

## **22- LOS PUENTES**

## El puente de San Benito

Las comunicaciones han sido uno de los factores que han jugado un papel fundamental a lo largo de la historia del Picazo y en su desarrollo.

Hasta bien entrado el siglo XV, el único puente existente era el que permitía la entrada a Alarcón por la puerta de la muralla que se llama de Chinchilla. Era el puente que permitía a Alarcón comunicarse con la parte sur de su término y el resto del marquesado de Villena y reino de Murcia.

Para el paso del río Júcar de este a oeste, en el tráfico local o el que conducía desde San Clemente hacia Valencia, se utilizaban algunos vados y algunas barcas, principalmente para el paso de grano a los molinos de uno y otro lado.

Desde la Edad Media, se venía utilizando un vado existente a la parte de abajo del actual puente de San Benito. Lo usaban los ganados de la Mesta para cruzar el río Júcar en sus desplazamientos desde la Serranía Conquense a los pastos de Andalucía. Y también era usado tanto por los vecinos del Picazo como de los pueblos limítrofes para el cruce del río. A ese vado llegaba el camino real que se usaba para el paso desde Madrid hacia Valencia.

Dada la irregularidad del caudal de agua del río Júcar, había largos periodos de tiempo en que los vados se hacían impracticables y fue necesario construir algunos puentes precarios para no interrumpir el tráfico de las personas y animales.

Las primeras noticias de la existencia de un puente en San Benito aparecen a comienzos del siglo XVI. Así consta en un requerimiento practicado por el Corregidor de Alarcón a principios del año 1514 a los vecinos de Villanueva de la Jara par impedirles que construyeran casas junto al puente de San Benito.

También esta documentada su existencia en las Relaciones de Felipe II realizadas en 1575, en una de las respuestas de los vecinos de Villanueva de la Jara: *“...que en los términos de esta villa no hay casas de molinos, ni barcos; y que hobo una puente que está arruinada que no se pasa por ella, a la parte del poniente; ...”*.

De nuevo el puente estaba en uso en 1592, según aparece en el testamento de Doña Juana Rodríguez, vecina del Picazo, en el que aparece como lindero “el camino que lleva a la puente de Villanueva de la Jara”. Con este nombre sigue conociéndose el puente en documentos de 1602 y 1650.

A partir de esta fecha comienza a ser conocido definitivamente como puente de San Benito, por la ermita que se encuentra en sus cercanías.



**Puente de San Benito en la actualidad**

Este puente era de madera y con muy poca consistencia por lo que cada vez que bajaba una riada se llevaba el puente y había que volver a repararlo.

Para tratar de dar una solución más estable a las comunicaciones y obtener beneficios económicos del puente, Francisco de Sepúlveda, molinero y amigo de Don Sebastián de Montoya, uno de los nobles más importantes de Tébar, construyó hacia 1670 un nuevo puente, con pilares de piedra, para el cruce del río, estableciendo un portazgo (peaje) por su paso, con la excusa de ayudar a la ermita de San Benito.

El paso de pago parece que no tuvo mucho éxito, ni siquiera invocando el pretexto de ayudar a la ermita de San Benito y los vecinos seguían pasando gratis por el vado, ignorando el puente.

En esta situación y para forzar el paso por el puente, por orden de Don Cristóbal de Briones, sobrino de Don Sebastián de Montoya, en agosto de 1671 se cortó con una zanja el camino que iba al vado, no dejando otro camino para pasar el río que el del puente.

Una vez enterados de lo sucedido, Don Juan Hidalgo Carrillo, sobrino de Don Pablo Herráiz, alcalde que era ese año del Picazo, juntó gente y el día 16 de agosto, víspera de San Roque, volvió a abrir el camino del vado, dejándolo tal como estaba antes.

A la noche siguiente el mismo Don Cristóbal de Briones con los partidarios de su tío don Sebastián de Montoya se pusieron a juntar gente para, deshacer al día siguiente lo que habían hecho el alcalde Don Juan Hidalgo y los suyos, y, en efecto, juntaron mucha gente con armas de fuego y otras con intención de matar a quien les estorbase.

El lunes 17 de agosto de 1671, día siguiente de la fiesta de San Roque, por la mañana, se encontraron los dos grupos formados por más de 100 hombres armados de escopetas, arcabuces y armas blancas y se trabó una pelea en la que se tiraron muchos arcabuzazos, resultando muerto Don Francisco de Mondéjar y heridos otros cinco vecinos, entre ellos Don Jerónimo Conejero, Don Cristóbal de Briones y Francisco Ximénez Cisneros.

Mientras se estaba desarrollando la pelea, y viéndose en desventaja, Don Cristóbal de Briones mandó aviso a Tébar para que mandaran gente a ayudarles.

Por la tarde, y cuando ya estaba apaciguada la pelea, se presentaron en el pueblo los de Tébar, unos cincuenta o sesenta hombres armados, que venían a ayudar a la gente de D. Cristóbal de Briones, sobrino de D. Sebastián de Montoya. Su llegada fue causa de que volviera a alborotarse el pueblo temiendo se reanudase la pelea.

Cuando ambos grupos se encontraron delante de la Iglesia, temiendo que se reprodujera tan sangrienta pelea, Don Pedro García, uno de los clérigos del pueblo, fue a descubrir el Santísimo Sacramento para que por su reverencia se apaciguaran y aquietaran y tomó una cruz con crucifijo en ella y salió al medio del tumulto de la gente diciéndoles que por aquel Santo Cristo y lo que padeció por nosotros se aquietasen y otras muchas razones piadosas que se le ocurrieron.

Al final se consiguió apaciguar los ánimos y terminar la pelea.<sup>1</sup>

D. Gabriel de Peralta, alcalde ordinario de la jurisdicción de la villa de Alarcón, a la que pertenecía el Picazo, se presentó en el pueblo y metió presos en el castillo de Alarcón a varios de los que intervinieron en la pelea, entre ellos al alcalde Don Juan Hidalgo Carrillo y a Don Jerónimo Conejero.

## **El puente del Picazo**

No se acabaron aquí los conflictos por el puente de San Benito y los vecinos del Picazo, para evitar el peaje de ese puente y ahorrar tiempo en los desplazamientos a las fincas del otro lado del río, construyeron un puente de madera en el lugar que ocupa el actual puente viejo para cruzar a pie y con caballerías, permitiendo el paso libremente a todo el que quisiera tanto del Picazo como de cualquier otro lugar. Para el paso de carros y carruajes acondicionaron el vado de la Caballona, a la parte norte del pueblo.

Esto no gustó nada a los propietarios del puente de San Benito que perdían clientes tanto del Picazo como de los demás pueblos, ya que el camino era más corto y además gratis.

El Ayuntamiento de Villanueva de la Jara, para favorecer a los propietarios del puente de San Benito, intentó en varias ocasiones que se destruyera el puente del Picazo alegando que se apoyaba en su término municipal.

Esto obligó al Ayuntamiento y vecinos del Picazo a plantear en 1712 un Juicio ante el Real Consejo de Castilla para obtener Real Provisión *“para que la Justicia de la villa de Villanueva de la Xara ni otra persona alguna de cualquier estado y condición que sea, no embaraze ni perturbe, como lo quieren executar a este dicho lugar una puente de madera que de muchos años a esta parte*

---

<sup>1</sup> Archivo Diocesano de Cuenca. Inquisición.

*ha tenido siempre para el paso y tránsito del río Júcar franca y común para todos los que quieren transitar por ella con más conveniencia, siguiendo sus viaxes y caminos, vía recta a qualquier parte, villa o lugar que se nezesite pasar por dichos lados de dicho río, de que se les siguiera a todos mucho rodeo y trabaxo en extraviarse en sus jornadas y que asimismo sirve para la utilidad de los vecinos de dicha villa de Villanueva, siempre que se les ofrece, siendo muy frecuentemente sus transitos y los de otros sujetos de diferentes villas y lugares de estos paises y de los demas pasajeros, por cuyas razones no se debe impedir el uso de dicha puente y por haver tanto tiempo que se esta en esta posesion sin haver cosa en contrario y por la utilidad que del a todos se sigue y porque en este lugar se necesita para pasar con conveniencia y sin extravio alguno al cultivo de sus viñas, olivos, siembra, azafranares y demas hazienda que sus vecinos tienen en termino de la dicha villa de Alarcón, cuya es esta jurisdicción, y de dicha villa de Villanueva de la Xara y a lo demas que necesiten, sin que en ello se ponga embarazo alguno como se quiere intentar por la justicia de dicha villa de Villanueva, por tener su salida a su termino y jurisdicción, sin mas fin que lo sea justificado que complacer a los sujetos que se utilizan en el paso de todos los que transitan por otra puente que esta sobre dicho río, que llaman de San Benito, muy extraviada y apartada deste lugar [...] por ser sus dueños de la dicha villa de Villanueva en la qual cobran de todos su contribución; y porque por la puente que tiene este dicho lugar solo se sirve que son una vigas solamente puestas sobre dicho río, el qual esta cincuenta pasos deste dicho lugar, con poca diferencia y ser dicho río jurisdicción de la dicha villa de Alarcón; para pasar la gente y algunas caballerias, pero no carruaje alguno y esto solamente cuando el río no va crecido [...] para cruzar por la puente de San Benito se rodea más de una legua para pasar al cultivo de las haziendas, de que se sigue mucho perjuizio, como tambien en el extravio de su camino a todos los pasajeros, sin que en la puente deste lugar se cobre contribuzion alguna y de ella se sigue mucha conveniencia a todos los caminantes y vecinos deste lugar y de dicha villa de Villanueva y demas comarcanos, sin que en ello tenga este lugar mas motivos que la conveniencia de todos, y ademas que el transito del mar y de los rios es comun y le es permitido a cada uno el pasar por qualquiera parte a nado o buscando los medios para transitar que sean mas necesarios... ”<sup>2</sup>.*

El puente del Picazo que comenzó siendo unos tablones de madera por los que se pasaba en las épocas en que el río tenía poco caudal, se fue apoderando del tráfico de la comarca y por su causa se cambió el camino de Sisante, que bajaba al puente de San Benito, al trazado que sigue la actual carretera. Así el Picazo pasó a ser un centro importante de comunicaciones entre Castilla y Valencia.

### **Proyecto de un nuevo puente**

La transformación de los sistemas de comunicaciones fue uno de los factores fundamentales del desarrollo económico de España.

La estructura geográfica de la península no permitía la construcción de canales y elevaba los costos de los caminos terrestres y exigía mayores inversiones. Por ejemplo en la red de caminos radiales promovidos por

---

<sup>2</sup> AHP Cuenca. Notariales.

Carlos III, que son la base de la actual red de carreteras, se construyó hasta 1802, un puente cada tres kilómetros y medio.

La financiación de los caminos se realizaba, según la fórmula común en el Antiguo Régimen, mediante la atribución de los recursos que se obtuviesen por determinados impuestos, fundamentalmente los portazgos y la sal.

Los transportes de mercancías que, hasta esa época, se realizaban por sendas y casi exclusivamente con burros y mulas de carga, comienzan a ser realizados por medio de carros y carretas, que multiplican la cantidad transportada y la rapidez del transporte.

Los vehículos más utilizados eran las carretas, vehículos de dos ruedas tirados por bueyes, que transportaban hasta 40 arrobas (460 kilos). Las mulas se utilizaban para arrastrar vehículos de tres tipos: calesas, de dos ruedas, coches de colleras, de cuatro ruedas y galeras, generalmente cubiertas, que transportan hasta 120 arrobas. Los caballos, que en ocasiones arrastran el vehículo más ligero, el calesín, se utilizan habitualmente como montura y podían ser sustituidos a lo largo del recorrido gracias a la existencias de postas, distantes entre sí de 12 a 18 kilómetros.<sup>3</sup>

Dentro de los proyectos de la red de caminos promovida durante el reinado de Carlos III se encontraba el puente del Picazo, que pese a su precariedad, había adquirido una notable importancia en las comunicaciones.

Así se desprende del expediente tramitado por el Consejo de Castilla en 1790 para su reedificación.

En el informe remitido por el alcalde Domingo Muñoz García se describe la importancia del puente y el estado en que se encuentra:

*Que ... es cierto estar este camino expuesto a muchas desgracias que continuamente se experimentan en su tránsito, que es frecuentadísimo, no solo para dichos Baños de Trillo, sino también para las capitales de Cádiz, Toledo, Reales sitios de Aranjuez y otras, desde el Reyno de Valencia, y gran parte del de Cataluña, y de toda esta circunferencia. Consiste su mal paso en un puente que ay a la inmediación de este pueblo, sobre el río Júcar construido de maderas que las sostienen otras y algunos pilares de piedras ruinosas, de manera que a la menor avenida o crecimiento del río, se extiende el agua por fuera del puente en bastante copia, como quiera que solo tiene su longitud o tirada con limitación al tiempo en que corre menos caudaloso; mas aun en esta situación es sumamente peligroso el tránsito porque no puede pasar carruaje a menos que desunciendo las caballerías se pase a mano, y esto sucede con mucha dificultad y riesgo. Además que como es tan devil, ruinoso y compuesto la mayor parte de maderas el indicado puente, al menor contratiempo, y aun sin el, con solo la mediación de alguno, en que forzosamente se pudren las maderas se imposibilita del todo el paso, hasta que se vuelve a disponer tan malo o peor que havia estado antes. En esta situación se halla al presente, sin que de manera alguna puedan sufragar los cortos propios que goza este pueblo, que apenas pueden cubrir sus mas forzosas e indispensables cargas,*

---

<sup>3</sup> Miguel Artola. Historia de España

*para el crecido coste que necesita una obra se seguridad y permanencia, que es necesaria en este camino para poderlo transitar sin riesgos.”<sup>4</sup>*

También manifiesta que le es imposible al pueblo hacerse cargo de la reparación del puente para dejarlo en condiciones de absorber el movimiento de vehículos y personas que transitan por él.

Ante esta situación, el Consejo de Castilla, inicia un expediente relativo a la reconstrucción del puente del Picazo solicitando diversos informes al Corregidor del partido.

*“Madrid seis de mayo de 1788.*

*Remítase copia de esta representación al Corregidor del partido para que disponga que por un maestro de Arquitectura e inteligente se reconozca el puente que se refiere, y declare el estado en que se halla, y las obras que necesita para su reedificación, como también el coste que tendrá en manos y materiales levantando plano, traza y condiciones de ellas [...] y en caso de ser necesario que se pretenda redificar si bastará que se construya de madera o es absolutamente necesario que sea de piedra”*

El expediente parece que se perdió en los distintos cajones de los ministerios y se olvidaron de la construcción o reconstrucción del puente.

Hubo que esperar a los años 20 del siglo pasado, durante la Dictadura de Primo de Rivera, para que se resucitase la urgencia de hacer el puente del Picazo. El proyecto quedó paralizado por intereses particulares principalmente de Motilla que veía un peligro en que se desviara el tráfico por esa carretera, perjudicando su comercio e industrias. El puente, después de la guerra civil se comenzó en dos oportunidades, paralizándose seguidamente las obras, sin ninguna razón y, por fin, se encaró definitivamente la construcción en los años 70, finalizando las obras en el año 1973, dos siglos después de que se encargara el primer proyecto.

## **Nuestro viejo puente**

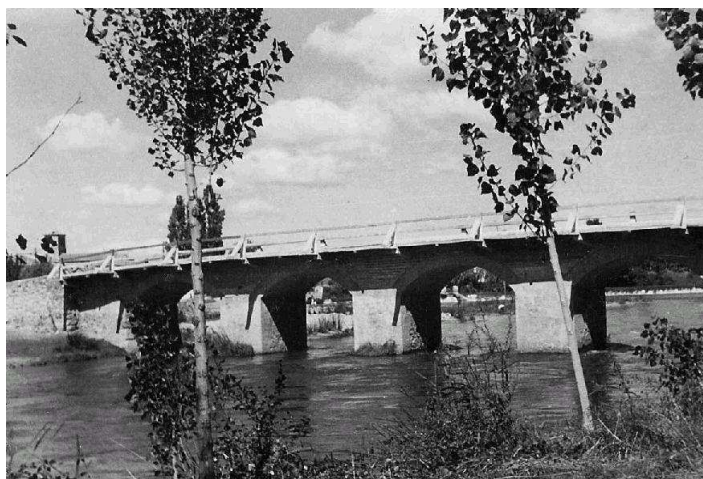
Los vecinos del Picazo, viendo que se dilataba la reconstrucción del puente, se decidieron a construir su propio puente, con pilares de piedra, y a costa de los vecinos.

Los trabajos se realizaron en 1808, según consta en el archivo municipal, con alguna ayuda de los vecinos de Villanueva de la Jara y los Rubielos, a los que en compensación se les eximió del pago del peaje.

El puente se componía de unos pilares de piedra, que son los actuales, y sobre ellos se apoyaba una plataforma hecha con tablones de madera. Para que se pudiera utilizar todo el año, independientemente del caudal del río, se construyó un camino elevado entre el cauce del río y la rambla para el paso de los carros, que arrancaba desde el molino harinero y llegaba hasta el comienzo del puente.

---

<sup>4</sup> AHN. Consejo de Castilla. Leg.1315 nº 6.



El puente en el año 1960

El Ayuntamiento estableció un peaje sobre el paso del puente, del que, como dijimos, estaban exentos los vecinos del Picazo, Villanueva de la Jara y los Rubielos, y con sus ingresos realizaban las reparaciones del puente en las numerosas ocasiones que lo destrozaban las riadas y con el sobrante se pagó durante mucho tiempo el sueldo del maestro y otras necesidades municipales.

Para el cobro del peaje se construyó una caseta al otro lado del puente colocando una cadena con candado.

El cobro del peaje se subastaba cada año entre los vecinos del pueblo y se adjudicaba al mejor postor, que era el encargado de cobrar las tarifas establecidas por el Ayuntamiento.

El cobro del peaje no fue aceptado fácilmente por la provincia como se ve por el oficio remitido al Ayuntamiento por el Subdelegado de Propios y Arbitrios de la provincia de Cuenca de fecha 4o de agosto de 1830 exigiendo *“que por de contado cese en la exacción del impuesto sobre el puente que existe sobre el río Júcar no teniendo facultad competente”*.<sup>5</sup>

Pero el Ayuntamiento siguió cobrando el peaje del puente hasta 1933, basándose en que el puente no era de propiedad municipal, sino propiedad de los vecinos.

*“... esta finca es propiedad de este vecindario que lo ha construido y reconstruido diferentes veces a sus expensas para su común aprovechamiento sin que para ello hayan contribuido con suma alguna los fondos de esta villa ni el Estado...”*.<sup>6</sup>

Como no existía pantano alguno que regulara el río, la mayor parte de los años las grandes avenidas dañaban el puente. Del archivo municipal, podemos entresacar datos de algunas riadas asociadas a las sucesivas reparaciones del puente.

Las grandes avenidas que se produjeron en el año 1825 dejaron inutilizado el puente durante veintiséis días, llevándose el terraplén de acceso.

<sup>5</sup> Archivo Municipal. Actas

<sup>6</sup> Archivo Municipal .Actas



*“los destrozos que han causado varias abenidas en el estacado del remadero del rio que llega hasta el caz del molino de los propios de Alarcón sito en esta población y parte del terraplén que hay para dar la entrada a los carruajes en el puente...”*<sup>7</sup>

### Principales partidas de gastos en 1825

Sueldo del maestro D. Roque Castillo	1.800 reales
Limpiar el paso al puente	15 reales
Al herrero Bernardino Vallés, por clavos y arreglo del candado	25 reales
Al alarife José Rueda por retejar la casa del puente	17 reales
Aguardiente para los voluntarios realistas las noches de guardia	24 reales
Compostura del puente por haberse destruido el terraplén que hay para entrada de los carruajes	2.615 reales
Reformar varios tablonos del puente que se habían destruido	594 reales

El peaje del puente debía ser un negocio bastante rentable para los arrendatarios pues en la subasta para el año 1850 Francisco Rodríguez ofreció en la subasta pagar 8.000 reales.

Otra riada de enero de 1856 se llevó el primer ojo del puente interrumpiendo el tránsito por él.

El Ayuntamiento viendo la necesidad apremiante de su preparación *“por los perjuicios que sufre el presupuesto municipal que carece de la cantidad en que se halla el arrendamiento de dicho puente mientras esté obstruido su paso...”* acuerda nombrar peritos para hacer un presupuesto y repararlo.

Se subasta la obra del puente y se adjudica al alarife Natalio Fernández quien el 1 de junio de ese año todavía no había empezado la obra por lo que el Ayuntamiento ante los grandes perjuicios que le ocasionaba al presupuesto municipal la interrupción del paso, acuerda requerirlo por un plazo de veinte días para que ejecute las obras.

Comparece Natalio Fernández y manifiesta *“ que las causas que le impedían el haber dado principio a la obra del puente, ha sido el que habiéndose hecho cargo de la construcción de la misma su hermano Ricardo Fernández mayor, de esta vecindad, al conducirse las vigas para esta villa desde Almodóvar del Pinar, han sido detenidas y embargadas por el Celador de Montes del Partid, por no traer los conductores de dichas vigas la correspondiente guía; advirtiéndole que si antes no se ha dado principio a traer las maderas ha sido motivado a los temporales de agua y crecida del río durante veinte días o mas desde que se verificó el remate.”*

El 1 de julio, habiendo transcurrido el plazo sin empezar las obras, se acuerda *“...que se proceda a formar expediente ejecutivo contra Natalio Fernández, embargándole bienes de pronta salida, para con su valor en venta breve y sumariamente se de principio a la obra de dicho puente...”*<sup>8</sup>

Nuevamente se produce una gran riada el 2 de setiembre de 1860 y se informa en el pleno municipal *“que el último ojo del puente de esta villa se halla bastante inutilizado y por consiguiente creía se estaba en el caso de proceder a la*

<sup>7</sup> Archivo Municipal. Cuentas.

<sup>8</sup> Archivo Municipal .Actas

*posible brevedad a su recomposición para evitar las desgracias que de lo contrario podrían ocurrir a los pasajeros....”*<sup>9</sup>

Un nuevo problema se planteó con el puente a consecuencia de la desamortización de los bienes municipales llevada a cabo a lo largo del siglo XIX.

La Diputación intentó en varias oportunidades la venta del puente considerándolo un bien municipal, pero el Ayuntamiento se opuso terminantemente a su subasta informando el 24 de marzo de 1856 a la Diputación de Cuenca “... *que este pueblo no tiene más fincas de propios que le corresponda su enajenación que un horno pan cocer, que se halla tasado en venta en cuatro mil ochocientos reales y en renta en cuatrocientos ochenta reales, pues aunque tiene un puente sobre el río Júcar, no es de los de venta por el Estado, por ser propiedad del vecindario y por quien fue construido en el año de mil ochocientos ocho...*”<sup>10</sup>

Nuevamente en 1860 se intenta la venta del puente y el 13 de mayo de 1860 de reúne el Ayuntamiento para tratar la resolución del Gobernador Civil de nombrar perito para tasar el puente para su venta. El pleno municipal acordó oponerse y que “*se haga presente al Sr. Gobernador que el expresado puente con arreglo a la Ley de Desamortización vigente debe excluirse de la venta toda vez que esta finca es propiedad de este vecindario que lo ha construido y reconstruido diferentes veces a sus expensas para su común aprovechamiento sin que para ello hayan contribuido con suma alguna los fondos de esta villa ni el Estado...*”<sup>11</sup>

Nuevamente el 17 de agosto de 1862, recibida circular de la Administración General de Propiedades y Derechos del Estado relativa a que se remitan a la misma relaciones de los bienes de propios y demás manos muertas que existan sin enajenar, dijeron: “*que inmediatamente se forme y remita relación incluyendo en ella el puente de esta villa correspondiente al común de sus vecinos única finca que hay en esta villa y la cual debe ser excluida de la venta ... por ser finca de aprovechamiento común.*”<sup>12</sup>

#### **Tarifas del puente en 1871**

Por persona	3 céntimos
Caballería mayor	6 céntimos
Caballería menor	3 céntimos
Un carro	50 céntimos
Hato de ganado lanar o cabrío	2 pesetas
Res vacuna	12 céntimos
Un cerdo	2 céntimos

Las inundaciones de mayo de 1878, produjeron graves destrozos en el puente. El Ayuntamiento, que carecía de fondos para repararlo, se reunió para encontrar una solución. Ante la imposibilidad de reunir los fondos

<sup>9</sup> Archivo Municipal .Actas

<sup>10</sup> Archivo Municipal. Correspondencia.

<sup>11</sup> Archivo Municipal. Actas

<sup>12</sup> Archivo Municipal. Actas

necesarios para la reparación sin recurrir a un reparto entre los vecinos, que no era posible debido a la pérdida de las cosechas por heladas y pedriscos, e Ayuntamiento acuerda arrendar el puente por un plazo de cinco años a quien se comprometiera a repararlo.

Las condiciones del contrato eran las siguientes:

*1ª El arrendamiento se hace por cinco años que dará principio el día primero de julio próximo y concluirá el treinta de junio de mil ochocientos ochenta y tres.*

*2ª El arrendatario abonará por cada un año la cantidad de doscientas cincuenta pesetas para los fondos municipales.*

*3ª Será obligación del arrendatario:*

*Primero: hacer nuevo el piso del puente con vigas de pino nuevas y del grueso de una tercia cuando ni más, colocando diez vigas en cada ojo.*

*Segundo: hacer una barandilla toda nueva con arreglo al diseño que se presentará, formada sobre vigas de pino llamadas serenas, debiendo ser los pilares de ¿martón? y las tornajuntas de tirantes, los cruceros de mas de medio tirante y la baranda de tirante entero, y todo ello pintado de color chocolate para su mejor conservación.*

*Tercero: suavizar la entrada del puente en la parte de poniente, haciendo el caballete que hay de madera, de calicanto desde la planta rasa y componer las piedras de los machones que llegan al agua.*

*Cuarto: hacer la casilla del otro lado del puente llamada del puentero, de las mismas dimensiones que tenía antes, debiendo tener las paredes un metro de cimiento de piedra y lo demás de tierra y la cubierta de revolcón.*

*Quinto: poner un ramal en el barranco del otro lado del puente y rellenarlo de piedra y casquijo.*

*Sexto: Reponer la vigas que se inutilicen en los cinco años, de manera que al terminar el contrato quede todo el piso a satisfacción del Ayuntamiento, para lo cual se practicará un escrupuloso reconocimiento por una comisión que se nombrará al efecto por las partes.*

*4ª Se ceden a favor del arrendatario todas las maderas que tiene hoy dicho puente.*

*5ª La obra se dará por terminada para el día primero de noviembre del próximo año mil ochocientos setenta y nueve, debiendo cortar las vigas en el mes de enero. Se entiende lo concerniente al piso; por los demás de barandilla, calicanto, casilla y barranco se ha de concluir para últimos del mes de setiembre del corriente año.*

*6ª El arrendamiento se hace a suerte y ventura, y por lo tanto no tendrá opción ni derecho a rebaja ni consideración de ningún género, de la cantidad en que quede adjudicado el remate, salvo el caso raro y extraordinario de que ocurriera una avenida tan crecida que se llevara el piso, que en este caso se repararía por cuenta del Municipio, del modo más conveniente para utilizar el paso.*

*7ª La obra del calicanto en la entrada del puente no se hará hasta que se ponga el piso entero, sin embargo de lo que expresa la condición quinta.*

*8ª Son de cuenta del arrendatario todos los gastos que se originen en este expediente, como papel, derechos de Secretario y juez público, los cuales serán satisfechos en el día de la adjudicación definitiva según viene de costumbre.”<sup>13</sup>*

Se adjudicó el puente D. Andrés María Pérez, vecino de Villanueva de la Jara, molinero en el molino del pueblo.

En enero de 1881, se produjeron unas grandes avenidas que dejaron nuevamente el puente en estado inservible.

El 17 de febrero de 1881 por el Presidente *“se manifestó que como constaba a todos los señores presentes, el puente estaba inservible a causa de la grande avenida del río en el mes anterior y que se había presentado D. Andrés María Pérez a recomponerlo según el contrato que tiene y obligación de poner el piso del puente entero ... se acordó por unanimidad que desde luego se dé principio a la compostura del mencionado puente por el contratista D. Andrés María Pérez en la forma y bajo las condiciones que constan en el contrato, y al efecto que se nombre una comisión inspectora para que reconozca las maderas que tiene preparadas para el piso, si reúnen o no las condiciones estipuladas en el contrato...”*

En la sesión del 6 de marzo de 1881 se informa que se halla terminada la obra de reparación del puente y útil según declaración del perito nombrado para reconocerlo Leandro Fernández Pérez y se da por cumplido por D. Andrés María Pérez el contrato de 1878.

En la misma sesión por el Sr. Presidente *”se hizo presente que no habiendo en el archivo municipal documento ni antecedente alguno por el que se concede a los vecinos de Rubielos Altos y Bajos el paso libre por el puente de esta villa y siendo uno de los principales deberes de los Ayuntamientos el arbitrar recursos, dentro de la Ley, para cubrir sus atenciones era de parecer que se exigiese desde hoy el pago por el paso del puente a los vecinos de Rubielos Altos y Rubielos Bajos, lo mismo que a los demás pueblos, pues que si bien hasta aquí no han pagado, ha sido porque han querido dispensarles un favor las Administraciones anteriores, así como los citados pueblos, en recompensa de la franquicia de paso por el citado puente, han contribuido con leñas y maderas en cuantas recomposiciones ha habido necesidad de hacer en el mismo puente.*

*Enterados los señores del Ayuntamiento y asociado (...) unánimemente acuerdan: 1º Que desde el día de hoy se exija a los vecinos de Rubielos Altos y Rubielos Bajos el pago por el paso del puente de esta villa, lo mismo que a los demás pueblos obligados al pago...”*

En la sesión del 8 de mayo de 1881 *“se dio cuenta de un oficio del señor Alcalde de Rubielos Bajos manifestando que se le han quejado algunos vecinos de dicho pueblo por que se les exige el pago por el paso del puente de esta villa, sobre el río Júcar, sin motivo alguno, porque gozan, según dicen de la exención de pago desde que se construyó dicho puente el año 1812 por haber contribuido a su construcción en unión de Rubielos Altos y Villanueva de la Jara. (...) se acordó por unanimidad: Que se haga saber al Ayuntamiento de Rubielos Bajos que presenten los documentos que posean y que acrediten el derecho que tienen al paso libre por*

---

<sup>13</sup> Archivo Municipal. Actas

*el mencionado puente y en su vista se acordará por esta corporación lo que proceda en derecho.”<sup>14</sup>*

Parece que pudieron acreditar su derecho a la exención, pues en los sucesivos años consta que no se debe cobrar a los vecinos de dichos pueblos.

#### **Tarifas del puente en 1890**

Por persona	5 céntimos
Caballería mayor	6 céntimos
Caballería menor	3 céntimos
Carro con una caballería	37 céntimos
Carro con dos caballerías	50 céntimos
Cada caballería más	12 céntimos
Cada Galera	1 peseta
Hato de ganado lanar o cabrío	2 pesetas
Cada res de vacuno	12 céntimos
Cada cerdo	2 céntimos

Tenían derecho a pasar gratis por el puente los vecinos de la Jara, Rubielos Altos y Bajos y los de este pueblo.

#### **Remodelación del puente**

Las continuas riadas, como hemos visto, dejaban el puente inservible durante largos periodos, la mayoría de los años.

La carretera seguía sin construirse y el Ayuntamiento se planteó buscar una solución más segura para la estabilidad del puente.

La oportunidad se presentó con las inundaciones de diciembre de 1916.

*En la sesión del 24 de diciembre de 1916 “El señor Alcalde en uso de la palabra se ocupó de dar cuenta de los destrozos ocasionados en este término por el desbordamiento del río Júcar y en particular de los sufridos en el puente del servicio público por el río citado que por su importancia y careciendo de recursos este municipio será imposible reconstruirlo para dejarlo en condiciones sólidas, debiendo esta corporación tomar las medidas necesarias para ponerlo en condiciones de paso reparándolo provisionalmente en las medidas de sus fuerzas pecuniarias sin perjuicio de instruir el oportuno expediente de daños para recabar de los poderes públicos es auxilio correspondiente.”*

Se consigue una subvención de 3.000 pesetas para la reparación del puente y el Ayuntamiento se decide a encarar la reconstrucción del puente.

Se encarga a D. Jaime Navarro Cantó la elaboración de un proyecto de las obras necesarias y el presupuesto, que asciende a 7.000 pesetas.

<sup>14</sup> Archivo Municipal. Actas

La obra proyectada consiste en eliminar la plataforma de madera del puente y sustituirla por unos arcos de mampostería que unan los pilares y la colocación de barandillas de hierro. Con la construcción de los arcos, se elevó la altura del puente y así se evitaron los daños que causaban las avenidas.

Se recurre a D. Agapito Lafuente Ayuso para que adelante el dinero necesario para realizar la obra al carecer de fondos el Ayuntamiento.

D. Agapito Lafuente manifiesta: "Que no tiene inconveniente en facilitar la cantidad que sea necesaria para construir un puente que sea de duración y beneficie los intereses de este vecindario, siempre que el Ayuntamiento le responda de la suma que él anticipe en forma que garantice su cobro sin quebranto ni detrimento alguno, para lo cual y con el fin de ser menos gravoso el procedimiento de pago acepta, si el Ayuntamiento así lo acuerda, dos anualidades de la consignación en presupuesto por los rendimientos del puente que necesariamente habrán de ser los de los años mil novecientos dieciocho y mil novecientos diecinueve; y el resto de la cantidad que en su día resulte facilitada habrá de reintegrarse en treinta de noviembre de mil novecientos dieciocho ...".

El Ayuntamiento [...] acuerda: Que inmediatamente se proceda a poner en práctica los trabajos de reconstrucción del puente haciéndolo de mampostería de ladrillo y baranda de hierro con sujeción al plano facilitado por D. Jaime Navarro Cantó[...]. Que se nombra para dirigir los trabajos al maestro de presas de esta localidad D. Francisco Pastor por ser persona de reconocida competencia quien se encargará de la agencia de albañiles y braceros necesarios...".<sup>15</sup>

Las obras finalizaron en agosto de 1917 y la cuenta de gastos ascendió a 7.500 pesetas, repartidas así:

A Gonzalo Cerrillo 154 sacos de cemento a 8 pesetas	1.232,00 pts.
A Angel Cebrián por 50.000 mamposterías a 40 pts. millar	2.000,00 pts.
A Gonzalo Cerrillo por el porte de los ladrillos	750,00 pts.
A Gonzalo Cerrillo por 12 fanegas de yeso a 1,50 pesetas	18,00 pts.
A Santiago Pastor por las cerchas o moldes y andamios y colocación	400,00 pts.
A Anacleto Alfaro por 180 fanegas de cal a 1,25 pts	225,00 pts.
A Andrés Pastor, herrero, por dos barandas de hierro de 75 arrobas, a 22,50 pts	1.687,50 pts.
Jornales invertidos en la obra	1.187,50 pts.
<b>Importe total</b>	<b>7.500,00 pts.</b>

Con esta obra se terminaron los problemas de las riadas y posteriormente se aprovechó el puente tan cual estaba para pasar por él la carretera de San Clemente a Motilla. El paso de vehículos estaba limitado a 5.000 kilos que era lo que resistía el puente.

#### Tarifas del puente en 1929

Carruaje de cuatro ruedas	1 peseta
Carruaje de dos ruedas	50 céntimos

<sup>15</sup> Archivo Municipal. Actas

Paso de una persona	5 céntimos
Una caballería mayor o menor	10 céntimos
Cada res lanar, cabrío o de cerda	3 céntimos
Cada res de ganado vacuno	10 céntimos
Por el paso de una bicicleta	20 céntimos

El arrendatario no podía cobrar por el paso de ningún vehículo de tracción mecánica que se hallasen matriculado.

Con el aumento de los vehículos de motor, que estaban excluidos del pago de peaje y la llegada de la República, el peaje dejó de ser rentable y desapareció definitivamente a finales de 1933.

La última reparación realizada a cargo del Ayuntamiento, de que tenemos constancia, se realizó en diciembre de 1935. En la sesión del 28 de diciembre se informó de *“que el 24 del mes actual se derrumbó uno de los tabiques, barandas y parte de los machones del puente sobre el Júcar y el camino se halla en tan malas condiciones, debido a la riada que es imposible su tránsito.”*

Al no existir presupuesto para repararlo se acuerda invertir las 1.100 pesetas consignadas para el cementerio nuevo. Se encargó la obra al albañil Salvador Jareño.

A partir de esa fecha, las reparaciones del puente han estado a cargo del Ministerio de Obras Públicas, al quedar incorporado a la carretera de San Clemente a Motilla.



**El puente del Picazo en la actualidad**

Con la construcción del nuevo puente y el desvío de la carretera en puente antiguo ha quedado para el uso del pueblo.

El puente hoy sigue siendo propiedad de los vecinos del Picazo ya que no consta que haya sido expropiado por el Ministerio de Obras Públicas.