

DATOS SOBRE EL ENGAÑOSO PUENTE DE VILLARTA DE SAN JUAN (CIUDAD REAL)

Luis Benítez de Lugo Enrich
Anthropos, s.l.

1.- Introducción:

La vía romana Item a Liminio Toletum discurría en sentido noroeste - sureste, atravesando las actuales provincias de Toledo y Ciudad Real.

Debió tratarse de una vía importante, por comunicar tierras carpetanas y oretanas, y a Toletum con Levante.

Se conoce su existencia a partir de los datos que proporciona el Itinerario de Antonino, fuente clásica fundamental para el estudio de la red viaria romana en Hispania. Es la Vía 30 de ese Itinerario y una de las más cortas de las descritas en este documento (XCV m.p.), aunque es seguro que tanto en Toletum como en Laminio la vía no se cortaría, sino que enlazaría con otras rutas similares. Por esa misma fuente sabemos que a lo largo de sus 95 millas de recorrido atravesaba las mansio de Murum y Consabro.

Diversos autores hablan de esta vía en sus estudios ¹. Algunos de ellos profundizan más; intentan concretar su recorrido y establecer la reducción geográfica de sus mansio ².

Una parte de la Disciplina considera que esta vía cruzaba el río Cigüela por algún lugar próximo a Villarta de San Juan (Ciudad Real). Allí existe un largo puente histórico que los lugareños denominan indistintamente Puente Viejo o Puente Romano, poco estudiado hasta ahora.

Al respecto, C. Fernández Ochoa et al. (1990: 169), mencionan el excepcional interés del llamado “Puente de los 72 ojos”, constatando evidencias de su construcción en época antigua, al menos en lo referido al arranque de las pilas y al sistema de dovelaje de algunos arcos.

Por contra, G. Arias (1988: 17) ha expresado sus dudas acerca de la romanidad de este puente.

Desgraciadamente no contamos con fuentes escritas que hablen de dicho puente en época romana, por la que la Arqueología constituye el único medio para abordar esa cuestión.

Únicamente a partir de un estudio histórico que integre los datos bibliográficos con los arqueológicos y se fije en las fábricas y características edilicias del inmueble será posible extraer alguna conclusión sólida acerca de la antigüedad del Puente.

En 1988 se excavaron en el Puente Viejo de Villarta de San Juan dos sondeos arqueológicos bajo la dirección de D. Francisco J. López, con motivo de unas obras de acondicionamiento y limpieza del Puente. En ellos no se detectaron más estructuras que la propia cimentación del Puente. Los materiales cerámicos recogidos fueron de época “relativamente moderna” junto a algunos fragmentos

¹: A modo de ejemplo, *vid.* CARRASCO, G. (1996 ó 1999).

²: *Cfs.* FERNÁNDEZ OCHOA, C. *et al.* (1990) ; ARIAS, G. (1987: 144-148).

medievales, si bien el informe advierte que no fue posible determinar con exactitud su cronología por falta de un estudio detallado.

En otoño de 2000 ha dado comienzo una nueva intervención arqueológica, formando parte de un amplio proyecto interdisciplinar de restauración del Puente promovido desde el Ayuntamiento de la localidad. Este trabajo es parte de esa intervención, que está previsto publicar en las actas del II Congreso de Arqueología de la provincia de Toledo.

2.- La información de las fuentes escritas:

Las primeras referencias escritas que hablan claramente de un puente en Villarta de San Juan sobre el río Cigüela -también llamado Xiguela, Jigüela o Giguela-, se fechan en 1343. En efecto, en 1484, el maestre D. García López de Padilla consiguió de los Reyes Católicos una sentencia favorable que reconocía y mantenía para la Orden de Calatrava las rentas por el servicio y el pontazgo del Puente, consistente en el cobro de 700 ovejas del total que lo atravesasen al cabo de un año. La sentencia mantiene un privilegio aprobado por Alfonso XI en 1343.

En consecuencia, podemos afirmar que existen datos escritos que prueban la existencia de un puente en Villarta de San Juan ya en la Baja Edad Media.

En 1457 este Puente figura, dentro de la Compilación de las Reglas de La Mesta, entre los puertos reales en los que se debía pagar una renta.

En el Archivo General de Simancas existen varios documentos referentes a los derechos de la Orden de Calatrava sobre el Puente de Villarta de San Juan. Uno de ellos, fechado en 1466 en Segovia, menciona el juro que Pedro Arias Dávila realiza a la Orden por una cantidad de 600 ovejas anuales y 12.000 maravedíes. Este juro fue confirmado en 1485 por los Reyes Católicos.

El Archivo de la Real Chancillería de Granada conserva otros documentos relativos a los litigios medievales entre agricultores y ganaderos en torno al tránsito por el Puente. Así, en el Quaderno que compila las reglas de La Mesta, se citan los puertos reales en los que se había de pagar una renta por cruzar. Entre ellos figura el de Villarta de San Juan. La importancia de este Puente parece clara, si nos atenemos al número de cabezas de ganado que lo atravesaban en un año: en 1477 pasaron sobre él 315.013 ovejas. Este dato lo convierte en uno de los puentes más transitados del Reino en ese momento.

Otro inventario, de 1563, menciona el paso de 397.032 ovejas y 686 vacas.

Como vemos, ya desde la Edad Media el Puente de Villarta de San Juan fue paso obligado para los ganados lanares de La Mesta castellana en su camino hacia Extremadura.

En 1575, las Relaciones de Felipe II (Viñas, C. y Paz, R., 1971: 560) también citan la existencia del Puente, que era muy transitado:

“En el río Xiguela hay un puente y por allí pasa mucho pan a Toledo y a su tierra y a la villa de Madrid en mucha carretería”.

En relación a este importante tráfico, M. Corchado (1968: 158) advierte sobre la relevancia de la vía procedente de Toledo y afirma que se bifurcaba aquí en otras dos: una en dirección sureste, hacia Santa María del Guadiana, y otra que comunicaría con la zona de Cástulo.

La vitalidad y el trasiego experimentados por este paso sobre el Cigüela en distintos momentos históricos resulta, a todas luces, indiscutible. Y fruto de esa relevancia es el gran puente que hoy existe en Villarta de San Juan.

Obras de acondicionamiento del Puente de Villarta de San Juan se sucedieron a lo largo de los siglos XVI y XVII, produciéndose por este motivo varias defunciones de vecinos de la localidad, de las que se conservan certificaciones en los archivos de la Iglesia Parroquial 3.

Otro documento del siglo XVII que aporta información sobre el Puente Viejo de Villarta de San Juan es un grabado de 1668 que puede verse en la obra “Viaje de Cosme de Médicis por España y Portugal”. Allí se aprecia que su aspecto en ese momento era el mismo que el que ha llegado hasta nuestros días. No obstante, la vista ofrecida del monumento es parcial, sin que sea posible apreciar con claridad si aquél Puente era exactamente tal y como lo vemos hoy en día 4.

D. Aguirre, en su escrito “El Gran Priorato de San Juan de Jerusalén en Consuegra en 1769”, de 1769, también refleja mediante un dibujo la ubicación y estado del Puente, que en líneas generales no difieren de los actuales 5.

³: Cfs.: MUÑOZ, J. (1991).

⁴: *Ibidem*.

⁵: *Ibidem*.

Respecto al siglo XVIII, el Grupo Al-Balathita (1985: 286) ofrece algunos datos sobre el estado del Puente a partir de las Descripciones del Cardenal Lorenzana, escritas en 1785:

“ (...) Para salvar el mal paso a gentes, carruages y cavallerías tienen un puente y su calzada, todo en piedra, con cincuenta y quatro ojos dicho puente y tres la calza y mil ochocientos varas de largo”.

De esta cita nos llama la atención la afirmación de que en el siglo XVIII el Puente contaba con 54 ojos (más 3 de la calzada), cuando en la actualidad pueden contarse sólo 47. Y también que, si consideramos que la vara castellana media 835 mm., según esta cita la longitud del Puente era de 1.503 m. en ese momento (casi el doble que en la actualidad).

La clave del problema tal vez se encuentre bajo el asfalto de la N-IV, que cortó ambos extremos del Puente y probablemente sepultó o destruyó algunos ojos. Pero la confusión acerca del número de ojos se incrementa cuando otras fuentes llaman a éste el Puente de los 72 ojos.

Es posible que la magnitud del Puente y el relativamente elevado número de ojos haya propiciado la sucesión de errores de este tipo.

Por otro lado, A. Ponz, en su obra de 1791 Viage por España, dice:

“Antes de llegar [a Villarta] hay que atravesar el río, o riachuelo Ciguela, antiguamente peligroso en las estaciones de invierno; pero con motivo del nuevo camino se le ha construido un largo puente de un lado a otro de aquella pradera, que se inundaba en dichas estaciones. Ha quedado demasiado angosto, de modo que sólo puede pasar por él un carro, y ni aún dexa lugar para una caballería: verdad es que se descubren las gentes de un lado a otro del puente, y pueden esperarse”.

Este documento es importante por varios motivos. En primer lugar, habla de “un largo puente” levantado poco tiempo antes de 1791, con motivo de la construcción del nuevo trazado del Camino Real de Andalucía. Si el puente del que habla Ponz es el que ahora estudiamos, podemos concluir que fue edificado en el siglo XVIII.

No obstante, no podemos pasar por alto un dato ya comentado: veintidós años antes de la visita de Ponz, D. Aguirre había dibujado el Puente tal y como lo vemos hoy. En opinión de algunos autores, la solución a esta cuestión se encuentra en Los Malecones. Los Malecones son las ruinas de la obra inconclusa correspondiente al proyecto de una gran infraestructura pública situada al este del Puente Viejo de Villarta de San Juan, ejecutada en el siglo XVIII. Para algunos se trataría de una obra enmarcable dentro de los proyectos de Juan de Villanueva relacionados con el Canal del Gran Prior, acueducto que debía poner en comunicación hídrica y explotación los territorios pertenecientes a la Orden de San Juan, desde Ruidera hasta Arenas de San Juan. Sin embargo, para otros, Los Malecones son los restos de un puente que no llegó a terminarse, correspondiente a una nueva variante fallida del Camino Real de Andalucía. Ponz habría visto estas obras a su comienzo y las habría dado,

erróneamente, como finalizadas cuando escribió su obra *Viage por España* 6. Según esta hipótesis Ponz habría hablado del Puente sin haberlo visto.

Si continuamos con el análisis de la cita de Ponz, encontramos otros datos de interés. Efectivamente, ese autor se fija en las dificultades que provocaba el nuevo Puente, largo y estrecho, en la circulación. Cuando un carro atravesaba el Puente el tráfico se bloqueaba, pues no era viable que nadie se cruzase con una caballería. Además, relata que existía un sistema de señales (“descubrirse”) para darse la vez a la hora de cruzarlo. El largo Puente recién construido había solucionado algunos problemas experimentados desde antiguo por quienes transitaban por la vía (permitía salvar con solvencia la extensa llanura aluvial encharcable por el Cigüela), pero había creado otros inesperados por desconocidos, no vividos con anterioridad: un puente como ese era un auténtico “cuello de botella” que creaba atascos y dificultades en una vía de comunicación principal. Posiblemente este fenómeno no ocurría de forma tan acusada con el Puente preexistente (aquel del cual nos hablan las fuentes bajomedievales), que tal vez fuese más corto (quizás se limitase a lo que hoy es el tramo meridional -aquel más próximo a la población y el que permite salvar el cauce principal del Cigüela-, siendo complementado con otros puentes menores de madera y una calzada bien pavimentada). Aunque el vértice del Puente -el lugar de unión entre sus dos tramos- puede funcionar como un pequeño apartadero, por presentar un ligero ensanchamiento de la calzada, debía resultar insuficiente en el desempeño de esa función, a tenor de los datos que aportan las fuentes. La solución al problema la proporcionó la construcción de dos grandes apartaderos, que se adosaron al tramo más largo una vez estuvo construido el Puente.

Al poco tiempo de la visita de Ponz, la Guerra de la Independencia otorgó al Puente un protagonismo importante.

De una parte, en el diario de campaña de Maurice de Tascher 7, primo de la Emperatriz, se puede leer:

“ 4 de Junio [1808]. Villarta, 5 horas: Pequeña población rodeada de una zona pantanosa bastante extensa; dos arroyos vienen aquí a perderse y resurgen formando uno solo con el nombre de Gigüela, que antes de llegar a Ciudad Real desemboca en el Guadiana. En este momento se está construyendo un hermoso puente de arcos; estos pantanos hacen que la estancia en este pueblo sea malsana (...)”.

6: *Vid.* MUÑOZ, J. (2001).

7: *Cit.* en DE HARO, J. (2000: 154).

De nuevo se presenta el problema de identificar a qué puente en obras se refieren los viajeros que visitan Villarta de San Juan a finales del s. XVIII o principios del XIX. Aunque nos causa perplejidad que alguien pueda calificar a Los Malecones “hermoso puente de arcos” que “se está construyendo”, lo cierto es que Domingo Aguirre ya presenta un dibujo del Puente, con sus apartaderos incluidos, en 1769.

Por otro lado, esos años de guerra marcaron la parte del Puente que ya estaba construida. Militares de alto rango franceses emitieron informes sobre su situación e importancia estratégicas, a pesar de lo cual el 24 de julio de 1808 un convoy militar francés, integrado por diez y ocho carruajes escoltados por cuarenta coraceros, fue completamente aniquilado.

Los vecinos de Villarta de San Juan, conscientes de la importancia del Puente, decidieron cortarlo. Destruyeron entonces dos de sus arcos -el 7 y el 11-, que no tardaron en ser reconstruidos de forma distinta al modelo original, a base de arcos rebajados distintos a los de medio punto dominantes.

Así pues, parece que el tramo del Puente más cercano al pueblo, el meridional -aquél en donde se encuentran los ojos 7 y 11-, fue el primero en ser construido. Esta parte debió ser terminada a finales del siglo XVIII, mientras que el tramo septentrional -que cuenta con ciertas diferencias edilicias con respecto al meridional- debía encontrarse en obras aún a principios del siglo XIX.

A mediados del siglo XIX, buscando datos sobre las vías pecuarias de esta zona, encontramos una cita sobre el trazado de un tramo del ramal izquierdo de la Cañada Real Soriana que menciona, significativamente, el “puente nuevo sobre el Jigüela”:

“Cruza la cañada con la carretera por la Puente grande o puente nuevo sobre el Jigüela. A la derecha hay abrevadero y descansadero. Entra la cañada con la carretera por la calle Real (...)”.

(VV.AA., 1984: 146).

Es importante el nombre con el cual designan al Puente -“puente nuevo”- a mediados del siglo XIX.

Ya en el siglo XX, en 1920 se construye una nueva carretera que evita el paso sobre el angosto Puente, quedando debajo del pavimento de la nueva vía varios ojos del mismo.

El Puente de Villarta de San Juan cayó desde entonces progresivamente en desuso, cesando las labores periódicas para su mantenimiento y acumulándose residuos sólidos en sus extremos.

Su degradación ha provocado la pérdida de algunos de sus elementos característicos, como el pretil, que ha desaparecido prácticamente en su totalidad.

Con motivo de una gran crecida del río Cigüela, que llegó a cortar el tránsito por la carretera nacional, fue la Confederación Hidrográfica del Guadiana la que reventó el ojo nº 34 con el fin de facilitar la evacuación de las aguas. Ese ojo fue

reconstruido lejos del modelo original. Recientemente ha sido desmontado y levantado de nuevo de forma más apropiada.

En 1983 (B.O.E. nº 38, de 14/2/1984) se publicó el R.D. 3447/1983, en virtud del cual el Puente fue declarado monumento histórico - artístico de carácter nacional. Su protección legal se completó mediante el Decreto 51/94, de 7 de junio, publicado en el D.O.C.M., que además estableció los límites del área de protección del Puente.

2.1.- Corrección de un error histórico. La obra de Hernán González (1573):

Diversos autores han puesto en relación el Puente de Villarta de San Juan con un aireado documento histórico que recoge el pliego de condiciones de una obra de reforma iniciada por el arquitecto Hernán González sobre cierto puente.

En primer lugar, F. Marías (1982: 47 y 49; 1986: 241) ofrece documentación sobre la obra que a mediados del siglo XVI reconstruye y amplía el puente de Villarta (no se especifica que sea Villarta de San Juan, aunque este autor así lo asume).

También proporciona datos sobre el arquitecto que dirigió las obras. Se trata de Hernán González, nacido en Ampuero (Santander) y muerto en Toledo en 1575. El arquitecto había llegado a esta ciudad 34 años antes para trabajar en la obra del claustro de San Pedro Mártir. González inició su carrera como cantero, pero fue trabajando sucesivamente en puestos de mayor responsabilidad hasta que en 1570 fue nombrado maestro mayor de las obras de la catedral y de la ciudad de Toledo. La carrera de este arquitecto, que dirigió proyectos de envergadura por toda la provincia, alcanzó, según Marías, al Puente de Villarta en 1573, año en que diseñó un proyecto con dibujos de la planta y el alzado del puente.

Pero es probable que el puente de Villarta reformado fuese el de Villarta de los Montes (Badajoz)⁸.

Un estudio detenido del dibujo que se ofrece en el documento histórico muestra una construcción con características formales y constructivas distintas a las que hoy tiene el Puente de Villarta de San Juan.

Para empezar, la planta del puente que refleja el dibujo es recta. Además, cuenta con tajamares y espolones en todas sus pilas. Los tajamares suben hasta la cota de los salmeres, excepto en dos de las pilas. En estos casos llegan a alcanzar la altura de la calzada, creando dos pequeños apartaderos. Ambos se encuentran señalados con sendas cruces.

⁸: Esta hipótesis tiene su origen en D. JOSÉ MUÑOZ, investigador local, aunque el problema de las dos Villartas ha sido tratado desde antiguo por otros autores (cfs. G. ARIAS, 1987:148).

Por otra parte, sólo se reflejan 29 arcos, que son apuntados. La vía contaba con dos planos inclinados.

En cuanto a la fábrica, los arranques del puente del dibujo son de mampostería, mientras que los tajamares y las dovelas de los arcos son de sillería. Sin embargo, los arcos apuntados son de aparejo, con la fábrica de ladrillo vista.

La fisonomía del Puente que hoy vemos en Villarta de San Juan es otra completamente diferente. Sin embargo, la descripción del proyecto del siglo XVI sí coincide con el aspecto que presenta en la actualidad el Puente Viejo de Villarta de los Montes (cfs. T. Acedo, 1998: 44).

La reforma del Puente de Villarta (seguramente de los Montes) salió a subasta pública en 1574, dando comienzo las obras al año siguiente.

Según recoge V. García Rey (1924: 159 y ss.), que también cree que la obra del siglo XVI se ejecutó sobre el Puente de Villarta de San Juan, en 1563 el edificio se hallaba en ruinas y su tránsito era peligroso para el ganado. El pueblo de Villarta, a través del vecino Rodrigo de Agustina, envió a Felipe II y al Consejo de la Mesta una solicitud de ayuda económica para su reparación. Un primer intento fallido de reparación fue dirigido por los alarifes Bartolomé López y Juan García, de La Puebla de Guadalupe. Pero al suceder la muerte del primero, y por carecer de recursos para la obra el segundo, la reforma no se produjo. Los vecinos, a través del Consejo de la Mesta, suplicaron al monarca que diese orden de pregonar nuevamente la obra. Y así sucedió en la Plaza de Zocodover (Toledo) y en las de Talavera, Oropesa y Puente del Arzobispo. La obra se adjudicó al maestro de albañilería y cantería, vecino de Toledo, Jerónimo Espinosa, que la remató en 5.000 ducados de a 375 maravedíes y asumió las condiciones fijadas. El maestro tuvo que depositar una fianza en Madrid el 27 de mayo de 1574, siendo sus fiadores Juan Cordero y el carpintero Francisco Téllez. Ambos aportaron informes favorables de los renombrados Andrés García de Udías (alarife) y Andrés de Benavides (albañil).

Habiendo estudiado el texto histórico que recoge las condiciones exigidas para la obra, no entendemos cómo los expertos que más se han detenido a estudiar el Puente, como son García Rey (1924), Marías (1982 y 1986) y Blázquez (1999), pasan por alto hechos como:

a.- Según la información textual del condicionado y el dibujo que aporta el proyecto, el puente que supuestamente se construyó no tiene nada que ver con el que hoy existe en Villarta de San Juan (y sí con el de Villarta de los Montes).

b.- El Puente de Villarta de San Juan se levanta sobre el río Cigüela, que, aunque es afluente del Guadiana, cuenta con un nombre concreto e inconfundible ya en la Edad Media. Por contra, el condicionado de la obra dice claramente que el puente sobre el que se quiere actuar está sobre el río Guadiana (como sucede en el caso de Villarta de los Montes).

c.- El condicionado denomina con el topónimo “Hornillo” a una de las salidas del puente. Este topónimo es desconocido en Villarta de San Juan 9.

d.- El proyecto de Hernán González exigía que a la salida del puente debía levantarse una cruz sobre una columna. Nada así se conoce en Villarta de San Juan. Sin embargo, T. Acedo (1998: 14) menciona que los viejos de Villarta de los Montes vieron desde siempre el calvario a la salida del puente viejo.

e.- Es raro que se esté hablando del mismo puente cuando se menciona que el de la obra de H. González está en ruinas y su paso es peligroso para el ganado, si las Relaciones del Felipe II, de la misma época, nada indican en ese sentido y afirman que por el Puente de Villarta de San Juan pasa “mucho pan y ganado”. Las cifras sobre los portazgos del Reino de Castilla también indican que el puente de Villarta de San Juan (probablemente otro distinto del que hoy vemos) era uno de los más importantes de la época.

f.- El pregón público de las obras de una eventual reparación del Puente de Villarta de San Juan, dependiente del Priorato de San Juan, deberían haberse llevado a cabo en la capital del mismo -Consuegra- y en sus principales villas del mismo (Madridejos, Herencia, Tembleque, Alcázar, etc.) 10.

g.- Finalmente, los maestros albañiles que participan en las obras son de la localidad de Guadalupe, próxima a Villarta de los Montes (Badajoz), no de Toledo o del Campo de San Juan 11.

h.- El vecino que transmite al rey la petición de arreglo del Puente, Rodrigo de Agustina -que debió tener cierta relevancia social por el hecho de dirigirse al rey-, no aparece en ningún documento histórico de Villarta de San Juan. Tampoco es conocido ese apellido en la localidad 12.

⁹: Cf. MUÑOZ, J. (2001).

¹⁰: *Ibidem*.

¹¹: *Ibidem*.

¹²: *Ibidem*.

BIBLIOGRAFÍA

Acedo, T. (1998): Paisajes. Ayuntamiento de Villarta de los Montes. Villarta de los Montes (Badajoz).

Arias, G. (1987): Repertorio de caminos de la Hispania romana. Autoedición.

Arias, G. (1988): “Un puente engañoso”, en El Miliario Extravagante, nº 17, p. 17. La Línea (Cádiz).

Blázquez Mateos, E. (1999): El arte del Renacimiento en Ciudad Real. Biblioteca de Autores Manchegos-Diputación Provincial de Ciudad Real. Ciudad Real.

Carrasco, G. (1996): "Viaria romana del ámbito provincial de Ciudad Real: bases para su análisis", en Caminería Hispánica. Actas del II Congreso Internacional de Caminería Hispánica. Tomo I: Caminería Física, pp. 71-83. Madrid.

Carrasco, G. (1999): “Vías, ciudades y moneda en La Oretania Septentrional”, en Rutas, ciudades y moneda en Hispania, Anejos de AESPA, XX. Pp. 251-258.

Corchado, M. (1968): Estudio sobre vías romanas entre el Tajo y el Guadalquivir. Archivo Español de Arqueología. Madrid.

De Haro, J. (2000): Guerra de la Independencia. La Mancha, 1808. Memorias, diarios y cartas. Valldum. Alcázar de San Juan (Ciudad Real).

Fernández Ochoa, C., Zarzalejos, M^aM. y Seldas, I. (1990): “Entre Consabro y Laminio: aproximación a la problemática de la vía 30 del Itinerario”, en Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana (Tarazona, 1987), pp. 165-182, Zaragoza.

García Rey, V. (1924): “El arquitecto Hernán González de Lara”, en Arquitectura, 61, pp. 157-162. Madrid.

Grupo Al-Balathita (1985): Los pueblos de la provincia de Ciudad Real a través de Las Descripciones del Cardenal Lorenzana, pp. 286-288. Caja de Ahorro de Toledo. Toledo.

Madoz, P. (1987): Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar (1845-1850), Vol. II.. Pg. 468. Ámbito Ed. Valladolid.

Marías, F. (1982): Arquitectura y Ciudad: Toledo en la época del Greco, pp. 37 y 47-49. Ministerio de Cultura. Madrid.

Marías, F. (1986): La arquitectura del Renacimiento en Toledo (1541-1631), t. IV, p. 241. Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos (C.S.I.C.). Madrid.

Muñoz, J. (1991): El puente vejo sobre el Gigüela. Programa de Fiestas de Las Paces. Ayuntamiento de Villarta de San Juan.

Muñoz, J. (2001): Informe sobre el estado de las nuevas investigaciones sobre el puente “romano” sobre el río Gigüela en Villarta de San Juan (Ciudad Real). Programa de Fiestas de Las Paces. Ayuntamiento de Villarta de San Juan.

Ponz, A. (1988): Viage por España. Aguilar. Madrid.

Viñas, C. y Paz, R. (1971): Relaciones histórico-geográfico-estadísticas de los pueblos de España hechas por iniciativa de Felipe II. Págs. 557-561. CSIC. Madrid.

VV.AA. (1984): Descripción de las cañadas reales. El Museo Universal. Madrid.

* * *