

anuario
1997
INSTITUTO
DE ESTUDIOS
ZAMORANOS
FLORIAN
DE OCA MPO





ANUARIO 1997

INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS
"FLORIÁN DE OCAMPO" (C.S.I.C.)

anuario
1997
INSTITUTO
DE ESTUDIOS
ZAMORANOS
FLORIAN
DE OCA MPO



CONSEJO DE REDACCIÓN

Presidente: Miguel de Unamuno Pérez

Vicepresidente: Miguel Gamazo Pelaez

Tesorero: Justo Rubio Cobos

Secretario: Pedro García Alvarez

Vicesecretario: José A. Rivera de las Heras

Vocales: Luciano García Lorenzo, Antonio Pedrero Yéboles, Hortensia Larrén Izquierdo,
Eusebio González García, Juan Andrés Blanco Rodríguez, Tomás Pierna Belloso,
Ángel Luis Esteban Ramírez y Francisco Rodríguez Pascual.

Secretario Redacción: Pedro García Alvarez.

Diseño Portada: Ángel Luis Esteban Ramírez.

© INSTITUTO DE ESTUDIOS ZAMORANOS

“FLORIÁN DE OCAMPO”

Consejo Superior de Investigaciones Científicas (C.S.I.C.)

DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ZAMORA.

ISSN.: 0213-82-12

Depósito Legal: ZA - 297 - 1988

Imprime: HERALDO DE ZAMORA. Santa Clara, 25 - 49014 ZAMORA
artes gráficas

ÍNDICE

ARTÍCULOS

ARQUEOLOGÍA	15
Jesús Carlos Misiego Tejada, Miguel Angel Martín Carbajo, Gregorio José Marcos Contreras y Francisco Javier Sanz García: <i>Excavaciones arqueológicas en el yacimiento de «La Corona/El Pesadero», en Manganeses de la Polvorosa (Zamora)</i>	17
Luis Caballero Zoreda, Javier Sanz, Eduardo Rodríguez Trobajo y Fernán Alonso Matthías: <i>San Pedro de la Nave (Zamora). Excavación arqueológica en el solar primitivo de la iglesia y análisis por Dendrocronología y Carbono-14 de su viga</i>	43
Miguel Angel Martín Carbajo, Jesús Carlos Misiego Tejada, Gregorio José Marcos Contreras y Francisco Javier Sanz García: <i>Excavación arqueológica en el solar de la calle Zapatería, nº 27-29, de Zamora</i>	59
Miguel Angel Martín Carbajo, Francisco Javier Sanz García, Gregorio José Marcos Contreras y Jesús Carlos Misiego Tejada: <i>El solar del futuro Museo Etnográfico de Castilla y León en Zamora, a través de la perspectiva arqueológica</i>	69
Mónica Salvador Velasco y Ana I. Viñé Escartín: <i>Excavación arqueológica en la plaza del Corralón c/v calle Zapatería, tercer recinto murado de la ciudad de Zamora</i>	87
Ana I. Viñé Escartín y Mónica Salvador Velasco: <i>Excavación arqueológica en el solar sito en la plaza Fray Diego de Deza, nº 5. Zamora</i>	103
Ana I. Viñé Escartín y Mónica Salvador Velasco: <i>Excavación arqueológica en el solar sito en la calle Las Damas, nº 8</i>	127

Ana I. Viñé Escartín y Mónica Salvador Velasco: <i>Seguimiento arqueológico en el solar sito en la calle Corredera c/v calle Pilatos. Zamora</i>	143
L. Caro Dobón, B. López Martínez, E. Sánchez Compadre y H. Rodríguez Otero: <i>Los restos antropológicos de la necrópolis de la iglesia de Santo Tomé (Zamora)</i>	163
ARTE	181
José Angel Rivera de las Heras: <i>Los instrumentos musicales de los ancianos del Apocalipsis en la portada de la iglesia de La Hiniesta (Zamora)</i>	183
BIOLOGÍA Y MEDIO AMBIENTE	207
J. Lorenzo Ruiz, J. M. Gonzalo Cordero y J. Sánchez García: <i>Conocimiento y conservación de las razas autóctonas: «El asno zamorano-leonés». Estudio del estado actual de la raza en la provincia de Zamora; valoración general: aspectos biopatológicos y funcionales</i>	209
Patricio Bariego Hernández y José Luis Gutiérrez García: <i>Apuntes sobre la distribución y ecología del Alcornoque (Quercus suber L.) en la provincia de Zamora</i>	279
Patricio Bariego Hernández: <i>Distribución y variabilidad ecológica de Echinopartum barnadesii (L.) rothm. subsp. Dorsisericeum G. López en la provincia de Zamora (noroeste de la península Ibérica)</i>	325
Julián Javier Morales Martín y Miguel Lizana Avia: <i>Autoecología y distribución de la Nutria euroasiática (Lutra lutra Linneo, 1758) en el parque natural del lago de Sanabria y alrededores (Zamora)</i>	339
M ^a de los Angeles Martín Ferrero: <i>El bajo Sayago: una subcomarca zamorana en el Parque Natural de los Arribes del Duero</i>	397
FILOLOGÍA	405
Juan Carlos González Ferrero: <i>Estructuras métricas en el refranero de transmisión oral de Castilla y León</i>	407
HISTORIA	485
Elías Rodríguez Rodríguez: <i>Intervenciones e intereses de los condes de Benavente en Villafáfila en los siglos XV y XVI</i>	487
Enrique Fernández Prieto: <i>La Virgen de las Angustias, su capilla y cofradía</i>	513
M ^a de los Angeles Martín Ferrero: <i>Cofradía de Ntra. Sra. Virgen del Castillo en Fariza de Sayago (1613-1997)</i>	537

M ^a Auxiliadora Sevilla Pérez: <i>La reforma parroquial del s. XIX en la diócesis de Zamora</i>	583
Inocencio Cadiñanos Bardeci: <i>Puentes en Zamora</i>	597
Ramón Fita Revert: <i>Política eclesiástica respecto a los bienes culturales. (La experiencia de Zamora 1976-1991)</i>	627
D. Jaime Mayor Oreja (Intervención del Excmo. Sr. Ministro del Interior): <i>Tolerancia y libertad</i>	643

MEMORIA DE ACTIVIDADES

Memoria Año 1997	659
------------------------	-----

NORMAS DE PUBLICACIÓN

Normas de publicación de artículos en el Anuario del I.E.Z. «Florián de Ocampo»	671
---	-----

ARTÍCULOS

PUENTES EN ZAMORA

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

La relación de puentes que aquí estudiamos puede dividirse en tres sencillos grupos: los grandes pasos tendidos sobre el Duero (Toro y Zamora), los que salvan el Esla y sus afluentes (destacando los de Castrogonzalo y Rionegro) y el resto, menos importantes y dispersos por el resto de la provincia.

Entre todos los caminos provinciales, destacan los que han recorrido, respectivamente, las márgenes del Duero y del Tera en dirección a Portugal y Galicia. Su mantenimiento resultó imprescindible para el comercio, movimiento de tropas y, también, como ramal secundario del Camino de Santiago. Pero su conservación se enfrentó a tres grandes enemigos que les golpearon repetidamente: el deterioro de los años, las guerras y las riadas. En el siglo XV la guerra con Portugal demostraría la importancia estratégica del puente de Zamora que, en el siglo XVIII volvería a ocurrir con el de la Puebla de Sanabria. Durante la guerra de la Independencia, tanto franceses como ingleses maltrataron nuestros puentes a su conveniencia, al encontrarse en tierra extraña. Las avenidas se repitieron a través de los siglos: en 1545 consta una muy grave en Toro que volvió a tener lugar en 1695. En 1737 le tocó a Castrogonzalo y la del río Guareña, en 1769, se llevó parte de su puente.

Al encontrarse nuestra provincia un tanto marginada respecto a las más concurridas vías nacionales, la necesidad de levantar grandes puentes no existió, si exceptuamos Zamora, Toro y Castrogonzalo. Por ello en muchos casos bastó con una barca que se mantuvo, al menos, hasta el siglo pasado. Algunos pueblos aún recuerdan este hecho en su nombre: San Pedro de la Nave, Manzanal, Barcial y Santa Eufemia del Barco, por ejemplo. En muchas ocasiones resultó tan rentable para ciertas instituciones (monasterios y concejos) o particulares (nobles) que se opusieron al reparo o reconstrucción de los puentes arruinados.

El proceso de información, proyecto, adjudicación y repartimiento fue el normalmente seguido en el resto de los puentes españoles¹.

¹ CADIÑANOS BARDECI, I., «Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna», *Biblioteca*, II, Aranda de Duero (1996), 9.

El continuado deterioro de ciertos puentes complejos, de difícil asiento en lechos fangosos, como en el río Duero, dieron lugar a costosos e interminables reparos, problemas y prepartimientos que se prolongaron a través de los siglos. Las noticias aquí relatadas son las más notorias pues, de haberse descrito todas, hubieran resultado pesadas y farragosas.

El resultado ha sido, en nuestra provincia, un buen número de puentes de elevado interés (no todos estudiados), cuyo alto valor exige que a toda costa los conservemos, respetemos y recuperemos, con el fin de evitar agresiones incomprensibles como las sufridas no hace muchos años por los tan monumentales de Zamora y Toro.

ZAMORA

La «numantina» ciudad de Zamora fue una de las principales poblaciones españolas de la Alta Edad Media. Emplazada en el tramo final y más caudaloso del Duero, debió de disponer en un principio de un sistema de barcas, junto con el siempre peligroso vado de don García, con el fin de salvar río. Pero la necesidad de facilitar las comunicaciones norte-sur y el hecho de ser, prácticamente, el único paso entre Valladolid y Oporto, le obligaría a construir tempranamente un puente.

En Zamora han existido dos puentes: el Viejo y el Nuevo, de Piedra o Mayor. Ambos estuvieron cercanos, aunque el Viejo más a occidente, en el extremo de la ciudad. De éste han quedado vestigios hasta tiempos recientes pues las bases de sus pilares aparecen en planos de fines del siglo XVIII y de ellos todavía nos habla Madoz. Dichos restos parecen mostrar una clara semejanza entre ambos pasos.

La construcción de varias torres sobre los pilares del único puente posterior (el Nuevo) muestran la importancia estratégica en la defensa y control de una ciudad tan codiciada durante siglos. En la segunda mitad del siglo XV la tenencia de dichas torres estuvo en manos de Francisco Valdés y la familia Mazariegos. Fueron atacadas por los portugueses y, seguramente, entonces sufrieron algún deterioro pues poco más tarde consta que era impuesta cierta sisa con el fin de acudir a su reparo.

Desde comienzos del siglo XVI aparecen continuos reparos que no cesarán en adelante. A fines del mismo, los canteros Juan de la Puente y García de la Vega proyectan su acondicionamiento trazando, al mismo tiempo, un bello dibujo con los arcos y torres centrales del puente. Adjudicadas las obras a Juan y Hernando de Nates, sólo parcialmente serían llevadas a cabo.

Las ordenanzas de 1600 prohibían el paso de carretas herradas, cargadas o no, «e que en esto se guarde la costumbre tan antigua que en ello ay por el gran daño que de ello recibe e recibiria la dicha puente». En 1613 consta la «fábrica de primeros arcos y torre que es a la entrada» del puente. Hubo que expropiar varias

casas por la parte de la ciudad con este fin y el de dar más cabida y repararle con mayor comodidad. Unos años después eran colocadas las armas reales en esta nueva puerta. Otra de las torres centrales era reparada en profundidad algo más tarde. En 1625 era reconocido el estado general del puente por Pedro de la Carrera, Juan de San Román, Francisco Cecin y Juan de la Portilla quienes evaluaron el costo de las obras en 6.500 ducados. El maestro Juan del Cerro se encargaría de ejecutarlos, En realidad, hasta fines de siglo los trabajos fueron ininterrumpidos.

A comienzos del siglo XVIII volvía a insistirse en la necesidad de reparar el puente de la ciudad. Así lo constataron los maestros José de Barria, José Antonio de la Sierra y José de la Cantera señalando trabajos por valor de 206.700 rs. Las ruinas se centaban, especialmente, en el arco sexto y torres. Poco después, los canteros Diego de Carrascal y Simón Vázquez informaban en el mismo sentido. Sebastián Franco lo puso en 302.000 reales, pero Juan de Ziombo Septián lo rebajó a 290.000 y a él se adjudicó. Al no dar fianzas, se sacó a nuevo pregón, hubo más rebajas y por 196.000 rs. se encargó a Juan Antonio de la Teja y Mateo de Villa. Cuando en 1713 estaban trabajando, el maestro Francisco Casuso hizo cierta baja que fue considerada como maliciosa por dichos canteros, acusándole de pretender, únicamente, que le compensasen con 100 doblones por desistir de su intento. Repararon el arco, pero se negaron a intervenir en la torre. Ya fuera porque se les obligó a ello o porque hubiera algún acuerdo, también ejecutaron su reparo como lo recordó cierta inscripción colocada en 1717.

En 1767 volvía a solicitarse su reparo junto con el puente de Villagodio y calzada que unía Zamora con Morales. El arquitecto Andrés Hernando evaluó el costo del puente Mayor en 100.574 rs. y el resto de obras en 10.796. Todo ello volvería a ser reconocido por José Almaraz Márquez y Francisco Castellote. Se repartió su costo y exigió que buena parte lo aportara el convento de monjas de Tordesillas que cobraba el pontazgo desde el siglo XIV. En años posteriores las ruinas continuaron. Al finalizar el siglo, el académico Ramón Alonso trazaba detallados dibujos para un completo arreglo.

Durante la guerra de Independencia, el «precioso puente Mayor» sería cortado por orden de los ingleses. Provisionalmente, fue acondicionado con maderas. Se exigió pontazgo con el fin de atender a su mantenimiento. Las monjas lo pidieron para sí. Entonces el Ayuntamiento de la ciudad acudió ante el Concejo Real solicitando que, en adelante, se les obligara a las religiosas a repararle como lo exigía la ley. En 1818 el arquitecto Manuel Sipos valoraba en 370.000 rs. la reconstrucción del arco derribado, el sexto, que las monjas se negaron a costear. En tanto que se ventilaba el pleito, los canteros José Cisneros y Félix Prieto hicieron algún arreglo provisional.

La Real Academia de San Fernando demandó un buen plano y proyecto antes de dictaminar sobre lo acertado de la restauración de un puente tan valioso. En 1820 el arquitecto Blas de Vega García enviaba un dibujo, que fue aprobado. Tasó

las obras en 282.563 rs. El Consejo, además de permitir los trabajos, fue tajante en cuanto al cobro del pontazgo: «No ha lugar a lo pedido por las monjas». En consecuencia, perdieron para siempre el derecho a cobrarlo.

Parece ser que el puente Viejo fue destruido en el siglo X con el fin de evitar incursiones musulmanas.

El puente Nuevo es ya citado en 1167, aunque no debió de estar en uso hasta comienzos del siglo XIII. Es casi seguro que, simultáneamente, fue fortificado con alguna torre. A mediados del siglo XVI Pedro Ibarra y Martín Navarro levantaban una nueva. Cierta plano de 1591 reproduce sus dos torres. Tanto éstas como los dos arcos que les separan son distintas en cuanto a tamaño y forma. Los pretiles que les enlazan son almenados y más altos que los del resto del puente. Ya se ha dicho cómo la cercana a la ciudad y primeros arcos fueron remodelados por completo a comienzos del siglo XVII. Como consecuencia de ciertas obras ejecutadas en 1909, fueron derribadas ambas torres con «impunidad silenciosa», como anotara Gómez Moreno.

El resultado ha sido un puente de gran envergadura. Presenta un perfil ligeramente inclinado y una línea algo curvada en el extremo opuesto a la ciudad, bien haya sido por necesidades bélicas, por la afloración del roquedo en el lecho del río o por alguna reforma o ampliación posterior. A pesar de tanta intervención a través de los siglos, todavía conservamos un conjunto de 16 arcos (12 grandes y 4 pequeños en los extremos), de arcos apuntados y de medio punto, con alguna obra moderna muy poco acertada y respetuosa con el pasado. Los tajamares angulares escalonados sólo llegan a media altura, sobre los que se abren arcos menores, de tradición romana, que calan los pilares. En todo predomina el sillarejo².

BAMBA

Este pequeño lugar «questa dos leguas de la ciudad de Zamora», poseía en 1670 un puente sobre el riachuelo Valles. Por entonces se hallaba en completa ruina y era preciso reconstruirlo por no poderse vadear. Los canteros Andrés de la Maza y Francisco de la Llosa levantaron el correspondiente plano. Lo presupuestaron en 172.292 rs. Eran años de aguda crisis económica y, al intentar repartirse, varios lugares se opusieron a contribuir.

Como muestra el plano, se trataba de un modesto puente de perfil alomado y de dos pequeños ojos³.

² A.H.N.: Cons. legs. 2.978, 24.534, 26.597, 27.896 y 32.204.

— Arch. R. Acad. de San Fernando comisión arq. nº 84 (1792) y 2-31/10.

RAMOS DE CASTRO, G., «Los hermanos Juan y García de la Vega, maestros de cantería». *B.S.A.A.*, XLVI, Valladolid (1980), 292.

PESCADOR DEL HOYO, M.C., *Documentos históricos. Archivo municipal de Zamora*: Zamora 1948.

³ A.H.N.: Cons. leg. 28.093.

CARBAJALES DE ALBA

Esta villa es el punto en que la carretera procedente de Zamora se bifurca hacia los distintos pueblos de la comarca. Cerca, sobre el río Aliste, fue preciso levantar un puente que facilitara dichas comunicaciones.

En 1793 se intentaba construir un puente de sillería sobre el citado río, completado con tres pontones sobre el Ojuelo. El proyecto y plano se debió a Bartolomé Insaur Andiaga. Como no se consideró acertado, se encomendó a Pedro de Ceballos, cuya idea también fue rechazada por la Real Academia de San Fernando.

En los últimos años de siglo volvía a insistirse en su necesidad. Cierta informe del maestro Marcelino de Sagarvínaga evaluó su costo en 170.072 rs. y su plano aprobado por los académicos. Un segundo designio de Mateo López también fue bien visto por la comisión de arquitectura.

Pero, por entonces, todo debió de quedar en nada puesto que en 1827 los vecinos volvían a repetir la misma petición de siempre⁴.

CASTRILLO

La carretera que une Valladolid con Salamanca salva el nacimiento del río Guareña en el pueblo de Castrillo. En 1743 las autoridades locales informaban de la necesidad de reparar su puente, evaluado su costo en 29.856 rs. Fue adjudicado a Juan García, aunque no serían comenzadas las obras hasta bastantes años más tarde⁵.

CASTROGONZALO

Nos encontramos ante uno de los puentes más transitados de la provincia de Zamora y es que, este pueblo, se halla en un importante cruce de caminos. Castro muy antiguo, posiblemente fue paso de una calzada romana. Cerca se encuentran hoy las vías procedentes de Benavente, Villalpando, Valderas y Zamora. Y allí confluyen los caudalosos ríos Cea y Esla, formando un triángulo pantanoso. Todo ello obligó a levantar un puente desde antiguo.

Este puente fue completamente reconstruido a mediados del siglo XVII. En 1732 volvía a encontrarse en ruinas. Las obras se remataron a favor de José Álvarez Viña por un monto de 100.000 rs. que fueron recaudados en 20 leguas a la redonda. Existía un paso provisional, pero era urgente acondicionar uno de los

⁴ Arch. R. Acad. de S. Fernando 2-31/6, 2-31/10 y 3-139 y Comisión de arquitectura nº 203 (1805).

⁵ A.H.N.: Cons. leg. 6.962.

arcos arruinados. Pocos años después, una riada echó al suelo lo recientemente levantado.

A mediados de siglo se encargaba de ejecutar la nueva obra Diego Martínez aunque, en el entretanto, se arruinó, también, otra cepa y su arco. Hilario Alfonso de Jorganes y Ventura Rueda proyectaron su reparo, así como dos calzadas accesorias. El presupuesto total ascendió a 242.560 rs. Diez años después, Fernández de la Henguera declaraba que se necesitaban 600.000 rs. para un reparo general pues las ruinas eran graves. Simultáneamente Jorganes formaba varios planos para éste y otros muchos puentecillos cercanos. Incluso ideó un puente completamente nuevo asegurando que el viejo resultaba inútil.

Ante las dudas y un costo tan alto, todo quedó en suspenso. El cantero Juan Eusebio de la Viesca envió a las autoridades un proyecto para un nuevo puente tasando su valor en 2.500.000 rs. Tan altísimo costo produjo recelos. El Consejo ordenó al maestro Jerónimo Cuervo que informara sobre todo ello. Éste redujo el trabajo a diversos reparos bajando su presupuesto a la mitad del anterior. Pero todo siguió igual.

En 1785 se nombraba para el definitivo proyecto a ciertos «maestros que no fueran montañeses». Estos serían Diego de Ochoa y Juan de Sagarvínaga. Pero hasta 1788 no lo tuvieron acabado. Se trataba de un nuevo paso que costaría 2.320.000 rs. La Academia propuso que se encargara su construcción a dichos arquitectos a jornal y no por asiento por ser «el puente de Castrogonzalo uno de los pasos más necesarios de toda España para el reino de Galicia y parte de Asturias». También Juan Eusebio de la Viesca se ofreció a levantarle pero, al tratarse de un simple cantero, Ventura Rodríguez le rechazó emitiendo un duro juicio sobre su valía.

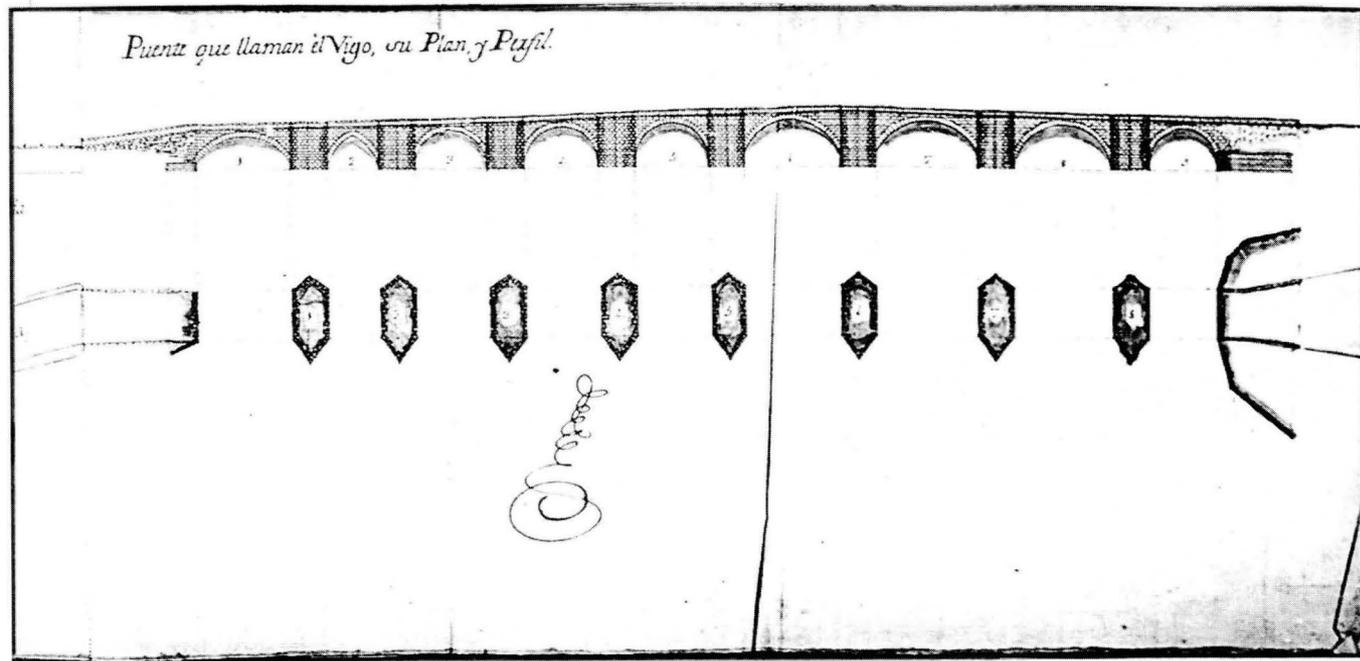
Como tantas otras veces, su alto costo impidió su construcción y todo se redujo a un simple reparo.

El día anterior a la batalla entre franceses e ingleses, que tuvo lugar el 26 de diciembre de 1808, los últimos volaron 3 ojos de nuestro puente. Todavía a mediados de siglo no habían sido reconstruidos sino tan sólo acondicionados de madera.

Se ha asegurado que el primer puente fue levantado en el año 1600, pero consta que ya existía, al menos, en la segunda mitad del siglo anterior. Antes debió hacer de tal una barca. A mediados del siglo XVII era construido un nuevo puente de 19 arcos.

El resultado fue un puente de 27 arcos, según Madoz. Hoy, muy alterado, sólo conserva dos tramos del antiguo paso. Los arcos son de medio punto y los tajamares angulares retranqueados a media altura, formando aparcaderos. Una pequeña moldura marca y separa la calzada de los pretilos. Todo construido en buen sillarejo⁶.

⁶ Idem: Cons. legs. 2.782, 6.962, 27.368 y 69.
Arch. Acad. de San Fernando 2-31/6 y Comisión de archit. nº 37 (1788).



CASTRONUEVO

Pueblo emplazado a medio camino entre Villalpando y Zamora.

En 1605 informaban que «en la villa ay una puente muy antigua la qual esta tan bieja y arruynada que de ninguna manera se puede pasar por ella». Se encontraba sobre el río Valderaduey.

En el mismo año era reconocido el paso por los canteros Juan de Villa Bocillo y Pedro de Villa: «Esta demolida y caída y rota por muchas partes... tan antigua que algunos arcos della son de cal y ladrillo». Le faltaba un arco y cuatro ojos se estaban hundiendo de tal manera que no podía pasar carreta alguna. Su arreglo costaría 8.900 ducados.

El Fiscal exigió detalles como el número de vecinos, producto de los propios y concluyó contradiciendo la petición «porque esta villa es de señor particular». El Consejo confirmó lo anterior: «No ha lugar lo que se pide por ahora».

Y, aunque se insistió y enviaron nuevos datos, sin embargo la petición fue denegada de nuevo. Eran malos tiempos y el puente en punto un tanto marginal⁷.

MOLACILLOS

Puente emplazado sobre el Valderaduey para comunicar un camino local que enlaza las carreteras que van desde Zamora a Villalpando y a Toro. Ya a comienzos del siglo XVI, el cantero Juan del Casar se había comprometido a levantar un pequeño puente de perfil alomado, con arco central mucho mayor que los laterales.

En 1745 era construido uno nuevo que sería completamente renovado en 1785. Consta de tres arcos de medio punto, algo mayor el central, de perfecta rasante horizontal. Los contrafuertes de sus dos pilares son de ángulo agudo aguas arriba y abajo. Sólo llegan a media altura. En el pretil luce el escudo del benefactor de tal obra pública: don Andrés Mayoral⁸.

MORALES DEL VINO

El camino que desde la capital se dirigía hacia el sur, se hallaba en malas condiciones a fines del siglo XVIII. Para acondicionar su primer tramo (entre Zamora y Morales), fue reconocido por los maestros Andrés Hernando y Francisco Castellote. Era preciso reparar varios puentecillos a las afueras de Morales y algún otro más ale-

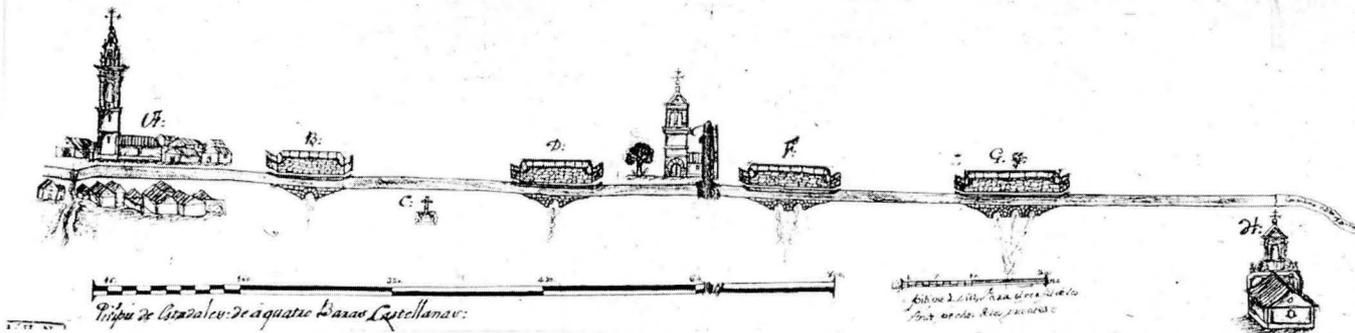
⁷ A.H.N.: Cons. leg. 24.859.

⁸ NIETO GONZÁLEZ, J.R., *Catálogo monumental del partido judicial de Zamora*. Madrid, 1982, 188 y lám. V, a.

✝

Coplicacion de las Leñas

A: Lugar de Morales:
*B: Puente donde se encuentran
 los dos Caminos:*
C: Cruz de Piedra:
D: Puente adollaman el Leano:
E: Hermita del Chusco:
*F: Puente de dos arcos y Nagato
 de la Cueva:*
*G: Puente del Nagato de Man
 Calo de las Herrer:*
H: Hermita de S. Estebano:



MORALES DEL VINO.

jado, como el de Villagodio. Sobre un proyecto del cantero José Almaraz Márquez, sería arreglado todo un tiempo después⁹.

PELEAGONZALO

Pueblo emplazado en el camino que une Zamora con Toro, por la margen izquierda del Duero.

En 1788 los vecinos informaban de los daños causados por las inundaciones del río. Tanto la torre de la iglesia como varias viviendas estaban en completa ruina. Era preciso que se les socorriese con el fin de realizar varias obras públicas, como el acondicionamiento de sus caminos y calzadas¹⁰.

RIONEGRO DEL PUENTE

Este lugar se halla al norte de la provincia, cerca de la confluencia del río Negro con el Tera. Paralela a este último corre la vía que une la Puebla de Sanabria con Benavente y allí se desgaja hacia el norte en dirección a La Bañeza y Astorga.

Ya en 1592 las autoridades locales habían informado al Consejo Real que su puente de 4 cepas en la madre del río y dos medias en los extremos, estaba «muy arruinado y desbaratado». Unos años después informaban sobre su estado los canteros Miguel de la Vega y Pedro de la Lastra.

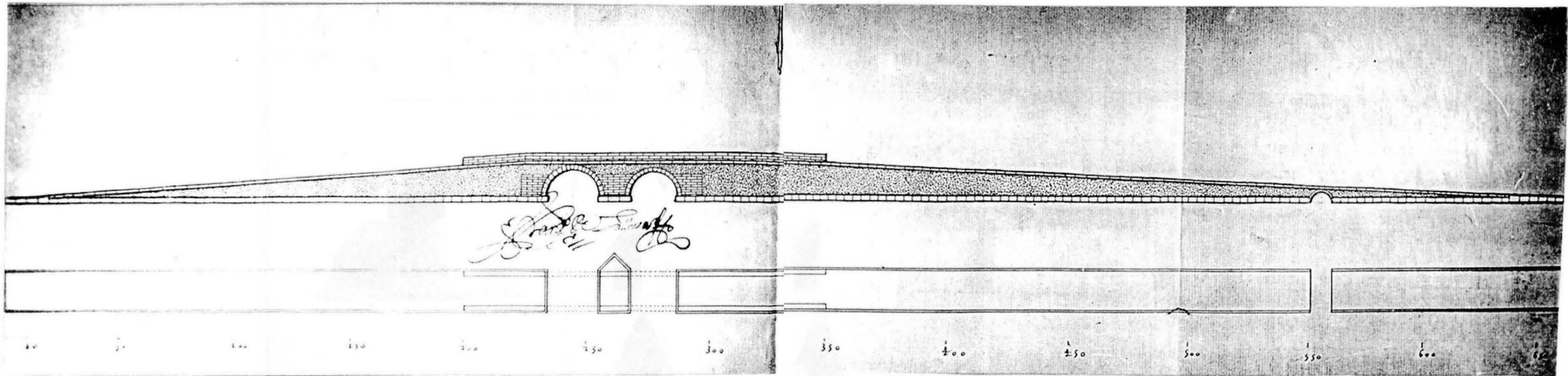
A comienzos del siglo XVII se insistía en la necesidad de su reparo. Debía acondicionarse, aunque fuera provisionalmente, de madera. Por tratarse de un puente viejo y antiguo, las repetidas riadas se lo habían llevado hacía unos 20 años. Sólo era vadeable en verano y resultaba indispensable pues era «camino de muy gran pasaje de Portugal y Galicia para Zamora y Salamanca y mercado de la Bañeza y para Valladolid y Madrid y otras partes». No había puente hasta la Puebla de Sanabria. Debía de reconstruirse como antes: de 4 arcos y emplazado en el mismo sitio y sobre la misma peña. Costaría unos 9.000 ducados.

El Fiscal se opuso a la solicitud y acusó al pueblo de no haberlo reparado convenientemente, por lo que se había hundido.

Parece que, por entonces no se hizo nada, al menos la documentación no habla de ello. Con todo, posteriormente fue reconstruido en dos partes: una de 5 ojos y otro tramo cercano de bastante mayor longitud, que debió de ser el más golpeado por las aguas. Todo de arcos de medio punto y pilares con espolones cuadrados y tajamares en ángulo curvo que llegaban hasta la calzada, aunque sin formar aparcaderos. La

⁹ A.H.N.: Cons. leg. 24.127.

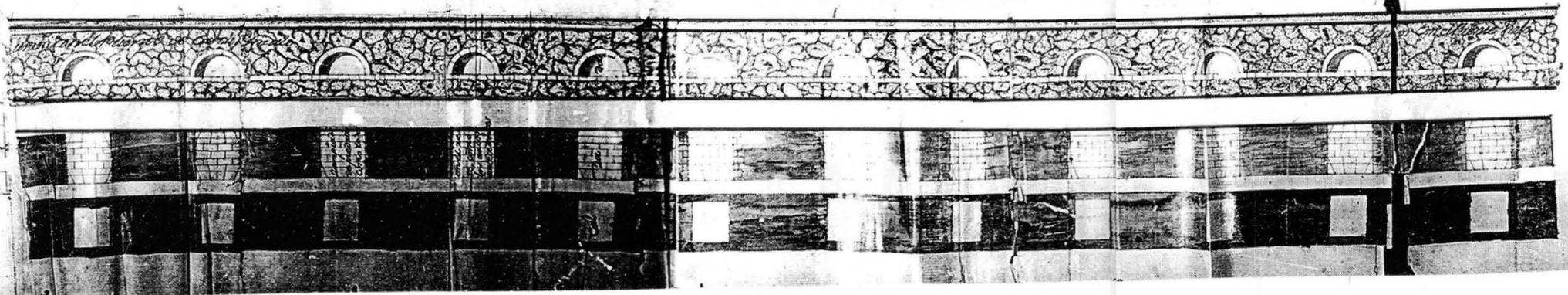
¹⁰ Idem: Cons. leg. 1.142.



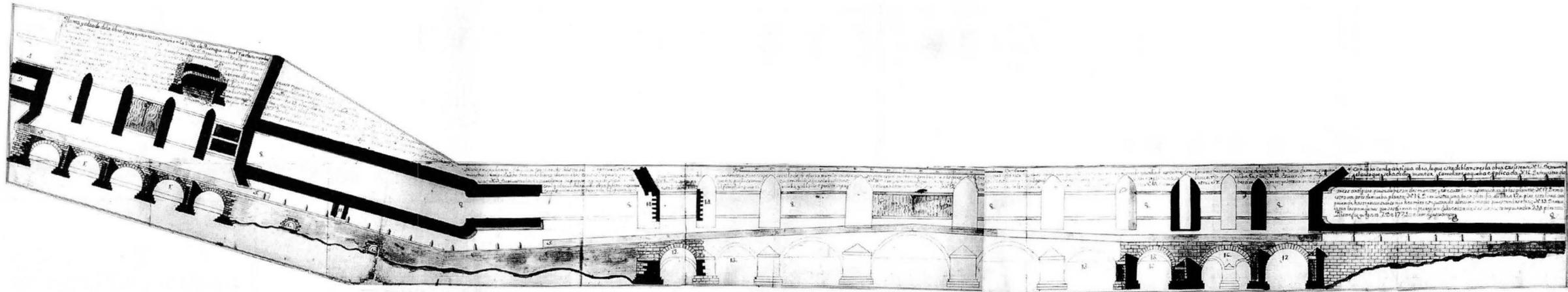
BAMBA: Plano de Francisco de la Llosa para el reparo de su puente.

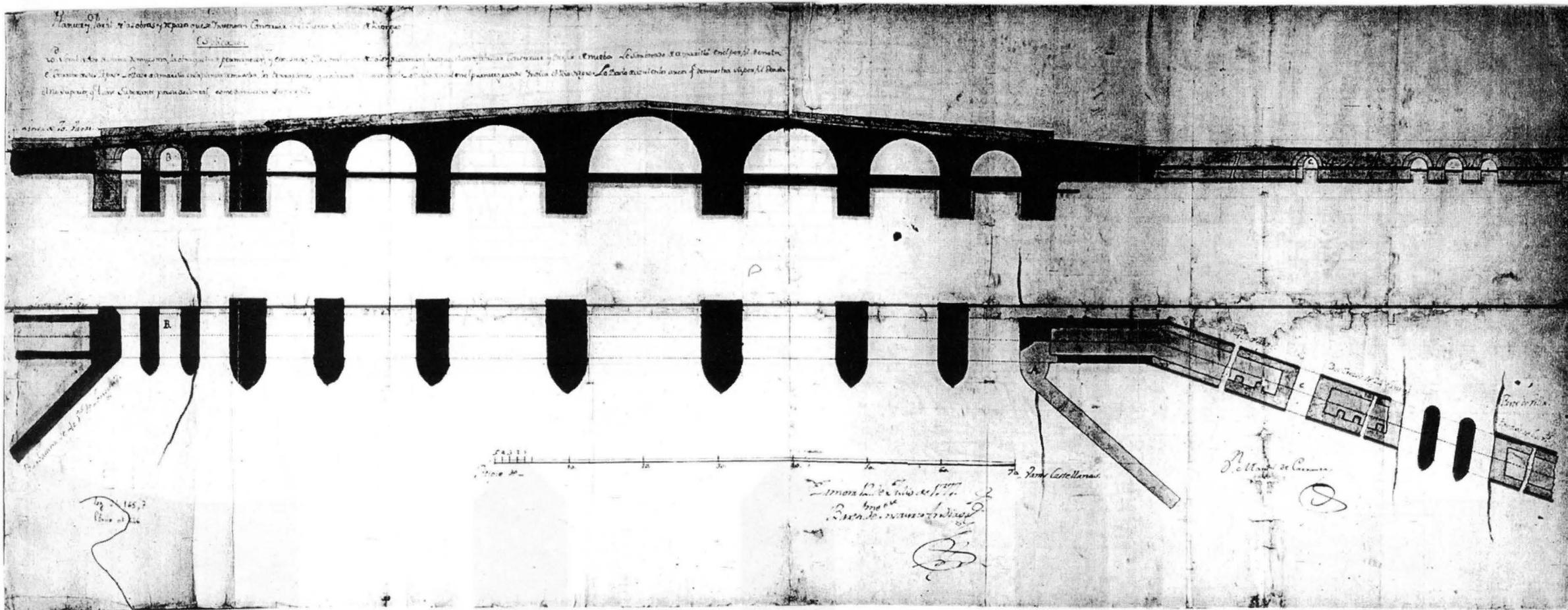
Juan Antonio Fernández Henguera

Zamora



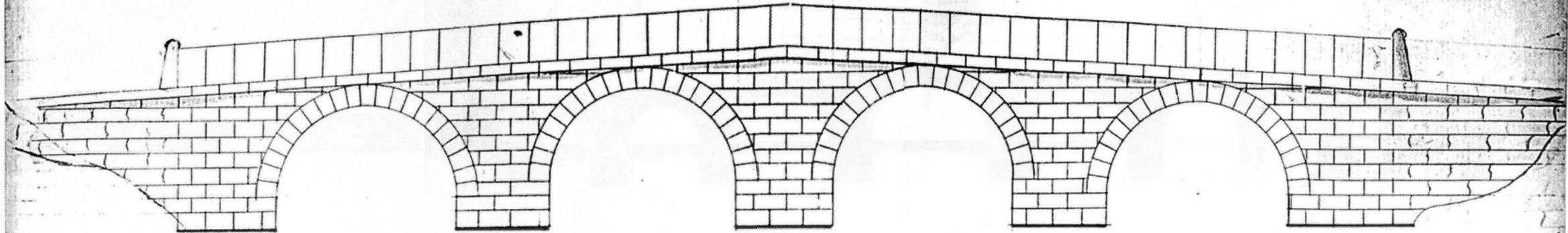
Ante de la Foz
Como un puente
A. B.



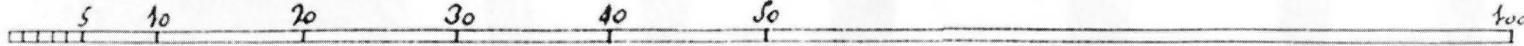


RIONEGRO DEL PUENTE: Planta y alzado del puente por Bartolomé de Insaur Andiaga.

Planta, y Alzado del Puente de nueva fábrica llamada Quebrada à la salida de Pererueta

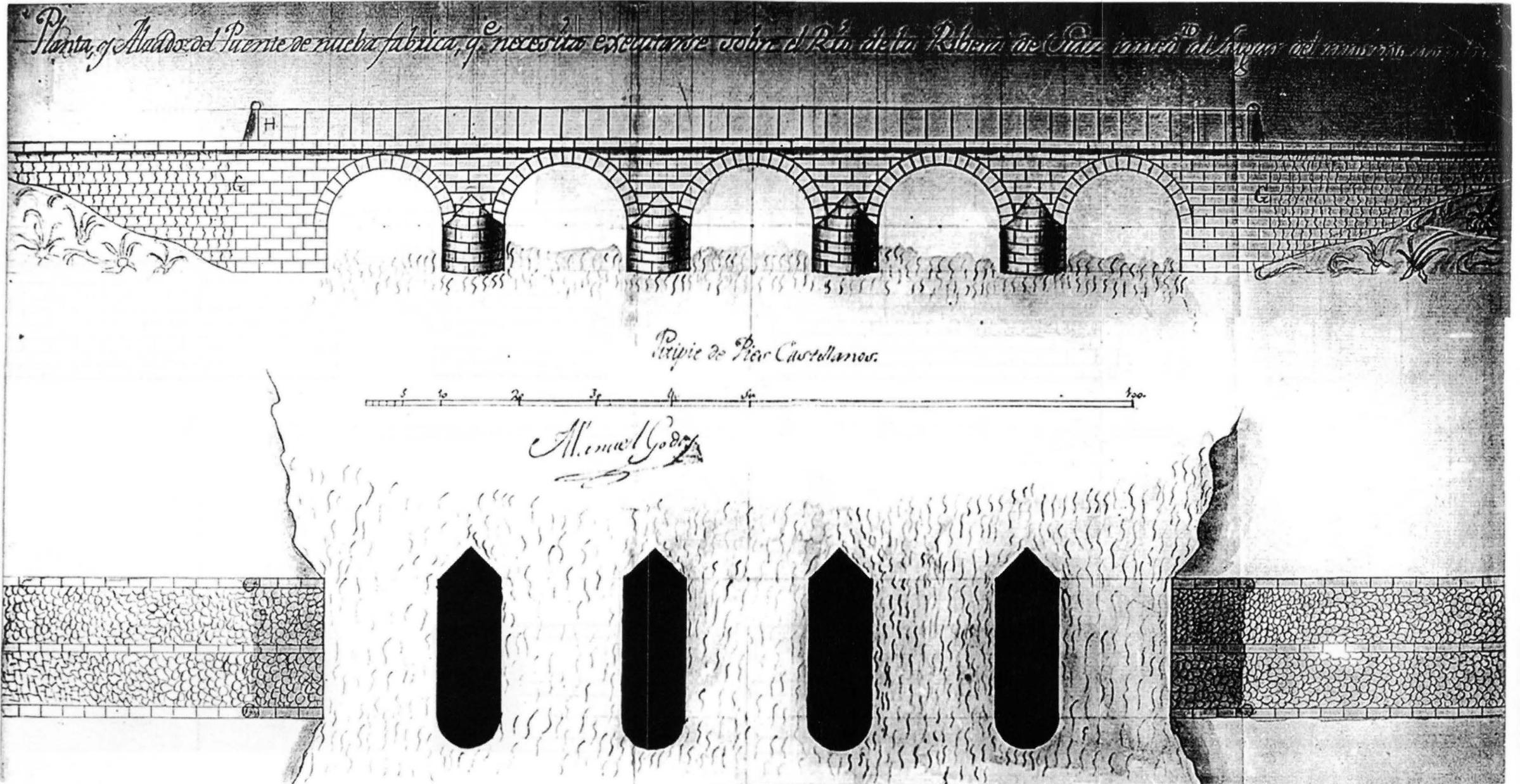


Pticipio de Pies Castellanos



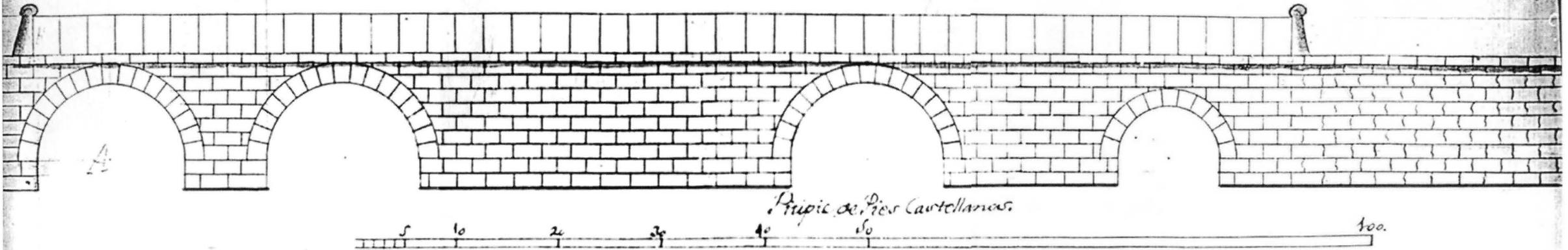
Manuel Godoy



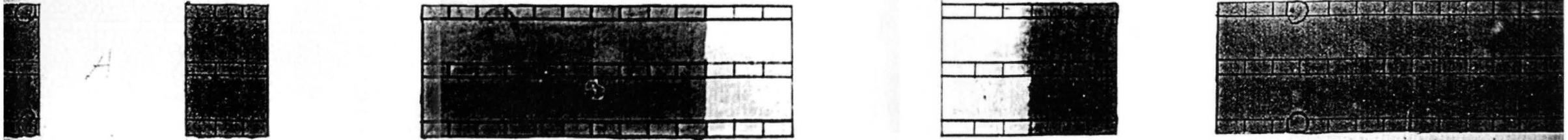


Planta y alzado del Puente de nueva fabrica, q^e necesita executarse sobre el Río de la Ribera de Saz inmed^o al lugar del mismo nombre.

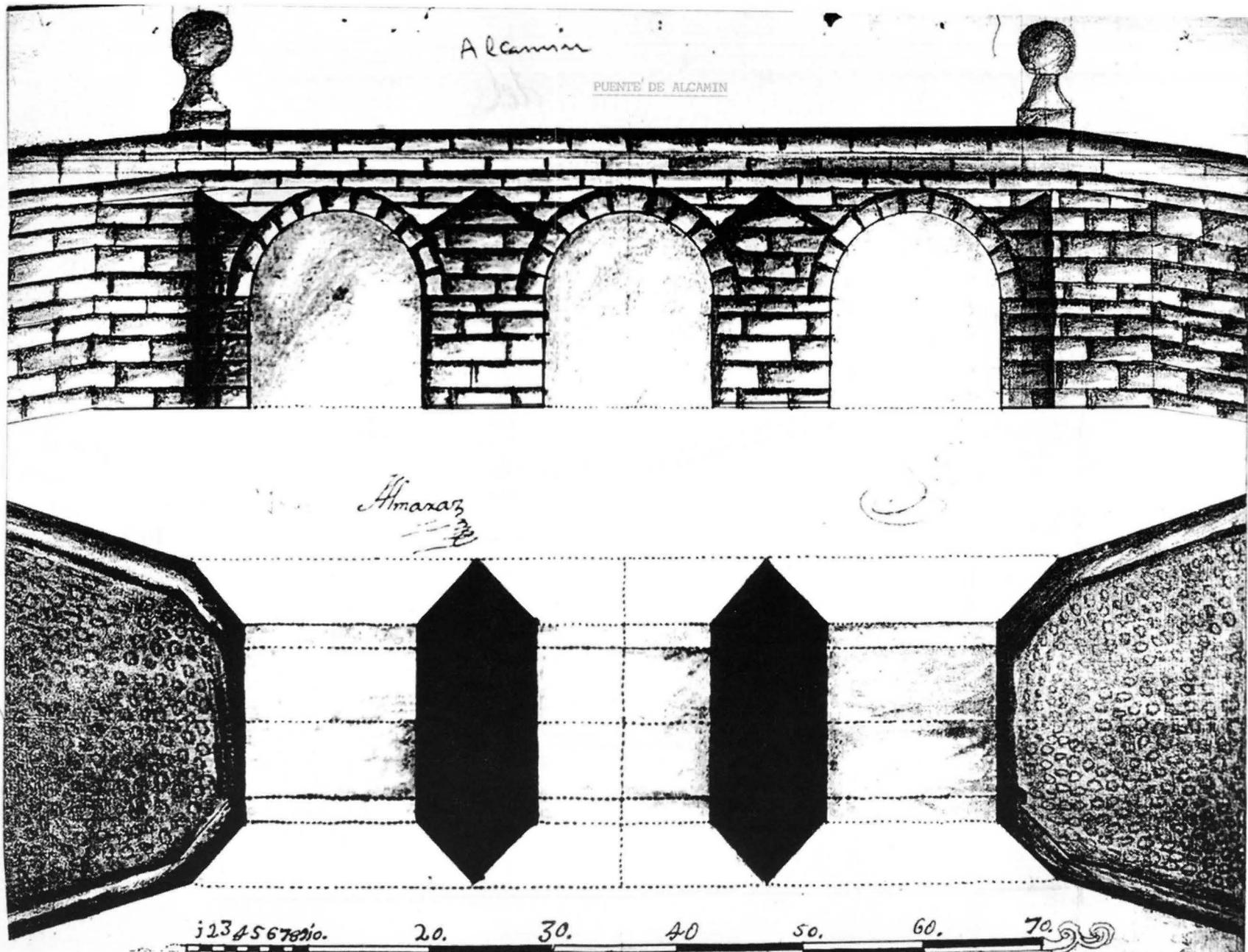
Planta, y Alzado de los Reparos del Puente de la Ribera de Campeán, y los Barrios y las Enillas



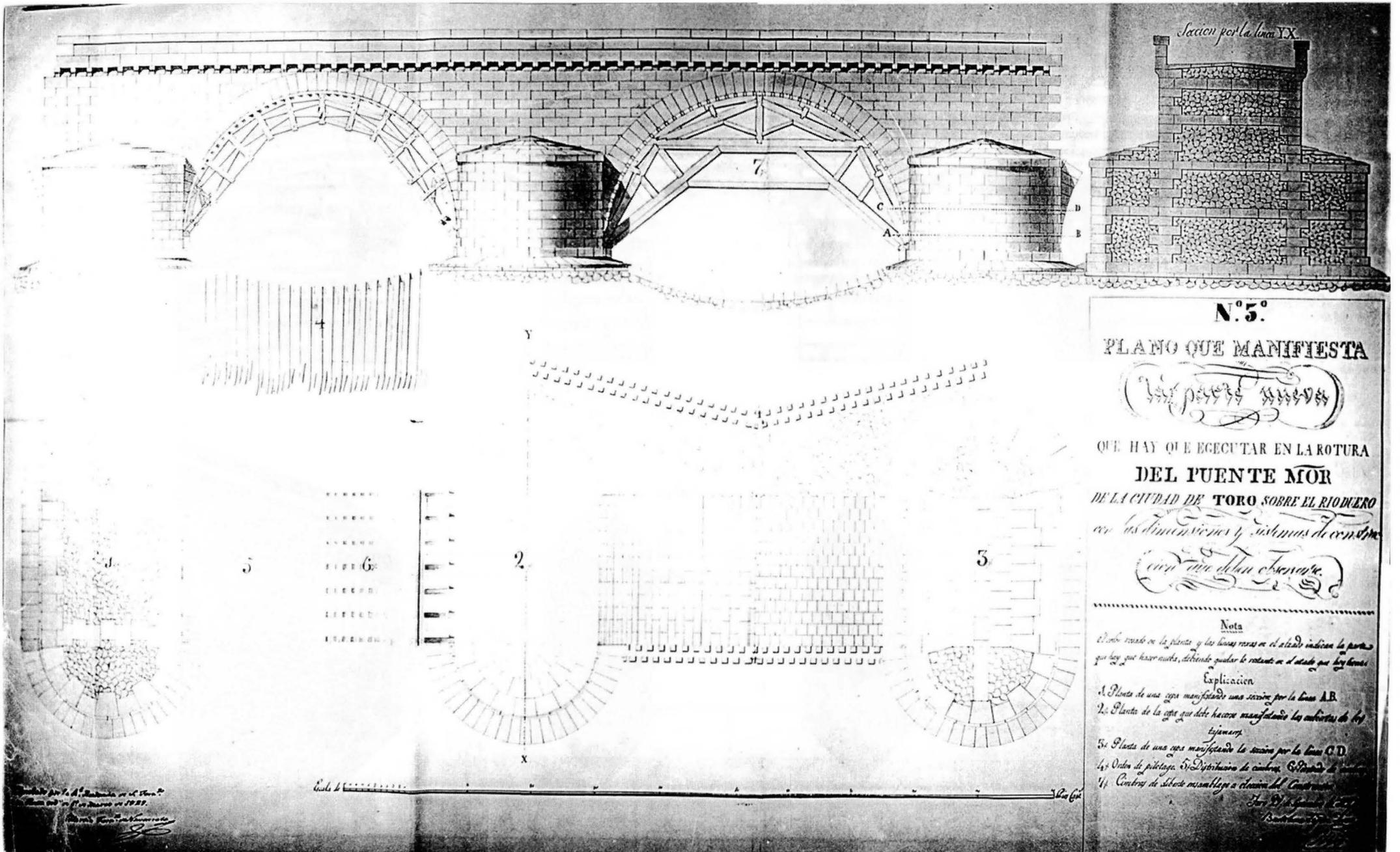
Manuel Godoy



Planta y alzado de los reparos del Puente de la Ribera de Campeán, y los Barrios y las Enillas.



Puente de Alcamín.



N.º 5.º
 PLANO QUE MANIFIESTA

Las partes nuevas

QUE HAY QUE ECECUTAR EN LA ROTURA
 DEL PUENTE MAYOR
 DE LA CIUDAD DE TORO SOBRE EL RIODURO
 con las dimensiones y distancias de cada parte

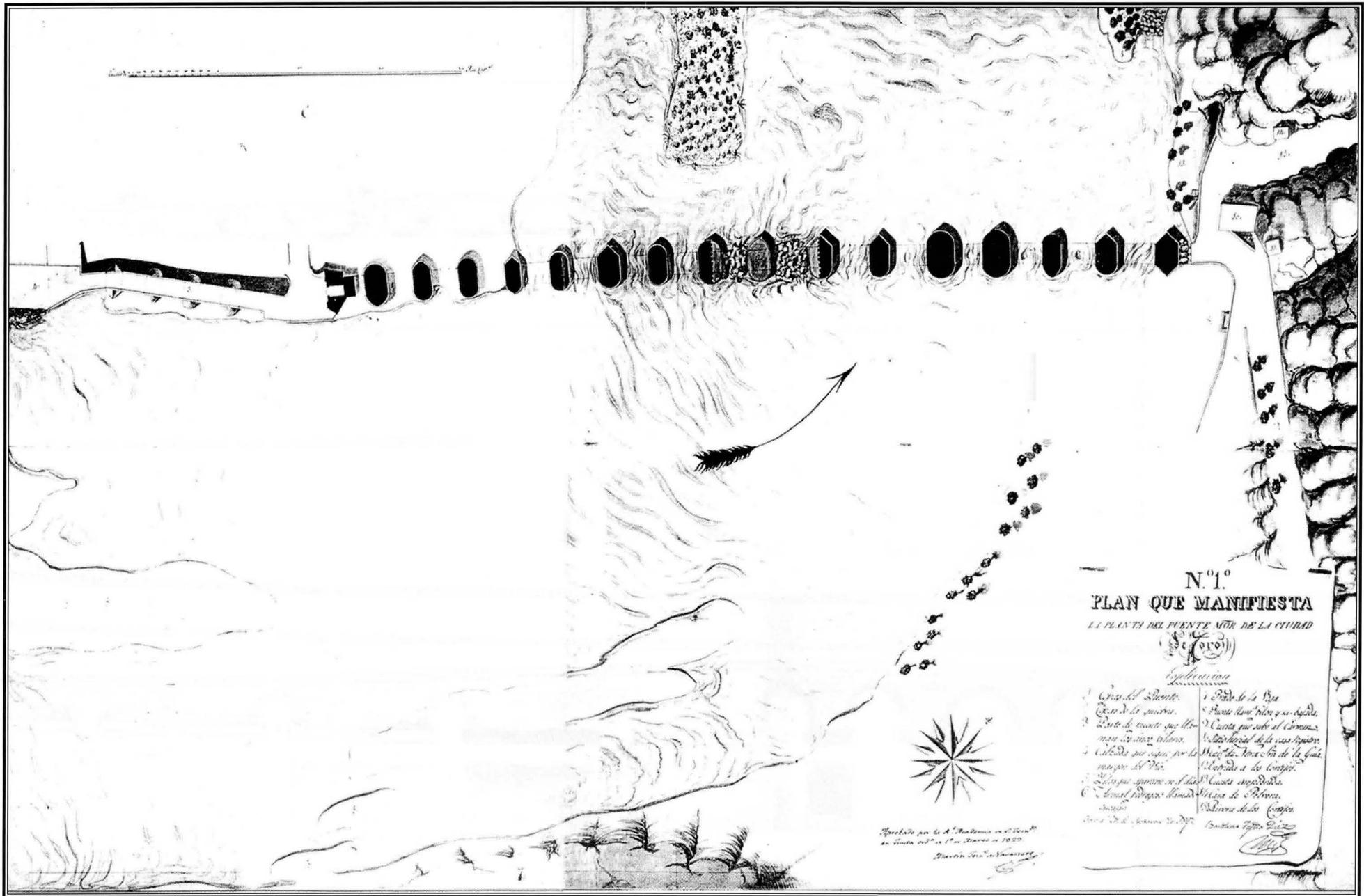
con una tabla de muestro

Nota
 El codo recado en la planta y las líneas rojas en el alzado indican la parte
 que hay que hacer nueva, debiendo quedar lo rotado en el estado que hoy tiene

- Explicacion**
- 1.º Planta de una copa manifestando una sección por la linea AB.
 - 2.º Planta de la copa que debe hacerse manifestando las cubiertas de los tejamanos.
 - 3.º Planta de una copa manifestando la sección por la linea C.D.
 - 4.º Orden de pilotes y distribución de cambras. Espaldas de muros.
 - 5.º Contorno de fábrica en el alzado y elevación del Cambrero.

Toro D. 1.º de Agosto de 1827
 Inocencio Cadiñanos Bardeci

Toro: Plan que manifiesta la parte nueva que hay que egecutar en la rotura del puente Mayor.



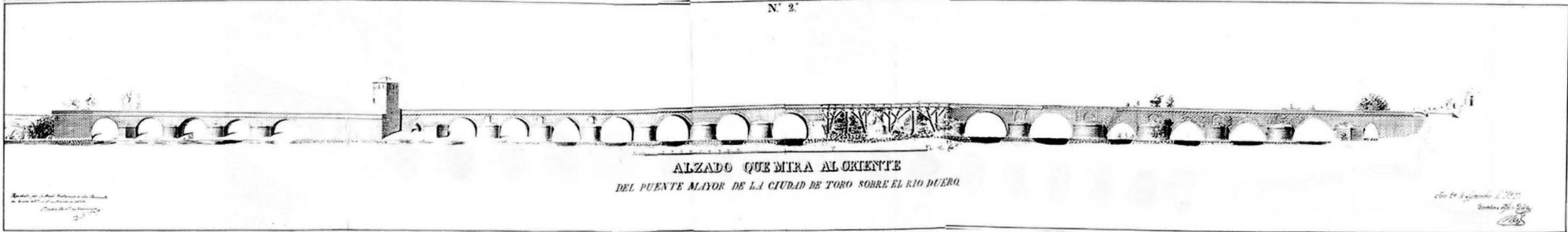
N.º 1.º
PLAN QUE MANIFIESTA
 LA PLANTA DEL PUENTE MAYOR DE LA CIUDAD



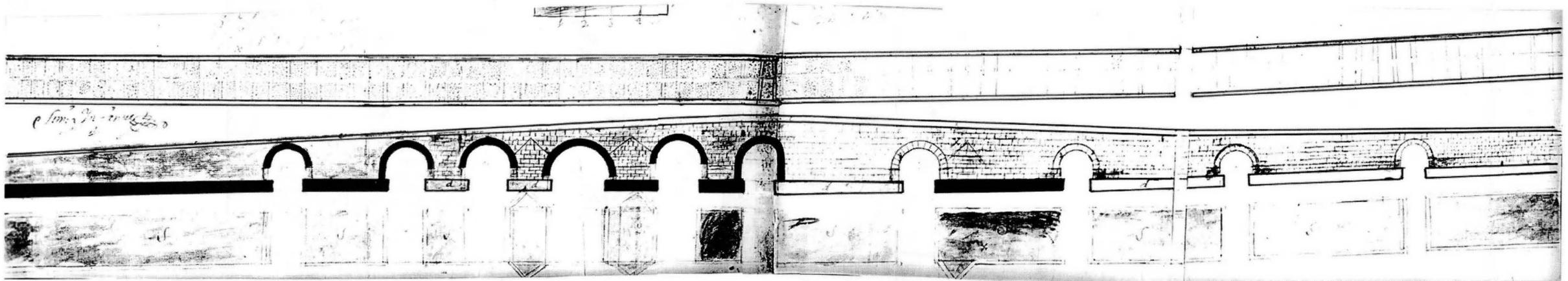
- Explicacion*
- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Arco del puente. | 1. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 2. Puente de la ciudad. | 2. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 3. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 3. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 4. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 4. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 5. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 5. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 6. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 6. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 7. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 7. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 8. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 8. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 9. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 9. Puente Mayor de la Ciudad. |
| 10. Puente de la ciudad que da origen a las aguas de la ciudad. | 10. Puente Mayor de la Ciudad. |

Aprobado por la A.ª Real de San Carlos en el Real Decreto de 18 de Mayo de 1827.
 Dado en San Carlos de la Roca a 18 de Mayo de 1827.
 D.º Juan de Dios de la Roca

TORO: Plan que manifiesta la planta del puente Mayor de la ciudad de Toro.



Alzado que mira al Oriente del puente mayor de la ciudad de Toro sobre el río Duero.



TORO: Puente sobre el río Guareña, por Simón Infante.

rasante era completamente horizontal. Por la diferencia de arcos y pilares en dibujos posteriores, parece que esta última reconstrucción aprovechó ciertos elementos más antiguos, lo que daría lugar a un puente un tanto irregular.

En 1777 nuestro puente se encontraba de nuevo arruinado. Provisionalmente sería acondicionado por los vecinos. Según éstos, era preciso añadirle 9 ojos «a fin de que el río tenga el desaogo necesario». Así lo reconoció el maestro Bartolomé de Insaur Andiaga, quien reguló su coste en 98.000 rs. Para ello levantó dos planos. Sería un puente de varios tramos, el principal de 10 arcos de muy distinto tamaño (grandes los centrales y muy pequeños los extremos), de ligero perfil alomado. Llevaría espolones cuadrados y tamajares en ángulo curvo.

El cantero Francisco Castellote se ofreció a levantarle. Sin embargo el Consejo ordenó que de nuevo lo reconociera Juan de Sagarvínaga. En 1779 éste levantaba un plano y tasaba el costo de la obra en 255.000 rs. Se trataba de una compleja obra, en buena parte nueva, que aprovechaba lo que restaba del antiguo puente, otorgándole mayor uniformidad. Sin embargo, este mismo hecho explicaban unos arcos desiguales. Siguiendo el modelo de los antiguos pilares, éstos tan sólo llegaban a media altura.

El proyecto pasó a la censura de Juan de Villanueva. Lo consideró acertado, aunque criticó al autor recordándole que se había excedido pues no se le había encargado formar un nuevo edificio sino únicamente informar sobre el estado del puente. La comisión de arquitectura de la Academia aconsejó pasar el estudio definitivo a Ignacio de Tomás y que, por administración, se le encargara a este mismo arquitecto (año 1785)¹¹.

ROSINOS DE LA REQUEJADA

A comienzos del siglo XIX los vecinos se dirigían al Consejo informando de la urgente necesidad de reparar tres puentecillos que se había llevado el río Negro. Su precio sería reducido por la cercanía de los materiales. La solicitud se dirigía a que fueran costeados por repartimiento¹².

SAN PELAYO O VILLAGODIO

Por orden del Gobierno, a comienzos del siglo XIX era construido un puente en este lugar sustituyendo a otro de madera. Ya había existido otro de piedra anterior levantado en 1592 por el cantero García de la Vega.

¹¹ Idem: Cons. legs. 1.233, 24.165 y 24.676.
Arch. R. Acad. de S. Fernando 2-31/6.

¹² A.H.N.: Cons. leg. 2.392.

SANTA CRISTINA DE LA POLVOROSA

Pueblo cercano a Benavente, a orillas del Orbigo. En 1815 era tendido un puente de madera cuyo resultado pareció a los académicos de San Fernando «poco artístico»¹³.

Modernamente ha sido construido un gran puente de bello resultado.

SAYAGO (TIERRA DEL)

En 1761 el maestro José Almaraz reconocía un conjunto de 9 puentes en la Tierra del Sayago. Todos estaban en camino real y carretero. Se trataba tanto de reparar varios de ellos como de construir otros nuevos. Eran los siguientes: Alcamín, Judiez, Campeán Ribera, Mogatar y Mataniles, Quebrada, Rivera de Sogo, Rivera de Pelazas y puente de Saz.

Al existir mucha diferencia entre el presupuesto de José Almaraz (197.000 rs.) y otro posterior del maestro Manuel de Godoy (512.268 rs.), se ordenó que N. Miguélez lo tasase de nuevo¹⁴.

TORO

En esta ciudad hay que señalar tres puentes: el Mayor, el del río Guareña y el del arroyo de San Andrés.

Junto con el de la capital, el puente **Mayor** de Toro es, sin duda, el más notable de la provincia y uno «de los mayores y mas ymportantes del reyno», como se decía en el siglo XVII. Añadiéndose que «era paso para esta nuestra Corte, Valladolid, Salamanca y otras partes».

Suena ya en el fuero (año 1222) cuando en su punto noveno se ordena «magister de ponte sit excusatus».

En 1499 los RR. CC. daban licencia a la ciudad para imponer una sisa por valor de 150.000 mrs. con el fin de reparar el puente. A mediados del siglo siguiente, el cantero Antonio de Villafañe lo hacía en profundidad, y que pudo consistir en los arcos de la parte más meridional denominada, desde entonces, «puente nuevo». Los reparos, en realidad, continuaron a lo largo de todo el siglo. A fines del mismo, por ejemplo, Juan del Rivero (maestro mayor de la catedral de Salamanca) y Pedro Mazuecos (maestro de obras del archivo de Simancas) opinaban sobre el estado,

¹³ Arch. R. Acad. de San Fernando 2-31/9 bis.

¹⁴ A.H.N.: Cons. leg. 421.

tanto de la parte vieja como de la nueva. Poco después volvían a hacer otro tanto Juan González de Sisniega y Pedro Yáñez. Con todo, parece que las intervenciones aconsejadas no tendrían lugar hasta unos cuantos años más tarde, ya en el siglo XVII.

A comienzos del siglo, se recordaba que las obras ejecutadas en 1608 habían importado 37.000 ducados y sus encargados, Juan de Alvarado y Juan de Rivas, no había actuado correctamente. Cuando estaban en plena faena, una riada se había llevado parte de la manguardía («que aquí llamamos bardada») por lo que el río abandonaba su cauce, dejando el puente en seco. Domingo de Cereceda y Domingo de Argós tasaron su reconstrucción en 7.800 ducados. Y por esta cantidad fue encargada a los mismos canteros.

En 1610 se volvían a señalar nuevos deterioros. El arco 6º y su pilar se encontraban demolidos. Sólo podía pasarse andando o con caballería, pero no con carros. Las condiciones para su reparo fueron redactadas por Juan Ortiz y Juan del Sendero. Por 6.500 ducados fueron adjudicados los trabajos al mencionado Juan de Alvarado.

Consta que en 1676 el arco y pilar denominados «Marizarza», que era el mayor del puente, estaban caídos. Era, también, preciso construir una manguardía de más de 500 pies de largo y, a la entrada, junto a la puerta del Pilón, convenía levantar otro paredón. Felipe Berojo de Isla se encargó de detallar estos nuevos trabajos y, según Antonio Carasa, todo ello importaría 353.670 rs. Siguieron informando en el mismo sentido los canteros Manuel de Avila, Vicente de la Pedraguera y Andrés Gómez del Rebollar pero, por entonces, todo siguió igual.

Durante unos años estuvo pregonándose la obra sin que nadie hiciera postura. Finalmente Francisco de Casuso Villafañe lo puso en 280.000 rs., pero al Fiscal le siguió pareciendo una cantidad excesiva. Antonio Carasa rebajó su propio presupuesto hasta 240.000 reales. Para justificar algo que, en realidad, estaba castigado por malintencionado, recordó la deflación habida por estos años: «respecto de la baja de moneda, los precios de todo xenero se an moderado una terçera parte del subido preçio que tenian dicho año de 1676». Sin embargo, por esta última cantidad fue rematado a favor de Francisco de Casuso, repartiéndose en 20 leguas a la redonda.

Comenzados los trabajos en 1686, consta que ocho años después «tienen la obra muy adelantada y para acabar». Al año siguiente Lázaro de la Vega y Andrés Rascón lo daban todo por correcto e, incluso, se señalaron mejoras por valor de 29.696 rs. que el Fiscal ordenó «minorar».

Cuando ya finalizaba el siglo, aparecen nuevas quiebras causadas por las avenidas de 1695. Aunque se ofrecieron a ejecutarlas varios de los anteriores canteros, con todo fueron rematadas a favor de Diego Díaz y Sebastián Franco quienes, por 93.000 rs. las ejecutaron un tiempo después.

A comienzos del siglo XVIII realizaba una importante obra Valentín Antonio de Mazarrasa, ayudado por otros canteros de gran prestigio.

A mediados del mismo, Francisco Tejada y Domingo Díez señalaban numerosos deterioros (especialmente en cepas, contrafuertes y calzada), de tal forma que su

costo sobrepasaba el medio millón de reales. Ante la variedad de informes y presupuestos, el Consejo Real propuso, en 1761, que lo ideara el P. Antonio de San José Pontones. Así lo hizo, reduciendo el costo a 216.000 rs. y fijando un plazo de tres años. Como se ve, la disminución era notoria, aunque a la larga resultaría errónea.

De la ejecución se encargó el cantero Andrés Hernández. Trabajó en las partes menos costosas y dejó lo más decisivo, como lo era la manguardía (bardada) y cepas del puente, todo por falta de dinero. Se repartieron otros 165.410 rs. y con ellos se repararon tan sólo dos de las 8 cepas arruinadas. El cantero abandonó las obras. El Intendente provincial, por su parte, criticó duramente al P. Pontones por su débil proyecto, alguno de cuyos aspectos habían quedado «sin tocarse». El Fiscal insistió en el mismo sentido: «Es tanta la desidia y abandono con que se miraron las obras del puente... que se viene en conocimiento del gran cuidado que se debe tener a acerca de no fiar obra publica por administración». Además, siempre pagaban sus consecuencias los pobres lugareños entre los que se repartían cantidades tan elevadas.

Antes de reiniciarse los trabajos, el ingeniero Francisco Marengo detalló que estaban bien concluidos el empedrado del puente, una suave entrada junto a la puerta del Pilón, dos cepas y, también, hecha una parte de la manguardía aunque, en este caso, mal ejecutada.

En 1773 pasaba el expediente al comisario Marcos de Vierna quien advirtió que no convenía seguir con el proyecto del P. Pontones que, además, llevaba varios años suspenso. Propuso que lo ideara de nuevo Hilario Alfonso de Jorganes, aunque no pudo hacerlo por lo que todo siguió paralizado.

A fines de siglo vuelven los intentos de concluir las obras. Pedro Castellote propuso algunos reparos pero, para un arreglo general y más consistente, formaría proyecto el arquitecto Francisco Díez Pinilla, que lo evaluó en 854.000 rs. Primero se pensó encargarlo a Juan de Sagarvínaga pero, después, se llamó al maestro madrileño Ramón Alonso. Al tratarse de unos años difíciles, todo se redujo a un acondicionamiento superficial a base de madera.

«La desgraciada época de la guerra de Independencia y subsiguientes circunstancias», agravaron la situación de nuestro puente. Los franceses cortaron varios arcos.

En 1827 Bartolomé de Tejada trazaba un completo proyecto para su reconstrucción. Levantó 3 planos, detallando los tramos inutilizados. Su costo ascendería a nada menos que 3.260.000 rs. Las ruinas y deterioros debían ser muy graves. Fue aprobado por la Real Academia de San Fernando, pero nada se hizo como nos recuerda Madoz en su famoso diccionario.

El hecho de citarse un «maestro del puente» en el fuero de la ciudad, indujo a Gómez Moreno a pensar que se trataba de un puente de madera. Pero no parece que fuera así. El más antiguo de piedra habría que considerarle contemporáneo al de Zamora, es decir, de fines del siglo XII y principios del XIII. Su parecido es muy grande. Un análisis del recinto amurallado de la ciudad demuestra que siempre ocupó el mismo emplazamiento.

Se trata de un puente de 806 pies de largo por 20,50 de ancho. La inconsistencia del lecho del río ha dado lugar a que, con el paso de los siglos, tanto la rasante de la calzada como la línea de ésta, se encuentren actualmente pandeadas. Los arcos son variados en cuanto a formas y tamaños. La parte más antigua podría identificarse con los tajamares angulares y escalonados. Los espolones semicirculares son más modernos. El resultado ha sido un conjunto de arcos de medio punto (no todos iguales), con alguno apuntado anterior, que llevan arquillos menores calando las pilas.

Hubo un torreón al sur, consolidado en 1475 y 1715 y que fue demolido en el siglo pasado.

Al igual que en Zamora, ciertos trabajos modernos han sido muy poco respetuosos con las formas y materiales del pasado. Bastante más lo fueron en el siglo XVI cuando se ordenaba no «ynventar ni azer cosa de nuevo».

El puente de **Guareña** se halla cerca de la confluencia de este río con el Duero. Por allí pasa la carretera que une Toro con Alaejos y Medina del Campo. Las más antiguas noticias de este paso pertenecen a la Edad Media, aunque entonces era simplemente de madera.

En 1719 consta que era reparado por Valentín Antonio de Mazarrasa, al mismo tiempo que el Mayor de Toro.

En 1770 se hallaba cortado, a pesar de ser camino real. Y es que se habían hundido una cepa y un arco central. Lo reconoció el ingeniero Francisco Marengo quien informó que consistía en un paso de 628 pies de largo, por 18 de ancho y 10 ojos. Sin embargo, las aguas iban tan sólo bajo dos de ellos. Presupuestó la construcción de los citados cepa y arco en 16.680 rs. Volvió a verlo el arquitecto Simón Infante, que levantó plano. Fueron rematadas las obras en este mismo maestro pero, al rebajarlo a 13.000 rs. el cantero Manuel Díez Xuárez, a él se encomendó. Cuando éste lo tenía comenzado, se advirtieron numerosos defectos. Como prosiguió sin ajustarse a las condiciones, fue encarcelado. Se le liberó a condición de concluirle satisfactoriamente. Sin embargo, continuaron observándose numerosos defectos, por lo que no se le abonó la última paga.

En 1832 Agustín Díez proyectaba un nuevo reparo, que fue rechazado por la Academia de San Fernando «pues carece de demostracion geometrica». Se encargaría después a Manuel Sipos y, ahora, sí fue aceptado.

El puentecillo de **San Andrés** se encontró junto a la granja de este mismo nombre, sobre el arroyo Adalia y «en la calzada de esta ciudad (Toro) a Zamora».

Proyectaron su construcción Francisco Tejada y Domingo Díez por un monto de 45.800 rs. y, aunque el P. Pontones opinó que debía llevar un ojo más, es decir, tres arcos, se siguió con el proyecto anterior. En 1769 ya estaba construido¹⁵.

¹⁵ Idem: Cons. legs. 428, 2.130, 2.959 y 33.866.

Arch. R. Acad. de San Fernando, comisión de archit. nº 84 (1792).

NAVARRO TALEGÓN, J., *Catálogo monumental de Toro y su alfoz*. Zamora-1980, 45.

VIGO

Pequeño lugar, junto al lago de Sanabria. En 1787 el alcalde mayor de la Puebla pedía que fuera construido un puente sobre el río Sobrado. Había uno de madera, pero resultaba insuficiente para el mucho tráfico hacia Galicia.

En el mismo año la Real Academia de San Fernando nombraba a Diego de Ochoa para que fuera a proyectarlo, aunque no pudo hacerlo. En 1793 se encargaba de ello el alarife Fernando Ameiseras, tasándolo en 18.300 rs. Pero no debió aceptarse puesto que, al año siguiente, se recordaba a Diego de Ochoa que cumpliera con el encargo¹⁶.

¹⁶ A.H.N.: Cons. leg. 23.775.
Arch. R. Acad. de S. Fernando, comisión de archit. nº 28 (1787).