



# EL PUENTE DE VADOCAÑAS (VENTA DEL MORO-INIESTA)

*Santiago Palomero Plaza (Arqueólogo, director Museo Sefardí de Toledo)*

***Extractamos del artículo "Acerca de dos puentes de la provincia de Cuenca: uno de época medieval (El Castellar. La Parra de las Vegas) y otro de época moderna (Vadocañas. Iniesta)", publicado en el "Homenaje a Samuel de los Santos" (Instituto de Estudios Albacetenses, 1988), la primera parte que está referida al Puente de Vadocañas. El artículo, reproducido gracias a la gentileza de su autor, incide en la polémica sobre el hipotético origen romano de algunos puentes.***

Cuando estudiamos las vías romanas de la provincia de Cuenca (\*1) y en consecuencia las obras de fábrica romana en relación con éstas, tuvimos la oportunidad de conocer una serie de puentes, entre los que se encuentran los aquí citados, que hasta entonces venían siendo considerados como romanos, tanto por la tradición popular como por diversos eruditos o historiadores. Una vez conocidos los puentes romanos y las vías de la provincia, llegamos a la conclusión que no cabía considerarlos como tales, por diversas razones que citaremos a lo largo de este artículo, razones que esperamos puedan servir a su vez de reflexión en él, muchas veces, difícil problema de diferenciar puentes romanos de otros posteriores.

El problema de la definición, identificación y características de los puentes romanos ha sido tratado por diversos autores, sobresaliendo entre estos P. Gazzola (\*2) y Fernández Casado (\*3). Pero a pesar de este intento loable, para J.M. Roldán, en su estudio sobre el "Camino de la Plata": "Hoy por hoy, todo el que se enfrente con el problema de un puente romano ha de dar en la mayoría de los casos palos de ciego, basándose en la semejanza con otros que se encuentran ya datados por otras causas, pero siempre con bases poco firmes..." (\*4).

Posteriormente trabajos como los de Abasolo (\*5) en Burgos y Liz Guiral y Martín Bueno (\*6), en La Rioja, resuelven problemas concretos de las áreas de su estudio, y nosotros mismos hemos documentado más de quince puentes romanos en la provincia de Cuenca (\*1). Dentro de este panorama de clarificar en áreas concretas de estudio el problema de los puentes y las vías de comunicación relacionadas con ellos, nos dedicamos a dar a conocer estos dos puentes: El del Castellar (La Parra de las Vegas) y el de Vadocañas (Iniesta-Venta del Moro).

Ambos puentes entrarían dentro de lo que Fernández Casado considera "el tercer tipo de puentes romanos", que define a lo largo de su obra: "Corresponden al puente de vano único, o por lo menos, único importante, que, al ser de medio punto, alza considerablemente la calzada sobre el río, aunque arranque tomando como cuerda el nivel mismo de aguas medias. Al establecer las rasantes del enlace con el camino antes y después del cauce, resulta el perfil fuertemente alomado, que se ha tomado como típicamente medieval, aunque creemos que los puentes agrupados en este capítulo, muestra su origen romano" (\*3). El prototipo de estos puentes, según Fernández Casado sería el de Cangas de Onís, citando luego el mismo autor otros en el resto de la Península.

Nosotros pensamos que este “tercer tipo de puentes” no deben ser considerados todos como romanos, y que cabrá revisarlos en cada zona en concreto, teniendo como referencia las características técnicas y constructivas de cada obra de fábrica en sí, así como la vía romana o camino medieval o moderno al que pertenece. En lo que concierne a la provincia de Cuenca, los dos puentes que presentamos, pensamos que se salen de las obras de fábrica romanas y que deben ser considerados posteriores: bajo-medieval el puente del Castellar y de época moderna el de Vadocañas.

### **EL PUENTE DE VADOCAÑAS (INIESTA-VENTA DEL MORO)**

La referencia más importante en las fuentes documentales sobre dicho puente, aparecen en “Las Relaciones de los Pueblos del Obispado de Cuenca”, mandadas hacer por orden del rey Felipe II (\*7) (1.575). Allí, respondiendo a la pregunta 22 de la Instrucción y Memoria que debía hacer la villa de Iniesta, se recoge: “No hay en el dicho río (se refiere al Cabriel) barcos; e hay una muy principal puente y edificio que lo han los que lo ven a la parte de Vadocañas, camino de Requena y Valencia, de piedra labrada, fecha a costa de esta villa y repartimientos de vecinos, y con gran gasto, que duró años, por no tener de propios, de un solo ojo y de gran altura y anchura. Pasan carros y gentes. Tiene el ojo ciento y veinte piés en güeco, de mucha largura. Dicen ser la mayor y mejor y de grandes y mayores piedras del reino, y pasan bestias, y todo lo demás, de Toledo y otras partes a Valencia y Requena donde está la aduana”.

Fidel García Berlanga, en un estudio sobre las ventas y la posada de La Manchuela, recoge sobre dicho puente: “Hasta hubo tiempo en que inútiles los dos citados (se refiere a los puentes del

Pajazo y Contreras) utilizaron el de Vadocañas (dos leguas abajo del de Contreras), que está en pie muchos años. José Bonaparte con sus huestes cruzó Vadocañas en 1.812. Hay una fecha grabada en el puente del siglo XVII, más hay historiadores, como Cortés en su “Diccionario”, que pasan la vía romana de Daimiel a Zaragoza por este Vadocañas, y/o es fecha de reconstrucción, o la vía romana de Daimiel pasó por Contreras por acceder a las salinas, en cuyo caso Contrevía puede coincidir con nuestro Contreras” (\*8).

De estos textos se deduce con claridad la construcción del puente actual en la segunda mitad del siglo XVI y comienzos del XVII, y lo que es más importante, el modo de financiación de la obra “costa de esta villa (Iniesta) y repartimiento de vecinos”.

Este documento corrobora la opinión de Gonzalo Menéndez Pidal, que para edad moderna, en su trabajo sobre los “los caminos en la historia de España” indica: “...aunque la nueva economía del Estado ya podía acometer grandes obras públicas, como canales y presas, en general la construcción y conservación de caminos y puentes siguió estando a cargo de los municipios y señores locales...” (\*9)

El Puente de Vadocañas (Iniesta-Venta del Moro) está situado (véase hoja M.T.N., 718) en las siguientes coordenadas: 39 grados, 26 minutos, 30 segundos latitud norte y 2 grados, 9 minutos, longitud este según meridiano de Madrid. Permite el paso del río Cabriel, en una zona de aguas remansadas y tranquilas, que probablemente antes de la existencia de este puente se cruzaría por medio de un sumario puente de madera o por medio de barcazas, de ahí su nombre de



Vadocañas. R. Chevalier indica: “Algunas de estas barcazas son mencionadas por los textos, por ejemplo, la barcaza de Cavillón (Estrabón, IV, 1, 11) con “Pontones” o “Rates” manejados a remo o “A la traillè” por los “Ratiarii”. Se encuentran frecuentes menciones de barcaza en puntos de paso obligado, tanto utilizados en la antigüedad, como por los viajeros de época moderna. Tales barcazas son muy numerosas todavía en España” (\*10).

Presenta dicho puente una cuidada obra de cantería tanto en al interior de la bóveda, con las dovelas del arco (dobles). El arco de medio punto tiene 33 metros de luz y está cimentado en las mismas rocas de las márgenes del río, lo cual provoca el alzamiento del camino, sobre el puente, resultando éste con el perfil clásico de “lomo de asno”. Así mismo es cuidada la obra de cantería en los paramentos y tímpano, tanto aguas arriba como aguas abajo. Se conserva el pretil y el camino empedrado sobre el puente, de unos cinco metros de anchura. En dicho pretil, rematado con sillares troncocónicos se observan varias cruces grabadas en éstos, algunas simples, otras con triángulo, otras dobles, etc.; así como algunas marcas de cantero. Su estado actual de conservación es muy bueno.

Como esta construcción está fechada por las fuentes documentales podemos decir que desde el punto de vista técnico estamos ante una obra de fábrica de época moderna.

Desde el punto de vista de las comunicaciones la zona de Vadocañas ha debido ser utilizada desde época antigua como zona de paso para permitir el acceso de los caminos en dirección oeste-este entre el interior de la meseta y el Levante. Desde la zona de Iniesta, los caminos debían pasar de una zona llana a una zona montañosa (las estribaciones

meridionales del Sistema Ibérico) entre Cuenca y Valencia y debían sortear además el río Cabriel. Este paso tradicionalmente se ha realizado por varios puntos de norte a sur a través del Cabriel:

Por el Paso de Pajazo (en la actualidad bajo el embalse de Contreras), véase hoja de M.T.N., núm. 692. En el artículo de García Berlanga, se recoge además sobre éste: “El paraje del Pajazo, que también se decía San Miguel del Pajazo, era rincón inolvidable..., el puente de piedra de sillería, gallardo y sabedor de sus derechos, que muchos tenían... por este paso y por el próximo vado de La Parra, para no pagar pontazgo unos y para evitar ser vistos otros, cruzó media historia de España” (\*8).

Por el Paso de Contreras, una legua más abajo del anterior (véase hoja núm. 692). En el artículo de García Berlanga se recoge: “La otra venta, que próxima a aquella (la del Pajazo) alcanzó también renombre fue la de Contreras situada a una legua, río Cabriel abajo, de la anterior. Este Cabriel era difícil de cruzarlo por cualquier tramo por ser travieso, de fuertes riadas y derribar puentes por sólidos que se creyesen. Por esos los pasos del camino de Castilla a Levante se realizaban unas veces por Contreras y otras por Pajazo, según el estado de los puentes” (\*8).

Por la Puenseca, una legua más arriba de Vadocañas. En las Relaciones de Pueblos del Obispado de Cuenca se recoge: “Hay otro puente arriba en el mismo río, distante una legua, que dicen la Puenseca, muy angosto, hasta siete pies, alta, sin ningún pretil, rasa, y de un ojo muy delgado, en parte áspera, y entradas para gente de a pie y ganados, de piedra y rajola y yeso, y edificio antiquísimo, de que no hay memoria...” (\*7).

## **POR EL PASO DE VADOCAÑAS**

Históricamente hemos podido documentar en época romana la existencia de una vía romana entre Iniesta, cruce de caminos y de la vía 31 del Itinerario de Antonino y Valencia, lugar de enlace con la vía Augustea, a través del paso de Vadocañas, Utiel y Requena (\*11). Lógicamente en esa época no existiría el actual puente, debiéndose realizar el paso por medio de barcazas como señalamos anteriormente. Probablemente también el Paso del Pajazo fuese utilizado en época romana, pues las cercanías de las minas de sal de Minglanilla y la existencia de un “Camino de las minas al Pajazo” por La Pesquera así lo hacían pensar. Así mismo la Puenseca quizá fuese también obra de fábrica antigua, pero como en el caso de Contreras y el Pajazo, y debido a la obra del embalse sólo cabe hacer conjeturas. A nuestro juicio el paso de Contreras debe ser de época moderna ya que en época romana con los pasos por Vadocañas, el Pajazo y quizá Puenseca serían suficientes.

En los itinerarios de época moderna (en particular los de Villuga y Meneses) (\*12) en los diversos caminos citados entre Valencia y el interior, se recogen sobre todo después de Utiel, la Venta Nueva, Venta del Pajazo y La Pesquera, debiendo ser este paso sin duda el más importante. De ahí que Iniesta se decida a costear con su propio dinero y trabajo la construcción de este puente en Vadocañas, que posibilite un mayor acercamiento a la ruta con Valencia y Castilla, pasando por Iniesta, que ya fue cruce de caminos en época romana y en época medieval, en el camino de Córdoba a Zaragoza y que ahora lo vuelve a ser en época moderna entre las rutas de Andalucía, Castilla y Levante.

A la infraestructura del puente se le une la creación de las ventas, que como la de Vadocañas, todavía hoy en pie, construida con gruesos adobes, que jalonaban esta ruta en un lado del Cabriel (Vadocañas en la provincia de Cuenca) y la Venta del Can en el lado opuesto del río (provincia de Valencia), pudiendo utilizarse en esta época como señalizador de caminos una probable lápida romana situada junto al actual camino a la Venta de Vadocañas.

## **CONCLUSIONES**

La diferenciación de puentes romanos de otros de época posterior debe basarse por un lado en el análisis técnico de la obra de fábrica en sí misma y por otro en un análisis de las comunicaciones en las diversas épocas en las que se ha podido utilizar el puente. Para épocas posteriores a la romana debe acompañarse el estudio de una búsqueda de documentación que pueda hacer referencia a la construcción de los puentes y a su modo de financiación, para clarificar los problemas que solamente con el análisis técnico o de las comunicaciones no se podría resolver.

Hay que revisar los puentes que Fernández Casado incluye en su estudio como “Tercer tipo de puentes romanos” (con lomo de asno) pues algunos de ellos pueden ser posteriores a época romana.

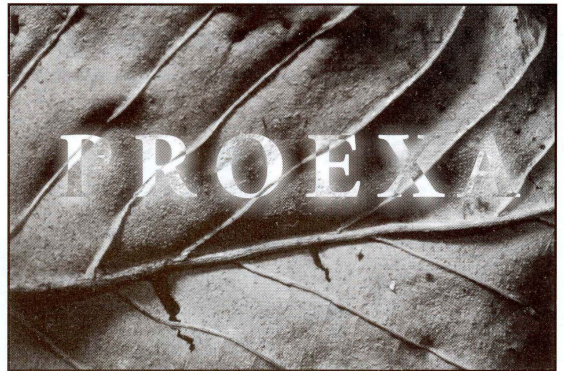
- El Puente de Vadocañas ... es de época moderna y permite la comunicación entre Iniesta y los caminos de Andalucía y Castilla con el Levante, aprovechando una antigua vía romana, que no debe hacernos confundirnos sobre la época en que se construyó el puente, la segunda mitad del siglo XVI, como se deduce de las fuentes documentales y de las características técnicas y constructivas de la obra de fábrica.



## NOTAS

- 1.- Palomero Plaza, S.: *Las vías romanas en la actual provincia de Cuenca. Memoria de Licenciatura. Universidad Autónoma de Madrid, dirigida por D. Manuel Bendala Galán.*
- 2.- Gazzola, P., *I Ponti romani.* (Fierenze, 2063).
- 3.- Fernández Casado, L. "Historia del puente en España", en *Revista del Insituto Eduardo Torroja, Informes de la construcción.*
- 4.- Roldán Hervás, J.M.: "Iter ab Emeritam Asturicam. El camino de la plata", en *Memorias del Seminario de Prehistoria y Arqueología de la Universidad de Salamanca* (Salamanca, 2071), pág. 111.
- 5.- Abasolo Álvarez, J.A.: *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos.* Edic. Excma. Diputación Provincial de Burgos (Burgos 2075).
- 6.- Martín Bueno, M. *Nuevos puentes romanos en La Rioja.*
- 7.- Zarco Cuevas, J.: *Relaciones del pueblos del Obispado de Cuenca.* Nueva edic. preparada por D. Dimas Pérez - -
- 8.- Ramírez, Edic. Excma. Diputación Provincial de Cuenca (Cuenca, 2083), pág. 304.
- 9.- García Berlanga, F.: "El trajín caminero en las ventas y posadas de la Manchuela conquense", en revista *Olcades*, núm. 16 y 17 (Ciuenca, 2081), p. 183.
- 10.- Menéndez Pidal, G. *Los caminos en la Historia de España.* Edic. Cultura Hispánica (Madrid, 2051), véase capítulo referente a la Edad Moderna.
- 11.- Chevalier, R.: *Les voies romaines.* Edic. Armand Colin, Collection (París, 2075), pág. 115.
- 12.- Palomero Plaza, S. op.cit. nota núm. 1, véase capítulo IV.

Hemos utilizado el Repertorio de Alonso de Meneses, editado en colección *Primeras ediciones*, núm. 6, del Ministerio de Educación y Ciencia, Dirección General del Patrimonio Artístico y Cultural, en edición facsímil preparada por don Julio García Morales y don Vicente Sánchez Muñoz. Servicio de Publicaciones del Ministerio (Madrid, 2076). Comentarios e introducción de don José I. Uriol.



## Carnicería Jesús Yeves



Especialidad en embutidos caseros

Charter - Supermercado

C/ Lepanto, 10. Telf: 217 81 84

## CONGELADOS SOLIMAR

Especialidad en  
Congelados, pescados y verduras

Magdalena Betancor

Teléf. 96 218 51 67  
VENTA DEL MORO

