

Los orígenes de la carretera de Plasencia a El Barco de Ávila: La primera carretera moderna del Valle del Jerte

Juan Pedro Recio Cuesta, Cronista Oficial de Tornavacas



RESUMEN

La actual Nacional 110 (que conecta Plasencia con Soria), es la carretera que vertebra de norte a sur, y viceversa, la comarca altoextremeña del Valle del Jerte. Esta vía de comunicación, en sus orígenes, y en el tramo que discurría por la comarca bañada por el río Jerte, fue denominada como la carretera de Plasencia a El Barco de Ávila, cuando comenzó su construcción allá por finales del siglo XIX.

En este trabajo abordamos los inicios de la construcción de la que fue la primera vía de comunicación moderna de la comarca y ofrecemos algunos datos genéricos sobre la misma, relacionados con su construcción a su paso por algunos de los términos municipales de las poblaciones de la comarca, así como sobre otras construcciones auxiliares que debieron hacerse y/o reedificarse tras terminarse el trazado de la carretera (muros y puentes).

ABSTRACT

The current “Nacional 110” (which connects Plasencia with Soria) is the highway that connects the region of Valle del Jerte from north to south. This communication route, in its origins, and in the section that ran through the region bathed by the Jerte river, it was called the “highway from Plasencia to El Barco de Ávila”, when its

construction began back in the late 19th century.

In this work, we address the beginnings of the construction of this first modern communication route in the region. In addition, we offer some generic data about it, related to its construction as it passed through some of the municipal areas of the towns in the region, as well as other auxiliary constructions that had to be built and/or rebuilt after completing the road layout (walls and bridges).

PALABRAS CLAVE

Carretera, Valle del Jerte, patrimonio, siglo XX

KEYWORDS

Road, Valle del Jerte, heritage, 20th century

I. LOS INICIOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA

Hoy día, la carretera nacional 110 (N-110), de titularidad estatal, vertebrada de norte a sur y viceversa, el Valle del Jerte. Es la principal vía de comunicación de la comarca y la que mayor volumen de tráfico soporta. Utilizada por propios y foráneos para circular por ella, en este pequeño trabajo hablamos sobre su historia, centrándonos en los orígenes de su construcción.

Y es que, el inicio de esta carretera tiene su punto de partida en la segunda mitad del siglo XIX, cuando en España se empezaron a construir miles de kilómetros no solamente de ferrocarril -en unos territorios más que otros, ya sabemos- sino también de carreteras. Estas nuevas vías de comunicación fueron concebidas para dar respuesta a las nuevas necesidades que iban apareciendo en aquellos momentos (aparición de los primeros trenes, aumento del número de carruajes y de otros medios de transporte terrestres, principalmente movidos por tracción animal), para sustituir a los centenares de caminos de herradura que existían a lo largo y ancho de la geografía nacional, ya intransitables en muchos de sus tramos e ineficaces para la circulación de muchos carruajes, así como para facilitar el desarrollo económico del país y para conectar de mejor manera unos lugares con otros, lo que, poco a poco, fue facilitando la movilidad no solamente de los recursos sino también de las personas.

En nuestro caso, en el Valle del Jerte (conocido históricamente como Valle de Plasencia o de Tornavacas¹) existían, desde hacía siglos, vías de comunicación tales como el cordel así como diferentes caminos de herradura que unían unos pueblos con otros o la comarca con las vecinas del Ambroz, la Vera y el Aravalle abulense², pero no una carretera tal y como estas fueron concebidas en esta segunda mitad del siglo XIX: vías más anchas, con un firme más estable por el que circularan carruajes, caballerías y, ya después en las primeras décadas del siglo XX, los primeros automóviles que empezaron a generalizarse, muy poco a poco, por España.

¹ RECIO CUESTA, Juan Pedro “Tornavacas (1927-2017): 90 años de cambios y transformaciones”, *Revista de Estudios Extremeños*, T. LXXIII, nº II, Mayo/Agosto, 2017, p. 2219.

² Sí existía un camino de herradura que conectaba Plasencia con Barco de Ávila (véase Fig. 1) y por la descripción del mismo que se hacía en 1866, este ya se encontraba en malas condiciones en muchos de sus tramos e infraestructuras. En esta referencia a este camino, que aparece en *Itinerario descriptivo militar de España*, Tomo V, Madrid, Imprenta de M. Rivadeneira, 1866, pp.460-461, se nos indica que alguno de sus puentes se hallaba ya en mal estado, como el situado en las cercanías del núcleo ya hoy desaparecido de Asperillas, y que el tramo de ascensión del Puerto de Tornavacas, de unos 4,5 km, era una “muy difícil subida, impracticable a caballerías que no sean del país”. Muy seguramente este camino de herradura se corresponda con el camino que tiene su origen en época romana, que recorre de norte a sur la comarca, y que fue la principal vía de comunicación de esta, durante siglos, con otros espacios geográficos cercanos.

El trazado de la actual nacional 110 que discurre por nuestra comarca, en su origen, recibió el nombre de carretera de Plasencia a Barco de Ávila, pues la principal función de esta nueva vía de comunicación era conectar estos dos núcleos de población, facilitar la movilidad entre los pueblos por los que pasaba y también de los recursos y viajeros que por ella circularan. Esta carretera ya apareció proyectada en el año de 1877, en el cual se publicó la *Ley de 11 de julio de 1877, aprobando el plan de carreteras del Estado, que sustituirá al de 6 de setiembre de 1864*³. En esta Ley, que fue muy importante para impulsar la construcción de carreteras por toda España, por tanto, ya se aprobó la construcción, catalogada como de "tercer orden", de dicha carretera de "Plasencia al Barco de Ávila (Ávila) por Navaconcejo, Cabezuela y Puerto de Tornavacas".

A partir de este momento, su trazado se sometió a estudio y años después -tras todo un proceso administrativo necesario, como ahora veremos, y el desmonte de toneladas de tierra y roca- se comenzó con su construcción, que se hizo por tramos, desde Plasencia hasta Barco. Durante las décadas de 1890, 1900 y 1910, se hicieron los principales trabajos en el Valle del Jerte, teniendo que expropiar para ello centenares de terrenos por los que pasaba su trazado (bien pertenecientes a particulares, sobre todo, y también propiedad de las instituciones locales), como vemos a continuación en el caso de Navaconcejo. En un anuncio insertado en el *Boletín Oficial de la Provincia de Cáceres*⁴, se hacía pública la "Relación nominal de los interesados á quienes se les ocupa parte de sus fincas con motivo de las obras de los trozos 1º, 3º, 4º y 5º de la carretera de Plasencia a Barco de Ávila". Así se hubo de proceder también en los demás municipios por los que transitaba la carretera, iniciándose expedientes de expropiación de los terrenos afectados en todos y cada uno de sus términos municipales.

También, una vez realizado el trazado principal de dicha carretera, en los diferentes pueblos por los que pasaba cerca o muy cerca de su casco urbano (Navaconcejo, Cabezuela del Valle, Jerte y Tornavacas) y en los que quedaban próximos a ella (Piornal, Valdastillas, Casas del Castañar, Cabrero, El Torno, Rebollar o Barrado), durante las primeras décadas ya del siglo XX, se construyeron y adecentaron los caminos vecinales desde los mismos para conectarlos con la carretera⁵. Estos caminos debían ser también anchos y tener un firme aceptable para facilitar el acceso a esas poblaciones desde la carretera, y viceversa.

³ *Gazeta*, 23/07/1877.

⁴ *Boletín Oficial de la Provincia de Cáceres*, 09/03/1887.

⁵ Todos estos caminos vecinales se declararon de utilidad pública por la importancia que tenían a la hora de conectar cada municipio con la carretera en sí, y viceversa. Así, por poner varios ejemplos, destacamos que en *Gazeta*, 11/01/1912, se declaraban de utilidad pública, por Real orden emitida en diciembre de 1911, los caminos vecinales de "[El Torno] a la carretera de Plasencia al Barco de Ávila", del "Puente grande sobre el río Jerte, de camino vecinal para Rebollar, Torno, Cabezabellosa, Villar de Plasencia y travesía del valle de Plasencia" y de "Tornavacas a la carretera de Plasencia a Barco de Ávila". Ya en 1914 (*Gazeta*, 26/05/1914), se aprobaba "el expediente de declaración de utilidad pública del camino vecinal de Piornal, por Cabrero y Casas del Castañar, al kilómetro 17 de la carretera de Plasencia al Barco de Ávila".

Como nota final en este primer acercamiento a los orígenes de la N-110 en nuestra comarca y entorno más cercano, señalar que en el año de 1913 se inauguraba el tramo que pasaba por Casas del Puerto de Tornavacas (hoy Puerto Castilla), ya en la vecina provincia de Ávila. Por aquel entonces, cuando habían transcurrido algo más de 30 años desde la aprobación oficial de su construcción, comenzaron a circular por ella, de manera muy esporádica, los primeros automóviles que generaron expectación entre los lugareños⁶ y los cuales aún tardarían décadas en comenzar a ser habituales en los pueblos de la comarca.

Hasta su llegada a Barco de Ávila, en donde esta carretera enlazaba con otras que partían hacia otros puntos (Béjar, Piedrahita...), las obras se alargaron unos años más, no estando completamente finalizada el conjunto de la carretera, tal y como estaba proyectada desde su origen, hasta ya bien entrada la década de 1920.

II. ALGUNAS CONSTRUCCIONES DE LA PRIMITIVA CARRETERA: MUROS Y PUENTES

De aquellos primeros tiempos de la construcción de esta carretera, aunque ya ha habido sustanciales modificaciones en su trazado original -sobre todo en el tramo comprendido entre Plasencia y Jerte-, en su anchura y en su firme, aún hoy quedan restos materiales y de ellos vamos a hablar en este apartado. Por su interés, en este sentido, vamos a citar tres espacios concretos de la comarca en donde se pueden observar estos elementos originales de aquella carretera: una serie de obras, tales como puentes, muros y otras pequeñas construcciones, realizadas a medida que se iba ejecutando el trazado de la misma.

Uno de ellos se corresponde con lo que, en la actualidad, es uno de los emblemas de las obras de ingeniería de la N-110 a su paso por el Valle del Jerte: el puente de un solo arco situado en la localidad de Cabezuela del Valle⁷. En este puente, que fue una de las obras de ingeniería más destacadas de toda la carretera, por las dimensiones del mismo, junto con las llevadas a cabo en los desmontes practicados en la falda sur del Puerto de Tornavacas -por la dificultad y el enorme desnivel existente en este espacio-, son bien visibles estos restos materiales de las obras realizadas en él tras la inmediata construcción del trazado de la carretera. Este puente, ya existente antes de la construcción de esta nueva carretera, -y mencionado en descripciones del siglo XIX como "un antiguo puente de piedra de un arco"⁸- tuvo que ser remodelado, ampliadas sus dimensiones y reforzado en su base, tanto a un extremo como al otro. En los

⁶ *El Diario de Ávila. Periódico de la tarde*, 24/05/1913.

⁷ Este histórico puente, por el que ahora circulan todos los vehículos, quedará como una infraestructura secundaria cuando finalicen las obras de realización de un nuevo puente, situado más al sur, que actualmente se están desarrollando. Por este nuevo puente, que estará terminado en 2026, circulará la gran mayoría de vehículos que, diariamente, transitan por esta carretera.

⁸ *Itinerario descriptivo militar...Op. cit.*, p. 461.

arranques del mismo, cercanos al cauce del río, son visibles esos característicos bloques rectangulares de granito (Fig. 3) utilizados en la construcción de las obras relacionadas con esta carretera. Lo mismo ocurre en la zona del estribo en el lado por el que se accede al núcleo de población. También, junto a este puente, se hizo un muro de sujeción del terreno de grandes dimensiones, tanto en altura como en anchura, que todavía es perfectamente visible en la vertiente norte del mismo.

El segundo resto material tiene que ver con otro puente existente viniendo desde Jerte hacia Tornavacas, y ya situado, por escasos metros, en el término de este último pueblo: el antiguo puente que vadeaba la Garganta Becedas. Reedificado durante las obras de realización de esta carretera (pues ya existía como puente de piedra en el siglo XIX) y objeto de sabotaje en los primeros compases de la Guerra Civil (julio de 1936)⁹, es una construcción ya casi invisible (Fig. 4) por el deterioro de la misma y por estar prácticamente cubierta por la vegetación del cauce de la Garganta.

En tercer lugar, destacamos las decenas de restos existentes en el término municipal de Tornavacas, especialmente en el tramo que va desde la localidad hasta el Puerto, el cual no ha sufrido modificación alguna en su trazado -aunque sí en su anchura- desde su construcción hace ya algo más de 110 años. Por poner un par de ejemplos concretos, en este tramo (de unos 6 km. de longitud) encontramos varios muros de contención (Fig. 5) –pues hubo que realizar importantes obras de desmonte dado el desnivel del terreno– realizados con esos bloques de granito rectangulares ya mencionados en el puente de Cabezuela, así como el único indicador kilométrico (hito) original (Fig. 6) que queda de la carretera de Plasencia a Barco de Ávila.

III. LOS PRIMEROS MEDIOS DE TRANSPORTE QUE CIRCULARON POR ESTA CARRETERA: CABALLERÍAS Y CARRUAJES

Aunque ya ciertos medios de transporte, movidos por tracción animal, eran habituales en la comarca desde el siglo XVIII, a medida que esta carretera iba construyéndose, de sur a norte por el Valle del Jerte, se empezaron a ofertar a la población, en la prensa, los primeros servicios de transporte que por ella circularon. A principios del siglo XX aún no habían llegado los vehículos a motor, sino que estos primeros medios de transporte también eran movidos por animales. Así, en 1901, ya encontramos un anuncio relativo a un servicio que, aunque por aquel entonces no fue una novedad total¹⁰, sí sirvió para aumentar la comunicación entre estos dos lugares: el

⁹ FLORES DEL MANZANO, Fernando, “Episodios represivos en el Valle del Jerte durante la Guerra Civil (1936-1939)”, en HINOJOSA DURÁN, José y LÓPEZ RODRÍGUEZ, Antonio Doroteo, *Extremadura durante la Guerra Civil (1936-1939)*, Cáceres, Diputación Provincial de Cáceres, 2023, p. 383.

¹⁰ Ya desde el siglo XVIII, este servicio se venía haciendo por caballería por el antiguo camino de herradura ya mencionado que también conectaba Plasencia con el valle. Con esta nueva carretera, ya no hubo problemas de anchura, y muchos menos relacionados con el firme, para la circulación de estos carruajes, cuya presencia en la comarca fue cada vez mayor tras su construcción.

servicio de coche correo diario, movido por tracción animal (caballos), de Plasencia a Cabezuela y viceversa.

Según el anuncio publicado en un diario placentino¹¹, la salida, diariamente, era de Plasencia a las 6 de la mañana y regresaba al mismo punto a las 7 de la tarde. Este servicio, además de transportar el correo postal tanto para particulares como para los ayuntamientos y organismos similares, fue utilizado por nuestros paisanos para adquirir productos y objetos que no estaban a su alcance en su día a día.

Podríamos decir, por tanto, que este coche correo movido por caballerías fue uno de los primeros medios de transporte que circuló por aquella carretera (junto con simples caballerías o arrieros), pues para la llegada del servicio de viajeros a motor, aún habría que esperar algunas décadas más (1920)¹² y aún un tiempo más para la aparición de los primeros automóviles modernos, que empezaron a transitar esta carretera, de manera muy esporádica, a finales de 1920 y ya en mayor medida durante la década de 1930.

IV. CONCLUSIONES

Como así sucedió en otras muchas comarcas de España, la mencionada Ley de carreteras fue el impulso inicial para comenzar a tener unas mejores vías adaptadas a las necesidades de los nuevos tiempos que empezaban a vislumbrarse allá por las últimas décadas de siglo XIX.

Y es que, estas carreteras vinieron a sustituir a los antiguos caminos de herradura, que ya no eran aptos para la circulación ni siquiera de pequeños carruajes movidos por caballerías, tal y como sucedía en la comarca regada por el Jerte

Para la realización de esta nueva y moderna carretera, se requirieron de grandes obras, no solamente por la complejidad de ciertas infraestructuras (como el citado puente de Cabezuela) sino por el desnivel y complicación del terreno (caso de toda la zona del Puerto de Tornavacas).

En el caso concreto de la carretera tratada en este trabajo, no cabe duda que mejoró e intensificó la comunicación entre los dos núcleos principales, Plasencia y Barco de Ávila, y también entre los demás municipios por los que pasaba.

Actualmente, esa primitiva carretera cuyos orígenes se sitúan a finales del siglo XIX, hoy ya conocida como la N-110 que une dos ciudades que se encuentran a mayor distancia (Plasencia y Soria), es una de las carreteras emblemáticas que conecta

¹¹ *El dardo de Plasencia*, 06/10/1901.

¹² Tal y como señalamos en RECIO CUESTA, Juan Pedro, “Tornavacas (1927-2017)...*Op. cit.*”, en la década de 1920 ya existía un servicio de transporte a motor (ómnibus), aunque muy deficiente en muchos sentidos, que conectaba Plasencia con El Barco. En 1927, tenemos ya documentado un siniestro viario en el tramo del Puerto.

Extremadura con Castilla y León¹³, sigue siendo la vía principal de comunicación del Valle del Jerte con su entorno más inmediato y por ella circulan, a diario, cientos de vehículos de todas las características.

BIBLIOGRAFÍA

FLORES DEL MANZANO, Fernando, “Episodios represivos en el Valle del Jerte durante la Guerra Civil (1936-1939)”, en HINOJOSA DURÁN, José y LÓPEZ RODRÍGUEZ, Antonio Doroteo, Extremadura durante la Guerra Civil (1936-1939), Cáceres, Diputación Provincial de Cáceres, 2023, pp. 381-406.

Itinerario descriptivo militar de España, Tomo V, Madrid, Imprenta de M. Rivadeneira, 1866.

RECIO CUESTA, Juan Pedro “Tornavacas (1927-2017): 90 años de cambios y transformaciones”, Revista de Estudios Extremeños, T. LXXIII, nº II, Mayo/Agosto, 2017, pp. 2209-2244.

ANEXO

¹³ Para que así siga siendo, las administraciones pertinentes deberían dedicar más atención a ciertos tramos de esta carretera, especialmente al que discurre por el Puerto de Tornavacas, en donde el estado del firme se encuentra muy deteriorado. Por no ya hablar de su trazado, asunto de difícil resolución, que sigue siendo el mismo que hace 120 años (Fig. 7).

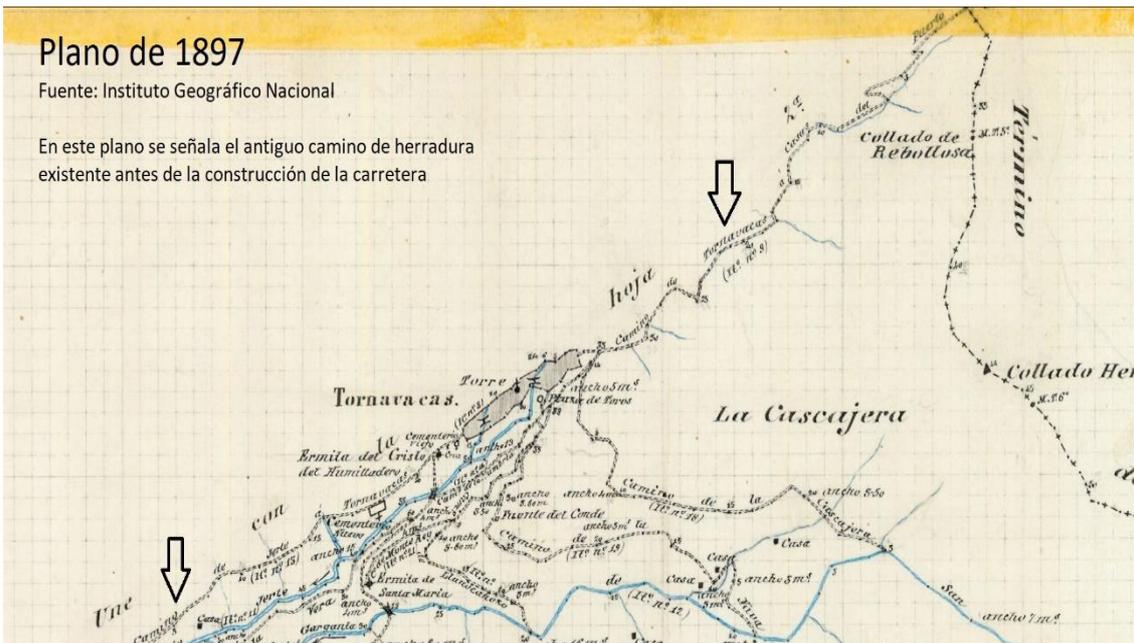


Fig. 1¹⁴. Camino de herradura existente antes de la construcción de la carretera de Plasencia a Barco de Ávila, que también conectaba estos dos núcleos, a su paso por el término de Tornavacas

¹⁴ Detalle de un plano de 1897 correspondiente al término municipal de Tornavacas que se encuentra digitalizado por parte del Instituto Geográfico Nacional. Por el gran valor de la cartografía, tanto histórica como actual, existente de toda España, remitimos al lector al Centro de Descargas de donde ha sido obtenido este plano: <https://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp>

RELACION NOMINAL de los interesados á quienes se les ocupa parte de sus fincas con motivo de las obras de los trazos 1.º, 3.º, 4.º y 5.º de la carretera de Plasencia al Barco de Avila, segun los resultados del replanteo y cuyas fincas radican en el término municipal de Navaconcejo.

NOMBRE DE LOS INTERESADOS.	SITUACION correlativa de las fincas.	CLASE DE LA FINCA ó parte que ha de expropiarse.	NOMBRE de los colonos ó arrendatarios.
D. Domingo Morales y socios.....	Número 1	Suelo y arbolado de robles.	Lo disfruta la Sociedad.
Ramon Carron y Calle.....	2	Idem id.....	Id. id. el propietario.
Domingo Morales y socios.....	3	Idem id.....	Id. id. la Sociedad.
Pedro Moreno.....	4	Prado.....	Id. id. el dueño.
Domingo Morales y socios.....	5	Suelo y arbolado de robles.....	Id. id. la Sociedad.
Cristóbal Martinez.....	6	Prado con una casa.....	Los disfrutan los dueños respectivos.
Francisco Cazador.....	7	Arboles frutales.....	Idem.
Aniceto Chorro.....	8	Frutales y un olivo.....	Idem.
Luis Alonso.....	9	Frutales.....	Idem.
D.ª Tomasa Merino.....	10	Olivos.....	Idem.
D. Antonio Moreno.....	11	Idem.....	Idem.
Sebastian Alonso.....	12	Terreno de labor.....	Idem.
Matias Diaz.....	13	Olivos.....	Idem.
Manuel Murias.....	14	Idem.....	Idem.
Domingo Perez.....	15	Terreno de labor.....	Idem.
Francisco Torres.....	16	Idem id.....	Idem.
Juan Félix Carron.....	17	Idem id. con frutales.....	Idem.
Alejo Serrano.....	18	Viña.....	Idem.
Francisco Manjon.....	19	Idem.....	Idem.
Felipe Manjon.....	20	Terreno de labor.....	Idem.
Luis Alonso.....	21	Idem id. con castaños.....	Idem.
Juan Rubio.....	22	Idem id. con frutales.....	Idem.
Diego Moreno.....	23	Terreno de labor.....	Idem.
Enrique Tirado.....	24	Idem id.....	Idem.
Francisco Torres.....	25	Viña.....	Idem.
D.ª Demetria de la Calle.....	26	Terreno con castaños.....	Idem.
Pedro Alonso Chorro.....	27	Terreno de labor.....	Idem.
Lucas Alonso.....	28	Viña.....	Idem.
José Muñoz.....	29	Tierra de labor y un castaño.....	Idem.
Andrés Serrano.....	30	Castaños.....	Idem.
Leocadio Garcia Moreno.....	31	Terreno de labor.....	Idem.
Juan Serrano.....	32	Idem id.....	Idem.
Pedro Merino.....	33	Viña.....	Idem.
Félix Gonzalez.....	34	Prado.....	Idem.
D.ª Abdena Perez.....	35	Idem.....	Idem.
D. Cecilio Calle.....	36	Terreno de labor.....	Idem.
Simon Carron.....	37	Idem id.....	Idem.
Pedro Calle.....	38	Idem id.....	Idem.
Juan Garcia.....	39	Idem id.....	Idem.
Domingo Perez.....	40	Idem id.....	Idem.
Melchor Carron.....	41	Idem id.....	Idem.
Domingo Silos Martin.....	42	Viña.....	Idem.
Pedro Alonso Izquierdo.....	43	Olivos.....	Idem.
Juan Rubio.....	44	Viña.....	Idem.
José Alonso.....	45	Terreno de labor.....	Idem.
Rufo Chorro.....	46	Idem inculto con un castaño.....	Idem.
Julian Diaz.....	47	Viña y castaños.....	Idem.
Patricio Moreno.....	48	Prado.....	Idem.
Ramon Gonzalez.....	49	Idem.....	Idem.
Juan Curiel.....	50	Terreno de labor.....	Idem.
Valentin Merino.....	51	Idem id.....	Idem.
Luis Alonso.....	52	Idem id.....	Idem.
Ramon Gonzalez Carron.....	53	Idem id.....	Idem.
Teodoro Alonso.....	54	Olivos.....	Idem.
Ramon Gonzalez Carron.....	55	Idem.....	Idem.
Patricio Moreno.....	56	Tierra de labor.....	Idem.
Demetrio de la Calle.....	57	Idem id.....	Idem.
D.ª Loreta Serrano.....	58	Idem id.....	Idem.
D. Juan Curiel.....	59	Idem id.....	Idem.
Juan Serrano.....	60	Naranjos.....	Idem.
Francisco Manjon.....	61	Idem.....	Idem.
Francisco Luengo.....	62	Olivos.....	Idem.
Ramon Chorro.....	63	Corral de casa.....	Idem.
José Alvarez.....	64	Idem id.....	Idem.
Pedro Alonso Chorro.....	65	Idem id.....	Idem.
Baltasar Alvarez.....	66	Terreno de labor.....	Idem.
Teodoro Alonso.....	67	Corral de casa.....	Idem.
Antonio Izquierdo.....	68	Frutales.....	Idem.
Manuel Serrano.....	69	Idem.....	Idem.
Teodoro Alonso y Francisco Torres.....	70	Naranjos y olivos.....	Idem.
Pedro Alonso Chorro.....	71	Idem id.....	Idem.
Domingo Martin Silos.....	72	Corral de casa.....	Idem.
Joaquin Polis y Manuel Rodriguez.....	73	Idem id.....	Idem.
D.ª Maria Simon.....	74	Idem id.....	Idem.
D. José Alvarez.....	75	Idem id.....	Idem.
Juan Paez y Antonio Guinjarro.....	76	Idem y parte de casa.....	Idem.
Antonio Cubero y Juan Gonzalez.....	77	Casa.....	Idem.
Miguel Saavedra y Ramon Carron.....	78	Idem.....	Idem.
Angel Carron.....	79	Idem.....	Idem.
Juan Vaquero, Patricio Antel y Bartolomé Vaquero.....	80	Idem.....	Idem.
Ayuntamiento de Navaconcejo.....	81	Casa Hospital.....	El Ayuntamiento del pueblo.
D.ª María Villares.....	82	Un sequero.....	Lo disfrutan sus dueños.
D. Blas Serrano.....	83	Idem.....	Idem.
Juan Calle.....	84	Idem.....	Idem.
Leocadio de la Calle.....	85	Idem.....	Idem.
Maximino Burguillo.....	86	Casa.....	Idem.
Antonio Sideo.....	87	Terreno de labor.....	Idem.
José Castro.....	88	Idem id.....	Idem.

Ministero de Cultura 2011

Fig. 2. Expropiaciones de terrenos en Navaconcejo¹⁵

¹⁵ Boletín Oficial de la Provincia de Cáceres, 09/03/1887.



Fig. 3. Detalle de los bloques de granito en uno de los arranques (bases) del puente de Cabezuela, junto al cauce del río Jerte



Fig. 4. Restos del antiguo puente sobre la Garganta Becedas. Dos grandes rocas, situadas en el cauce de la Garganta, se utilizaron como machones para edificar el puente.



Fig. 5. Muro de contención realizado en el Puerto de Tornavacas. Destacan los característicos bloques rectangulares de granito utilizados en su construcción



Fig. 6. Hito primitivo que indica el kilómetro 50 de la carretera de Plasencia a El Barco de Ávila. Se encuentra en el Puerto de Tornavacas en dirección hacia la provincia abulense.

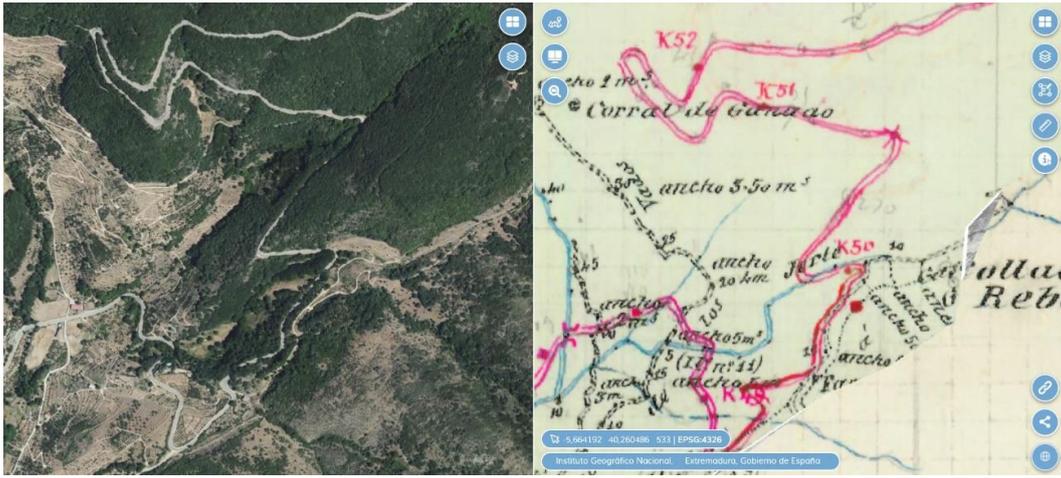


Fig. 7. Comparativa del trazado actual de la carretera (2024) con un plano de 1897 del tramo correspondiente al Puerto de Tornavacas. Como vemos, el trazado no ha sufrido ninguna modificación, siendo el mismo que el proyectado originalmente a finales del siglo XIX

