

TRAZAS Y PROYECTOS PARA PUENTES TOLEDANOS DEL SIGLO XVIII

Pilar Corella Suárez

Las obras públicas fueron concebidas a lo largo de la Edad Moderna como una necesidad largamente pospuesta. A pesar de los esfuerzos municipales y estatales de los siglos XVI y XVII su estado era en el siglo XVIII de un gran retraso. El Estado, a través del Consejo de Castilla, tratará de llevar a cabo una política urbanística no planificada pero que a la larga mantiene una gran homogeneidad, preparando así el terreno a los tantas veces repetidos aciertos durante el reinado de Carlos III. Las obras públicas –en este caso puentes– se entenderán paulatinamente como «un problema de estado», poniéndose lentamente los pilares de lo que después Felipe V y sus sucesores completarán a gran escala con el proyecto borbónico.

Puente sobre el río Alberche en la villa de Escalona: Proceso constructivo

Determinante del perfil geográfico e histórico de la villa de Escalona es su puente sobre el río Alberche que, emblemáticamente, aparece en el escudo municipal. Emplazada la villa en el camino que une las dos Castillas, al borde de un barranco que se alza cien pies bruscamente sobre el río ya mencionado, ha sido tradicionalmente un lugar de intenso tráfico mercantil, de ahí la importancia del puente. Poseemos testimonios documentales mencionando –en el año 1636– el repartimiento pendiente para la construcción del citado puente, y su resolución por el Consejo de Castilla¹. Estos puentes –en realidad eran dos– seguramente de madera, reparados varias veces a lo largo del siglo, no resistieron la enorme crecida del río del día 6 de diciembre de 1739 porque según consta en los Libros de Acuerdos del Concejo:

«(...) En la Leal villa de Escalona en 6 del mes de Diciembre de 1739 años (...) saben y les consta que esta noche entre las once y las doce de ella ha sucedido la desgracia con la creciente del Río Alberche y recio aire que sobrevino al mismo tiempo, se ha llevado las puentes de madera Chico y

¹ Archivo Histórico Nacional (AHN Madrid), Consejos, leg. 29.633.

Grande y dentro de la población de dicha villa ha padecido ruina diferentes casas y en las heredades contiguas al río... y ver si se puede recoger la puente que se tiene noticia ha parado junto a la Dehesa de Ormigós (...)²

La utilidad de estos puentes de madera (probablemente incorporados a restos de puentes más antiguos) está sobradamente probada para el comercio en general y para el comercio local con las villas próximas. Ello explica el acuerdo y concordia realizado en 1752 entre Escalona y las villas de Nombela, Almorox, Cadalso y Cenicientos ante el escribano del número Juan Francisco Camacho para mantener los puentes y otros aspectos, cuyo tenor es el siguiente:

«(...) La primera se ha de observar es que las cuatro villas de dicho común se han de juntar, como es costumbre en esta de Escalona todos los años en el día señalado de cada una para la admisión de posturas del fruto de castaña y bellota de los citados Castañar y Robledo para el día 21 de septiembre, dándoles los salarios acostumbrados y refresco, del íntegro del producto; y se ha de pagar el salario del guarda asimismo, y combocatoria, tasadores del fruto, alcabala a su Exa. (el duque de Escalona) cientos a esta dicha villa y censo perpetuo a la Santa Iglesia Colegial de ella y de lo que quedare pagado esto, se han de dar a esta villa de Escalona anualmente *doscientos ducados por los reparos del puente de madera (...)*»³

La reparación de los puentes de madera o la construcción de uno más permanente y sólido de piedra trascendía las posibilidades económicas de la pequeña villa de Escalona, situación que es usual en la España del Antiguo Régimen donde sólo en muy contadas villas pueden acometer el cuantioso gasto (muy necesario pero desmedido) de iniciar un puente de piedra si no es con apoyo real, léase del Consejo de Castilla, para toda la España interior. Es por ello que la documentación que han generado las numerosísimas peticiones de diferentes villas castellanas y de otros lugares, los riquísimos expedientes tramitados por el Consejo partiendo de una Orden Real es, desde todos los puntos de vista, imprescindible para acometer no sólo el estudio de estas complejas iniciativas, sino para conocer también todo el trasfondo económico y social que estas villas traducen, a partir de sus necesarias y urgentes peticiones.

Pero el Consejo de Castilla es lento, muy lento, incluso una vez iniciadas las obras, resultando la mayor parte de las veces que el coste total de ella se duplica o triplica en relación con los primeros cálculos; paradójicamente, por ello, las villas están décadas y décadas pagando un «repartimiento» para un puente que no se termina nunca y al que se suma el de otro o próximo o remoto. Las quejas incluso de los corregidores pocas veces se tienen en cuenta en aras de la «utilidad pública de la obra».

Proceso constructivo

La situación anteriormente descrita, más o menos permanente, se hace crítica con las avenidas del río a principios de abril de 1786, fecha a partir de la cual ini-

2 AHN, Consejos, leg. 1.422 (8.º) (segunda pieza, de 63 hjs., fol. 1-11).

3 Ibidem, concordia realizada en Escalona en 24 de mayo de 1752 que consta en su Libro de Elecciones, del archivo municipal.

ciamos el estudio de las obras públicas toledanas, que revisten un enorme interés, concentradas en el reinado de Carlos III, verdadera edad del oro por antonomasia de las obras públicas en España durante el Antiguo Régimen.

El día 3 de abril de 1786, por la noche, «se advirtió en el río Alberche inmediato a esta villa un grande creciente de agua que tomando cuerpo hasta el día 4 del corriente bañó toda la isla y soto hasta llegar por encima de la huerta propia del Mayorazgo que posee don Baltasar de Cuenca, en cuyo conflicto y aflicción de todos estos naturales y estar dichas islas y sotos llenos de sus ganados de labor, y también en vista de llegar a dichas aguas casi a barbear con el puente de madera que está sobre dicho río bastantemente alto y ir todo cubierto, el que se halla a la entrada del Camino de Toledo, y Olivares inmediatos a él, cuyo creciente tan excesivo no le han conocido los vivientes, por lo que, y viendo toda la perdición de este pueblo por los muchos ganados que se llevaba dicho río, maderas de edificios y otros árboles que arrancaba con su ímpetu (...); acordaron pasasen dos comisarios de oficio a estar con el señor Deán de esta insigne Colegial, juntase su cabildo inmediatamente y permitiese se sacase en procesión general al Santísimo Sacramento a la puerta de dicho río, como en otros años se había ejecutado y aplacado don dicha Real presencia sus aguas, quien inmediatamente tocando a cabildo, se juntó éste, las hermandades del Santísimo Sacramento, la de Nuestra Señora de la Concepción, Comunidad de Nuestro Padre San Francisco y Tercera Orden y juntándose el pueblo como a las siete de la mañana acompañando a S.Md., todos conflictos de corazón, se celebró con velas y hachas encendidas dicha procesión hasta dicha puerta del río, cantando la letanía de Ntra. Señora, donde se tuvo presente y se advirtió milagrosamente ir bajando por instantes dicha creciente e impulsos de su agua; y antes precedió el que dicho cabildo empezó los laudes, y vuelto dicho señor en la forma referida a dicha insigne colegial en (...) subiendo al púlpito el R.P. Conventual de dicho convento predicó fervorosamente a todos los circunstantes de forma que lloraba en dicho púlpito, para que tuviésemos dolor de nuestros pecados, y nos restituyese a la gracia. Y después, en vista de ir menguando dicho río se reservó S.M.gd. acordando se hiciese rogativa hasta el sábado ocho del corriente con su misa de gracias, y su Mgd. patente, a lo que condescendió en todo dicho ilustre Cabildo; y también se acordó poner un día de Manifiesto Sacramentado al Señor con acción de gracias, y para ello se dé recado por los señores dn. Manuel de Vega y Rafael de Peñarrubia a dicho Ilustre Cabildo y a un mismo tiempo les dé las gracias de lo practicado y también a dicha comunidad e igualmente al de religiosos que concurren con sus oraciones para que Dios tenga misericordia de nosotros y de lo acaecido se dé parte a la Rl. persona de la miseria de este pueblo y lo expuesto que está en sus puentes (...) muy maltratados y llevados algunos hitos y maderos principales de ellos, y ser paso para las Andalucías y Castillas y si estos cesan, serán de mayor perjuicio para todo el reino; y en este estado sus mercedes dichos señores de Ayuntamiento para memoria de lo sucesivo, lo acordaron y firmaron de que yo el escribano doy fe.»⁵

4 (...) escritura perdida, mal estado de conservación.

5 Acuerdo del Concejo de Escalona, de 4 de abril de 1786, ante el escribano que da fe Matías de Medina (copia certificada del 25 de abril de 1786, en el AHN, Consejos, leg. 1.422, *ibid.*, primera pieza, fols. 1-3).

Este documento prueba de forma testimonial el alcance del Siglo de las Luces y de la Razón en la realidad diaria, cotidiana y doméstica de las villas pequeñas españolas. El *milagro* de la retirada de las aguas no se hizo esperar. Después vendría el milagro más real y costoso de construir un puente permanente de piedra, porque los milagros no suelen repetirse en los mismos lugares.

De la documentación consultada se desprende fundamentalmente la altura a la que llegaron las aguas, cosa que sorprendió a todos, y que incluso en la puente Chica la saltó enteramente; el régimen fluvial de este río unido al clima de la España interior, al igual que otros de la región madrileña que han ocasionado y ocasionan riadas muy considerables (el río Tajo en Aranjuez, el Jarama en Arganda y en el paso del puente de Viveros, recientemente, por ejemplo) obligará a las instituciones del Estado a decidirse por un puente de piedra iniciando así una empresa que va a requerir –y esto es muy importante desde un aspecto económico-social– el esfuerzo de todos, no solamente de los vecinos de Escalona, puesto que llegarán a contribuir a su financiación población de la región madrileña o de Ciudad Real.

Provisionalmente los dos puentes de Escalona y los del arroyo de Pedrillán y el de Tordillos se reconocen por dos peritos carpinteros para su pronta reparación; serán los maestros Bernardino Pérez Guireño y Alfonso Quintana «en consideración a ser inteligentes y peritos y haberlos compuestos otros muchos años». Del reconocimiento practicado a los cuatro puentes se redacta un informe (Documento I) del que se desprende el alcance de la destrucción y la reflexión siguiente ¿compensaba a estas pequeñas villas, de ingresos cortos, los continuos reparos en los puentes, o el Estado asume la obra repartiendo entre muchos el valor de su construcción?

Por acuerdo de la villa de Escalona de 4 de abril de 1786 se inicia expediente ante el Consejo de Castilla en 18 de julio del mismo año para obtener permiso y arreglar sus puentes; las autoridades del Consejo lo conceden pero deniegan el arbitrio impuesto como pontazgo a los forasteros para aplicarlo a la obra del reparo por no tener facultad para ello. El Consejo de Castilla, sensible y preocupado por las necesidades de la población, pone en funcionamiento otras instituciones e interviene el Corregidor e Intendente de la Ciudad Imperial, don Juan Fermín de Garde.

La actuación del Corregidor e Intendente

En 8 de agosto de 1786 se firma una Real Provisión de los Señores del Consejo de Castilla dirigida al Intendente de Toledo para que sin más dilación vaya a la villa de Escalona con personas fidedignas e informe sobre la necesidad general o particular de este puente, del puente grande, aunque los demás son también muy necesarios para la población y los forasteros.

El intendente interino y contador principal de Toledo, don Juan Fermín de Garde, visita e inspecciona las puentes, redactando un informe sobre su estado que remite al Consejo de Castilla al año siguiente, en 17 de marzo de 1787. En síntesis el intendente confirma la enorme crecida del río Alberche y la destrucción del ganado y maderos que forman su estructura, así como los daños a los puentes del arroyo de Pedrillán y Tordillos; insiste en lo útil y necesario que son para el comercio –sobre todo el principal y grande– siendo su reedificación precisa «por hallarse en la carrera de las Andalucías, Mancha, Reino de Toledo, Castilla la Nueva a la Vieja, Reino de Galicia y Vizcaya sin que sirva para el uso peculiar de aquel vecindario, siendo tan urgente la reparación en el día del citado puente que de dilatarse

le destruiría el río enteramente y por consiguiente se cortará el paso de los transeúntes, tan útil y frecuente para el comercio y comunicación de las provincias y reinos expresados». ⁶ A continuación recuerda la avenida de diciembre de 1739, los continuos reparos de los puentes de madera entre 1770 y 1785, que han costado 22.882 reales y 8 mrs. «que se han suplido de los caudales de propios de la mencionada villa de Escalona, y se hallan datados en sus cuentas, habiéndose invertido la mayor suma en reparar el puente principal (...)» ⁷. Asimismo realiza una detenida referencia a la concordia realizada entre las villas de Escalona, Nombela, Almorox y Cenicientos en 1752 para contribuir –entre otros aspectos– con 100 ducados a los reparos de los puentes.

Expresamente el intendente interino manifiesta que

«(...) el puente situado sobre el arroyo de Pedrillán, que se halla arruinado, se hace indispensable ponerle corriente por servir para el paso de toda la serranía, provincia de Avila y otras partes, respecto de ser dicho arroyo muy peligroso en tiempo de invierno por las muchas crecidas de aguas que en él se recogen por lo que se hace indispensable (...)» ⁸

El intendente nombra a Francisco Ruano Calvo, maestro de obras y alarife jurado de la ciudad de Toledo, de notoria pericia e inteligencia, para que en Escalona reconociese con toda atención y cuidado los dos puentes principales y el de Pedrillán, tasase y regulase con separación de cada uno el costo que tendría su reedificación de manos y materiales, formando plan y condiciones de las referidas obras y exponiendo cuanto estimare conveniente para su construcción y permanencia. Debido al elevado coste de la construcción, el intendente propone se reparta el gasto entre los pueblos comprendidos en cuarenta leguas a la redonda «como interesados en esta obra, y por cuyo medio será más suave la contribución y logrará el Estado el beneficio que producen semejantes obras públicas (...)» ⁹

La representación al rey

El 25 de febrero de 1787 la villa de Escalona, a través de sus procuradores, dirigió una representación al Rey manifestando todos los antecedentes conocidos sobre las avenidas del río Alberche, la destrucción de sus puentes y la urgente necesidad de una solución más permanente. El conde de Floridablanca pasa en 1 de abril de 1787, de orden real, la representación a Campomanes, fiscal del Consejo de Castilla. El fiscal, visto el expediente, expresa que no puede acceder a lo que S.M. solicita porque el plano de Ruano Calvo debe pasar por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando para su aprobación, como también por no poderse sacar a pública subasta la obra ni consultar el repartimiento mientras no conste dicha aprobación.

El Consejo de Castilla manda en 21 de julio de 1787 que se pase el expediente con los planos que le acompañan a la Real Academia «para que nombre a un arquitecto de su satisfacción que pasando a la villa de Escalona vea el sitio donde con-

6 AHN, Consejos, leg. 1.422, fols. 33-37.

7 Ibidem.

8 Ibidem.

9 Ibidem.

venga construir el puente de piedra que se solicita, levante nuevo plano y condiciones en caso de no estimar arregladas las que ha formado el alarife de Toledo don Francisco Ruano Calvo. Se remite este expediente a la Real Academia el 6 de agosto de 1787 con los dos planos. A continuación expondremos y analizaremos los dos proyectos.

Traza y condiciones de Francisco Ruano y Calvo: Toledo 1787

El alarife de Toledo acude a la villa de Escalona el 12 de enero de 1787 para realizar el reconocimiento, medida, tasación y ejecución de traza y condiciones (actividades que duran varias semanas) para concluir el puente de cantería que está principiado sobre el río Alberche «y desembarca a dicha villa de Escalona, cuya puente es un poco de las dos Castillas». El puente que está comenzado tiene concluido un ojo y dos tajamares y sacadas tres cepas enrasadas con el zampeo, que se señalan en la planta (v. fig. 1) con los números 1=2=3, que fue todo lo que se pudo reconocer por estar el río aún con mucha agua; también se reconocieron los materiales para la obra labrados y por labrar, tanto en las canteras del término de Perales como en las orillas del río, arrimados al puente, existiendo unos 4.500 sillares. Con la obra iniciada y materiales almacenados propone las siguientes doce condiciones para proseguirla y realizar los planos necesarios:

«Condiciones para la ejecución de la obra. 1. Primeramente es condición que se hará un registro general en todos los tajamares viejos que están hechos construyendo un matacán en cada uno con bastante ampliación desde dichos tajamares a la matacán para poder registrar sus zampeos y fábrica, hasta quedar enterados los maestros que tengan el encargo de la obra, u otra cualesquier persona que se nombre por la parte que le competa para el registro de su solidez; y en el caso de no tenerla se harán en ella los reparos correspondientes hasta quedar dichos tajamares con toda la solidez y firmeza correspondiente. Asimismo se hará el zampeo para las cepas que faltan para los ojos grandes a nivel de lo que está hecho y arreglado al viejo; y para los ojos chicos se hará el zampeo arreglado al diseño que presento el que se sentará y atará a nivel del que viene de los tajamares viejos, y todos unidos y ensamblados en sus medias maderas, siendo sus vigas medias barras y los hitos, sesmas o viguetas, o maderos, y todos cuadrados, los que entrarán a golpe del instrumento del mazo perpendicular y con puntas de hierro, que tendrá cada una a lo menos seis libras y con cuatro orejas clavadas al (... perdido); el largo de los hitos será según la profundidad de la arena y lo que han de entrar en la tierra sólida; y ejecutados dichos zampeos se harán los mathazones (matacones) en los recintos de los tajamares para apartar el agua todo lo posible, cuyas matacones son unas paredes provisionales interin se alce la obra de seis o siete pies de grueso, con sus cademas ahitadas y se macizan de tierra y leña y arena de piedra, y también se ponen tabletos; y los hitos sin puntas de hierro, pues dichos matazones son puramente para apartar las aguas y macizar de piedra y cal todo lo posible de los ahitados, que a lo menos será de ocho o nueve pies por bajo de las vigas del zampeo; y si esto no se pudiese lograr por la mucha abundancia de las aguas se aumentará en cada cuadrícula del zampeo cuatro hitos de igual magnitud que los demás, y con las mismas puntas de hierro; pero este aumento de

hitos ha de ser solo en los tajamares pero es muy regular que fuera de la madre del río que es en el prado donde le toca a la puente los ojos más chicos que no obstante hecho el zampeo se encuentra tierra sólida y se macizen los tajamares de piedra y cal; y en este trozo de puente del prado se podrá con facilidad guiar las aguas por las tajecas a la madre del río, y deste modo se podrán descombrar (... perdido), los recintos interiores arrimado a los hitos, y por el centro se macizará de argamasón de piedra menuda y cal fuertemente apisonado; y por lo exterior de los hitos se echarán tableros para que las aguas no desvirtúen la cal.

Últimamente todas estas prevenciones quieren decir que hechos los zampeos y ahitados y las prevenciones de matacones en los tajamares son para sujetar las aguas y macizar de piedra y cal entre los ahitados todo lo posible de los tajamares; y si esto no se pudiese lograr con las dichas prevenciones se aumentará en las cuadrículas de los tajamares los cuatro hitos dichos en cada una; asimismo las cuatro paredes de las calzadas del Camino de Madrid y el camino que pasa a Extremadura que entran en el puente se harán arreglados al corte interior y se zampearán con el mismo orden y fortificación que los zampeos del puente, y se anivelarán unas con otras, ejecutando primero los descombros que se necesite de todo el largo y ancho de dichas cuatro paredes; y hecho dicho zampeo y ahitado, se bajarán los descombros a lo menos ocho pies y se pondrán tableros por lo exterior, clavados a los hitos de las cuatro paredes y se macizarán de piedra crecida y cal, arrimado a los hitos (...perdido) hasta enrasar con las vigas del zampeo.

2. Asimismo es condición que los intermedios de cepa a cepa o diámetros de los arcos se quitará toda la arena que sea posible o a lo menos ocho pies de profundidad, y se entablará con tableros por lo interior de las dos fachadas, y se macizará de piedra crecida en seco hasta enrasar con dicho zampeo.

3. Asimismo es condición que enrasado dicho zampeo de todas las cepas se sentarán losas de elección en todas las cepas, de media vara de grueso y cuatro pies de tizón, sentada dicha hilada de elección a nivel de la hilada de elección del tajamar viejo, y los intermedios se macizarán de piedra menuda y cal, bien apisonado; y ejecutado se hará el replanteo de los tajamares dejando un pic de zarpa por todos los parámetros de los tajamares, arreglándose en un todo lo demostrado de la planta en la inteligencia que las hiladas de la cantería han de tener dos pies poco más o menos de entrada, y su altura media vara en cuadro de paramento y cinco de tizón; y el macizado de toda esta fábrica ha de ser de mampostería de piedra y cal (...) la fábrica del puente demostrado.

4. Asimismo es condición que los arcos han de tener tres pies y medio de tirantez sus dovelas y bien enrasadas por la parte convexa, se sentarán por las dos líneas de su coronación losas que servirán de basamento para el antepecho, las que tendrán de altura media vara, y dos pies de entrega o tizón y tendrán tres dedos de vuelo, cuyo basamento irá todo él engrapado con grapas de hierro de una tercia de largas y tres dedos de garra, y bien embebidas y emplomadas; y en dicho basamento se hará un canal de dos dedos de fondo y media vara de anchura, y en ella se sentará el antepecho de cuatro pies y medio de altura desde el solado hasta el remate del pasamanos, cuyo antepecho ha de tener de grueso media vara, y el pasamanos con la misma

figura demostrada con dos dedos de vuelo por cada lado, y en cada junta dos grapas de una cuarta de largas y dos dedos de garra, y bien embebidas y emplomadas.

5. Asimismo es condición que los canalones que se han de poner en la puente y en la calzada camino de Toledo han de tener tres pies de largo y dos de anchos y media vara de altura y han de salir un pie fuera de la (...perdido) de veinte a veinte pies; y en el antepecho se le dará otro semicírculo que forme un círculo de una cuarta para que salgan las aguas con libertad; asimismo el solado de toda la puente ha de ser de losas de cantería de un pie justo de grueso, después de labradas; y en el medio del puente ha de levantar el solado un pie más que los extremos para que corran las aguas a los desguazos de los canalones cuyas losas serán de seis pies de largas, y dos pies de anchos, sentadas, ahiladas y a escuadra con las líneas de los antepechos y trabados con todo arte; y la calidad de dichas losas y canalones ha de ser de lo más duro que se encuentre y su labra del solado apiconado y las juntas con toda perfección.

6. Asimismo es condición que la calzada camino de Toledo ha de entrar en el puente a nivel por cuya razón tendrá de longitud seiscientos pies, poco más o menos, y sus paredes se harán sus zanjas para los cimientos hasta lo firme y de anchas, arrimadas a los tajamares ocho pies y al otro extremo cinco pies y con esta figura se abrirán dichas zanjas y se macizarán de piedra y cal hasta el superficie, y enrasadas se hará el replanteo de siete pies de grueso arrimado a los tajamares y a su extremo de cuatro pies; y en esta providencia irán subiendo (... perdido) en forma de muro, de modo que enrasadas que estén con el puente tendrán cuatro pies de grueso, las que se revocarán por lo interior y exterior; y el intermedio de las dos paredes se macizará de tierra con la mitad de arena y mucho guijo y grandemente apisonado, y se empedrará dicha calzada de piedra y cal hechando los aboquines (sic) de piedra de sillería que están demostrados en la traza, y de un pie en cuadro, por el largo, demostrado su labra, apiconado pero bien sentados en cal, y en el medio pie de altura para que corran las aguas a los desguazos de los canalones; asimismo los antepechos serán de mampostería de dos pies de grueso de piedra y cal, y su altura la misma que los antepechos del puente, y rematarán con una albardilla a lomo de toro, y bien revocados por un lado y otro.

7. Asimismo es condición que las dos calzadas que entran en el puente, la de Camino de Madrid y la de Camino de Extremadura, sus cuatro paredes se plantearán sobre los cimientos y zampeo ya dicho, cuyo grueso arrimado a los tajamares será de siete pies de grueso y a su final de cuatro pies, y su fábrica de cal, y de este modo irán subiendo a plomo, (...) exterior en forma de muro, y rematarán cuatro pies de grueso; y los antepechos de mampostería, de dos pies de grueso, y de la misma altura que los del puente cuyas paredes se rebocarán por lo interior y exterior, y sus empedrados lo mismo, que los del camino de Toledo, y lo mismo sus macizados de los intermedios de las paredes.

8. Asimismo es condición que al desembarco del puente para subir a Escalona, a la mano siniestra, se hará una muralla de mampostería de piedra y cal en el mismo sitio demostrado abriendo los cimientos de ocho pies de

grueso y seis de fondo muy horizontales, cuya muralla irá subiendo por lo interior a plomo, y por lo exterior en forma de muro, y rematará a él superficie del camino en cuatro pies de grueso, en la inteligencia que desde el principio del pedestal del puente hasta el remate de la rampa deste primer tiro tendrá de desnivel seis pies, y en dicho remate se hará una gran plaza todo lo que pueda explayarse dicho sitio.

Y desde esta plaza subirá el otro tiro de camino hasta la puerta de la villa ejecutando la otra muralla frente del puente, y la que mantendrá el terraplén, su grueso de siete pies y planteada sobre firme, y muy horizontal su planteo; y por lo interior a plomo, y por el exterior (...) y en dichas dos murallas se harán los antepechos de mampostería de piedra y cal de dos pies de grueso y de cuatro pies de altura, los que rematarán a lomo de toro, y con el mismo orden seguirán los antepechos que miran al río en el mismo camino hasta entrar en Escalona, cuyas murallas y antepechos han de quedar revocados de cal de buena mezcla.

9. Asimismo es condición que los dos tiros de caminos desde el puente hasta la puerta de la villa, se empedrarán con sus adoquines de cantería, y los intermedios de piedra y cal como lo demostrado en el camino de Toledo; asimismo todas las aguas que recojan estas dos rampas se recogerán a sitios que no perjudiquen ni bajen al puente y salgan al río.

Asimismo en todas cuantas esquinas tenga el antepecho del puente u otras cualesquiera que halla en los apartaderos y murallas, se pondrán guardacantones de tres pies y medio de altura de figura circular y apiramidados y de dos pies de diámetro por su planta y entrarán en el solado cuatro dedos y arrimarán a las esquinas con unas canales bien ajustadas y a su extremo una grapa (...) grandemente emplomada.

10. Asimismo es condición que toda la piedra de cantería que se gaste en el puente ha de ser de mucha solidez, y particularmente la de las esquinas de los tajamares, arcos y antepechos y solados, cuya labra y asiento será imitado en un todo al machón y tajamar y arco que está ejecutado, y será de las canteras del término de Paredes donde se ha traído la que está gastada; asimismo la piedra de mampostería que se gastase en toda la obra del puente y murallas de sus calzadas y empedrados ha de ser de las murallas de Escalona, siendo de cuenta del maestro su demolición.

Asimismo la cal que se gastase en toda la obra será del Carpio, y si hubiere proporción en las inmediaciones de Escalona de cal de tan buena calidad se podrá gastar en la obra.

Asimismo toda la madera para los zampeos, zimbras, ahitados y andamios será de la sierra de Piedralabes y de las inmediaciones, como la arena para mezclar la cal ha de ser limpia y de buen grano, cuya mezcla de dicha cal que se gaste en toda la obra ha de ser de más miga que lo regular, por razón de ser la piedra de mampostería guijarreña y para la prontitud de su fragua necesita de la cal con mucha miga.

Asimismo los cuatro mil quinientos sillares poco más o menos que se hallan (...) pues con ellos va hecho el puente.

Asimismo en los tres tajamares que hay fuera del agua, por razón de no haber estado cargados los han devorado las crecidas, y por esta razón, de este movimiento en las hiladas se hace preciso demoler en ellos todo lo que

sea preciso hasta dejarlos en lo firme para principar su fábrica, como también se revocarán todas las juntas de la cantería, y los arcos por la parte cóncava, y todos los revocos de todas sus murallas.

11. Asimismo es condición que concluida toda la obra del puente y sus calzadas y murallas, arreglada en su todo a la planta y alzado y puesta la puente en uso se demolerán las ruinas del puente viejo, cuya demolición llegará hasta el superficie del agua, como también se demolerá el puente provisional de madera cuyos materiales que resulten y los cuatro mil y quinientos sillares o más (si se encuentran) o menos (si no se encuentran) podrá usar de ellos el maestro de la obra, siendo de buena calidad pues con todos los dichos materiales va hecho el avance de la obra.

12. Es condición que esta obra del puente (...) que es regular que tenga en la madre del río, por partes, treinta pies de altura y por esta razón necesita que todo el empeño y mayor parte de su solidez sea en los zampeos y sus macizados y como también en los trabazones interiores y exteriores de los atizonados de la cantería y mampostería, como también en que las mezclas de la cal sean con la condición dicha arriba; y para evitar escrúpulos y que después de construida la obra es notorio que no se ha de demoler para justificar lo que está obrado en el interior, era muy del caso que hubiera un sobrestante, maestro imparcial, de buena conciencia y de notoria inteligencia, que este lo estuviese revisando interin duraba la obra, cuya obra bien y fielmente ejecutada vale de manos y materiales incluso los sillares arriba dichos dos millones cuatrocientos noventa mil setecientos y setenta y dos reales (2.490.772 rls.), lo que es cierto y verdadero según mi leal saber y entender y juro a Dios Nuestro Señor y una señal de la cruz en forma. Y para que conste lo firmé en Toledo doce de enero del 1787. Francisco Ruano Calvo, rúbrica.»¹⁰

La obra propuesta por el alarife de Toledo costará los 2.490.772 reales de vellón, cantidad a todas luces exagerada para afrontarla la villa de Escalona, e incluso por repartimiento será una obra pública de alto coste. El alarife incorpora a su informe la traza y diseño en dos planos que se conservan por suerte, y restaurados, en el Archivo Histórico Nacional¹¹. El puente propuesto era una obra de piedra y mampostería, de construcción tradicional, sobre zampeado y cimbras; con quince ojos de arco de medio punto y tajamares en ángulo aguas arriba/abajo.

Sólo ocho de los ojos están sobre la madre del río, teniendo un diámetro de sesenta pies cada uno. El resto, los otros siete ojos, tienen un diámetro de cuarenta pies. Las manguardias adoptan la forma de los tajamares, existiendo dos desagües por arco. Su diseño y proyecto no es tan cuidado como el que propuso Ignacio Tomás, de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y que estudiaremos más adelante.

10 AHN, Consejos, leg. 1.422, fols. 53-59 r. En esta segunda pieza también se conservan las objeciones de la Real Academia, con sus planos. Las trazas de ambos proyectos se han sacado de su expediente originario y se han colocado en la colección de planos de la sección, con la numeración que va referida más adelante.

11 AHN, Consejos, planos números 245 y 246.

Puentecillo para el arroyo de Pedrillán: Francisco Ruano y Calvo, 1787

El pequeño arroyo de Pedrillán, que desagua en el río Alberche, término de Escalona, a media legua hacia Poniente, camino de Ávila, sufre en períodos de avenidas del citado río las mismas consecuencias negativas y catastróficas. Puente muy pequeño, con sólo dos ojos, le queda uno después de las avenidas de abril de 1786, mientras que el segundo está ciego, por lo que ha crecido un arenal a su entrada y salida; el alarife propone una traza para la ejecución de un ojo nuevo y reedificación del resto del puente y descombro del arenal, todo bajo ciertas condiciones:

«CONDICIONES. Primeramente es condición que se ha de quitar todo el arenal que impide la entrada y salida del arroyo por el ojo hasta dejar descubiertos dos paredes que están hechas, resguardo que en algún tiempo hicieron para entrada (...) con la pared vieja hasta encontrarse con el arroyo; y dicho descombro será hasta lo sólido del terreno, y por abajo será hasta que salgan las aguas liniales, y descubierta la otra pared y tajamar y el arranque del ojo y se ejecutarán los reparos que necesiten las dos paredes dichas y las del tajamar y las del otro arranque del ojo hasta dejarlos con toda firmeza.

–Asimismo se hará en el tajamar todo el reparo demostrado con lo encarnado rebajando en la tierra sólida cuatro pies y con media vara de zarpa, y se macizará de piedra crecida y cal hasta la superficie; y se hará el planteo para el arco con dos hiladas de cantería de dos pies de fondo y media vara de altura cada una y con buenos tizones; y por lo interior se macizarán de piedra menuda y buena cal hasta enrasar otras dos hiladas.

–Asimismo, al otro lado, se hará la descavación en lo interior de lo sólido del terreno de cuatro pies de fondo de lo largo y ancho de la cepa, demostrada en la planta con el número tres (v. ilustr.), y lo mismo se ha de entender con los cimientos de las dos paredes número tres y se macizarán de piedra crecida y cal; y en el machón se echarán dos hiladas de cantería aniveladas con las otras dos del tajamar, y sobre ellas se voltará el arco de cantería demostrado.

–Asimismo (...) de las enjutas del arco y se hará el resto del tajamar y todo de mampostería de piedra y cal, a excepción del ángulo del tajamar que mira al Norte, que éste ha de ser de cantería por razón de recibir este ángulo todos los golpes de las crecidas del arroyo.

–Asimismo se harán todos los antepechos demostrados de mampostería de piedra y de cal de dos pies de grueso, y dos y medio de altura y su albarilla (sic, albardilla) a lomo de toro.

–Asimismo se empedrará todo el puente de piedra y cal con el corriente demostrado.

–Asimismo el macizado entre las dos paredes número siete se hará de tierra y arena y mucho guijo y grandemente apiconado y empedrado; y a la entrada y salida del puente se pondrán cuatro guardacantones bastante grandes en tosco, bien metidos en el suelo y cogidos con cal.

–Asimismo toda la mampostería de las dos paredes nuevas y la de los antepechos y la del tajamar se revocará de cal de buena mezcla.

–Asimismo se quitarán todos los estorbos que haya a la entrada y salida del puente, dejándola desembarazados los dos ojos; y bien y fielmente ejecutado

este reparo tendrá de costa de manos y materiales 21.400 reales de vellón, lo que es cierto y verdadero y juro en caso necesario y para que conste lo firmé en Toledo a 12 de enero de 1787. Francisco ruano Calvo.»¹²

Al informe y condiciones acompañaba la traza del pequeño puentecillo, conservada asimismo en el Archivo Histórico Nacional¹³. En plano la estructura y concepción del puente es similar al grande de la villa de Escalona, claro está, a otra escala.

Intervención de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

Según recomendó el fiscal y dictó el Consejo por auto de 21 de julio pasó el expediente con el proyecto del alarife de Toledo a la Real Academia de Madrid, en 6 de agosto de 1787. La institución examinó el expediente sobre los puentes de Escalona y sus planos en la Junta de Arquitectura. Ésta nombró al académico Ignacio Tomás para examinar el expediente, plan, condiciones y demás diligencias practicadas hasta el momento en Escalona por el alarife de Toledo. El arquitecto expresa en su informe:

«(...) pasé a la referida villa de Escalona, reconocí muy por menor con toda la atención y cuidado posible la situación y circunstancias de aquel río: las varias obras antiguas construidas en distintos tiempos y todo lo demás que me pareció conducente a fin de poder proyectar con madurez, firmeza y economía posible el nuevo puente cuyas circunstancias ninguna atendió el alarife de Toledo: además de que el plan, condiciones y proyecto que éste formó está destituido enteramente de reglas naturales y del Arte, cuya demostración –aunque fácil, omito– por no molestar la atención de VA. (...)»¹⁴

El académico examinó el terreno y lugar más adaptable para construir el nuevo puente y encuentra que subsisten allí tres clases de obras:

a) la primera son los extremos de un puente de piedra que hubo, muy antiguo, que según su fábrica y circunstancias demuestra tener unos dos mil años¹⁵. Los arcos de los extremos de este puente están, casi en su mitad, soterrados y algunos enteramente de las arenas que el río ha ido sucesivamente aumentando, por lo que seguramente sobrevino su ruina, pues no quedándoles a las avenidas suficiente capacidad para pasar por sus ojos se reembalsarían y la gravedad del agua podría más que la solidez de aquella fábrica.

12 AHN, Consejos, leg. 1.422 (8), fols. 60-61r. Toledo, 12 de enero de 1787. Francisco Ruano Calvo. Las diligencias practicadas para el reconocimiento de estos puentes terminaron el 6 de marzo de 1787. En la actualidad, en el M.T.N. 1:50.000, hoja 603, aparece como arroyo de Pedriñán.

13 AHN, Consejos, plano número 247.

14 AHN, Consejos, leg. 1.422 (8) (primera pieza, fols. 74-86).

15 Dudamos mucho de esta datación, pues daría una construcción en torno al 213 a.C., aproximadamente, totalmente inverosímil. También puede tratarse de las ruinas de un puente romano rehecho en la etapa hispano-musulmana, aunque B. PAVÓN MALDONADO, en su reciente obra *Tratado de Arquitectura Hispanomusulmana*, I. Agua, Madrid, CSIC, 1990, no lo cita.

b) Las segundas obras serían las realizadas a partir de una Provisión Real de don Felipe IV en 11 de febrero de 1626: consistieron en la construcción de cinco machos en la mitad de la madre del río, los tres de cuatro a seis pies más altos que aquella superficie, y los dos restantes iguales con ella.»

El alarife de Toledo supone frente a todas estas obras que se han ejecutado sobre zampeado o enrejado de madera: para cerciorarse el académico realizó pruebas con una tiente o barrena para indagar su profundidad, sin encontrarla: en unas partes bajaba doce pies, en otras más y en otras hasta veinticuatro pies y medio. De todo ello dedujo que no existía zampeado sino que subirían su fábrica desde el terreno firme. Esta conclusión es muy importante para la seguridad de lo fabricado y del nuevo puente. Para obtener mayor seguridad y como buen académico ilustrado miró hacia atrás, hacia la historia, y buscó en el archivo de Escalona, así: «encargué a aquellos alcaldes que mandaran registrar el archivo de la villa por si se encontraban las condiciones que se prescribirían a aquellos constructores o destajistas, para poder con ellas indagar el método de construcción. En efecto, encontraron el expediente y Provisión Real sobre dicha, con las condiciones que, entre otras cosas, dicen:

«que si a la profundidad de dieciocho pies no encontraren terreno firme para fundar las zepas a cuya profundidad se pusiese o clavase una estaca de roble o enebro de medio pie de grueso y media vara de unas a otras. Por lo que acabé de cerciorarme de que no hay el figurado enrejado, y que los dos o tres machos del medio a donde entraba la cala veinticuatro pies estarán plantados sobre una estacada que siendo de roble o enebro como dicen las condiciones permanecerá sin corrupción alguna; y que las estacas sólo tendrán de dos a tres pies de largo clavadas al terreno firme, porque a tres pies de profundidad de la actual superficie del río se les encuentra una zarpa de como dos pies de salida más que el neto de aquellos machos, a cuya altura estaría entonces la madre o altura de las arenas, y contando desde ella los dieciocho pies que debían profundar suman veintiuno, que hasta los veinticuatro pies y medio (altura actual del mayor fondo) restan tres pies y medio que es regular, les falta hasta el terreno firme.»¹⁶

De la ruina del puente antiguo se seguiría la necesidad de hacer provisionalmente el de madera, que hoy (1787) está muy deteriorado, con los pies derechos y puentes podridos próximo a una ruina, constantemente consumiendo muchas sumas en reedificaciones y conservación.

c) la tercera y más moderna obra consiste en un estribo, un pilar y un arco con sus manguardías y tajamares que suben hasta igualar con la mayor altura del arco situado a la otra parte del río, a la subida de la cuesta de la entrada de la villa. Esta obra según los informes dados por los vecinos al académico se construyó hacia los años 1734 a 1735, quedando por fallecimiento del constructor en el estado que actualmente se halla. Posteriormente los vecinos intentaron continuar la obra con el mismo proyecto de puente que sus antepasados iniciaron pero se suspendió la obra, por motivos ignorados. A continuación de ese proyecto el alarife de Toledo realizó los planos y pro-

16 Ibidem, nota 14.

yectos que ya conocemos, cuyo coste elevadísimo de casi dos millones y medio de reales apenas alcanzaría con dificultad para construirlo, expresa el académico.

Por todo lo expuesto y visto le parece lo más acertado «la continuación del principiado puente, pues además de estar en buena situación resultarían más que a medianas ventajas, por poderse aprovechar los machos o cimientos de aquellas cepas, estribo y arco, pero no de seguir enteramente aquel proyecto porque resultaría que los machos serían tan disformes de su grueso que ocuparían muy cerca de la mitad de los vanos de aquellos arcos, como se advierte en el plan del nominado alarife: de lo que no sólo se seguiría el mucho costo que tendría la construcción de aquellas moles junto con la mucha altura de la obra, sino que la misma podría causar (si fuese que sus cimientos no estuviesen plantados con mucha firmeza) la ruina del puente, además que de ocupar tanto sitio resultarían menos vanos de los que pueden tener aquellos arcos, y por consiguiente deberían ser éstos más en número para poder sorber las crecientes y avenidas.»¹⁷

Por todo ello el académico se ha visto obligado a realizar un nuevo plan y condiciones, reduciendo el puente sólo a diez ojos que por su mayor capacidad pueden pasar por ellos tantas aguas como por los quince que proyectó el alarife. Se ha rebajado la altura de los arcos, lo cual incide económicamente en un menor coste, sin que por ello se siga menos fortificación, comodidad y utilidad de la obra. Y aunque reconoce que el arco antiguo construido tiene algo más de altura que los nuevos, que son escarzanos, y que causará esta circunstancia alguna disonancia al aspecto general de la obra, se inclinará más hacia la economía que hacia la hermosura de la obra (claro está, cuando no se fabrican en Cortes o ciudades suntuosas) «siendo aquella de alguna utilidad y esta no muy disforme».

El diseño que realizó Ignacio Tomás también se conserva como los anteriores, restaurado, en el Archivo Histórico Nacional ¹⁸.

En el mismo reconocimiento inspeccionó los restos del puente del arroyo de Pedrillán: un arco que era lo único en pie; el pequeño puente, de un solo ojo, se llenaba de arena y gujarros fundamentalmente debido a la escasa altura del arco, por lo que el académico es de parecer que sería más ventajoso construirlo todo de nuevo cien pasos más abajo y línea recta con el camino, «con tres arquitos escarzanos, el de enmedio de dieciseis pies y los de los lados de doce de diámetro, como se demuestra en el nuevo plan y alzado que igualmente presento»¹⁹.

Las condiciones que presentó el arquitecto-académico para la construcción y seguridad de ambas obras son del tenor siguiente:

«CONDICIONES. Para construir el cimiento de la cepa o macho que falta hacer en la madre del río, señalado en el plan con la letra H..., en que por ser aquel sitio hasta el terreno firme de arena suelta y agua igualmente que todo lo demás de aquella madre, será preciso formar un cajón sin suelo que tenga toda la extensión y figura del macho, con una vara más a todo su alrededor.

17 Ibidem.

18 AHN, Consejos, plano número 248.

19 Plano número 249.

compuesto de fuertes tablonos muy juntados unos con otros para impedir la filtración de las aguas, sujetos y clavados con fuertes barrotes que se pondrán al interior de sus ángulos a intermedios y todo él de la altura que tenga aquel arenal para poderse introducir hasta el terreno firme, impedir la filtración de las aguas (como está dicho) e impedir o sostener aquel arenal, y dar lugar a la ejecución de aquel cimiento cuyo cajón, después de hecho, se colocará a su respectivo sitio sobre el arenal, y bien cargado todo él se empezará la excavación de la arena de su interior, y al tenor del que este se vaya desocupando irá bajando todo él, para cuya ejecución será preciso antes *desviar* todo lo posible las aguas del río hacia la parte opuesta para que sea menos la concurrencia de ellas a la excavación. Y sin embargo de esta providencia será regular que concurren bastantes, las que se habrán de extraer por medio de bombas que no paren de día ni de noche para dar lugar al dicho vaciado hasta el terreno firme; y bien allanado que esté hará construcción de aquel cimiento hasta subirlo a la altura de la superficie del río. Los restantes cimientos que faltan igualmente subir desde el terreno firme como son: los dos machos, estribo y manguardías de este mismo lado por haberse de fundar a la pradera, será regular que se encuentre aquel terreno alguna consistencia, por lo que se podrán hacer sus excavaciones regulares sin otra prevención que el extraer si algunas aguas manasen en ellos.

Toda la fábrica de los tres machos antiguos que sube más que la superficie del río se habrá de demoler por estar muy estropeada, de los golpes de los árboles que han llevado las avenidas y los que allí se han criado, faltándoles la parte de los tajamares superiores y otros fragmentos, tanto porque no uniría bien la obra nueva con la antigua como por el haber de formar en aquella altura las dos gradas que demuestra el diseño para mayor zarpa y disminución de aquellos machos, advirtiéndose que en el segundo macho antiguo, señalado con las letras A^a... se manifiesta una grande abertura que lo divide en dos partes y baja hasta las aguas del río; y estas y la arena impiden registrarla y ver si sigue más abajo o si es causada de que las avenidas han socavado aquel macho a la altura de sus corrientes, por lo que será preciso indagar su causa y siendo que provenga de que toda aquella porción de macho se haya bajado o inclinado por falta de solidez de la estacada sobre que fundaron aquel cimiento (para evitar los excesivos gastos que causaría el haberlo de deshacer y volverlo a hacer todo de nuevo) se asegurará y atará aquella desunión con grandes piedras, de ocho a diez pies de largo, repetidos en cuatro o cinco hiladas bien unidas y trabadas entre sí y lo restante de aquella fábrica con las demás prevenciones que el Director de ella estime por necesarias, pero sino bajase dicha abertura de la superficie del río, se omitirá todo lo dicho y se cargará sobre el igualmente que en los otros.

Todas las superficies o paramentos de los cimientos, pilares, arcos, fachadas y antepechos deben ser de cantería, de la mejor calidad que se encuentre en las canteras del término de Paredes, distantes como tres cuartos de legua de dicha villa, labrada a picón, con buenos tizones alternativos, llenas de lechos y sobrelechos (aprovechando los cuatro mil y más sillares que se hallan esparcidos a las canteras inmediaciones de la obra y otras partes que los vecinos tienen empleados) asentándola toda ella encima tortada (sic) de buena mezcla de cal como luego se dirá. Lo restante del interior de los

machos y gruesos respectivos de los cimientos y paredes se acompañará de buena mampostería y la misma se macizarán las enjutas de los arcos hasta la mitad de su altura; y lo restante hasta la imposta se subirán las paredes exteriores, de tres pies y medio de grueso.

La mamposta tendrá pie y tres cuartos de grueso o alto, con medio de salida y tres y medio de tizón, bien llenas y recuadradas por su paramento superior al que se le abrirá una caja para asentar y empotrar los antepechos que sobre se han de poner, de dedo y medio de profundidad y el ancho del grueso de ellos. Y la media vara que les sobre, a la parte interior, se les abrirá a modo de canales, para encaminar las aguas llovedizas a los vertederos.

Los antepechos se harán de piedras que hagan toda la altura, de tres pies y medio que deben tener de alto, media vara de grueso y la que menos de una vara de largo, machimbradas unas con otras y metidas dentro de la caja que se haya abierto a las piedras de la imposta, como se ha dicho, labradas a escoda por todos sus paramentos y juntas, formando o dejando en los que les corresponde los guardarruedas que se figuran en el plan, de modo que antepecho y guardarrueda sea todo una pieza.

Y luego se colocará el pedestal para la inscripción que diga en qué tiempo se construyó la obra, en qué reinado y de qué caudales se costeó.

Que lo restante de las enjutas y el hueco que quede de imposta a imposta se macizará de mitad guijo y mitad tierra, bien mezclado y apisonado: cuyo relleno deberá subir un pie, que las más altas dovelas formen un poco de lomo. Y de lo mismo y del mismo modo se macizará la rampla que suve desde el último arco, ya hecho, hasta encontrar la cuesta que sube a la villa. Quedando todo lo dicho bien pisado e igual se cubrirá con medio pie de hormigón con mezcla de cal, bien apisonado, y macizo, para que esté junto con el empedrado que debe llevar encima impida que las aguas llovedizas no se introduzcan a la fábrica y chorreen por debajo de los arcos, cuya continuación suele ser muy nociva a semejantes obras por eslabazar (sic) la mezcla llevándose la flor de la cal.

Luego se empedrará todo aquel piso desde imposta a imposta (quedando a la altura de éstas y formando todo el medio pie de loma en su medio) de guijarros algo delgados y duros, puestos de canto y asentados con mezcla de cal, bien macizados, y enripiado formando todo un cuerpo con la capa de hormigón dicha.

Que desde el puente hasta casi la cruz que hay a este lado (que constará su línea de 1.170 pies) se ha de levantar con un terraplén la calzada que debe seguir línea recta con el puente cuatro pies más alta que la altura de las aguas de las mayores avenidas, para que éstas no puedan montarla y obligar que concurran todas ellas al puente, cuyo terraplén deberá ser, a lo menos, tres varas más ancho por la parte superior, que el ancho de la calzada (que debe ser ésta del mismo ancho del referido puente) quedando sus costados con el talud de cuarenta y cinco grados a lo menos; y cuando estas su hierba harán aquellas superficies permanentes. Y por ser la altura del puente más alta irá bajando sucesivamente aquella calzada, como se demuestra parte de ella en el plan y alzado, formando del mismo terraplén las bajadas de los lados para aquellas praderas que van sucesivamente bajando al tenor de aquellas manguardias; pero sin embargo que debe quedar toda la tierra del terraplén

pisada para que haga menos asiento, debe, en estas bajadas y encuentro del estribo pisarse con más firmeza y solidez, humedeciendo antes la tierra si estuviese seca.

Después de haber formado dicho terraplén y haber hecho todo él el asiento regular, se hará aquella calzada con dos filas de losas o adoquines, distantes una de otra la anchura del puente; luego se colocarán los guardarruedas que quepan a cada lado puestos a la distancia de veinte pies unos de otros, y últimamente se rellenará todo aquel espacio con guijo escogiendo el más menudo para la última capa, y todo él tendrá de grueso dos pies formando un bombo de pie y medio, y luego se cubrirá con una capa de arena granigorda de cuatro dedos de grueso.

Al camino que viene a esta corte y al que va a Talavera de la Reina se les dará comunicación al último de esta calzada por entre los olivares que por allí se hallan porque aunque se les pueda dar el tránsito por las Praderas, bajando por el lado de las manguardías, las mismas que sirven para la comunicación de ellas, se hallan los inconvenientes de haber de subir y bajar estas cuestras y quedar su tránsito inútil al tiempo de las avenidas, por lo que siempre es necesario darles comunicación por los olivares dichos.

La cal se podrá fabricar al dicho término de Paredes (Paredes de Escalona, localidad cercana). La mezcla para toda la obra se hará de dos partes de arena de caba y una de cal: y la que debe servir para el asiento de la canteería será de iguales partes; pero una y otra se aguará y mezclará un mes antes de emplearla con todas las demás precauciones que el Director de la obra estime por más convenientes.

Los cimientos de los machos y estribos del puentecillo de Pedrillán se subirán desde el terreno firme, y así este estuviese muy somero se profundizará dos pies para que si las avenidas fuesen comiéndose aquel terreno no queden expuestos a que los socaben: todo lo demás se ejecutará conforme su respectiva planta y alzado y con las mismas instrucciones que están dadas para el puente grande, observando que a un lado y a otro se deberán levantar las calzadas de terraplenes hasta la altura del piso del puentecillo, y correrán línea recta hasta encontrar los caminos.

Últimamente habiendo hecho el cálculo con todo cuidado de todas las mencionadas obras y el cotejo de todos los materiales y jornales que pueden entrar en ellas, teniendo consideración al costo que pueden tener dichos materiales puestos en las obras, con todo lo demás que se necesite para su construcción: suma la cantidad de un millón cuatrocientos ochenta y dos mil ochocientos y ochenta reales de vellón (1.482.880 rls.), cuya cantidad tendrá de costa, poco más o menos, según mi saber y entender. Y por ser verdad lo firmé en Madrid día 18 de Febrero del año de 1788. Frdo. Ignacio de Tomás, rúbrica.»²⁰

Informe de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando

Todas las diligencias y actuaciones practicadas por el académico junto con sus dos planos fueron presentadas a la Real Academia de Madrid; su comisión de archi-

²⁰ AHN, Consejos, leg. 1.422, fols. 74-86.

tectura, reunida en 5 de mayo del mismo año, 1788, ve probada la inutilidad del puente principal con quince ojos y dos millones y medio de reales, tal y como dispuso el alarife de Toledo. En su lugar propone un puente con sólo diez ojos aprovechando uno ya hecho, y todas las partes servibles de la obra antes empezada, cuyo coste juntamente con el del puente de Pedrillán, un trozo de calzada de 1.170 pies, y otras obras accesorias, se hará con más de un millón de ventaja respecto del que Ruano propuso. Prosigue la Academia: «... respecto de que en el informe y las condiciones está todo menudamente circunstanciado, y conforme a las reglas y solidez y buena disposición se podrá llevar a efecto esta obra, y será sin duda más conveniente que se administre en cuyo caso puede dirigirla el mismo Tomás, poniendo a un aparejador de su confianza»²¹.

El fiscal, una vez conocido el informe de la Academia y aprobado el plano, propone repartir su costo, los 1.482.880 reales, entre los pueblos de 40 leguas en contorno del puente. La construcción, no obstante su vía libre en el Consejo, se dilata. Aún en 11 de abril de 1794 la villa de Escalona acude de nuevo al Consejo por la excesiva demora en aplicar su resolución; hay que tener en cuenta que desde la primavera de 1789 y hasta 1795 los acontecimientos ocurridos en la vecina Francia pusieron en peligro y, de hecho, cortaron numerosos proyectos ilustrados, entre ellos los de obras públicas que, además, eran costosos a la población. La tardanza en el comienzo de las obras creemos que no tiene otra explicación que la convulsión y crisis interna del país.

En la actualidad el puente es una obra monumental, de unos trescientos metros de longitud, que no responde a ninguno de los proyectos que conservamos. Su fábrica responde a un proyecto único, probablemente el de don Pedro Arnal. La tipología es de once ojos, bóvedas de medio punto y rebajadas, no todas de la misma luz. La construcción es toda de sillería, inclusive las entradas y salidas, apartaderos, escaleras de bajada al río por ambos lados y pretil. Se divide su longitud en tres tramos de cuatro, tres y cuatro bóvedas a la entrada, centro y salida, respectivamente. Las cejas tajamares manifiestan una gran ligereza y tienen cierta similitud con las del Pont des Arts, de París (De Cessart y Dilion, 1803). Los arcos alcanzan la altura de la línea de impostas apareciendo las gárgolas para el desagüe sobre la clave del arco.

En el tramo central, correspondiente a las tres bóvedas, se refuerza con un saliente que encaja fuertemente entre la cepa y que en el tablero aporta espacio: son los cuatro apartaderos, dos aguas arriba y dos aguas abajo. El conjunto de la monumental fábrica mantiene una gran sobriedad y estilización de formas, sin concesiones decorativas o escultóricas, lo que me hace suponer que se finaliza ya a principios del siglo XIX.

Aguas arriba existen dos pequeños restos, visibles desde el tablero con gran fidelidad, que corresponden al arranque de un arco de algún intento constructivo anterior, que situaría el puente en un lugar distinto. Los murallones y manguardias están rehechos al igual que la calzada actual, pero manteniendo en lo fundamental el perfil de su época. El entorno se encuentra algo degradado, con abundantes restos de vegetación que estropean sus desagües.

21 Ibidem. Informe de la Comisión de Arquitectura de la Academia de San Fernando, de 5 de marzo de 1788. Frdo. Joseph Moreno.

Puente sobre el río Tajo, en La Puebla de Montalbán

Otra de las grandes obras públicas de la región toledana durante el siglo XVIII es el puente de la villa de La Puebla de Montalbán, sobre el río Tajo. Puente bien documentado en lo que se refiere a su proyectista y a su coste. La documentación, que debería encontrarse en los expedientes del Consejo de Castilla, pues nos consta que la villa acudió, como era preceptivo, al Estado para la construcción del puente, no se ha hallado. Tampoco hemos localizado ni trazas ni proyecto. Sin embargo, debido a la circunstancia de que el concejo de Madrid y otros pueblos de su partido quedaron incluidos en el primero y segundo repartimiento para financiar el puente –pues se encontraba dentro de las cuarenta y cincuenta leguas en contorno– se han conservado dos expedientes sobre ello en la Contaduría del Archivo de Villa en Madrid²². Ciertas referencias documentales nos informan que durante el siglo XVII ya existía un puente (probablemente con pilares de piedra) cuya construcción o reformas corría a cargo del alarife Juan de Pinilla, entre 1640 y 1650. Sin embargo la obra más cercana a nosotros y la que conservamos es la fábrica de la segunda mitad del siglo XVIII, en la que se integran otros restos.

Las diligencias ante el Consejo de Castilla para la construcción del puente, deben iniciarse a finales de la década de 1760, pues por Real Provisión de SM. y del Consejo de 12 de junio de 1770 se mandó repartir a los pueblos de la provincia de Madrid de treinta leguas en contorno²³ al puente de piedra de la villa de Montalbán sobre el río Tajo, la cantidad de 700.000 reales de vellón en que se había regulado el coste de su reedificación; este mismo repartimiento se hizo extensivo a los pueblos de las provincias de Badajoz, Segovia, Mancha, Avila, Guadalajara y Cuenca. El repartimiento, por orden del Consejo, correría a cargo del intendente de Toledo, don Alberto de Suelves, que se entendería con las demás provincias. Este repartimiento afectó a ochenta y ocho pueblos de la provincia de Madrid, por un importe total de 45.416 rs. y 11 mrs., y se cobró en el año de 1775²⁴.

El segundo repartimiento para la construcción del puente se realizó a partir de la resolución de SM de 21 de mayo de 1776, aumentando el anterior de 700.000 hasta 1.800.000 rs. en que últimamente se habían tasado las obras, abarcando ahora cuarenta leguas en contorno. Se incluyen en él los mismos pueblos que para el primero. Correspondencia interesante es la que mantiene el intendente de Toledo con otros de provincias, siendo con el de Madrid la que a nosotros nos interesa. En 30 de julio de 1779 se dirige a don Juan Antonio de Armona, intendente de Madrid, en estos términos:

«(...) con carta de 27 de enero de este año (1779) comuniqué a VS certificación del segundo repartimiento aprobado por el Consejo para la construcción del puente sobre el Río Tajo, inmediato a la villa de La Puebla de Montalbán, de este partido, por lo correspondiente a los pueblos de esa provincia (la de Madrid) comprendidos en las cuarenta leguas de distancia a estas obras, para que dispusiese comunicar a cada pueblo su cupo, su exacción y cobranza, resguardando su importe en las tesorerías para que a su tiempo se pudiese librar a los interesados (a los constructores...)»

22 Archivo de Villa, Madrid (en adelante AV), *Contaduría*, 1-159-3 y *Secretaría*, 1-133-34; año de 1640 y 1650; esta fábrica costó 2.000 reales de vellón a la capital.

23 En otros documentos se refiere a los pueblos de cuarenta leguas en contorno. El primer repartimiento incluyó las treinta leguas, y el segundo las cuarenta.

24 AV, Contaduría, 1-159-3,

«Por estos que lo son don Tomás y don Juan de Mazas, don Simón Crespo y don José Antonio de Ibarrola, maestros arquitectos, a quienes el Consejo adjudicó estas obras, se acudió a mí en solicitud de que se reconociese lo que en ellos tenía adelantado y fabricado, a fin de que se les pagase su importe; y mandé que por don Marcos de Vierna, director general de las obras de puentes y calzadas y Comisario de Guerra que ejecutó el dicho puente y tasación de su costo, o el maestro inteligente que este nombrare de su satisfacción, ejecutase el citado reconocimiento y declarase cuanto advirtiere y se le ofreciere, sobre si los citados maestros habían cumplido con la anticipación prevenida en las condiciones con que se adjudicó la obra.

Habiendo hecho reconocimiento el arquitecto don Hilario Alfonso Jorganes a quien dicho don Marcos de Vierna fue elegido a este fin mediante hallarse imposibilitado este de poder salir de la corte, declara estar anticipada en lo fabricado y materiales prevenidos la cuarta parte de la mencionada obra con arreglo a sus condiciones: de cuya vista tengo mandado conforme a lo que está prevenido por el Consejo se entreguen a los citados maestros interesados 450.000 reales de vellón a que asciende la dicha cuarta parte de ellas, en cuya consecuencia y disponiendo estos de pasar a las capitales a recoger y entregarse de estos caudales se servirá VS disponer que a cualquiera de ellos que se presente con esta se le facilite prontamente el percibo de 46.000 reales de vellón a cuenta del todo de lo repartido a los pueblos de esa Provincia, dando recibo por sí y a nombre de sus compañeros para resguardo de esta tesorería, providenciando VS se adelante la cobranza en el caso de que algunos pueblos se hallen descubiertos para que no se retarde el pago en perjuicio de la continuación de estas obras públicas, sirviéndose darme aviso de haberse ejecutado como también de los caudales que se hallen existentes en las referidas tesorerías y entraren en lo sucesivo, para que teniendo esta segura noticia pueda servirme de gobierno al tiempo de que se halle ejecutada la segunda cuarta parte de la obra del citado puente, en que se está continuando, y a los demás efectos que se correspondan.»²⁵

De este documento, importantísimo, se desprende el autor del proyecto, traza y condiciones, el arquitecto e ingeniero, comisario de guerra, Marcos de Vierna, personalidad que se encuentra asimismo en relación con los proyectos de algunos de los puentes más importantes de Madrid en estos momentos (el de Viveros, el Puente Largo de Aranjuez...) y el elevado coste de la obra, unos 1.800.000 reales de vellón, cantidad notoriamente superior a las obras de Escalona iniciadas posteriormente.

Aunque el expediente que conserva el archivo de Villa de Madrid contiene pocos documentos, sin embargo son fundamentales para confirmar la autoría del proyecto. En octubre de 1780 el puente está construido en su tercera cuarta parte y terminándose poco después²⁶.

25 Ibidem, Toledo 30 de julio de 1779.

26 Ibidem; el ajuste de los maestros constructores se realizó con el Consejo de Castilla en expediente que pasó ante la escribanía de Bartolomé Muñoz de Torres, pero no se han encontrado en el AHN. Sobre Marcos de Vierna en el puente de Viveros sobre el río Jarama (Madrid), véase «Iconografía del puente de Viveros a través de los proyectos del siglo XVIII», en IX Congreso del Comité Español de Historia del Arte, León 1992, CEHA, en prensa.

En la actualidad el puente de la villa de La Puebla de Montalbán es una gran fábrica monumental que integra restos constructivos de etapas anteriores, quizás de los siglos XVII-XVIII, sin que podamos precisar más ya que se encuentra muy rehecho aunque manteniendo un aspecto de puente dieciochesco. Su longitud aproximadamente es de unos trescientos metros y salva la gran anchura del río Tajo en este punto. Su tipología es de diez bóvedas con arcos de medio punto, no todos de la misma luz, y potentes tajamares en ángulo aguas arriba y abajo, que alcanzan una altura algo inferior al trasdós del arco.

El material empleado es sillería para los arcos y sillería con mampostería (muy rehecha) para tímpanos, tajamares (algunos casi caídos o desplazados), ladrillo, hierro y cantería para los pretilos y apartaderos. No aparecen gárgolas de desagüe teniendo su tablero una ligera inclinación rasante para eliminar las aguas. Aproximadamente en el centro de la fábrica aparece un gran ensanche en ángulo tanto aguas arriba como aguas abajo, los apartaderos. La calidad medio ambiental es de una casi total degradación, siendo la vegetación muy potente y el paisaje recuperable.

A la salida del puente, en dirección opuesta a La Puebla de Montalbán, existen restos de edificaciones arquitectónicas incorporadas al río y puente; testimonios orales de diciembre de 1992 me informaron que se trataba de un antiguo molino, elemento que tradicionalmente, durante el antiguo régimen, aparece asociado al agua y a la fábrica de puentes. Realizar una inspección detenida a los tajamares y al resto de los elementos fue, en aquel momento, imposible por el estado de las aguas.

No existe inscripción alguna pero a la entrada del puente (dirección salida de La Puebla) se conserva un pilar de cantería de remate bulboso, que tampoco ostenta inscripción alguna, pudiendo datarse a mediados del siglo XVIII. Con toda seguridad se trata de los restos de dos pilares que soportaban las cadenas con que era frecuente cerrar los puentes cuando tenían instituido el pontazgo, tal y como testimonian los documentos de la época (por ej. en el Puente de Viveros, Madrid, se conserva un pilar solamente en dirección salida de Madrid-Alcalá de Henares, N-II), o cuando el puente es de uso privado real, como sucede en el Puente Verde sobre el Manzanares, camino de El Pardo (Madrid) (P. Corella, rev. Villa de Madrid, 1988, núm. 96).

Noticias de puentes toledanos de los siglos XVII y XVIII

Creemos importante la aportación de otros datos documentales sobre construcción o reedificación de puentes toledanos durante el antiguo régimen, aunque carezcamos de los proyectos y trazas, ya que nos informan sobre el panorama general y el esfuerzo que se realiza a lo largo de los diferentes gobiernos ilustrados.

En 1636 se cita el puente sobre el río Guadarrama en la jurisdicción de Toledo, debiendo situarse en el kilómetro 13-14 de la carretera Avila-Toledo, cercano a la Ciudad Imperial. La construcción de la obra se está realizando durante estos años bajo la dirección del maestro de obras Gaspar de la Peña (Real Provisión en Ciudad Real 25 de abril, 1636), pero está interrumpida por no darle «dineros» porque no hay en la caja del depositario procedente del repartimiento. Este mismo problema endémico lo encontramos a lo largo y ancho de todo el tiempo; hasta el momento

se han gastado más de 10.000 ducados –de los 21.000 en que se remataron las obras– y todo se perderá si no se termina con celeridad. Se solicita al Consejo de Castilla que comine a las villas y lugares que aún no han contribuido y que se expida real provisión²⁷. Es el corregidor de Toledo don Alberto de la Palma Hurtado quien está comisionado para la obra, en una situación que anuncia la que será usual a lo largo del siglo XVIII.

Se financiaron las obras igualmente por repartimiento, sistema clásico para recoger la contribución de la población. A Madrid le tocó contribuir con 2.500 ducados que aún no ha pagado, y a Toledo 60.000 reales que tampoco ha pagado. En 27 de junio el consejo de Castilla, en auto, expresa «dese provisión para que el corregidor de la Ciudad de Toledo no habiendo propios de la dicha ciudad reparta entre los vecinos de Toledo la cantidad que está repartida a la dicha ciudad para el aderezo de la Puente de Guadarrama, y se entregue al depositario que está nombrado para que se prosiga la obra, y se notifique al corregidor de la villa de Madrid»²⁸.

La ciudad de Toledo expone sus quejas ante el Consejo por no disponer de propios para estas obras ya que están cargados sobre la ciudad *tres repartimientos de puentes*: Los puentes de Ciudad Real, el de Escalona y este de Guadarrama. La ciudad reservó el arbitrio de medio real en cada libra de seda que entrase en Toledo puesto que era un arbitrio del que ya se había usado anteriormente.

No disponemos del proyecto ni del arquitecto, si es que no lo fue el mismo constructor Gaspar de la Peña; en el siglo XIX existe un portazgo –1881– en el Puente de Guadarrama, situado en el kilómetro 14 de la carretera Toledo-Avila, y otro, el de Las Pedreras, que está en el kilómetro 33 de la misma ruta²⁹.

Otras noticias documentales se refieren al puente de Villafranca de El Puente del Arzobispo, y pontones de La Matanza y Fuente la Teja, y del puente sobre el río Alberche en la jurisdicción de Talavera de la Reina, documentación indirecta en relación con su repartimiento que se conserva, asimismo, en el archivo de Villa de Madrid³⁰. En el primer caso los constructores fueron Patricio Núñez, Francisco de la Sierra, Pedro de la Bárcena y don Manuel de la Vega; las obras de estos repartos costaron 460.748 reales de vellón, de los que cincuenta y ocho pueblos de la provincia de Madrid pagaron 16.008 rls. y 22 mrs. en 1775, y 3.609 y 8 mrs. en 1777. El comisionado para estas obras también era el intendente de Toledo³¹. Para las obras de la reparación y reedificación del puente sobre el río Alberche en la jurisdicción de la villa de Talavera de la Reina, los pueblos de Madrid contribuyeron con 85.882 rs. y 12 mrs., pagados en 1794-95, aunque parece obra iniciada en la década anterior y detenida por los acontecimientos políticos exteriores, proseguirá durante los años siguientes³². No se cita en ningún caso quién ha proyectado o trazado estas reedificaciones.

27 AHN, Consejos, leg. 29.633, escribanía de Vicario; Gaspar de la Peña realiza en 1672 un proyecto para el madrileño Puente de Toledo (AVS, 1-456-2, n. 13).

28 Ibidem.

29 AHN, Fondos Modernos, *Fomento*, leg. 609 (caja 2), año de 1881.

30 AV, Contaduría, 1-157-5 y 1-130-1. Carlos Sambriocio cita que Arnal proyectó un puente para la villa de Villafranca (Archivo Español de Arte, n. 183-1973, Madrid, pp. 37).

31 AV, Contaduría, 1-157-5.

32 AV, Contaduría, 1-130-1.

Puente sobre el río Gébalo en jurisdicción de Alcaudete

Asimismo es interesante la documentación que sobre esta obra se conserva en el Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, correspondiente a los finales del siglo XVIII³³. El documento, extenso, nos informa sobre el autor del proyecto de construcción, la consulta del Consejo de Castilla a la Real Academia y las observaciones técnicas que manifestó respecto a la obra del autor del plano del puente, que era asimismo académico.

El puente sobre el Gébalo tenía un considerable tráfico de ganados de la Cañada Real «y carrera de Andalucía»; en febrero de 1777 una fuerte avenida arrancó dos ojos de los cinco que tenía la obra, y además ensanchó considerablemente el álveo del río. Un alarife llamado Manuel Palencia tasó toda la obra en 34.473 reales y formó para ella un plano que pasó de orden del Consejo a don Marcos de Vierna para que informase, por cuyo informe y los reparos que puso tuvo que formar nuevo plano el maestro Patricio Núñez, afirmando que era indispensable demoler la fábrica antigua y construir desde los cimientos un nuevo puente de piedra, y una muralla para evitar se introdujesen en el pueblo las aguas, y que siguieran el curso por su legítima madre; la muralla ascendería por sí sola a 159.975 reales, el puente con zampeado y calzadas a 166.000 rs., el puente sin zampeado y con las mismas calzadas a 115.000 rs., el puente siendo útiles los tres ojos con zampeado a 138.000 rs., y el puente sin zampeado con la misma utilidad de ojos o bóvedas a 93.553 reales. El Consejo ordenó que Núñez realizase nuevo reconocimiento por si podía evitar el enorme coste de la muralla, proponiendo nuevas obras sin la muralla, y zampeado general, regulándolo todo en 136.000 reales de vellón, cuyo proyecto fue de la aprobación de Marcos de Vierna, a quien se pasó el expediente para que informase.

El expediente para la construcción de este puente lo pasó el Consejo a la Academia de Madrid, la que en 16 de agosto de 1792 dirigió al Consejo el informe dado por la Junta de Arquitectura con fecha 13 del mismo mes en que expresó que:

«(...) no constando la pericia de los profesores que sucesivamente habían formado los reconocimientos y planos, no podía por consiguiente pronunciar sobre la necesidad mayor o menor de dicha obra; y que después de declarar por inservible la demostración presentada para el nuevo puente, en que no se advertía el método regular de construcción se hacía de la mayor necesidad que un arquitecto que tuviese acreditada su pericia hiciera nuevo reconocimiento, y levantase los convenientes planos para formar segura idea del proyecto, en tamaño que se pudiera examinar por menor de la calidad y circunstancias de la obra, con las operaciones que hubiere ejecutado sobre el terreno (...).»

El Corregidor de Toledo nombró al Arquitecto don Manuel Rodríguez Turrillo que pasó al reconocimiento, y presentó su plano en 28 de marzo de 1793 con el competente pliego de condiciones, regulando vendría a tener de coste el puente que se proyectaba con aprovechamiento de la cantería del puente arruinado junto con los malecones, y sin necesidad del zampeado en las cepas, la cantidad de 387.679 reales de vellón, que si se necesitaba zam-

33 Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (Madrid), 31-8/2, año de 1798.

peado debía aumentarse por cada cepa que lo llevase 8.000 reales disminuyéndose o aumentándose esta cantidad a proporción de los largos de los hitos, y de la firmeza de sus terrenos, acompañando también un informe en el que designó la corriente, nacimiento, situación y pavimento del río, y la utilidad que del puente había de seguirse (...)»³⁴

El Consejo remitió la información del arquitecto Turrillo, expediente completo con los planos, a la Academia de San Fernando. Esta realizó cinco advertencias al proyecto del arquitecto, quien reflexionó sobre ello, y en escrito dirigido a la propia Academia manifestó las razones que le asistían para creer arreglado su proyecto, «y por infundadas las advertencias de la Academia pidió se acordase la providencia más oportuna para una justa aclaración, y que se evitase el descrédito de un profesor que, por sus estudios, aplicación y desempeño había merecido las mayores honras y distinciones de la misma Real Academia, cumpliendo con honor cuantos encargos se habían puesto a su cuidado, y haciéndose lugar por sus conocimientos facultativos». La Academia, en 20 de diciembre de 1796, devolvió el expediente expresando haber despachado sin demora el expediente de la villa de Alcaudete con fecha 7 de agosto de 1793 en que se remitió la nota de las correcciones necesarias para su ejecución. Los importunos recursos de Turrillo han detenido este asunto que ha debía haberse concluido con el dictamen de la Academia, según las reales órdenes y establecimientos de S.M. El núcleo de la discusión eran, pues, las cinco advertencias de la Academia que fueron, a saber:

- que los estribos del puente demostrado carecían de suficiente altura, debiendo llegar hasta la imposta.
- que Turrillo diese la anchura de diecisiete pies al pavimento del puente rebajando la curvatura para que por ambos medios sea un tránsito fácil, cómodo y desahogado.
- que se diese más abertura a los ángulos de los extremos de entrada y salida, ejecutándolos en 20 grados.
- que se omitiese el trabajo de los chaflanes.
- y, por último, que se evitase el que los desaguederos caigan sobre las claves proporcionando con igualdad su distancia.

A todo ello extensamente contesta Turrillo concluyendo que si se ejecutasen las advertencias de la Junta de Comisión resultaría precisamente una obra defectuosa a vista de los ejemplos más recomendables, y de los profesores de más autoridad, y en un tiempo en que son notorios los progresos de la facultad de Arquitectura en España. Turrillo no se atreve a reformar su plano según las advertencias temiendo engañar al público, y hacer un ejemplar que pusiese en ridículo a los arquitectos de España.

El Consejo, al informar a SM, no entra en el pormenor de los reparos de la Academia, y sus impugnaciones, pero sí dirá o que aquellos no están bien explicados o que algunos son contradictorios en sí mismos, o que algún otro se opone a las reglas de la Arquitectura. En el fondo del asunto lo que subyace es el debate, encanado a finales de siglo, entre arquitectos teórico-académicos y prácticos: La archi-

34 Ibidem, todas las citas proceden del mismo documento.

itectura frente a la ingeniería, inclusive en el lenguaje que utilizan, debate que se hace muy vivo e interesante por la abundancia de obras públicas que se acometen por parte del Estado³⁵. En su conclusión al rey el Consejo estima que «este puente es una obra pública, y todo el Reino tiene interés en que se haga con hermosura, con solidez, y sin defectos, economizando también aquellos gastos que además de no ser necesarios no dan fortaleza a la obra; todo influye para considerar a la Academia en la precisa situación de o que desvanezca las reflexiones del arquitecto, o que manifieste los fundamentos de sus advertencias para proceder a la construcción del puente con la seguridad más racional y posible de no engañarse en la elección del plano por donde se ha de gobernar la obra. Por estas consideraciones, Señor (...), es de parecer el Consejo que V.M. se sirva mandar a la Real Academia de San Fernando examine y vea las reflexiones de don Manuel Rodríguez Turrillo sobre las advertencias que la Academia hizo a su plano del puente sobre el Gébalo, reconozca las representaciones que en el asunto ha hecho el arquitecto y responda a todo informando lo que se le ofrezca y parezca como mandó el Consejo en 22 de julio de 1795».

Documento 1: Escalona 7 de Abril de 1786. Declaración y reconocimiento de puentes.

«En la dicha villa en 7 de abril de 1786... dijeron: que para de pronto dar paso a las muchas gentes que se hallaban detenidas en dicha villa de una y otra parte por el tiempo de tres días advierten ser preciso componer el primero y último trabajo que se habían separado de su asiento más de una vara y media hacia abajo, volverlos a su lugar y apuntalar unas cabezas de viga por haberse maltratado dos mesillas, lo que tendrá de coste de madera, clavos y operarios la cantidad de 468 rls. en esta forma...; y por lo que corresponde al mayor reparo que igualmente requieren estos puentes para su total subsistencia y seguridad por lo destruidos que han quedado y existen... cuyos hitos por el largo tiempo de más de cuarenta y dos años que hace se pusieron y clavaron, hallan estar la mayor parte carcomidos y en términos de padecer total ruina, cuyo valor de madera de hitos que es precisa sea de castaño por resistir como resiste y dura más que otras en las aguas, es de 2.200 rs.; además cuarenta vigas: treinta y dos de largo de treinta y seis pies y las ocho de cuarenta y dos pies, además de cuatrocientos tablones de veintiún pies de largo y un pie de ancho, además de ocho mesillas de veintiún pies de largo, media vara en cuadro que se podrán cortar en el castañar del común de la villa de Escalona; para los andamios y barandillas ocho carros de cuartos cada uno que se compone de noventa y seis cuartos; ochenta rollos para los pasamanos, más de 30 arrobas de clavazón de estacas, pernales y bellotes, sumado todo asciende a 25.276 reales antes más que menos.

Asimismo han reconocido el puente del arroyo de Pedrillán, el que ha quedado sumamente destruido, llevándose las aguas toda la parte que tenía de madera, el que

35 Para establecer relaciones puede ser muy interesante la consulta de la obra de M.A. ARAMBURU-ZABALA FIGUERA, *La Arquitectura de Puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Junta de Castilla y León, 1992.

es muy necesario para el paso de la Vera Baja y otras partes, cuyo reparo ascenderá su coste a 3.500 reales; reconocieron también el del arroyo de Tordillos cuyo coste usual en 3.200 reales por ser indispensable formar en él dos pretiles: uno de cuarenta pies de largo y el otro de veintiséis pies para dejar el paso sin riesgo alguno... y lo firmaron ante mí Manuel Matías de Medina», rúbrica. (AHN, Consejos, leg. 1.422, fol. 5-8r.)

CONSULTA

de el Real Consejo de Castilla á S. M.
en el expediente de el academi-
co D. Manuel Turrillo.



(*) Madrid 9 de Março de 1798.

D.ⁿ Pablo Durandis
Benalicho.

D.ⁿ Jacinto Sixto.

D.ⁿ Andres Martinez
de Jounsa

Señor. — Una fuente
arroyada de el Rio Gebato en termino,
y jurisdiccion de Alcaudete
Partido de Calatrava, arrancó dos
ojos de los cinco que tenia el puente
que habia sobre el en el mes de
Febrero de 1777. y en consecuencia
considerablemente el alveo, ó ma-
dre del rio;

y el lugar de Alcaudete trató al instante de re-
edificar el puente sobre el Gebato, por ser tránsito para los
ganados de la Cabana Real, y Carrera de Andalucía.

En Manife llamado Manuel Valencia trató
toda la obra en 3A D 473. xv. y formó para ella su plano
que pasó de orden del Consejo á D.ⁿ Marcos de Niexmas pa-
ra que informase, por cuyo informe, y los reparos, q.^e puso,
tuvo que formar nuevo plano el Maestro D.ⁿ Fabricio
Nuñez afirmando era indispensable demoler la fabrica

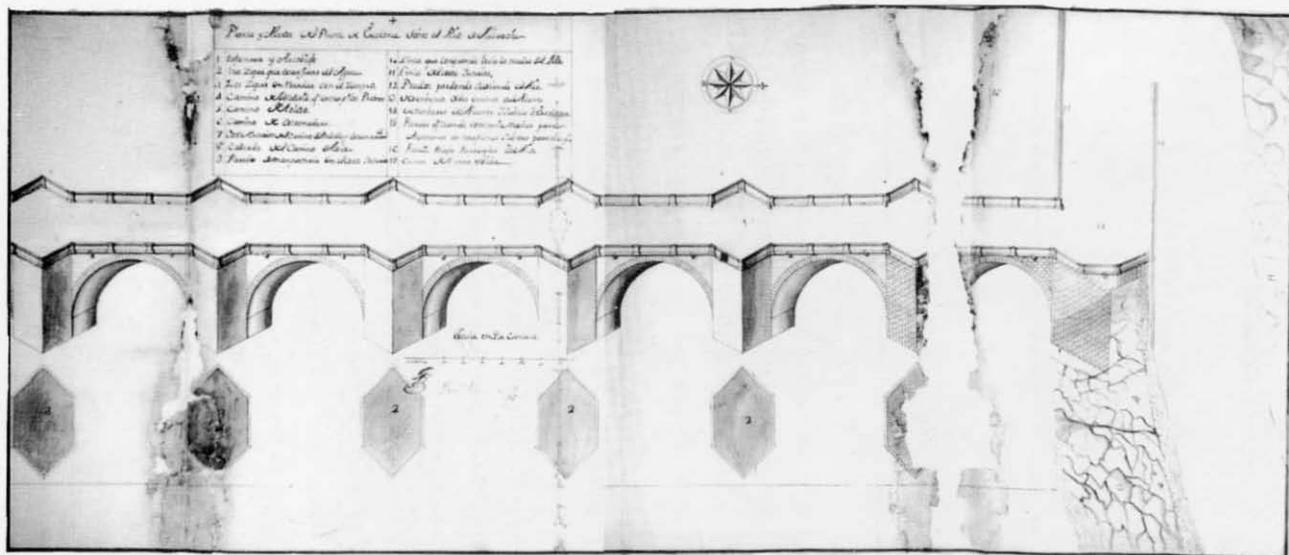


FIGURA 1.—Puente de Escalona, sobre el río Alberche. Archivo Histórico Nacional, plano número 245. «[Cruz] Planta y Alzado del Puente de Escalona sobre el río Alberche: 1.-tajamares y arco biejo. 2.-tres zepas que están fuera del agua. 3.-Dos zepas enrasadas con el zampeo. 4.-Camino de Madrid que entra por los Prados. 5.-Camino de Toledo. 6.-Camino de Extremadura. 7.-Corte interior del camino de Madrid y Extremadura. 8.-Calzada del camino de Toledo. 9.-Paredes de mampostería en el corte interior. 10.-Linia que comprende de toda la madre del río. 11.-Linia del corte interior. 12.-Prados por donde se estiende el río. 13.-Desenbarco de los caminos del Puente. 14.-Desenbarco del puente y subida a Escalona. 15.-Paredes que se an de construir nuevas para / Mantener los terraplenes subidos para el lugar. 16.-Pared bieja para bajar a el río. 17.-Cerros de tierra sólida.»

Escala: 80 pies castellanos = 14 cms. Medidas: 477 x 2.530 mms.

Original plegado, restaurado, varias tintas y aguadas (gris, verde).

Frd.: Franco. [Francisco] Ruano Calvo, rúbrica.

OBSRVS/ procede del legajo n. 1.422 de la sección de Consejos.

RECTO: Planos remitidos por el intendente de Toledo con su informe de 17 de diciembre de 1787, rúbrica.

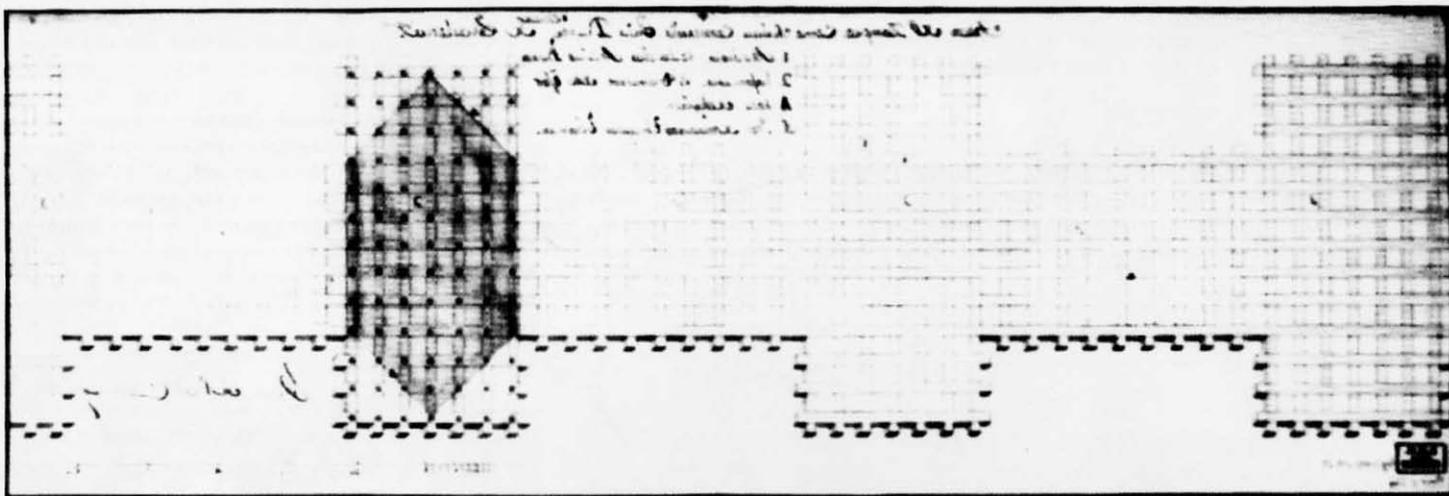


FIGURA 2.—Puente de Escalona, sobre el río Alberche. AHN, plano número 246.

LEYENDA: «Trozo del zampeo como se deve construir en la Puente chica de Escalona. / 1.-Maderas, todas ellas medias baras. 2.-Tajamares. 3.-
Diámetros de los ojos. 4.-Losa de elegcion. 5.-Ytos de maderas o biguetas o sesmas.»

Escala: Escala de 60 pies castellanos = 205 mms.

Medidas: 241 x 695 mms.

Papel verjurado, sin restaurar, original plegado, varias tintas.

s.f., pero corresponde a [Fr. Ruano Calvo.]

OBSRVS: Los ojos de este puente tienen 40 pies de diámetro.

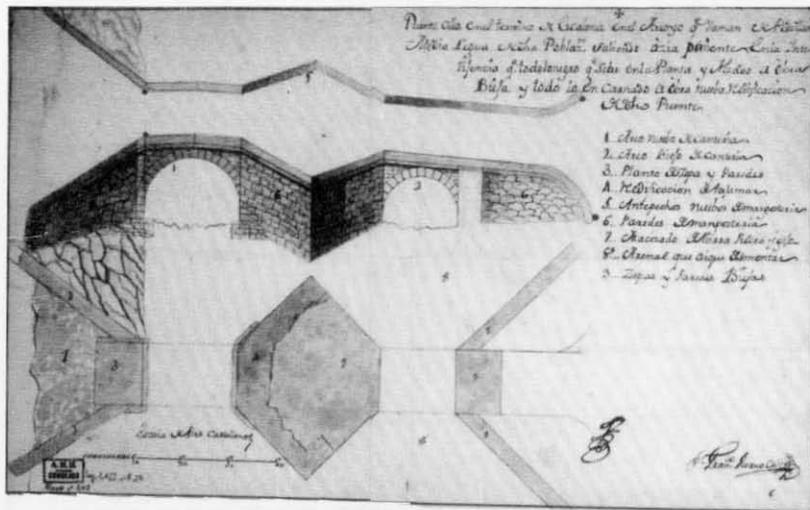


FIGURA 3.—Puente de Escalona, sobre el río Alberche. AHN, plano número 247. Leg. 1.422, n. 8 (1).

LEYENDA: «Puentecillo en el término de Escalona en el Arroyo que llaman de Pedrillán / Media legua de dicha población, saliendo aza poniente en la Intelijencia que todo lo negro que se ve en la Planta y alzado es obra/bieja y todo lo encarnado es Obra nueva. reedificacion/decho Puente/. 1.-Arco nuevo de cantería. 2.-Arco viejo de cantería. 3.-Planta de zepa y Paredes. 4.-Reedificación de tajamar. 5.-Antepechos nuevos de manposteria. 6.-Paredes de manposteria. 7.-Macizado de tierra Piedra y gijo. 8.-Arenal que ai que desmontar. 9.-Zepas y Paredes Biejas.»

Esc.: Escala de 40 pies castellanos = 12 cms.

Frdo. Franco. (Francisco) Ruano Calvo, rúbrica.

Fecha: No consta ¿1787?

COMENTARIO: Puente de dos arcos: Uno viejo de cantería de 15 pies de diámetro y otro nuevo de cantería, más grande, de 20 pies más o menos, con tajamares y antepechos en ángulo de concepción similar al otro, antepechos más sencillos y bolas a la entrada y salida; no se aprecian los desagües del tablero; diseño no tan cuidado como los de Ignacio de Thomás.

Papel verjurado, original plegado, varias tintas.

Medidas: 302 x 483 mms.

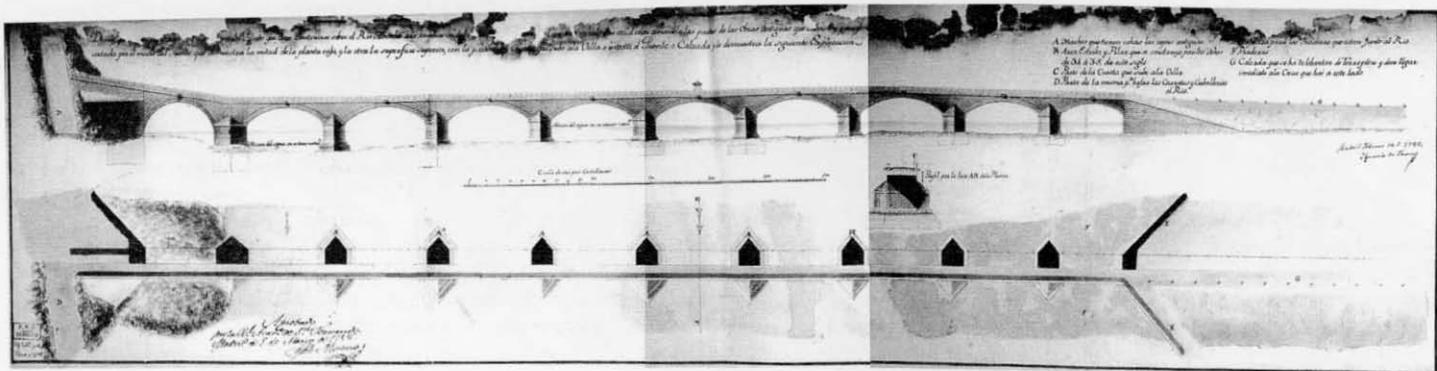


FIGURA 4.—Puente de Escalona, sobre el río Alberche. AHN, plano número 248. Procede del legajo 1.422, n. 8 (1.ª).

LEYENDA: «Diseño que manifiesta el aspecto y disposición del puente que debe construirse sobre el Río Alberche a la inmediación de la (... perdido) villa de Escalona el que van señaladas con el color amarillo las partes de las obras antiguas que subsisten y pueden aprovecharse con explicación (... perdido) y en ella una sección cortada por el medio del Puente que demuestra la mitad de la planta vaja, y la otra la superficie superior, con la parte de la Cuesta que sube a la Villa e intesta el Puente o Calzada y lo demuestra la siguiente Explicación: A=Machos que tienen hechos las cepas antiguas. B=Arco, estribo y pilar que se construyó por los años de 34 a 35 de este siglo (1734-35). C=Parte de la Cuesta que sube a la villa. D=Parte de la misma para bajar las carretas y Caballerías al Río. E=Bajada para las praderas que están junto al Río. F=Praderas. G=Calzada que se ha de levantar de terraplén y debe llegar inmediato a la Cruz que hai a este lado.

Fecha: Madrid Febrero 18 de 1788, Ignacio de Thomás, rúbrica.»

Esc.: Escala de 300 pies castellanos = 295 mms.

Medidas: 293 x 1.180 mms.

Varias tintas y aguadas, papel verjurado, original doblado y restaurado; proyecto de gran calidad.

OBSRVS.: Procede del legajo n. 1.422, n. 8 (1) de Consejos, junto con el n. 249; margen inferior izquierda: «Aprobado / por la RL. Acad a. de Sn. Fernando. / Madrid a 5 de Marzo de 1788. / jph. Moreno, rúbrica.

«Altura del agua en su curso natural, altura del agua en su mayor creciente».

Incluye también un pequeño dibujo del perfil por la línea AB de la planta; tajamares en ángulo aguas arriba y aguas abajo; desaguaderos en el centro de cada uno de los arcos.

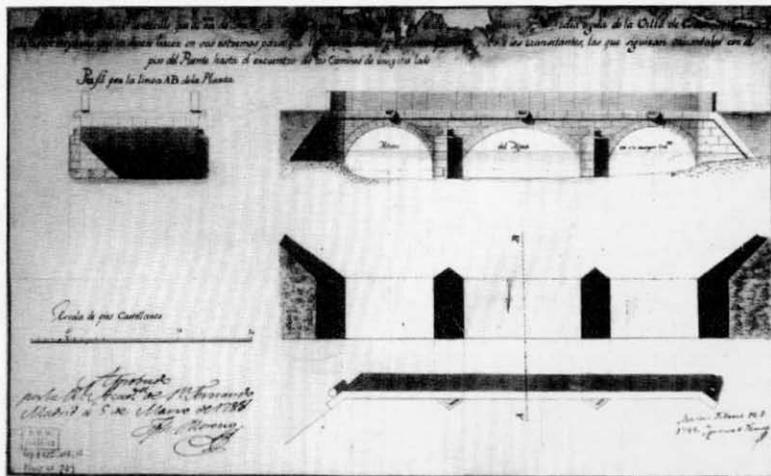


FIGURA 5.—Puente de Escalona, sobre el río Alberche. AHN, plano número 249.

La explicación superior del puente está, en parte, perdida por la humedad, como el legajo.

«Planta y elevación del Puentecillo que se ha de construir en (... perdido, Arroyo de Pedrillán?) a media legua de la Villa de Escalona.../ de los terraplenes que se deven hacer en sus extremos para que las abenidas no puedan impedir el paso a los transitantes, los que seguirán horizontales con el / Piso del Puente hasta el encuentro de los Caminos de uno, y otro lado. / Perfil por la línea AB de la Planta. / Altura del Agua en su mayor crete. / Escala de pies castellanos / Aprobado / por la RL. Acada. de Sn. Fernando / Madrid 5 de Marzo de 1788. Jph. Moreno, rúbrica / Madrid Febrero 18 de 1788. Ignacio Thomás, rúbrica.»

Medidas: 293 x 471 mm.s

Papel verjurado, restaurado, varias tintas y aguadas, diseño cuidado.

Esc.: Escala de 20 pies castellanos (13 cm.s).

Cronología: 18 de febrero de 1788.

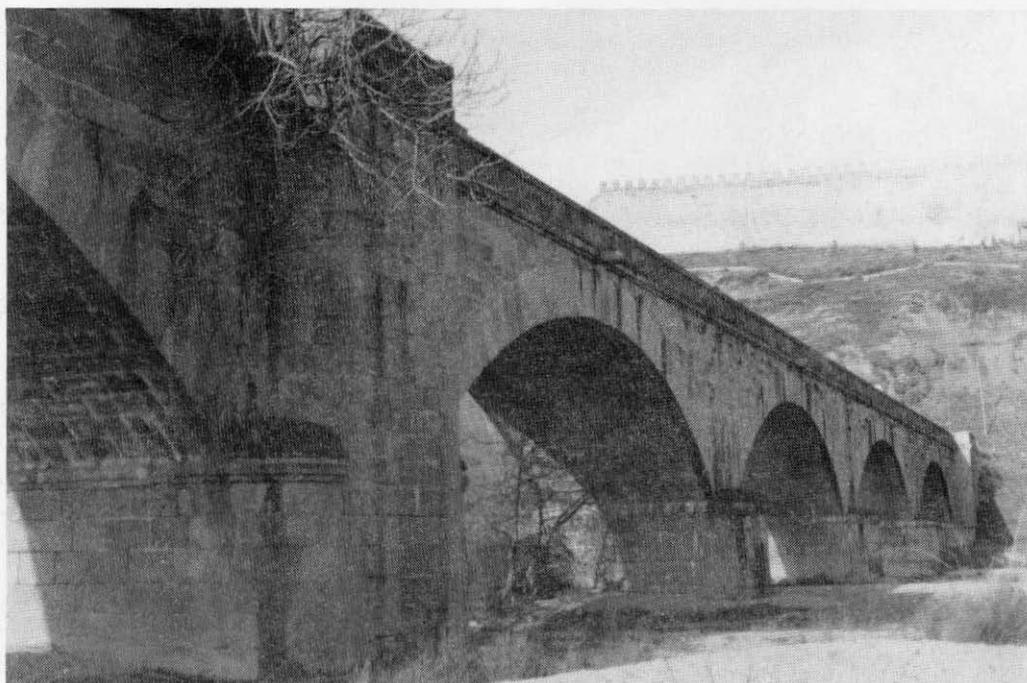
Frd.: Ignacio Thomás.

COMENTARIO: Puentecillo de tres arcos, dos en los extremos de medio punto y el central rebajado, de sillería, de rosca gruesa también de sillería, desagües.

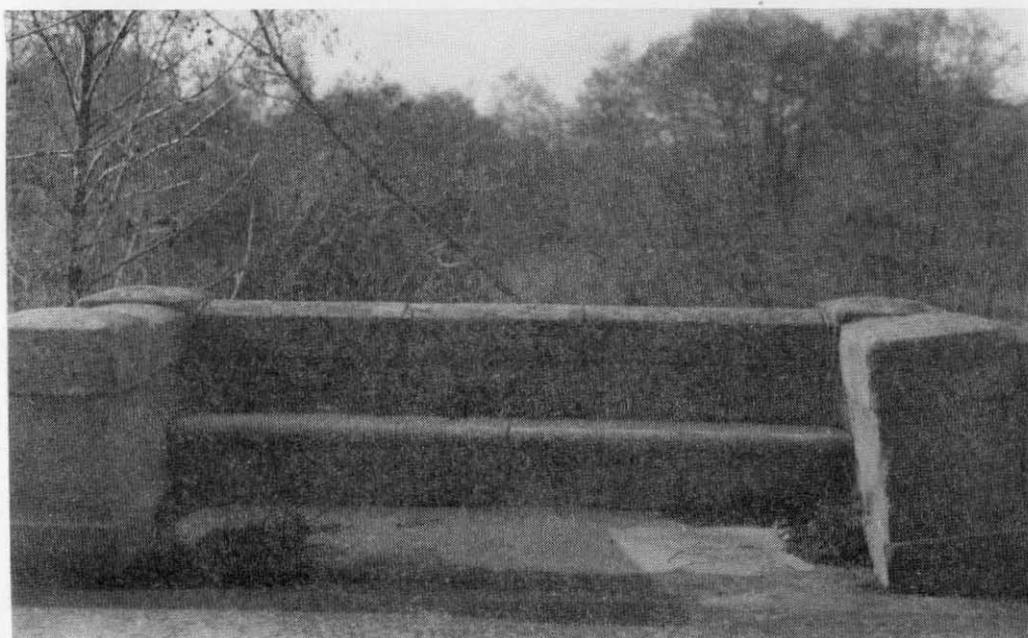
6 cms. a escala anchura del tablero= unos 14 pies= 5 metros.



Escalona (Toledo). Puente sobre el río Alberche. c. 1992. ¿Restos de una construcción anterior?



Escalona (Toledo). Puente sobre el río Alberche. c. 1992.



Escalona (Toledo). Puente sobre el río Alberche. c. 1992. Apartaderos.



Escalona (Toledo). Puente sobre el río Alberche. c. 1992. Tajamar y cepa.



Escalona (Toledo). Puente sobre el río Alberche. c. 1992. Arco, desagüe y pretil.

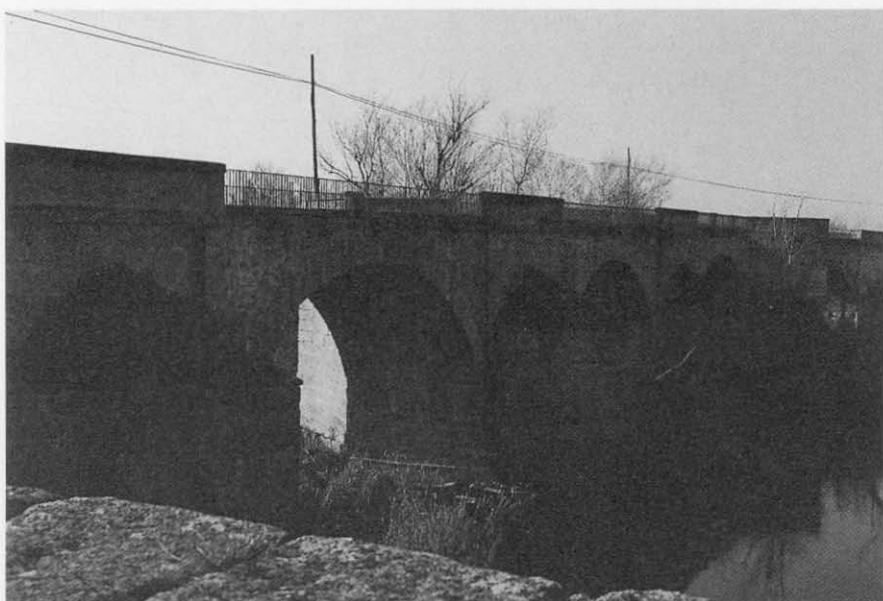


Entrada del puente desde La Puebla de Montalbán; a la izquierda, el pilón.

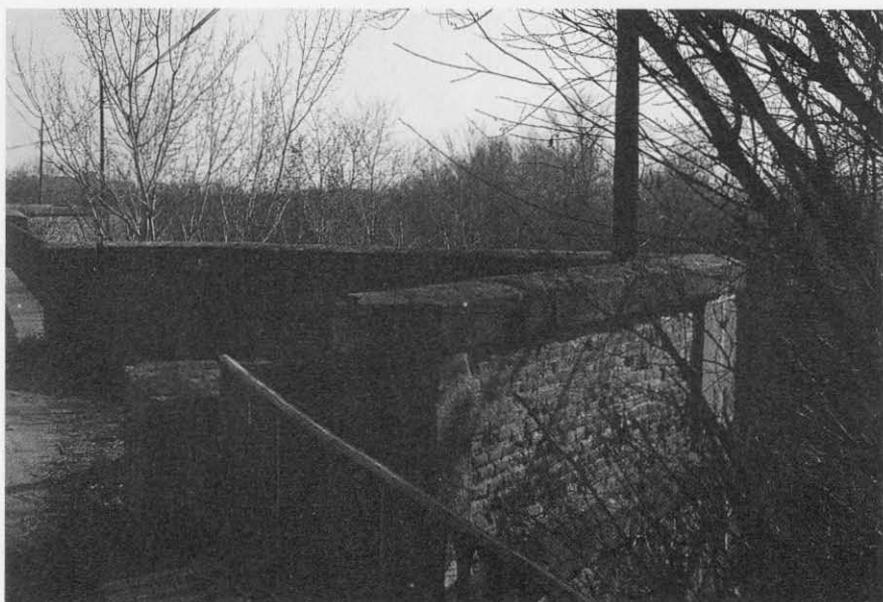


Pilar de entrada al puente de La Puebla

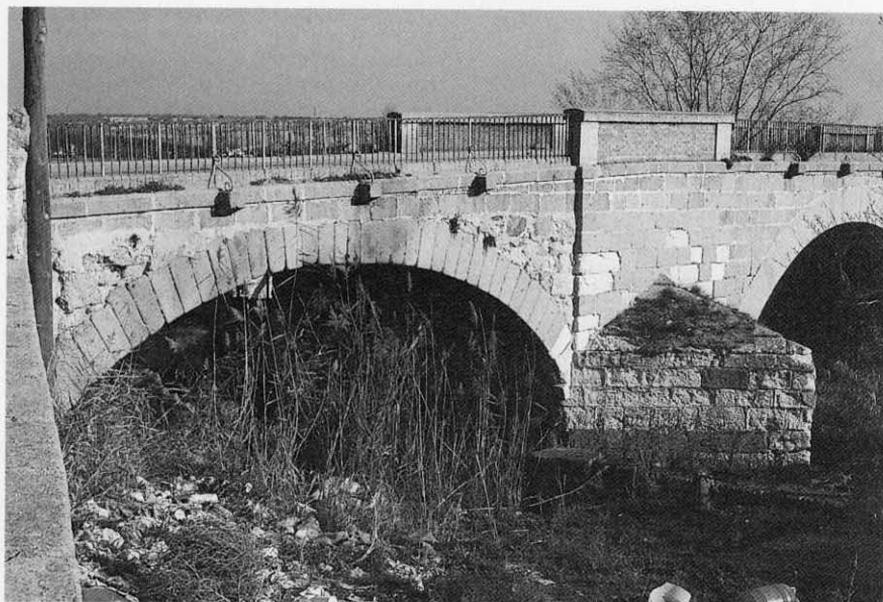
Elementos arquitectónicos ruinosos asociados al puente de La Puebla. Probablemente se trate de restos de un antiguo molino.



Aspecto general del puente de La Puebla.



Apartaderos del puente de La Puebla.



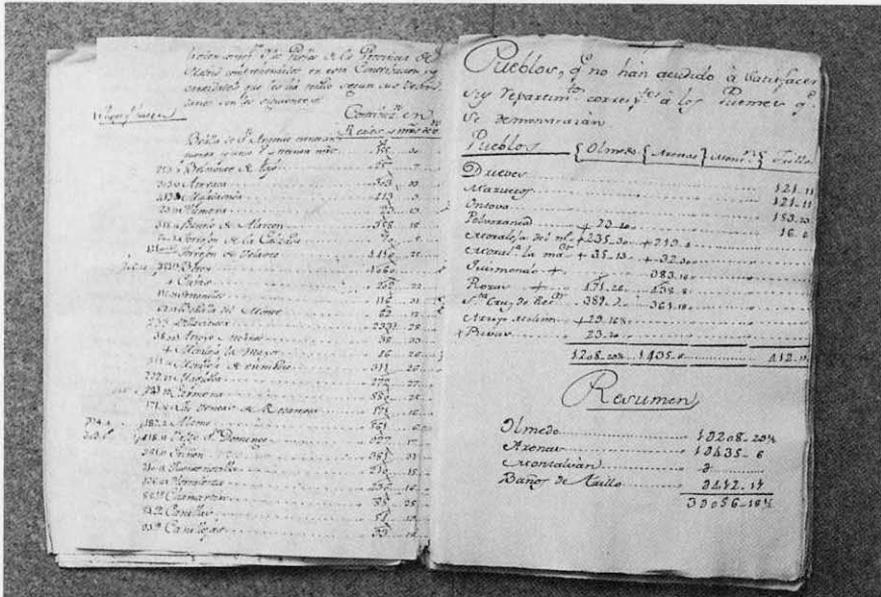
Arcos del puente y murallas.



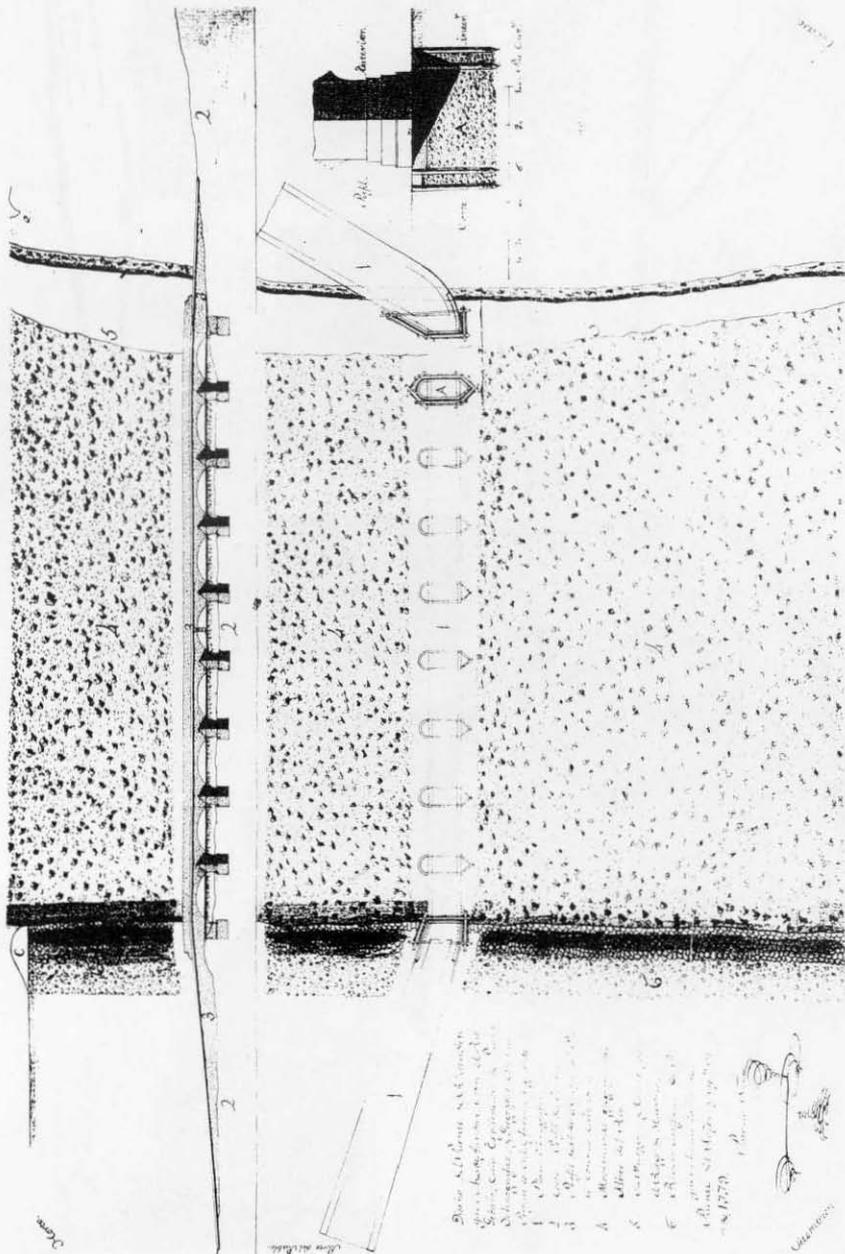
Tajamar semidestruido.



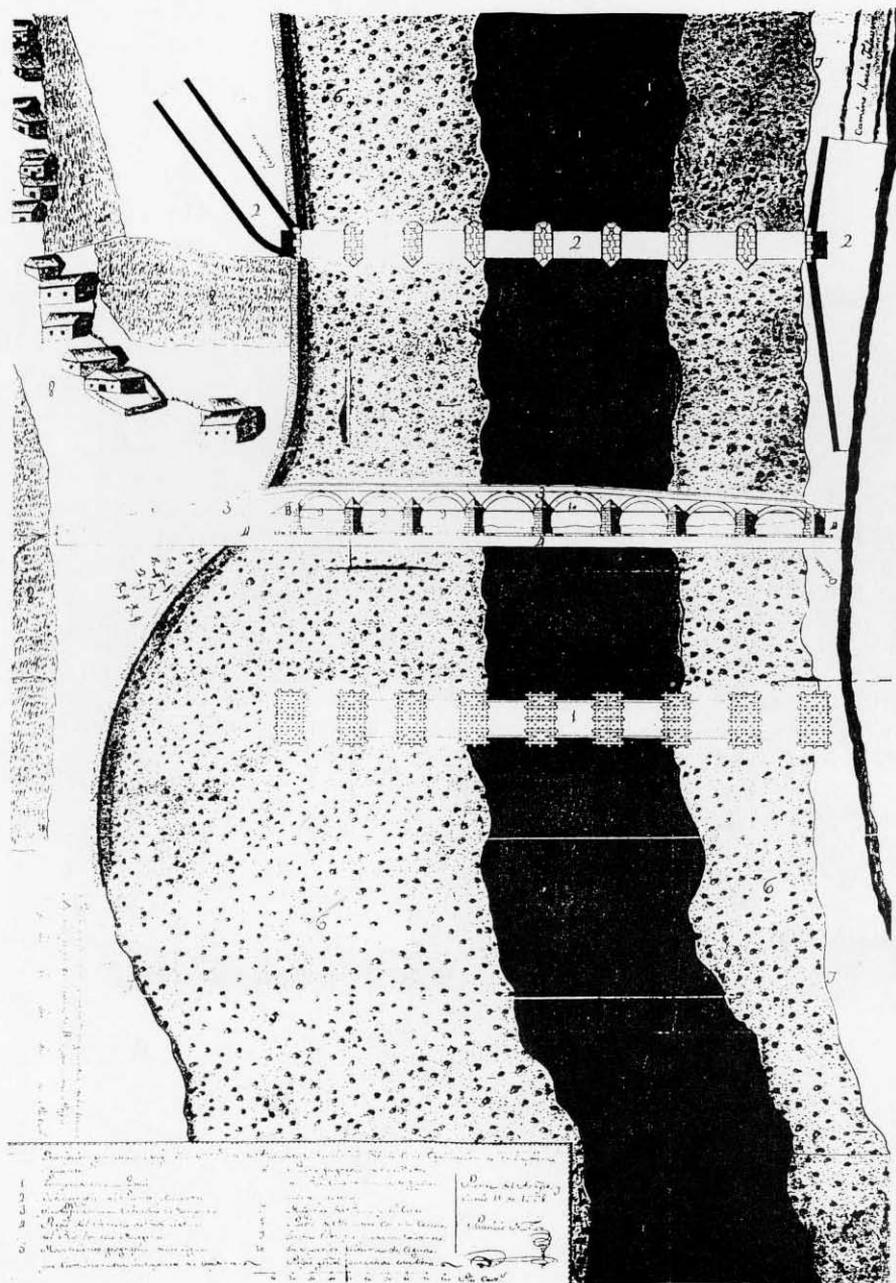
Arcos de un puente diferente, probablemente el último, añadido en distinta campaña constructiva.



Archivo de Villa Madrid, Corregimiento 1-159-3. Documento sobre el repartimiento del puente para su construcción.



Plano del puente de Alcaudete sobre el río Gébalo, por Patricio Núñez, c. 1779 (AHN, plano 1.176), sin zampeado.



Plano del puente del Arzobispo sobre el río Gébalo, del arquitecto Patricio Núñez, c. 1.779 (AHN, plano 1.175), puente con zampeado.