitió aligerar la resistencia de la cimbra, ya que la primera rosca soporta el peso de las siguientes⁸³. El puente asienta sobre dos estribos laterales y un pilar central, para el que se aprovechó un saliente rocoso normalmente oculto por el agua —debido al embalse de Valdecañas—. El cuerpo de este pilar central presenta tajamar y espolón triangulares en su arranque, sección que se ve modificada por otra semicircular al alcanzar el primer tercio de altura hasta formar apartaderos. En su parte alta, aguas abajo, se timbra con las armas de Carlos V y el escudo de Plasencia. Pedro Rodríguez de Campomanes describió el puente del tenor siguiente:

«El puente de Almaraz está colocado en un estrechura que forma una especie de garganta que viene del cerro de Oropesa por el lado norte, y continua formando el puerto de Mirabete del otro lado del río a la vanda del mediodía, de manera que el puerto empieza a elevarse en el mismo puente.

⁷⁸ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», los datos constan en la carta que fue enviada al Marqués de Esquilache con fecha de 15 de junio de 1765.

⁷⁹ Sobre esta etapa constructiva, *vid.* CASTRO SANTAMARÍA, A., «Nuevos datos sobre la construcción del puente de Almaraz (Cáceres)», A.E.A., T.º LXXX, Madrid, CSIC, 2007, pp. 289-306.

⁸⁰ CADIÑANOS BARDECI, I., *Puentes de Extremadura*, Badajoz, Centro de Estudios Extremeños, de la Diputación Provincial de Badajoz, 2002, pp. 105-106.

⁸¹ HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, S. y HERNÁNDEZ ALONSO, S., *op. cit.*, p. 19.

⁸² Tomamos las medidas del puente del trabajo de HERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, S. y HERNÁNDEZ ALONSO, S., *op. cit.*, p. 19.

⁸³ MULLER, J., *Tratado de fortificación, ó Arte de construir los edificios militares, y civiles*, traducción de Miguel Sánchez Taramas, con notas y láminas adicionales, Barcelona, por Thomas Piferrer, 1769, T.º II, . 72-73. Citado por CASTRO SANTAMARÍA, A., *op. cit.*, p. 290, nota 5.

(...) El puente tiene dos ojos: por el que mira al norte entra todo el río Tajo, y el que está á la falda del puerto de Miravete se llama el ojo seco porque las aguas rara vez pasan por el á no ser en crecientes extraordinarias por estar su planta mas elevada que la corriente regular del Tajo. (...)»⁸⁴

Del proyecto de Dionisio Sánchez Aguilera cabría citar, por último, y a efectos de documentar el proceso de ejecución de una obra de este tipo, la entrega del material explosivo que se hizo en su favor para poder abrir el camino, lo que sabemos que tuvo lugar por carta firmada en El Pardo el 1 de marzo de 1765, en la que también consta el permiso que concedieron las autoridades eclesiásticas para que los jornaleros pudieran trabajar en las fiestas de guardar:

«se da orden al Ytendente de Extremadura para que disponga se entreguen al ingeniero don Dionisio Sánchez la pólvora y los instrumentos degastadores que pida para la composición del camino desde Truxillo a Almaraz, que se le ha encargado (...)». También se insta «a los obispos de Badajoz, Plasencia y Coria, y a los priores de Magacela, Alcántara, Llerena y Mérida, que será del agrado de S.M. permitan a los jornaleros y vecinos pobres de sus jurisdicciones trabajar en los días de fiesta en la composición de caminos (...)»⁸⁵. Las dispensaciones para la obra fueron llegando a lo largo del mes de marzo de 1765.

No obstante, la gran época en la construcción de obras públicas en el siglo XVIII corresponde al ministerio de Floridablanca, mandato que desempeñará desde 1777 hasta el año 1792. Al año siguiente de asumir el cargo, en 1778, las nuevas carreteras pasan a la jurisdicción de Floridablanca —recordemos que se habían financiado por el impuesto de la sal, en el marco de la Secretaría de Hacienda—, que agrega la superintendencia general de caminos y posadas a la de correos y postas; todo ello se traducía en la gran libertad que a partir de la fecha tenía Floridablanca para actuar en esta materia⁸⁶. El balance de su política sería muy positivo para España en general, y Extremadura en particular, pues durante su ministerio se hicieron varios tramos de carretera, si bien es cierto que con una diferencia frente a la etapa anterior, al ser ahora obras más sobrias y económicas.

En el mismo expediente donde obra la documentación analizada sobre el camino de Jaraicejo a Trujillo, se conservan también las órdenes relativas a la construcción del «camino real desde Madrid á la ribera del río Caya en la frontera de Portugal», y parte integrante de los *Caminos Generales del Reino*. En esta decisión debió intervenir de forma activa el fiscal Pedro Rodríguez de Campomanes, cuyo informe y viaje datan de la misma fecha, 1778, en que fue remitida desde Aranjuez la carta en la que el Conde de Floridablanca anunciaba a don Miguel de Múquiz la Real Resolución de Su Majestad, y la concesión de 40.000 reales de vellón mensuales desde el 1 de junio, imaginamos que de 1778, para proceder a su materialización⁸⁷. Dicho camino se desarrollaba desde Madrid para Badajoz y Lisboa, pasando por las ciudades de Trujillo y Mérida. Poco más sabemos del proyecto por la documentación conservada en Simancas, salvo que a instancias de Campomanes se construyó un nuevo puente sobre el río Caya —según Cadiñanos Bardeci—, trazado por el arquitecto provincial Nicolás de Morales, que levantó plano y otorgó un pliego con 14 condiciones, hoy depositado en el Archivo Histórico Nacional. Este puente vino a sustituir a otro anterior de madera⁸⁸.

⁸⁴ RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P., *Viaje a Extremadura*, c.1778, Madrid, Biblioteca Nacional, Ms. 17728, foliado, fols. 65-70, *passim*. Aunque de esta obra existen varias ediciones (la primera de ellas se remonta a 1948, cuando Rodríguez Amaya publicó el viaje en su integridad en la Revista de Estudios Extremeños: RODRÍGUEZ AMAYA, E., «Viaje de Campomanes a Extremadura», *Revista de Estudios Extremeños*, T.º IV (II), Badajoz, Centro de Estudios Extremeños, pp. 199-246), citamos por el manuscrito conservado en la Biblioteca Nacional.

⁸⁵ AGS, SSH, leg. 921.2, Años 1764 y 1765: «camino desde la puente de Almaraz á Truxillo en Extremadura», carta de 1 de marzo de 1765.

⁸⁶ En estos aspectos generales, seguimos la obra de URIOL SALCEDO, J.I., *op. cit.*, vol. I, pp. 263 y ss.

⁸⁷ AGS, SSH, Leg. 921.2, Expediente n.º 3: «Caminos. 1778. Desde Madrid a la ribera del río Caya en la frontera de Portugal. Su consignación mensual 40.000 reales»: carta remitida por Floridablanca desde Aranjuez el 12 de junio de 1778.

⁸⁸ CADIÑANOS BARDECI, I., *op. cit.*, p. 56.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Noticias de caminos, puentes y barcas a través del Catastro de la Ensenada, Tomás López y el Interrogatorio de la Real Audiencia de Extremadura

Recogemos los datos extractados de las fuentes citadas, atendiendo para ello a las localidades más próximas al río Tajo, contempladas de oeste a este. También hemos tenido en cuenta las referencias de las localidades en los repertorios estudiados.

ALCÁNTARA

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 134. *Pregunta 29*

Puentes: «(...) una puente inmediata á esta villa sobre el río Tajo de la que no se cobra derecho alguno al vecindario ni pasajero (...). Otra sobre el río de Salor, en el camino que de esta villa va á el lugar de Membrío. Otra sobre la rivera de Herja [el río Erjas], que divide este Reino del de Portugal en el camino que va de esta villa a la de Segura de dicho Reino. Otra en el arroyo de Jartín y camino real que va de esta villa a las Aldeas de su jurisdicción. Otra sobre el arroyo Merdero en el camino que va de esta villa al convento de san Francisco extramuros de ella. Y otra sobre el arroyo de las aguaderas en el camino que va de esta villa a la de la Mata, de las cuales no se cobra derecho alguno» (fols. 38 vt°. -40).

Barcas: «una barca que se dice de concejo propia de esta villa al paso del río Tajo y camino que sale de ella para la de Ceclavín (...). Otra al paso del río Alagón propia del sacro convento de san Benito de esta villa» (fol. 40).

Tomás López,
último tercio s.XVIII

Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991

Puentes: «(...) tiene un río caudaloso que se llama Tajo y pasa inmediato a ella, en el que hay un puente grande y hermoso y aunque se halla con algún quebranto, especialmente en el penúltimo ojo, al lado de poniente, que su nacimiento tiene su origen en la sierra de la ciudad de Cuenca (...). A este Tajo se le agrega o junta otro, que también es bastante caudaloso, llamado Alagón (...);] a cuyos dos ríos se agrega otro llamado Salor, a distancia de quatro leguas de esta villa, en la que se halla un puente llamado del mismo nombre de Salor (...)» (pp. 56 s.).

Caminos descritos:

La información aporta muchos datos sobre caminos peoniles y carretilles. Destaquemos, en lo que a nosotros nos interesa, el que recogemos a continuación: «desde esta dicha villa de Ceclavín, que queda al poniente, a la de la Mata hay la distancia de tres leguas, su camino peonil. Y desde ésta, que queda al norte, a la de Alcántara una legua y a lo ancho, el todo, compone como quatro leguas (...)» (p. 57).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Alcántara (Ed. de 1993)

Capítulo 9: «(...) las entradas todas de Alcántara son fatalísimas, por falta de compostura (...); pero con especialidad se nota esta falta en la calzada que sale desde el famoso puente de Alcántara, pues con el motivo del paso de la artillería y carros de víveres y municiones de guerra de nuestro ejército, y el auxiliar de la Francia, en la última que tuvimos con las armas de Portugal, quedó dicha calzada enteramente destruida y desanparada, batidos y arruinados los parapetos de cantería que la serbian de apoyo y defensa, y finalmente intransitable de tal modo, que en el día no pueden pasar coches, calesas, ni carruaje alguno (...).

Que siendo el único que franquea el paso para el tráfico y comercio de la Extremadura y parte de la Andalucía, con la Castilla, es urgentísima la necesidad de su reparo (...)» (p. 107).

CECLAVÍN

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 138. *Pregunta 29*

«(...) En esta villa no ai tabernas, puentes sobre ríos ni riveras (...)» (fol. 63).

Tomás López,
ultimo tercio s.XVIII

Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991

Caminos y barcas: «desde esta villa a la de Alcántara hai 3 leguas de distancia sin pueblo intermedio, solo a las dos leguas se pasa el río Tajo por barca, que llaman la barca del Concejo, desde ella a Alcántara se cuenta una legua. Si se quiere ir a Brozas se deja a Alcántara a la derecha y se sigue a quella villa, que está acia la izquierda, distante de la barca 3 leguas, y siguiendo esta misma ruta, a una legua de distancia de dicha barca y también a la izquierda, se deja la villa de la Mata (...), que dista de Alcántara una legua. Con lo dicho queda descripta la distancia y ruta que hay de esta villa a la de Brozas» (p. 150).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Alcántara (Ed. de 1993)

Sobre los caminos: «(...) que los caminos reales que conducen desde esta villa a las de Alcántara y la Zarza, están en partes descompuestos e intransitables, con necesidad de repararlos, cuyo costo no se menciona por que se ignora a quatoa (sic) podrá ascender» (p. 232).

GARROVILLAS (de Alconétar)

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 141. *Pregunta 29*

Barcas: «dos barcas en el río Tajo pertenecientes al señor conde de Benabente, la una llaman de Alconétar, distante una legua, que ynclusa la venta y casa que está contigua a dicho río, y sitio (...); otra llamada la Luria en dicho río que se halla arrendada, con una casa que está contigua a el río». (fos. 65vtº.-66).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Cáceres (Ed. de 1996)

Barcas: «en el río Taxo existen las Barcas de Alconétar, propia del mismo Duque de Frias, y son capaces de admitir carruage sin necesidad por ahora de repararse, pues está bastante corriente y se reduce el portazgo (...)» (p. 187).

Camino real y puente de Alconétar: «en este sitio que es paso y camino real desde las Andalucías a Castilla la Vieja y se encuentra caminando desde la villa de Garrovillas hasta la aldea del Cañaveral, se ve el puente llamado de Alconétar arruinado, aunque se conservan todabía algunos arcos y su arquitectura es muy parecida a la del Puente de Alcántara, se advierte todabía la Calzada de los Romanos al entrar en el puente por la parte de Cañaveral (...)» (p. 188).

CAÑAVERAL

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 139. *Pregunta 29*

«(...) En este lugar no hai más abastos, que una taberna de vino, jabón y carne (...)» (fol. 167 vtº).

Tomás López,
ultimo tercio s.XVIII

Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991

Referencias a las barcas para atravesar el río Tajo: «el lugar de Casas de Millán se halla una legua del Cañaveral y la villa de Talaván tres, hay en su término una barca para pasar el Río. El lugar del Hinojal se halla quasi dos leguas del Cañaveral. El río de Tajo solo se puede pasar quando puede navegar un barco que tienen en unas haceñas que se hallan en el camino (...)» (p. 124).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Cáceres (Ed. de 1996)

Sin referencias a destacar.

HINOJAL

- Catastro de la Ensenada, 1749 AGS, CE, RG, Libro 142. *Pregunta 29*
«(...) No hai nada de lo que contiene la pregunta (...)» (fol. 384 vt.º).
- Interrogatorio de la Real Audiencia, 1791 Partido Judicial de Cáceres (Ed. de 1996)
Sin referencias a destacar.

TALAVÁN

- Catastro de la Ensenada, 1749 AGS, CE, RG, Libro 151. *Pregunta 29*
Puentes: «ay dos puentes, una en el pueblo para el paso de un regato que pasa por medio del, y otra en el arroyo de Talabán distante una legua del pueblo, no se paga derecho alguno por el paso de una y otra» (fols. 186-186 vt.º).
Barca: «ay una barca en el río Taxo que esta es y la costea la ciudad de Plasencia quien la arrienda y percive el precio de su arrendamiento, y la mitad del puerto es desta villa por dividir las jurisdicciones las dos orillas del río, y los vecinos desta villa pasan francos sin pagar cosa alguna (...)» (fol. 186 vt.º).
- Tomás López, ultimo tercio s.XVIII Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991
Noticias sobre la imagen del río Tajo: «(...) por la parte que mira al norte le zircunda, a esta susodicha villa, el caudaloso río del Taxo, el qual está tan próximo a esta referida villa que solamente hai la corta distancia de media legua, advirtiendo cómo a su orilla del mismo desembarcadero, de la otra parte del río, se halla situada cierta hermita de Nuestra Señora con la advocación del Río (...)» (p. 405).
- Interrogatorio de la Real Audiencia, 1791 Partido Judicial de Cáceres (Ed. de 1996)
Sobre el paso a través de barca y puente: «en el Tajo se halla una barca, a la qual guía el camino desde esta villa y pertenece a Plasencia, en ella se paga medio real por cada barquero, pero los de esta villa son libres.
El Río Almonte se pasa por el puente llamado de Don Francisco, hay dos molinos...» (p. 255).

SERRADILLA

- Catastro de la Ensenada, 1749 AGS, CE, RG, Libro 149. *Pregunta 29*
Barcas: «asimismo hay dos barcas que ban expresasas en la pregunta veinte y tres» (fols. 381-381 vt.º). En la citada pregunta 23, sobre propiedades del común, consta: «(...) dos barcas que se fabrican á cuenta del común de vecinos para pasar los labradores a sus labranzas y cuidar de sus colmenas, que nada de esto le produce hutilidad alguna al concejo (...)» (fols. 362-362 vt.º).
- Tomás López, ultimo tercio s.XVIII Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991
Referencias al puente del Cardenal: «(...) aunque dentro del término dichos arroyos ni ríos no tienen puente alguna, en este último [se refiere al río Tajo], como a distancia de dos leguas, se halla una mui buena llamada del Cardenal, que sirve parra la carrera general de las Castillas y Andalucía (...)» (p. 400).
- Interrogatorio de la Real Audiencia, 1791 Partido Judicial de Plasencia (Ed. de 1995)
Barcas: «sobre el mencionado río [Tajo] (...) mantienen los vecinos de esta villa a sus espensas dos puertos de barcas, que les cuestan anualmente cosa de quinientos ducados y nada les produce por que el paso de los forasteros como es de poca consideración queda a beneficio de los arrendadores, a quienes mantienen también dichos vecinos, a estos les es indispensable el tener dichos puertos con el motibo de tener que salir fuera del término a hacer sus lavores, por no tenerlas suficientes en el y con el motibo de que el mayor número de colmenas se hallas también de la otra parte del Tajo» (p. 689).

VILLARREAL DE SAN CARLOS

Tomás López,
último tercio s.XVIII

Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991

Barcas: «el río Tajo y Tiétar distan un cuarto de legua al mediodía; y a legua y media de distancia, agua abajo, tiene dos barcas de madera el río Tajo, en la jurisdicción de la Serradilla» (p. 482).

JARAICEJO

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 143. *Pregunta 29*

Puentes: «(...) y asimismo ai una puente de sillería de nueve arcos en el río del Monte entre términos de esta villa y la ciudad de Truxillo sin que los traginantes paguen por su pase cosa alguna (...)» (fol. 78 vt.º).

Tomás López,
último tercio s.XVIII

Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991

El camino real: «atraviesa, por medio de este pueblo, el camino real de Madrid a Lisboa y hai desde Madrid a esta villa treinta y siete leguas cabales; tiene en el mismo camino real, sobre el referido río Almonte, un puente, mitad de esta jurisdicción y mitad de Truxillo, en la que se halla las armas de aquella ciudad, las de Su Majestad y las del obispo de Plasencia, con las de los Cavalleros Escovares, por rematar la puente en tierra sua. Fue fundado desde el año de mil seiscientos treinta y quatro hasta el de mil seiscientos treinta y siete; fue el maestro artifice de este puente lucas González de la Gándara, reinando el Señor Don Felipe 4» (p. 253).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Trujillo, II (Ed. de 1996)

Barcas: «y a dos leguas de distancia está el Puente de la Barquilla, donde cobra portazgo en virtud de orden del Consejo el Reverendo Obispo de Plasencia, pero no saben a quanto asciende, ni aquí tienen razón» (p. 187).

ALMARAZ

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 134. *Pregunta 29*

Sin datos relevantes para nuestro trabajo.

Tomás López,
último tercio s.XVIII

Edición de la Asamblea de Extremadura, 1991

Barcas en Valdecañas: «se halla distante media legua del puente vulgo, Almaraz en el río Tajo, término de Romangordo al mediodía y por el oriente dista, del río dicho, tres cuartos de legua cuyo paso es por barca, que se dice de Baldecañas» (p. 72).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Plasencia (Ed. de 1995)

Referencia al puente: «no hay en este término puente ni barca en que se pague portazgos, pues aunque se dice puente de la villa de Almaraz, está situada en término de la Campana de Albalat» (p. 67).

BELVÍS DE MONROY

Catastro de la Ensenada, 1749

AGS, CE, RG, Libro 152. *Pregunta 29*

Caminos: con motivo de citar las ferias de la localidad, consta que «ay tres ferias por los meses de mayo, junio y julio en el sitio del regajo inmediato al camino real que parte esta jurisdicción con la de Sauzedilla» (fol. 529).

Interrogatorio de la
Real Audiencia, 1791

Partido Judicial de Plasencia (Ed. de 1995)

Barca: «hai una varca para el paso de la Mesa de Ybor, nombre de este mismo pueblo, propia del Excelentísimo Señor Duque de Alba, la que se arrienda por el mayor postor y a éste le paga cada uno que transita por ella con caballería o sin ella doze maravedies» (p. 129).