

**PUBLICACIONES DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS MADRILEÑOS**

Biblioteca de Estudios Madrileños
Publicados 38 volúmenes

Itinerarios de Madrid
Publicados 20 volúmenes

Colección Temas Madrileños
Publicados 21 volúmenes

Colección Puerta del Sol
Publicados 3 volúmenes

Clásicos Madrileños
Publicados 9 volúmenes

Colección Plaza de la Villa
Publicados 2 volúmenes

Colección Puerta de Alcalá
Publicados 3 volúmenes

Madrid en sus Diarios
Publicados 5 volúmenes

Conferencias Aula de Cultura
Publicadas más de 600 conferencias

*Anales del Instituto de Estudios
Madrileños*
Publicados 46 volúmenes

Madrid de los Austrias
Publicados 7 volúmenes

Guías Literarias
Publicados 3 volúmenes



ANALES
DEL
INSTITUTO
DE
ESTUDIOS
MADRILEÑOS

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XLVI

TOMO
XLVI

C. S. I. C.
2006
MADRID

El tomo XLVI de los

**ANALES DEL INSTITUTO
DE ESTUDIOS MADRILEÑOS**

comprende estudios —referidos a Madrid— en los que alternan temas de Historia, Arte, Literatura, Geografía, etc., notas biográficas sobre madrileños ilustres y acontecimientos varios de la vida madrileña.

Ilustración de portada:

*Fotografía de Juan Eugenio
Hartzenbuch original de Juan
Laurent.*



C. S. I. C.
2006
MADRID

Anales del Instituto de Estudios Madrileños publica anualmente un volumen de más de quinientas páginas dedicado a temas de investigación relacionados con Madrid y su provincia. Arte, Arqueología, Arquitectura, Geografía, Historia, Urbanismo, Lingüística, Literatura, Sociedad, Economía y Biografías de madrileños ilustres y personajes relacionados con Madrid son sus temas preferentes. *Anales* se publica ininterrumpidamente desde 1966.

Los autores o editores de trabajos o libros relacionados con Madrid que deseen dar a conocer sus obras en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños* deberán remitirlas a la secretaría del Instituto, calle Duque de Medinaceli, 6, 28014 Madrid; reservándose la dirección de *Anales* la admisión de los mismos. Los originales recibidos son sometidos a informe y evaluación por el Consejo de Redacción, requiriéndose, en caso necesario, el concurso de especialistas externos.

DIRECCIÓN DE ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS:

PRESIDENTE DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: José Portela Sandoval (UCM).

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS: Alberto Sánchez Álvarez-Insúa (Instituto de Filosofía, CSIC).

SECRETARIO DE LA COMISIÓN DE PUBLICACIONES: Rufo Gamazo Rico (Cronista de Madrid).

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Alfredo Alvar Ezquerria (CSIC), Luis Miguel Aparisi Laporta (Instituto de Estudios Madrileños), Eloy Benito Ruano (Real Academia de la Historia), José del Corral Raya (Cronista de Madrid), Ricardo Donoso Cortés y Mesonero Romanos (UPM), María Teresa Fernández Talaya (Fundación Madrid Nuevo Siglo), José Fradejas Lebrero (UNED), José Montero Padilla (UCM), Manuel Montero Vallejo (Catedrático de Enseñanza Media, Madrid), Alfonso Mora Palazón (Ayuntamiento de Madrid), M.^a del Carmen Simón Palmer (CSIC).

CONSEJO ASESOR:

Enrique de Aguinaga (UCM; Cronista de Madrid), Carmen Añón Feliú (UPM), Rosa Basante Pol (UCM), Francisco de Diego Calonge (CSIC), Manuel Espadas Burgos (CSIC), María Pilar González Yanci (UNED), Miguel Ángel Ladero Quesada (UCM), Jesús Antonio Martínez Martín (UCM), Áurea Moreno Bartolomé (UCM), Leonardo Romero Tovar (Universidad de Zaragoza), José Simón Díaz (UCM), Virginia Tovar Martín (UCM), Fernando Terán Troyano (UPM), Manuel Valenzuela Rubio (UAM).

I.S.S.N.: 0584-6374

Depósito legal: M. 4593-1966

SUMARIO

Págs.

Memoria

- Informe de las actividades desarrolladas por el Instituto de Estudios Madrileños durante el año 2006* 13

Artículos

- Espacios madrileños de producción documental: el Cuaderno de las Primeras Cortes de Madrid de 1329*, por TOMÁS PUÑAL FERNÁNDEZ 21
- Legislación sobre Regalía de Aposento. I, 1371-1551*, por FRANCISCO JOSÉ MARÍN PERELLÓN 51
- La alcaidía del Buen Retiro y los festejos reales*, por MARÍA ASUNCIÓN FLÓREZ ASENSIO 71
- Contribución al estudio del comercio madrileño: los proveedores de la Real Botica durante el reinado de Fernando VI (1746-1759)*, por ROSA BASANTE POL y CAROLINA AYALA BASANTE 101
- Noticias histórico-artísticas en relación con las amas de cría de los hijos y nietos de Carlos IV*, por PILAR NIEVA SOTO 129
- Noticias sobre algunas excavaciones arqueológicas realizadas en edificios religiosos de la Comunidad de Madrid: el caso de la Catedral de Getafe (Iglesia de Santa María Magdalena), la Iglesia de la Asunción de Meco, las Ruinas de las Escuelas Pías, la Iglesia del Buen Suceso y la Capilla del Obispo (Madrid)*, por PILAR MENA MUÑOZ 155
- Dibujos de los siglos XVII, XVIII y XIX para los puentes del territorio madrileño y su entorno topográfico (I)*, por PILAR CORELLA SUÁREZ. 173

	Págs.
<i>Diseños de Sabatini para las puertas de Madrid</i> , por AITOR GOITIA CRUZ	195
<i>Reconstitución gráfica de los proyectos de Sabatini para el aumento del Palacio Real Nuevo de Madrid</i> , por ÁNGEL MARTÍNEZ DÍAZ	229
<i>El escultor y dibujante Manuel Domingo Álvarez (1766-post. 1830)</i> , por MARÍA TERESA CRUZ YÁBAR	271
<i>Materiales para una toponimia de la provincia de Madrid (VI)</i> , por FERNANDO JIMÉNEZ DE GREGORIO	327
<i>Topónimos madrileños de origen celta: Aluche, Arganda, La Arganzuela, Argüelles, Tres Cantos, Cantoblanco</i> , por JOAQUÍN CARIDAD ARIAS	351
<i>Las ermitas y capillas de Valdemoro: espacios de religiosidad popular</i> , por MARÍA JESÚS LÓPEZ PORTERO	363
<i>El derribo de la muralla de Alcalá de Henares en el siglo XIX</i> , por JOSUÉ LLULL PEÑALBA	395
<i>Los viajes de agua de Madrid</i> , por EMILIO GUERRA CHAVARINO	419
<i>Las trazas del agua al norte de la Villa de Madrid</i> , por MARÍA JOSÉ MUÑOZ DE PABLO	467
<i>El canal del Manzanares, un canal de navegación en el Madrid de Carlos III</i> , por MARÍA TERESA FERNÁNDEZ TALAYA	521
<i>Presencia del continente americano en la iconografía madrileña (primera parte)</i> , por LUIS MIGUEL APARISI LAPORTA	547
<i>El transporte configurador del desarrollo metropolitano de Madrid. Del inicio del ferrocarril al metro ligero, siglo y medio de historia</i> , por M. ^a PILAR GONZÁLEZ YANCI	597
<i>Don Quijote en Madrid en dos piezas teatrales menores</i> , por CEFERINO CARO LÓPEZ y DAVID CARO BRAGADO	641
<i>La biblioteca del erudito madrileño don Francisco Gracián Berruete, «secretario de la ynterpretacion de lenguas» de Felipe IV y Carlos II (1678)</i> , por JOSÉ LUIS BARRIO MOYA	693
<i>De obras y autores (Continuación)</i> , por MERCEDES AGULLÓ Y COBO ...	707
<i>Algunas fábulas inéditas y otras no coleccionadas de don Eugenio Hartzenbusch (Continuación)</i> , por JOSÉ FRADEJAS LEBRERO	767
<i>Sinesio Delgado y la prensa periódica</i> , por JOSÉ MANUEL GONZÁLEZ FREIRE	787

	Págs.
<i>Los estrenos madrileños de revistas musicales. Sicalipsis y «Sal gorda» en la obra de un escritor olvidado: Adolfo Sánchez Carrère</i> , por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA	851
<i>Galdós, un canario madrileño al encuentro de identidades perdidas. Perspectivas de identidad patria y de identidad religiosa en la obra galdosiana</i> , por ANTONIO APARISI LAPORTA	865
<i>Introducción a la literatura de Pedro de Répide</i> , por JOSÉ MONTERO PADILLA	921
<i>Una carta del escritor y académico madrileño Alonso Zamora Vicente (1916-2006): sobre teósofos y espiritistas</i> , por PEDRO CARRERO ERAS	949
<i>La creación del premio Lope de Vega por el Ayuntamiento de Madrid</i> , por RAQUEL SÁNCHEZ GARCÍA	961
<i>Una somera aproximación a la libertad de prensa en Madrid durante la II República</i> , por GALO HERNÁNDEZ SÁNCHEZ	981

Notas

<i>Agricultores en el Madrid del siglo XVII</i> , por JOSÉ DEL CORRAL RAYA	995
<i>Plateros madrileños de los siglos XVI y XVII</i> , por MERCEDES AGULLÓ Y COBO	1003
<i>El antiguo retablo de San Isidro en San Andrés de Madrid, traza del escultor real Antonio de Herrera</i> , por FÉLIX DÍAZ MORENO	1015
<i>Establecimiento del Colegio de Sordo-Mudos en la Corte de España (9 de enero de 1805). (Bicentenario 1805-2005)</i> , por VÍCTOR GARCÍA PASTOR	1023
<i>¿Puede una novela constituir un programa político? «Los encartelados. Novela programa» y su puesta en práctica en Madrid el 20 de octubre de 1968. Un suceso prácticamente desconocido de la historia política española</i> , por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA.	1033
<i>Los espías mayores de Su Majestad</i> , por JOSÉ DEL CORRAL RAYA	1043

Necrológicas

<i>Miguel Fisac Serna (1913-2006) o la modernización de la arquitectura española</i> , por ALBERTO SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA	1051
<i>En la muerte de Juana Espinós</i> , por ANDRÉS RUIZ TARAZONA	1055

Reseñas de libros

LUCAS PELLICER, MARÍA ROSARIO; CARDITO ROLLÁN, LUZ MARÍA, y GÓMEZ HERNÁNDEZ, JUAN (Coordinadores), <i>Dibujos en la piedra: El arte rupestre en la Comunidad de Madrid. Arqueología, Paleontología y Etnografía</i> , por PILAR MENA MUÑOZ	1061
SÁNCHEZ VIGIL, JUAN MIGUEL, y ÁNGEL SANZ, MARTÍN, <i>Pueblos de la Sierra Norte de Madrid. Imágenes para el recuerdo. Gentes, Lugares, Fiestas, Costumbres</i> , por MARÍA ISABEL BARBEITO CARNEIRO.	1062
LABRADOR BEN, JULIA MARÍA, y SÁNCHEZ ÁLVAREZ-INSÚA, ALBERTO, <i>Teatro Frívolo y Teatro Selecto. La producción teatral de la editorial Cisne, Barcelona (1935-1943)</i> , por MARTA PALENQUE	1064
LABRADOR BEN, JULIA MARÍA; DEL CASTILLO, MARIE CHRISTINE, y GARCÍA TORAÑO, COVADONGA, <i>La Novela de Hoy, La Novela de Noche y El Folletín Divertido. La labor editorial de Artemio Precioso</i> , por MARTA PALENQUE	1064
LÓPEZ GÓMEZ, ANTONIO, y MANSO PORTO, CARMEN, <i>Cartografía del siglo XVIII. Tomás López en la Real Academia de la Historia</i> , por LUIS MIGUEL APARISI LAPORTA	1067

DIBUJOS DE LOS SIGLOS XVII, XVIII Y XIX PARA PUENTES DEL TERRITORIO MADRILEÑO Y SU ENTORNO TOPOGRÁFICO (I)

Por PILAR CORELLA SUÁREZ
Catedrática de Bachillerato. Madrid

INTRODUCCIÓN

En los últimos años se han venido publicando estudios sobre grandes puentes de Madrid, unos más conocidos que otros, por parte de diferentes investigadores, que contribuyen a conocer mejor los procesos constructivos y desarrollos de una parcela de nuestra historia y patrimonio cultural como es el desarrollo de las infraestructuras, que integran y articulan el territorio, posibilitando progresos sociales y económicos de diferente alcance, pilares fundamentales para el avance de la región.

En esta ocasión queremos dar a conocer una serie de dibujos bajo el común denominador de pertenecer al territorio madrileño, realizados entre los siglos XVII, XVIII y XIX y que, además, algunos de ellos tienen un gran interés topográfico para la restitución del paisaje histórico de Madrid que es un gran desconocido desde un punto de vista iconográfico.

Se presentan más de una veintena de dibujos referentes a proyectos de puentes y pontoncillos menores, pontones de madera usualmente, que abarcan un amplio campo cronológico, muchos de ellos inéditos y otros que incorporan referencias interesantes sobre el entorno topográfico que rodea a estas construcciones, paisaje hoy irrecuperable dentro de la enorme transformación paisajista que han tenido nuestros ríos y sus vegas, así como las ciudades.

Dada la diversidad de representaciones hemos optado por una agrupación cronológica. El primer dibujo es de 1629 y el último de 1891. Al final incluimos algunos documentos relativos a las obras y reparos de los puentes de Las Ventas del Espíritu Santo y de Vallecas, ambos sobre el arroyo

Abroñigal, dos puentes emblemáticos de la Villa, muy conocidos y que han generado abundante documentación¹.

RELACIÓN DE DIBUJOS

1. Puente de Humera o de Somosaguas, 1629.
 2. Puente para el arroyo de Overa, c. 1663.
 3. Puente del Rey o de Retamar, Las Rozas, 1691.
 4. Puentecillo del arroyo de Getafe, 1699.
 5. Representación topográfica del lugar de Rivas y su entorno, y ubicación de la barca de Arrebatacardos, sus cerros y el convento de Rivas, 1702.
 6. Barca de Mejorada o de Arrebatacardos, sus aportaderos y entorno, 1699-1700.
 7. Dibujo para reparar la manguardía del puente de Viveros, 1705.
1. *1629: Puente de Humera o de Somosaguas*

Gaspar Ordóñez y Pedro de Pedrosa, alarifes de Madrid; dibujo a tinta china marrón sobre papel verjurado, original firmado por los maestros alarifes, sin escala; 450 x 310 mm (en Archivo de Villa, en adelante ASA, Secretaría 1-134-3).

La villa de Humera lindaba en el siglo XVII con los terrenos próximos a la Real Casa del Campo, siendo cómodo sitio para el paso a las ciudades de Valladolid, Ávila, Segovia, El Escorial, Las Navas, aunque era un lugar hondo y lleno de barrancos. Más adelante el arquitecto Pedro de Ribera proyectará en 1729 un puente que desde la Casa de Campo hasta la villa de Humera daba cómodo enlace con el Camino de El Escorial.

En el caso del dibujo que nos ocupa, es en 19 de mayo 1629 cuando se proyecta esta construcción por los alarifes de la Villa Gaspar Ordóñez y Pedro de Pedrosa; los alarifes redactaron las «condiciones de la forma y manera que se ha de hacer el puente del arroyo de Somosaguas en la villa de Humera, y sus calzadas y empedrado».

El puente proyectado era de sillería berroqueña, en parte labrada a picón, con una cepa de todo el grueso del puente, un solo arco de ladrillo de 25 pies de largo y 20 de ancho o luz. Los tímpanos serían de mampostería de piedra de guijarro y dos calzadas a la entrada y salida del puente de empedrados completarán cómodamente el acceso. El constructor de la obra fue

¹ El artículo se estructura en dos partes, correspondiendo la primera a un grupo de siete dibujos; en futuros Anales desarrollaremos la segunda, esto es, la referencia a los otros quince dibujos; PILAR CORELLA SUÁREZ, «Puentes sobre el arroyo Abroñigal», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Madrid, 1994, pp. 19-40.

Domingo Gil, maestro de cantería, quien se encargó de la obra por 28.000 reales de vellón y 300 de prometidos, aunque algunas mejoras que introdujo el constructor la elevaron a un total de 43.727 reales de vellón; todo ello dado por bueno por el alarife Cristóbal de Aguilera. La obra se realizó por Orden del Consejo y se financió por repartimiento de los lugares que caen dentro de 10 leguas en contorno de la Corte.

El arroyo y su puente eran beneficiosos para Madrid, pues estaba situado a dos leguas de la Corte, entre el lugar de Humera y el de Pozuelo de Aravaca. La documentación de esta obra se encuentra en el Archivo de Villa².

2. 1663 (c. 1663): *Puente para el arroyo de Overa*

Dibujo para las obras y reparos del Camino de Getafe y puentecilla de Overa, a una legua de Madrid, entre Villaverde y Getafe; dibujo en papel verjurado, tinta china y aguadas marrón, 350 × 340 mm; escala gráfica de 5 pies, sin firmar y sin fecha, ¿Juan Molinero?, alarife y maestro de obras de la Villa.

El dibujo se encuentra unido a las condiciones del alarife para la reparación del camino de Getafe o Camino Real a Toledo:

«(...) es condición que a la parte del lado que está de Getafe se ha de crear un paredón cimiento de diez y nueve pies de largo y seis de ancho y catorce de alto en esta manera».

«(...) es condición que se empiece debajo con una cepa de todo el dicho largo y ancho y un pie más de piedra y cal pedernal, buen a mezcla, a una de cal otra de arena, bajándola dos pies más abajo del agua porque quede más firme la dicha cepa ha de estar entablonada y ajustada con estacas y maderos (...)».

«(...) es condición que detrás de estos sillares se haya de echar para acompañar a los sillares un cimiento de piedra de Almodóvar, de cuatro pies de grueso, de buena cal, a dos espuestas de cal tres de arena, que suba el alto hasta la corona de las bóvedas».

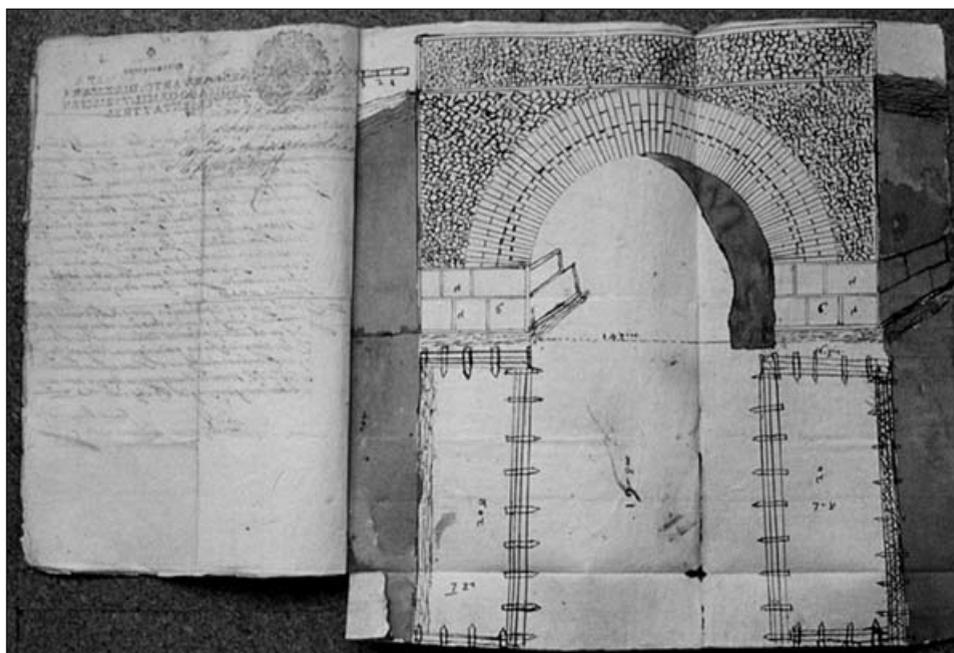
«(...) es condición que encima de estos pilares estando a nivel y a plomo por de dentro y por de fuera, se ha de echar una bóveda de cal y ladrillo bien cocido y de buena mezcla, que tenga dos pies de bóveda y seis pies de vuelta de cordel que se quita un pie de medio punto porque no suba tanto, bien labrado, con mucho agua (...). Son 13.500 reales de vellón».

El Camino Real de Madrid a Toledo no dejará de soportar gran tráfico de mercancías durante toda la Edad Moderna, inclusive después del cambio de capitalidad, y no deja de ser interesante que sea precisamente Tole-

² Archivo de Villa, Secretaría, 1-134-3 (en adelante ASA). También se cita en documentación del Archivo de Palacio (AP, Madrid, Administrativa, Caja 10.686/12) un pontón de Humera en la posesión Real de la Casa de Campo, aunque sospechamos que no se trata de la misma obra.

do la ciudad con la que Madrid realiza la mayor parte de los intercambios posteriormente.

A este Camino Real, especialmente en la zona próxima a la capital por el sur, que es tierra y jurisdicción de Madrid, le llega también su renovación. Obras de cierta importancia se documentan en algunos de los arroyos que van a desaguar al Manzanares. El más importante es el arroyo de Butarque —hoy término municipal de Leganés— que atraviesa los despoblados de Butarque y Obera (Overa, Vera). Es el primer arroyo en el Camino de Getafe, atravesando el puente de Toledo y saliendo de la Corte por el sur.



Dibujo para el puentecillo sobre el arroyo de Overa, camino de Getafe, 1633 (ASA).

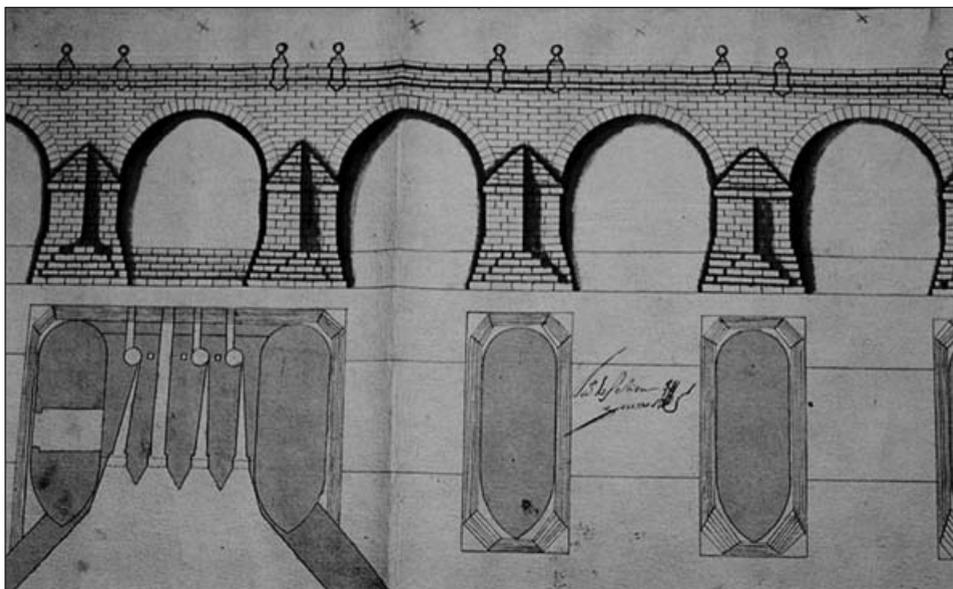
En el último tercio del siglo XVII se acometerán por parte de Madrid obras de cierta envergadura en las que aparece la intervención del maestro mayor Teodoro Ardemans y otros maestros de obras. De 1666 es el reparo del Camino de Getafe y construcción del puentecillo sobre el primer arroyo que es el citado como Vera o Butarque. El dibujo que de esta construcción se nos ha conservado manifiesta un proyecto de fábrica de sillería, de arco de medio punto con 14 pies de luz, bóveda de cal y ladrillo bien cocido. El dibujo también manifiesta a la entrada de las aguas cómo se encauzan bajo el arco y el tramo del camino que tanto a la entrada como a la salida debía realizarse.

Más adelante, en 1699, interviene en el lugar el maestro mayor Teodoro Ardemans realizando un proyecto que se corresponde con el número 4 de esta relación y que, evidentemente, hay que poner en relación con éste. La documentación de todas estas obras se encuentra en el Archivo de Villa³.

3. *1691: Puente del Rey o de Retamar, Las Rozas, Madrid, sobre el río Guadarrama*

Dibujo sobre papel verjurado, varias tintas y aguadas de color, firmado por el arquitecto Juan de Setién Guemes en 5 de agosto? de 1691; escala de 100 = 255 mm, 1.680 × 465 mm.

El tránsito desde la Corte al Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial se ve fuertemente modificado desde la terminación de las obras del Real Monasterio, o más particularmente desde la mitad del siglo xvii. Hasta ese momento el tránsito real y también el de la población se realizaba por un camino incómodo e inseguro como citan algunos documentos de la época de Felipe II, quien ya pensó en ejecutar un puente, así como también Felipe IV, aunque la obra nunca se realizó ni nos queda constancia gráfica de proyecto alguno. A lo largo del siglo xvii se tratará de conseguir un cómodo



Proyecto de Juan de Setién, c. 1691, para el Puente del Rey, Las Rozas (ASA).

³ ASA, 1-122-10.

«paso Real» y también asegurar una comunicación más fluida y segura a través de esa zona para las ciudades de Valladolid y otras del Norte de la Meseta.

Por diferentes provisiones del Real Consejo de Castilla, que es quien entiende de estas obras, se cometi6 a los señores don Antonio González de Santiago y don Manuel Ventura Sandoval, este último teniente de Corregidor de Madrid, la fábrica del nuevo puente que se denomina en toda la documentación conservada en el Archivo de Villa (en adelante ASA) *Puente del Rey*, y no *Puente de Retamar*, nombre y topónimo que debe asociarse a la ermita cercana de Nuestra Señora del Retamal, generalizándose después Puente de Retamar a fines de la primera mitad del siglo XVIII.

El puente estaba situado en término y jurisdicción de Las Rozas:

«... un puente de piedra, sobre el río Guadarrama, vía recta de esta Corte al Real Sitio del Escorial, en el camino que va desde Colmenarejo, porque las crecientes de dicho río obligaban en las jornadas reales a aderezar a un mismo tiempo el camino donde se hace la dicha puente y el que viene desde dicho Real Monasterio a Torrelodones (hoy en el trazado de la A-6), no asegurándose con todo esto el buen paso de muchas tolleras (*sic*) y pantanos que en lloviendo se hacen de dicho camino de Torrelodones, siendo todo en suma una descomodidad de los lugares de la comarca... 1691».

El proyecto constructivo: El proceso constructivo del Puente del Rey comienza con el mismo problema con que arrancan todos los puentes históricos de cierta entidad, y aún los más pequeños: la financiación que es el gran caballo de batalla, aunque parece que en este caso la recaudación se acelera en cierta medida. Se aprueba un primer repartimiento de 70.000 reales de vellón entre los lugares de diez leguas en contorno, que ha dado lugar a una prolija e importante documentación que conservamos en su totalidad.

Posteriormente se autorizó también por el Consejo de Castilla un segundo repartimiento de 100.000 reales de vellón aplicados al puente; aun así el puente costó mucho más.

El maestro que recibió el encargo de realizar un primer proyecto con planta y condiciones fue Juan de Setién Guemes, conocido como uno de los maestros de la fábrica del puente de Toledo, que en estas fechas se estaba reedificando con notables gastos. El puente así proyectado «no llevaba más que tres ojos grandes y dos pequeños», que al parecer vio otro maestro madrileño José del Olmo, maestro mayor de la Villa y también del puente de Viveros, evaluándolo en 150.000 reales de vellón; pero llegado el caso de elegir lugar para la fábrica —según traza— el sitio no era el más conveniente y se acordó mudarlo al que hoy ocupa. Al decidirse el cambio de ubicación debió considerarse insuficiente la primera traza y proyecto realizándose otra que es la que conservamos y reprodu-

cimos, coincidente con el potente puente y magnífica traza que hoy admiramos.

Esta segunda traza la realizó, asimismo, el maestro trasmerano del que también conservamos las condiciones generales de construcción. Cuando el arquitecto recibe el encargo se hallaba trabajando en el puente de Toledo de Madrid, era maestro mayor de la Ciudad de Salamanca y de su Arzobispado como muy bien él mismo se encarga de manifestar en las primeras líneas de su escrito.

El arquitecto había realizado la primera traza para situar el puente «en el sitio denominado El Cascarón, junto a Nuestra Señora del Retamal (*sic*) y porque la traza y condiciones no aparecen, siendo así que están aprobadas por Joseph del Olmo, arquitecto y maestro mayor de las obras de Su Majestad y de las de la Villa de Madrid. Sólo fue de parecer que se hiciesen dos ojos mas y me conformé con el parece como constará siempre que aparezcan dicha traza y condiciones a que me remito; y por muerte de don Antonio González de Santiago... a cuyo cargo estaba la disposición y agencia de los maravedís que para dicho puente había conseguido. Su Majestad, Presidente y Consejo dieron decreto que yo el dicho Juan de Setién asistiese al magisterio de dicho puente como lo hice desde el día nueve de abril deste dicho año, y hoy por fin y muerte de don Antonio ha cometido Su Majestad y consejo esta Comisión a don Manuel Ventura de Sandoval, abogado de los Reales Consejos y Teniente de Corregidor de esta Villa, y con su Orden y asistiendo a su persona el día primero de este mes de agosto fuimos a dicho puente...».

El maestro constructor del puente fue Felipe Sánchez, quien redactó las condiciones sobre la obra de cantería y posturas en Madrid a 30 de mayo de 1692. Felipe Sánchez entra en la obra desde el principio, pues en un documento de 30 de septiembre de 1691 pide certificación al escribano sobre fundamentación en buen terreno de las cepas, el 15 de octubre otra sobre el mismo asunto y el 20 del mismo mes otra; el puente, al parecer, estaba muy bien fundado. En marzo de 1692 declara que lo que está fabricado vale 198.110 reales de vellón; el puente costará, previsiblemente, más de lo que en principio se creía y es usual en este tipo de gran obra pública.

Se documentan trabajando en la obra Francisco de Setién, hermano de Juan, y Lucas Sánchez, hermano de Felipe, alarife de Villa. El coste de la obra fue aumentando paulatinamente; en algunas ocasiones trabajan más de doscientos cincuenta hombres entre alarifes y cuadrillas, lo que supone altas nóminas. En 1695 aún se está trabajando en ella, aunque a punto de concluirse, realizándose un segundo repartimiento de 100.000 reales. En la declaración que realizan el 6 de septiembre de 1695 Teodoro Ardemans como Maestro Mayor y Felipe Sánchez sobre el estado de las obras, manifiestan que están construidas desde la planta hasta inclusive cuatro

hiladas de dovelas sobre los arcos, aunque no por entero en todas sus cepas y manguardias, tasándolo en 278.000 reales de vellón y faltando 30.000 para terminar la obra, de los cuales 18.000 se emplearían en piedra de cantería.

El 8 de noviembre del mismo año declararán que se han gastado 321.365 reales y 30 mrs., y que, además, serán necesarios otros 30.000 reales adicionales, haciendo un total de 351.000 reales de vellón. La cantidad invertida, el tiempo y el número de operarios nos debe hacer reflexionar sobre la importancia y complejidad de estas obras de ingeniería públicas que, con muchísimas dificultades aunque nunca políticas, afrontaba la Villa. En el contexto general de la construcción de puentes este proyecto y obra —por todo lo expuesto— es uno de los más ambiciosos si exceptuamos, claro está, el del puente de Toledo en su época.

La traza que suponemos fundamentadamente como la segunda se conserva firmada del arquitecto en el Archivo de Villa, y es la que se reproduce entre las ilustraciones. El puente es el conocido en la actualidad como Puente de Retamar en la Carretera y Camino Histórico del siglo XVIII. Las Rozas-El Escorial (M 505), que adquirió su formulación definitiva con las intervenciones del siglo XVIII de las que no queda ninguna idea gráfica, aunque sí documentación. En su entorno topográfico se desarrolla en la actualidad un aprovechamiento económico dedicado a viveros y plantaciones.



Las Rozas. Puente del Rey o de Retamar en la actualidad (julio de 2003).

Tipología: El puente es una gran construcción introducida en la orografía y en el paisaje de la zona que tiene, desde otros puntos de vista, grandes atractivos.

Su tipología clásica responde a una estructura de siete bóvedas de arco de medio punto realizada con buena sillería granítica, abundante en la zona y a corta distancia. Los tajamares, ¿probablemente rehechos con sombreretes en el siglo XVIII?, se realizarán en ángulo aguas arriba y semicirculares aguas abajo; son fuertes, potentes, dando una gran personalidad la obra, casi plástica y escultórica. Los desagües se realizan a través de gárgolas desde la imposta de los arcos.

El pretil se resuelve geométricamente sin la decoración subordinada de bolas escurialenses que manifiestan otros puentes de piedra como el cercano Puente de Herrera, también sobre el río Guadarrama, en Galapagar. Aún son bien visibles a ambos lados del puente los elementos de ingreso y salida de él que corresponden a las obras del siglo XVIII, así como la huella de haber existido en algún momento bolas esféricas en el pretil.

El proyecto gráfico del puente nos muestra un molino de tres ruedas de agua en el segundo arco de entrada al puente, apareciendo en la traza de forma contundente y no quedando en la actualidad ningún resto en superficie de esa construcción añadida que, por otra parte, hemos constatado efectivamente en otros puentes, por ejemplo, en el puente sobre el río Alberche en La Puebla de Montalbán (Toledo), y en otros, constituyendo formas icónicas de representación muy interesantes y poco frecuentes.

Adosado al puente y elemento muy común en el entorno de una vía de comunicación la documentación cita una casa-venta, probablemente sería una construcción similar a la construida tardíamente junto al puente de Viveros, en estrecha relación con la economía del intenso tráfico de personas y bienes de consumo, que aumentará progresivamente a lo largo del siglo XVIII.

Parece posible que según la documentación que en los últimos años se ha venido publicando relativa a este puente, la definitiva conclusión de la obra sufriría ciertas demoras. Se ha podido documentar la intervención del arquitecto municipal Pedro de Ribera ente 1718 y 1726 dentro de una obra más ambiciosa que era la construcción o reformas del camino de El Escorial por Colmenarejo, donde la terminación del puente era algo absolutamente necesario (M. Verdú, 1994; Mohino Cruz y A. Miguel Cuesta, 1995), pero ninguno de los autores logra «cerrar» la construcción del camino por Colmenarejo ni definitivamente, por tanto, la obra del puente.

En efecto, nuevos datos hallados en el Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN, Consejos, Sala de Gobierno, leg. 188, exp. 10. Obra en el Camino de El Escorial, 1745-1746; cuatro piezas) permiten concluir, desde mi punto de vista, ambas obras. Pedro de Ribera habría firmado las con-

diciones técnicas para realizar el Camino de El Escorial desde Colmenarejo hasta la Cuesta de La Librería, antes de llegara Galapagar y hoy zona conocida como Alto o Puerto de Galapagar; pero creemos que por diversas razones económicas de la Villa que financiaba las obras, éstas no concluyeron. Por otra parte, el arquitecto murió el 19 de octubre de 1742. Todo esto, quizás, nos explique el expediente que se encuentra en el Consejo de Castilla relativo a las obras entre 1745 y 1746.

Si las obras en el camino citado hubieran finalizado efectivamente en 1737 bajo la dirección de Pedro de Ribera, en 1745 sería muy improbable la necesidad de barrenar y volar con pólvora ese tramo. Las obras son tan importantes como para permitir pensar que en vida del arquitecto Ribera no se habrían terminado a satisfacción del Rey y de la Villa.

Las obras que se debían ejecutar eran la abertura y composición del Camino de El Escorial y pretilos de La Librería, según Acuerdo de la Villa del 28 de octubre de 1745 (AHN, *ibídem*, primera pieza) y a instancias de la Orden de 22 de octubre del duque de Santisteban al Corregidor de Madrid marqués de Montealto, que indica:

«Señor mío. SS.MM. me mandan diga a V.S. que quieren se empiece desde luego a componer el camino que corresponde a esa Villa, que es desde el arroyo del Tercio hasta ella y particularmente desde Colmenarejo, barrenando y volando con pólvora todas las piedras que están metidas en la tierra en todo el carril, de manera que en él no haya piedra alguna ni motivo de batidero; y los huecos donde hayan barrenado las piedras se han de macizar con tierra firme para que no queden pantanoso... que también estén enteramente reparados los pretilos de la Cuesta de La Librería de forma que queden como cuando se hicieron nuevos...».

Las obras se realizaron bajo la dirección del maestro de obras y alarife de Villa José Álvarez, quien previamente en declaración de 27 de octubre de 1745 expresó:

«(...) he visto y reconocido muy por menor y medido el camino que se ha de abrir desde el arroyo que llaman del Tercio hasta el Puente de Retamar para que SS.MM. y Altezas puedan transitar con comodidad a los Reales Sitios de San Ildefonso y San Lorenzo, donde al presente se hallan, el que se ha de hacer en la forma siguiente (...)».

El coste de las obras a realizar y de manos se estimó en 79.790 reales de vellón. Para su ejecución se acordó la formación de una «Instrucción para la forma y orden que se ha de observar en la construcción de dicha obra, poniéndose seis cuadrillas cada una con un sobrestante» (Madrid, 19 de noviembre de 1745).

Las obras comenzaron en 20 de noviembre del mismo año y concluyeron en 5 de diciembre, justo a tiempo para el regreso de SS.MM. a la Corte

que tuvo lugar el día 6 de diciembre; se conservan las relaciones de herramientas, materiales y nóminas de la obra. Los trabajadores empleados fueron 147 peones, 62 canteros y 65 portugueses, esto es, un total de 274 hombres que trabajaron incluso los días de lluvia para poder concluir la obra a tiempo.

Los trabajadores se reclutaron entre los pueblos cercanos de Valdemorillo, Peralejo, Becerril, Moralzarzal, Galapagar y otros. Los portugueses se emplearon específicamente en el empedrado de la calzada, siendo el coste final algo menor de lo presupuestado, 64.336 reales de vellón. Las obras de finales de 1745 habían sido de urgencia y motivadas por la vuelta de los Reyes a la Corte. A lo largo del año 1746 se quiere consolidar mejor el camino y concluirlo hasta la Villa. Las obras las dirigirá también José Álvarez y costaron otros 34.866 reales de vellón (AHN, *Ibíd.*, tercera pieza, año 1746: cuentas y recados de justificación de los gastos hechos en la obra ejecutada en virtud de Orden de S.M... desde el arroyo del Tercio hasta la Corte, presentada por don Fernando Valdés como sobrestante pagador de dicha obra, 48 fol.). De estas últimas obras no se han conservado registros gráficos.

La obra del Puente del Rey —cuya primera denominación histórica reivindicamos— merece por su importancia en la historia de los puentes de Madrid la declaración de monumento histórico artístico a proteger con el máximo grado por parte de las instituciones de nuestra Comunidad⁴.

4. 1699, 23 de febrero: *Puentecillo del arroyo de Getafe*

Dibujo sobre papel verjurado, tinta china marrón; firmado y fechado por el maestro mayor Teodoro Ardemans. Escala de diez pies, 210 × 310 mm.

El dibujo se corresponde desde nuestro punto de vista con el citado como número 2 de esta relación. Por documentación conservada sabemos que en 1699 interviene en el lugar el maestro Teodoro Ardemans que da en 23 de febrero la memoria de la construcción del puentecillo. La intervención de Ardemans es más interesante acompañando a su memoria este dibujo que ya ha sido dado a conocer de manera aislada y que, sin embargo, hay

⁴ PILAR CORELLA SUÁREZ, «Puentes y caminos reales en torno a la Corte, siglos XVII y XVIII», en *Madrid en el Contexto de lo Hispánico desde la época de los Descubrimientos*, Madrid, 1994, Universidad Complutense, pp. 59-71; ASA, 1-130-2 (1691) y plano 0,59-11-6; MATILDE VERDÚ, «Pedro de Ribera y la remodelación del puente del Retamar», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1994, p. 95; A. MOHINO CRUZ y A. MIGUEL CUESTA, «Pedro de Ribera remodela el puente de Retamar y construye el camino de El Escorial por Colmenarejo», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1995, pp. 589-591.

El arroyo del Tercio y otros quedan afectados por el actual embalse de Valmayor, último de los construidos en la Comunidad de Madrid y uno de los de mayor capacidad de embalse. El puente que lo atraviesa se denomina Puente del Tercio.

que relacionarlo con las obras de este Camino Real a Toledo en esos años, por lo que los dos dibujos se corresponden con la misma obra o intervenciones.

El pequeño puente que proyectó Ardemans era importante para un lugar donde confluían desde el puente de Toledo las vías de Leganés y de Getafe, además de los dos Carabancheles. Aún en 1704 el Corregidor de Madrid marqués de Fuentepelayo expresa:

«(...) en el camino real desde Madrid a Toledo, vía recta a Getafe, hay malos pasos, arroyadas, calzadas y puentes caídos que es preciso su reparo reedificación, allanamiento, en que han sucedido algunas desgracias de cañada, de coches, galeras y bagajes en que se conducen los mantenimientos y comercio, tráfico de esta corte y otras partes, como en la puente que está en el arroyo que baja desde Carabanchel y cruza dicho camino, y un pantano y calzada que media el camino de Madrid a Getafe, y un puentecillo que está en dicho camino en el arroyo que llaman de Valdemerienda (...)».

El alarife de Villa Juan de Morales reconoció el sitio y dio algunas orientaciones sobre el reparo y coste que ascenderían a unos 4.500 reales de vellón⁵.

5. *1702, 22 de octubre: Representación topográfica del lugar de Rivas y su entorno y ubicación de la barca de Arrebatacardos, sus cerros y el convento de Rivas*
 - a) Dibujo sobre papel verjurado, lápiz y varias tintas; sin escala, sin fecha, ¿22 de octubre de 1702? Dibujo sobre la delineación o mapa para el apeo y amojonamiento del lugar Rivas; 295 × 428 mm.
 - b) Dibujo sobre papel verjurado, lápiz, aguada; sin escala, sin fecha ¿22 de octubre de 1702?; 427 × 586 mm.

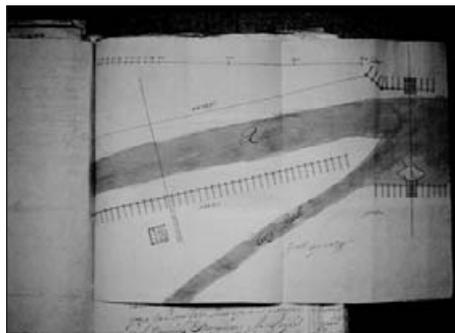
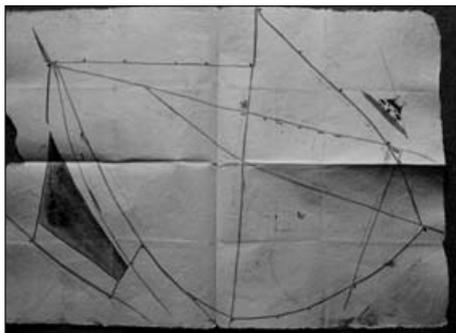
Los dos dibujos se atribuyen documentalmente a Juan Dorado, medidor, con la supervisión del Maestro Mayor Teodoro Ardemans.

Las dos dibujos forman parte de los papeles y planta del lugar de Rivas, medida y amojonamiento de sus términos y posesión de ellos, dada a don Antonio de Uvilla en virtud de venta a Madrid que S.M. le había hecho del dicho lugar, su término y jurisdicción y otros, en asunto de haber mudado la barca de Arrebatacardos propia de Madrid, en el año de 1702, a lo que se opuso el lugar de Rivas.

Según el Acuerdo del Ayuntamiento de Madrid de 17 de noviembre de 1702 «pasen don Teodoro Ardemans y el medidor de tierras Juan Dorado y el escribano que se nombre, para que respecto de que sólo es poner los

⁵ El dibujo de Teodoro Ardemans ha sido publicado en el catálogo de la exposición *Dibujos de Arquitectura Madrileña del siglo XVIII*, Madrid, Museo Municipal, 1987.

cotos o mojones que se estila dividiendo los términos en la conformidad que refiere la planta hecha por el dicho maestro mayor; que se vio en este Ayuntamiento, y está en pieza de autos, y arreglada a la que se hizo en 22 de enero del año pasado de 1629, sobre que están las partes conformes...».



Representación del lugar de Rivas y su entorno topográfico, 1702 (ASA).

El apeo se realizó a petición del señor marqués de Rivas don Antonio de Uvilla, secretario de Estado y del Despacho Universal y de la señora marquesa su mujer, como pretexto de que el lugar de Rivas al que se había mudado la barca no era jurisdicción de Madrid sino de Rivas, por merced de S.M.

De la documentación también se desprende que en la delineación y mapa anterior del término de Rivas intervino Luis Carduchi, maestro de Matemáticas de S.M. e hijo del pintor italiano vecindado en la Corte Vicente Carduchi, en 28 de enero de 1629. El mapa estuvo presente en las operaciones de 1702, pero en la actualidad no lo hemos hallado⁶.

6. *1699-1700: Barca de Mejorada o de Arrebatacardos, sus aportaderos y entorno*

Dibujo en papel verjurado, varias tintas, original doblado y cosido al expediente; escala de 400 pies; 345 x 240 mm. Firmado: Francisco Pérez, c. 1700.

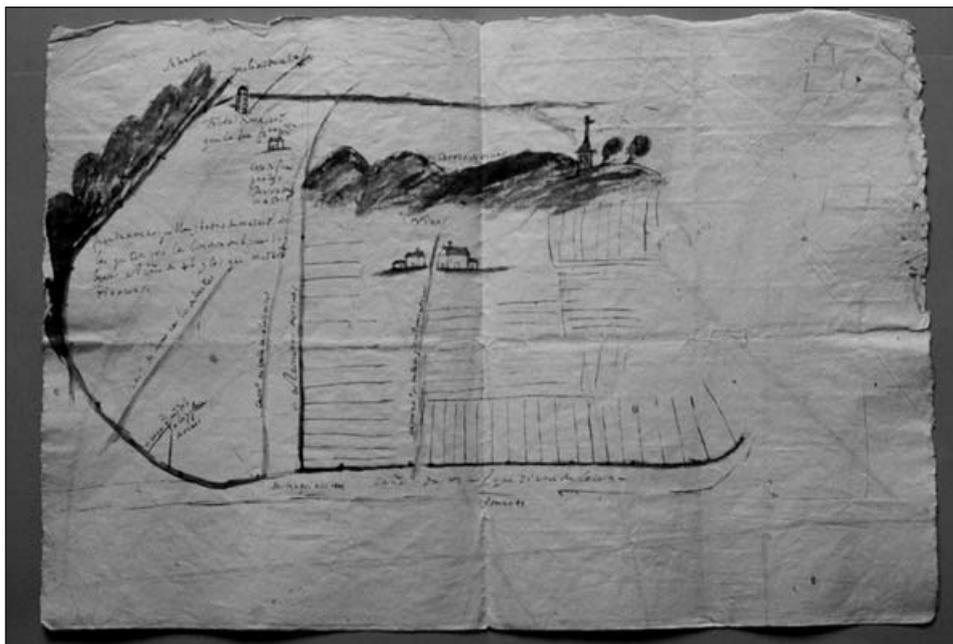
Las barcas de río fueron en épocas pasadas la mejor y más económica alternativa a la construcción de un puente; no siempre la Villa u otras poblaciones pequeñas podían costearse la construcción y fábrica de una obra de cantería o de ladrillo y, aunque así fuese, las barcas también ofrecían más puntos de paso del río, lo que las hacía, en cierta medida, necesarias a la

⁶ ASA, 3-180-38; PILAR CORELLA SUÁREZ, «Barcas de río en la Geografía Madrileña de los siglos XVI a XIX», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Madrid, 1998, pp. 221-260.

población y tráfico en general. Por ello coexisten con los puentes hasta muy a finales del siglo XIX como nos de nuestra la construcción de la barca de San Martín de la Vega en 1888.

Las barcas que la Villa mantenía como propios en algunos ríos de Madrid además tenían una importancia económica directamente a través de la recaudación, esto es, ya que el tráfico se regulaba por aranceles, cuestión que ya hemos tratado en otras publicaciones.

La barca de Arrebatocardos, propia de Madrid, estaba situada en el río Jarama en el llamado «Soto del Negralejo», que también era propio de la Villa, y hacia la localidad de Mejorada del Campo. Documentalmente la podemos seguir desde principios del siglo XVII hasta el último tercio del siglo XIX. El dibujo es interesante porque nos presenta los aportaderos, esto es, los puertos de atraque, subida y bajada de mercancías y personas, cuestión que no siempre es susceptible de aparecer gráficamente, además de la revisión y cuidado que manifiesta el Maestro Mayor de la Villa sobre todo ello.



Situación de la barca de Mejorada o de Arrebatocardos, c. 1700 (ASA).

El dibujo se nos ha conservado en el expediente de construcción de la barca realizado en 1699-1700, conteniendo la situación de toda la obra que se va a realizar, lo cual es muy infrecuente; se representan el río, la posición de los aportaderos y la barca en su lugar.

La obra de la barca y todo lo demás se evaluó en 12.000 reales de vellón. El maestro Mayor Teodoro Ardemans certifica y declara en 2 de diciembre de 1701 que las estacadas están bien realizadas y la barca construida y dispuesta en su lugar como se había concertado⁷.

7. *1705: Dibujo para reparar la manguardía del puente de Viveros sobre el río Jarama*

Dibujo sobre papel verjurado, grafito, tinta marrón; escala de 20 pies, firmado por Teodorero Ardemans, maestro Mayor de la Villa en 30 de junio de 1705; 225 x 290 mm.

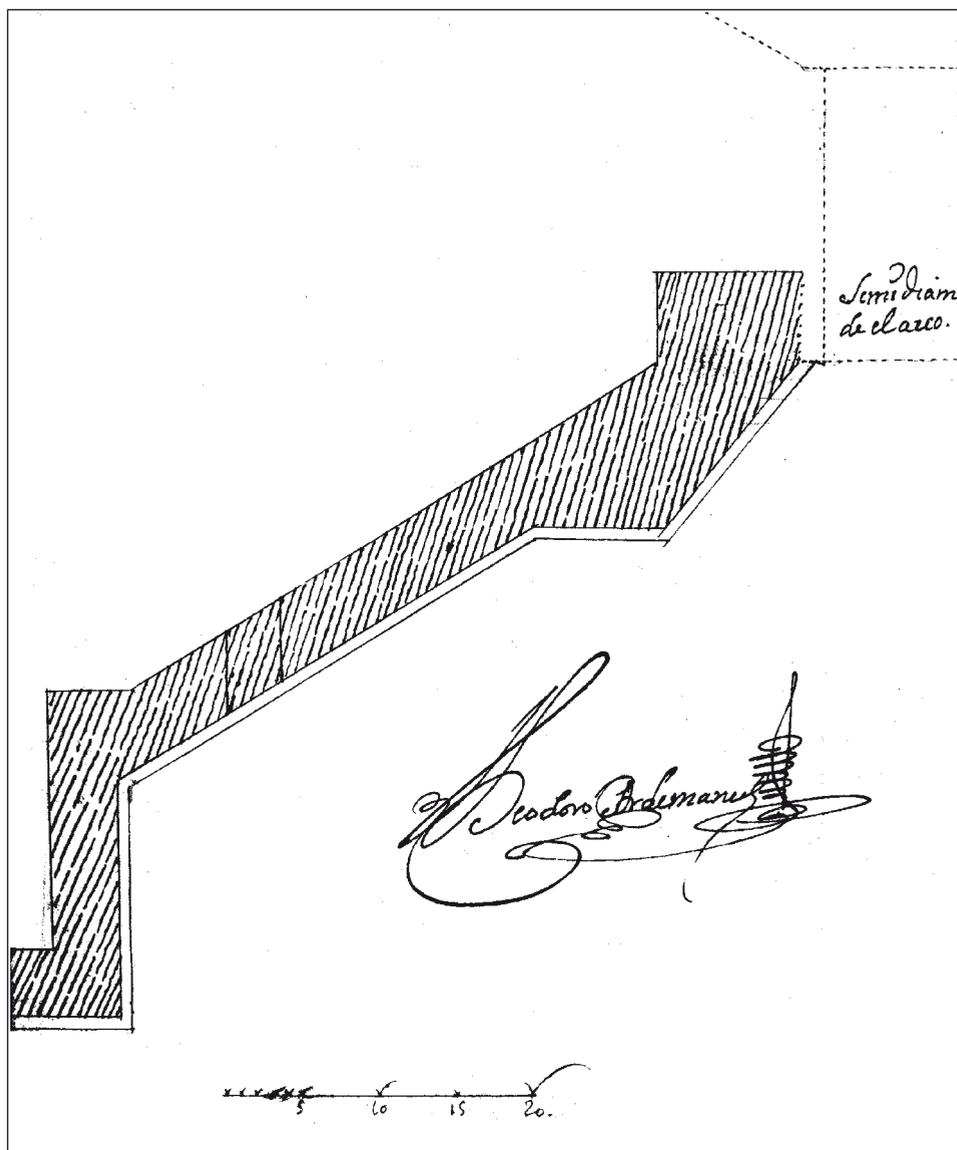
El dibujo va unido a las «condiciones con las cuales se ha de ejecutar el reparo de la manguardía arruinada de la puente de Viveros». El arquitecto ante la problemática del puente en un río muy difícil visita las obras en 30 de junio y explica su reparo, formando condiciones y plano. Algunas de las condiciones son:

- Es condición que se ha de ejecutar la nueva vanguardia en la misma forma así en línea como en grueso que demuestra la planta.
- Es condición que en la superficie baja de su planta donde está hecha la cala se ha de sentar su encadenado de vigas en lo que divide el triángulo o ángulo del botarel, y éstas han de ser de tercia en sus estacas, con punta de hierro, lo que pudiesen entrar siendo demedos maderos de a tercia.
- Es condición que sobre dichos encadenados se ha de empezar a sentar mampostería de buena piedra y mezcla, dando hasta salir de la superficie un pies de carpa, así dicho ángulo o botarel cinco a lo restante de la vanguardia.
- Es condición que la dicha manguardía se ha de plantar sobre su terreno firme donde se hallare, así que para este arranco se considera a nivel con la superficie de la cala que está abierta; y si se hallare en dicha manguardía algún banco de tierra para poderla plantar (lo cual se reconocerá en el momento de su ejecución) se rebajará su importe respectivo de lo ajustado en que se ajustare la dicha obra.
- Es condición que a nivel de la imposta de ella se ha de sentar y labrar y traer una imposta de piedra berroqueña de calidad... Es condición que sobre dicha imposta se ha de sentar su antepecho de mampostería, de tres pies de grueso, y éste que empiece atando desde el de piedra de dicha puente, el cual se ha de coronar con sus losas de piedra que sirva de albardilla, de un pie de grueso y seis pies y medio de ancho, lo largo lo que se pudiere dar; así de ir enlajadas dos en cada junta porque siendo grapas las hurtas. Y el botarel o resalto se corona en lo que diere de altura del antepecho con sus losas de piedra (...).
- Es condición que todos los terraplenes que fueren necesarios han de ser aq pisón uy todas las entradas de dicha puente se han de empedrar de

⁷ Ib. n. 6; ASA, 3-110-2.

nuevo, y en lo que fuere menester para las aguas de las fuentecillas se ha de empedrar sin cal (...).

La obra proyectada por Ardemans, maestro mayor y maestro de la Villa, se sacó a pregón para realizarla con la mayor firmeza y fortificación. Se



Dibujo de Teodoro Ardemans para reparar la manguardia del puente de Viveros, c. 1705 (ASA).

ajustó la obra con el alarife Juan de Morales por 43.000 reales de vellón en tres plazos, cantidad alta, lo que prueba la dimensión e importancia de las obras.

Las obras comenzaron el 8 de agosto de ese mismo año, interviniendo junto al anterior maestro Jacinto de la Piedra, maestro de cantería. Terminadas las obras Ardemans certifica en 19 de diciembre de 1705 que se ha cumplido con la obligación⁸.

DOCUMENTOS

1. *Puentes del Espíritu Santo y Camino de Vallecas, 1778 y 1779. Sobre hacer diferentes obras en los puentes llamados del Espíritu Santo y de Vallecas, uno y otros sobre el arroyo Abroñigal*

«RELACIÓN de las obras que hay que hacer en el puente que llaman del Espíritu Santo y condiciones con que se ha de ejecutar.

OBRAS. Primeramente, se ha de empedrar a lecho toda la línea de dicho puente y su calzada que comprende 700 pies de longitud, por una común de 34 que componen 23.800 pies cuadrados superficiales y hacen tapias 476.

En el lado de mano derecha como se va de Madrid se han de poner 78 pies de línea de albardilla de piedra berroqueña de dos pies de ancho y uno de grueso, que componen 152 pies cúbicos.

La calzada de este mismo lado se ha de enrasar de mampostería en línea de 250 pies, por dos de ancho y medio pie de alto, y componen 250 pies cúbicos. Sobre dicho enrase y en toda la línea de los 250 pies se ha de hacer un sardinel de ladrillo jabonero de la rivera, de dos pies de ancho y tres cuartos de pie de alto, y componen 375 pies cúbicos.

Igualmente se ha de hacer sobre la calzada de la mano izquierda otro sardinel en línea de 200 pies, con el ancho y alto que el referido del otro lado, y componen 300 pies cúbicos. Se ha de enfoscar de buena mezcla de cal y ripios de pedernal toda la puente y calzada por la parte del mediodía, y compone 44 tapias de a 50 pies cuadrados.

Se han de sentar seis piedras que están caídas a la entrada del puente, y otras dos a la salida a mano izquierda para que no vaya a más la ruina.

Se han de poner en la calzada en el mismo sitio en que estaban los antiguos dos vertederos de piedra berroqueña, que vuelen pie y medio fuera de la pared, que por o estar puestos con esta precaución ha hecho el golpeo

⁸ PILAR CORELLA SUÁREZ, «Puente de Viveros: formas, economía, sociedad entre lo siglos XIV al XVII», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Madrid, 1992, t. XXXI, 153; ASA, 1-191-21; con este dibujo termina la Parte I.

del agua dos socavones al pie de la muralla que va dejando en el aire la fábrica, y es necesario macizarlos haciendo en cada uno un cimiento de mampostería de seis pies de paramento por cuatro de grueso y tres de alto, y componen los dos 154 pies; y los dos vertederos de piedra berroqueña componen 12 pies cúbicos.

Antes de entrar en el puente, en el arroyo que baja por el Camino Viejo de la Venta, ha descarnado el agua una cortina que sostenía dicho arroyo y se va abarrancando el camino y, para evitarlo, se ha de alargar dicha cortina haciendo a su extremo un paredón de mampostería de 10 pies de largo por 6 de alto y tres de grueso. Inmediato a dicha cortina se han de hacer dos tapias de empedrado común.

En el espacio que hay entre el puente y la fuente se ha de hacer un empedrado porque el agua de las lluvias que baja del camino va descarnando la cepa del pilón, y puede inutilizarse si no se remedia con dicho empedrado, el que ha de principiar en la calzadilla que está más abajo de la fuente y continuar hasta unirse con el del camino, y compone 48 tapias de a 50 pies cuadrados.

Debajo de los arcos se ha de asegurar el albeo del arroyo, que se van descarnando las cepas, por haberse llevado el agua el empedrado y para remediarlo se ha de hacer debajo del primero de dichos arcos del lado de Madrid, que tiene veinte pies de diámetro, una línea de adoquín de piedra berroqueña de dos pies de ancho por uno de grueso. Se ha de empedrar de piedra gruesa, con buena mezcla de cal y arena contra dicho adoquín, y de todo el ancho de veinte pies por 27 de largo, y no de grueso, que hacen 540 pies cúbicos de mampostería.

En el arco del medio que tiene 25 pies de vano se ha de poner seis pies de línea de adoquín por dos, y por uno, y compone 12 pies. Se ha de hacer el suelo de mampostería como antecedente en línea de 31 pies y medio por 25 de ancho y uno de grueso.

En el arco último se ha de poner el adoquín en línea de 20 pies por dos de ancho y uno de grueso, como el de los antecedentes. A la salida de este arco se ha de hacer un faldón de fábrica de mampostería que donde arriima el adoquín tendrá dos pies de grueso, y terminará en uno formando una figura de cuña en toda la línea de los 20 pies por cinco de salida.

CONDICIONES con que se han de ejecutar estas obras:

1.^a Que todo el empedrado del puente y su calzada se ha de ejecutar de piedra crecida de la mejor calidad, sentada de tizón, y bien espesa, y apisonada y con el declive proporcionado para que el agua llovediza tenga su salida por los vertederos que están contruidos en dicho puente.

2.^a Que para no impedir el tránsito de los carruajes y pasajeros sólo se hará la mitad de dicho empedrado por lo largo del puente, poniendo sus

palenques para resguardarlo; y acabado que sea se pasará a la compostura del otro dejando en uso el primero, con lo que se evita la incomodidad que causaría si faltase el camino aunque fuese por poco tiempo, por la mal disposición de sus riveras.

3.^a Que la piedra berroqueña que se ha de emplear en la albardilla y vertederos ha de ser de las canteras altas, granimenudas, y de la mayor consistencia, bien labrada, y sus juntas llenas y sin baganteces??, y sentada en buena mezcla de dos partes de arena y una de cal.

4.^a Que la mampostería ha de hacerse de piedra pedernal bien cuajado y con la misma mezcla de dos partes de arena y una de cal, como asimismo los sardineles de ladrillo que ha de ser de la Rivera de Jarama, bien cocido y de la mejor calidad.

5.^a Que el enfoscado de todo el puente y calzada ha de ser de buena mezcla de cal y arena como la antecedente, y se ha de ejecutar de dos a tres manos tirado a paleta, y bien enripiado de pedernal, y la última mano se dará de cal cernida bien bruñida para que su superficie sea más permanente.

6.^a Que la arena que se ha de emplear en la mezcla no ha de ser toda del arroyo por la poca miga que ésta tiene, sino que ha de ser sacada de cava, a lo menos la mitad de la que se emplee, y lo demás se tomará de lo del arroyo con lo que saldrá la mezcla bien acondicionada.

7.^a Que mediante hallarse diferentes piezas de piedra berroqueña que estaban enterradas y el agua de las lluvias del invierno las ha descubierto, y que se pueden emplear en la misma obra, las que de dichas piezas se empleen sólo se abonará por ellas el coste que tuvieren de manos rebajando el principal de saca y porte.

8.^a y última. Que se han de ejecutar todas las obras que se refieren en la memoria y regulación que está hecha y son necesarias para la preparación de dicho puente, sin omitir cosa alguna de lo que está declarado en dicha memoria (que es la relacionada anteriormente), siendo de cuenta del asentista todos los pertrechos y herramientas mayores, y menores, madera para los andamios, los materiales, y todo cuanto sea necesario hasta dejar todas las obras referidas perfectamente concluidas.

OBRAS que se han de hacer en el puente del Camino de Vallecas sobre el Arroyo Abroñigal, que se halla amenazando ruina, causado de haberse podrido las carreras, y toda la demás madera que servía de pavimento y de que los tres arcos que se encuentran yendo de Madrid, que son de ladrillo, están cuarteados por varias partes, y se necesitan desmontar y hacer nuevos aprovechando de ellos solamente el último, que es el único que está seguro, como también lo están las cepas, y su por menor es en la forma siguiente:

Primeramente los arcos se han de construir del mejor ladrillo fino de la Ribera, bien trabajados, guardando las trabazones y procurando que las hiladas vayan sentadas centralmente (*sic*), dándoles tres pies y un octavo de dovelas; y mediante tener dichos arcos 17 pies y medio de diámetro y 14 de línea, compone cada uno 1.409 pies y $\frac{3}{8}$ cúbicos, y los tres hacen 4.228 pies dichos.

Los antepechos constan de 180 pies lineales de lo que se bajan 24 pies que hay existentes y quedan 156 pies de línea, por tres y medio de alto y uno y medio de grueso, y componen 819 pies cúbicos. Los 24 pies lineales de antepecho que existen y se han de sentar componen 126 pies cúbicos.

El macizo de las enjutas compone 1.120 pies cúbicos de mampostería. El empedrado sobre el puente que ha de ser de piedra crecida sentada con cal compone 990 pies. El empedrado de la calzada a la salida de dicho puente compone 50 tapias de a 50 pies cuadrados superficiales.

CONDICIONES con que se han de hacer estas obras:

1.^a Que los arcos se han de ejecutar del mejor ladrillo fino de la ribera de Jarama, trabajándolos, como va prevenido en la relación antecedente, esto es, guardando bien sus trabazones así en lo interior, como en lo exterior y cuidando que las hiladas vayan sentadas centralmente (*sic*), y hayan de tener tres pies y un octavo de tirantez o dovela, bien macizas sus enjutas; y la mezcla que se emplee ha de ser de dos partes de arena y una de cal para lo cual se ha de sacar la mitad de la arena de cava por la poca miga que tiene la del arroyo, por cuya razón no se puede ésta gastársela.

2.^a Que los antepechos que hay que poner nuevos de piedra berroqueña han de ser de las canteras altas, granimenudas, y de la mejor calidad sin faltas ni baganteces??, con la advertencia de que la que no sea así no se recibirá.

3.^a Que el empedrado que comprende el recinto del puente han de ser de piedra crecida de pedernal, sentada sobre buena mezcla de cal y arena, bien unido, y trabajado, y con su descenso a los lados para que tenga fácil salida el agua de las lluvias.

4.^a Que el empedrado común que comprende el trozo de la calzada ha de ser igualmente de piedra pedernal crecida, bien unida, y apisonada y con sus cintas o maestras, de a dos a dos varas, para que quede encajonada y se le dará el pendiente proporcionado para la salida de las aguas llovedizas.

5.^a y última. Que ha de ser de cuenta del asentista todos los pertrechos y herramientas mayores y menores que sean necesarios, como también las maderas para andamios, puentes, cimbras, codales y todo cuanto sea necesario hasta dejar concluidas y rematadas perfectamente dichas obras⁹.

⁹ La transcripción de los documentos está actualizada; ASA, 1-134-4; PILAR CORELLA SUÁREZ, «Puentes sobre el Arroyo Abroñigal», en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, Madrid, 1994, pp. 19-45.

RESUMEN: El artículo da a conocer una serie de dibujos relativos a puentes y pontones bajo el común denominador de pertenecer al Territorio Madrileño, realizados entre los siglos XVII, XVIII y XIX y poseen un gran interés topográfico para restituir el paisaje histórico de Madrid.

PALABRAS CLAVE: Puentes y pontones madrileños. Arroyos madrileños. Ingeniería y obras públicas. Paisaje histórico. Geografía histórica. Toponimia. Húmera. Overa. Retamar. Las Rozas. Getafe. Rivas. Viveros. Mejorada.

ABSTRACT: The article reveal some pictures related to bridges and pontoons with a common factor which is belonging to the historical landscape of Madrid. The pictures refer to the bridges and potoons of Húmera, Overa, Retamar, Getafe, Rivas and its enviroment, Mejorada and Viveros. The documentary sources are in Archivo de Villa, Madrid.

KEY WORDS: Bridges and pontoons of Madrid. Streams of Madrid. Engineering and Public work. Historical landscape. Historical geography. Toponymy. Húmera. Overa. Retamar. Las Rozas. Getafe. Rivas. Viveros. Mejorada.

Recibido: 23 de febrero de 2007

Aceptado: 15 de marzo de 2007.