

## **LOS PUENTE DE ANDRÉS DE VANDELVIRA EN LA PROVINCIA DE JAÉN**

Autor: Miguel Mesa Molinos

### ***Prólogo***

¿Quién no ha oído hablar del insigne arquitecto y cantero renacentista Andrés de Vandelvira?

En Andrés de Vandelvira concurrían un extraordinario conocimiento y la práctica del arte de la cantería y a la vez un sorprendente dominio de la arquitectura, que puso en práctica gracias a los mecenas que encontró, principalmente en la provincia de Jaén.

Fue el inventor de la bóveda vaída y de otras ingeniosas soluciones constructivas. Realizó la construcción de la impresionante Plaza Mayor de su localidad natal, Alcaraz, así como numerosas construcciones civiles y religiosas alrededor de ésta.

Entre sus obras más notables está: la Sacra Capilla del Salvador, realizada en Úbeda sobre un proyecto inicial de Diego de Siloé; la capilla de los Benavides en el convento de San Francisco de Baeza, también intervino en obras tan importantes como la catedral de Baeza, el Antiguo Convento de Santo Domingo de La Guardia de Jaén, el Hospital de Santiago en Úbeda y en la mismísima Catedral de Jaén; además trazó y dirigió la iglesia de Nuestra Señora de la Asunción de Villacarrillo, entre otras muchas.

Andrés de Vandelvira no solo se limitó a la arquitectura religiosa, por el contrario, abarcó otros campos como la arquitectura de carácter ingenieril, en concreto la construcción de puentes.

Aunque se le documenta que en 1560 había participado dando trazas para la labrada de los arcos en la finalización del puente de San Pablo en Cuenca, su primer trabajo como tracista fue el puente sobre el río Guadalmena, presentando en 1555 las primeras trazas y en 1565 las segundas, siguiendo con los puentes de Ariza (1562) sobre el río Guadalimar y el de Mazuecos (1565) sobre el río Guadalquivir.

Esta publicación trata de los puentes que este albaceteño universal, que nació en Alcaraz en 1505 y murió en Jaén en 1575, trazó y llevó a cabo en nuestra provincia. Pasaré fugazmente por el Puente Ariza y el Puente Mazuecos, que dicho sea de paso son los más conocidos y que en la actualidad se encuentran “operativos”; en cambio me detendré en el primero que es el menos conocido, aunque para mí es el más significativo, pues las soluciones que aportó en su construcción luego las trasladó a los dos ya mencionados. Desgraciadamente del puente sobre el Guadalmena tan solo quedan restos de los estribos.

## **EL PUENTE ARIZA**

(Declarado Monumento 04/02/1993)

### ***Su origen***

El puente de Ariza, distante de la ciudad de Úbeda 17 Km., es sin duda la obra de ingeniería más bella y más importante de Andrés de Vandelvira; se construyó por iniciativa del Concejo de Úbeda para mejorar la comunicación de Andalucía con el Levante y La Mancha a través de la comarca del Condado. En septiembre de 1562 por una real provisión se autoriza para que se redacten las condiciones de obra así como su pública subasta.



***F1) Vista aérea del Puente Ariza***



***F2) Vista del alzado del puente Ariza aguas arriba del río Guadalimar  
(Mayo de 2017)***

### ***El transcurrir de la obra***

Vandelvira es el encargado de realizar los planos y las condiciones para la construcción del puente. Puesta la obra en almoneda, quedó finalmente rematada el 4 de octubre de 1563 por el maestro cantero ubetense Antón Sánchez. Las obras fueron visitadas por Vandelvira en numerosas ocasiones. En la obra realizada en septiembre de 1571 se iban a cerrar los arcos laterales, y el primer anillo del central se encontraba prácticamente cerrado. En agosto de 1575, muerto ya Vandelvira, Antón Sánchez reconoce haber recibido, hasta el momento, la suma de 1.875.875 maravedís, al tiempo que se indica que la obra se encontraba prácticamente acabada.



Finalmente, en 1582 Pedro de Alcalá Monte, Maestro Mayor de la iglesia de Huéscar, tasó la obra, ya completamente acabada, quedando en deuda el Concejo de Úbeda con Antón Sánchez en 17.859 ducados.



***F3) Ribera aladaña al puente Ariza, al fondo la Cañada Real  
(Mayo de 2017)***

***Detalle de su construcción:***

Construido en piedra arenisca tallada en sillarejo, es un raro ejemplo de puente renacentista, del tipo conocido como “en lomo de asno”, pues su paso no es llano sino formado por un doble rampeado muy acusado, con el ápice sobre la clave del arco central.

Está compuesto por cinco arcos de medio punto con diferente luz, perfectamente perfilados gracias a una moldura que los enlaza a todos, siendo el central de grandes dimensiones y con una luz de unos 32,7 m.; la longitud total alcanzó los casi 100 m. y la altura máxima 17 m.. La traza del puente se modificó

en el siglo XIX al rectificar las rasantes, y así eliminar la fuerte pendiente de las rampas originales. A mediados del siglo XX se le añaden dos largos taludes recubiertos con mampostería, realizados al plantearse el actual trazado de la carretera con dos curvas de entrada y salida al puente, en contraste con el camino original recto. La belleza y singularidad de sus proporciones, la grandiosidad de su arco central que, como los restantes, arranca desde la plataforma del zócalo, su excelente realización de cantería y su autoría.

(Datos de la publicación “**RenaciminetodelSur**, Jaén Renacimiento del Sur”)

A raíz de la construcción del pantano del Giribaile que se alimenta básicamente del caudal que aporta el río Guadalimar, el puente Ariza queda sumergido por las aguas del embalse según la cota que alcance éstas; las fotos siguientes corroboran esta situación en diferentes años.

***Vista aérea en el transcurso de los años del nivel de las aguas del pantano del Giribaile en la zona del puente Ariza.***



31/10/2004



13/08/2012



25/02/2015



4/02/2016

**F4)**

## ***El puente y la trashumancia***

La ubicación del puente se encuentra en la Cañada Real que partiendo desde el Santuario de la Virgen de la Estrella en el TM de Las Navas de San Juan llega a Torreperogil, pasando por Sabiote. Esta ruta es usada por los ganaderos trashumantes en su retorno desde Sierra Morena a los agostaderos de verano en las cumbres de Santiago de la Espada, en la llamada “verea circular”.

El que suscribe ha tenido la suerte de participar en esta verea acompañando a los ganaderos trashumantes de la Matea con un hato de 2.000 ovejas, y como testimonio de este acontecimiento os invito a ver el video del paso del ganado por el tablero del puente Ariza en el mes de mayo del 2017.



Video: [Paso de un hato de 2000 ovejas por el puente Ariza](#)

## **EL PUENTE MAZUECOS**

### **Su origen**

La llamada originalmente “Puente Nueva” sobre el cauce del Guadalquivir, fue un proyecto del Concejo de Baeza para potenciar una vía alternativa de unión entre Granada y la Corte que pasase por Baeza, en lugar de hacerlo por Bailén y posibilitar con ello también una mejor comunicación con otros pueblos cercanos como Jimena y Bedmar, de los que se proveía de víveres y mercancías.

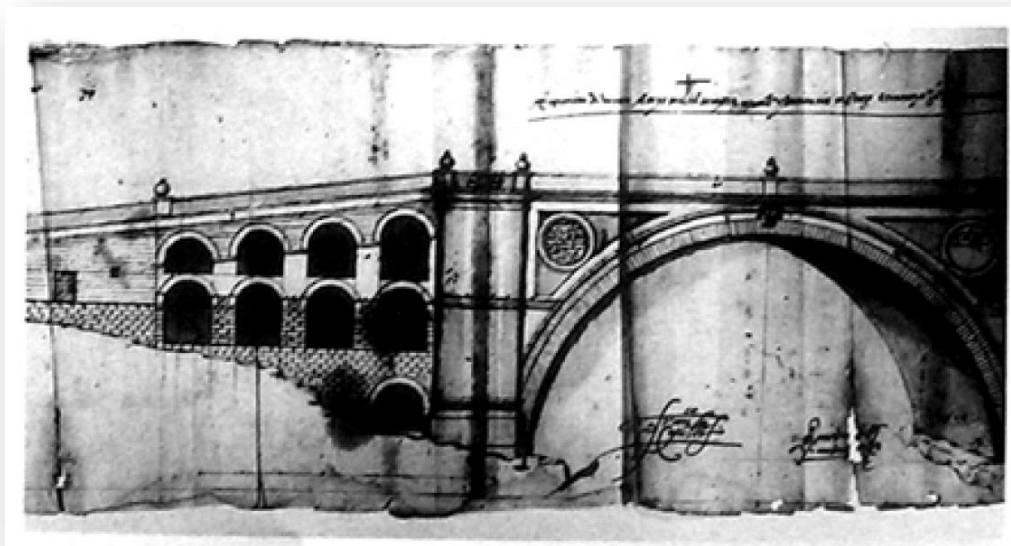




***F5) Vista aérea actual del puente Mazuecos situado en el  
km 10 carretera J-303***

En el año 1561 se inician los trabajos con arreglo a una primera traza diseñada por el cantero baezano Ginés Martínez, recayendo la ejecución material de las obras en los canteros Juanes de la Carrera y Pedro de Mazuecos, vecinos de Canena y Úbeda, respectivamente. La intervención de Pedro de Mazuecos en esta obra propició que popularmente el puente se conociese como “de Mazuecos” desde el siglo XVII.

El puente diseñado por Ginés Martínez era de un sólo ojo, de amplia luz y 100 pies de anchura. A poco de iniciarse las obras, y tras las inspecciones de diversos canteros, el proyecto de este puente, de perfil inclinado y estrecho, fue abandonado para iniciarse inmediatamente la construcción de otro de mayor envergadura. A partir de 1565 hay constancia documental de la intervención en la obra de los afamados maestros canteros Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo “El Joven”, los cuales dieron un giro radical a la inicial idea proyectando un monumental puente más propio de una ciudad que de un predio rural. Las trazas, firmadas por ambos canteros y conservadas en la documentación citada, nos permiten conocer su configuración.



***F6) Plano de alzado del puente diseñado por los maestros canteros Andrés de Vandelvira Y Francisco del Castillo “El Joven”***

### ***Detalle de su construcción***

El alzado contempla un gran arco central de medio punto de 33 metros de luz entre cuatro gruesos pilares semicilíndricos con tajamares; la zona orientada hacia la villa de Jimena se empotra directamente en la roca de forma descendente y tan sólo se labró un pequeño arco de descarga; en el lado orientado hacia Baeza, también descendente, la composición es más compleja debido al fuerte cambio de nivel, estando formada por una alcantarilla en la base y doble línea de arcos de medio punto al modo de los acueductos romanos, de





la que sólo se conserva la inferior; en esta zona de paso del puente se instalaron además unas caballerizas abovedadas con medio cañón, aprovechándose las arquerías para aposentos.

***F7) Panorámica actual del puente en el lado orientado hacia Baeza***



***F8) Panorámica actual del puente en el lado orientado hacia Jimena.***

En la derecha se puede observar los restos de la cimentación de la venta de arrieros que allí hubo, frecuentada por los hortelanos de la zona de Jimena que iban a vender sus productos a Úbeda y Baeza trasportándolos a lomos de caballerías.



***F9) Alzado actual del puente aguas arriba***

**Caballerizas y aposentos, que llegaron a cerrarse, fueron utilizados para almacenamiento e incluso se arrendaban.**



**Caballerizas abovedadas con medio cañón, aprovechándose las arquerías para aposentos.**

### ***F10) Caballerizas y aposentos, que llegaron a cerrarse y fueron utilizados para almacenamiento.***

La obra en su conjunto presentaba una cuidada estética, tanto en lo que se refiere a su composición arquitectónica como en los detalles decorativos; los antepechos, las bolas de los remates, las cartelas de los pilares, la molduración con doble rosca del gran arco central, los tondos de las enjutas, entre otros elementos, ciertamente embellecieron su imagen, radicalmente desfigurada tras la intervención practicada a raíz del hundimiento del gran arco central a principios del siglo XX; el arco central fue sustituido por una estructura metálica adintelada y para adaptarlo al tráfico rodado desaparecen otros elementos compositivos originales.

(Datos de la publicación “**RenaciminetodelSur**, Jaén Renacimiento del Sur”)

#### ***Riada de 1904***

En enero de 1904 la bóveda central del puente se desplomó completamente como consecuencia de una riada, permaneciendo en pie solamente los arranques unidos a los estribos. Se inició su reconstrucción ese mismo año, por el ingeniero Francisco Acedo y Villalobos, que escogió una solución moderna para el vano, finalizando la obra en marzo de 1912.



***F11) Detalle de la viga de celosía metálica, tipo Warren, apoyada sobre la fábrica original***

Actualmente la bóveda central no existe y en su lugar se dispone una viga de celosía metálica, tipo Warren, apoyada sobre la fábrica original.



***F12) Vista del alzado del pilar semicilíndrico y línea de arcos de medio punto***





*F13) Detalle del pasadizo que recorre el interior de los arcos de medio punto*

## **EL PUENTE SOBRE EL RÍO GUADALMENA**

En el prólogo de esta publicación decía que me detendría en el puente sobre el río Guadalmena por ser el menos conocido, aunque para mí el más significativo, aunque tan solo nos haya llegado a nuestros días los restos de los estribos. Su traza y construcción le sirvió a posteriori a Vandelvira para poder aplicar interesantes soluciones técnicas en la construcción del puente Ariza y el puente Mazuecos, al introducir un arco principal de grandes dimensiones para salvar el cauce del río.





**F14) Vista aérea de los restos del puente sobre el río Guadalmena**



**F15) Vista aérea de la zona del puente en el río Guadalmena sirve de frontera entre las comunidades Andaluza y de Castilla La Mancha**

**¿Por qué mi interés en este puente? ¿Cómo tuve conocimiento de su existencia?**

Cuando realicé la publicación de la [Iglesia Parroquial Ntra. Señora del Collado de Segura de la Sierra](#), en cuya construcción participó Andrés de Vandelvira, en concreto: en la traza del chapitel del campanario y en la portada de entrada, en la documentación que utilizaba se recogía la existencia de este puente que estaba ubicado en el camino entre Siles en nuestra provincia y Montiel en la vecina Ciudad Real.

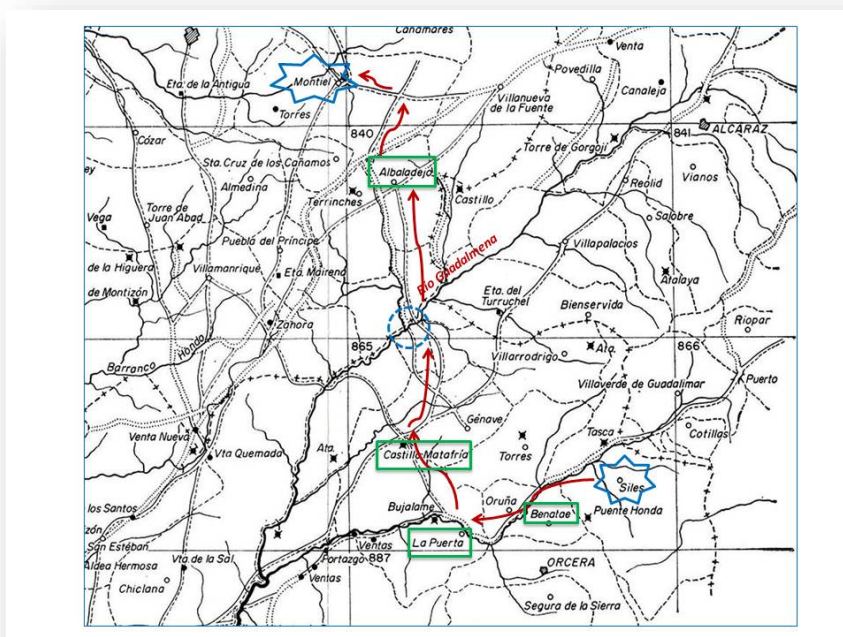
La primera tarea fue averiguar donde se encontraba el puente. Para ésto me puse en contacto con mi amiga Rosa que vive cerca de la zona. Ella averiguó su ubicación y se puso a buscar los caminos que le pudieran llegar a él; comprobó "in situ" que no había acceso fácil al puente; lejos de aminorarse, no cejó en su empeño y armándose de valor subió por el cauce del río Guadalmena hasta que dio con su ubicación. La aparición de los restos fue ¡espectacular!

Los fotografió de todas las formas posibles. La aventura había tenido su recompensa.

Con las fotografías que me hizo llegar se ha podido reconstruir “virtualmente” el puente, además de realizar los planos constructivos del mismo que más adelante detallaremos.

### **Su origen**

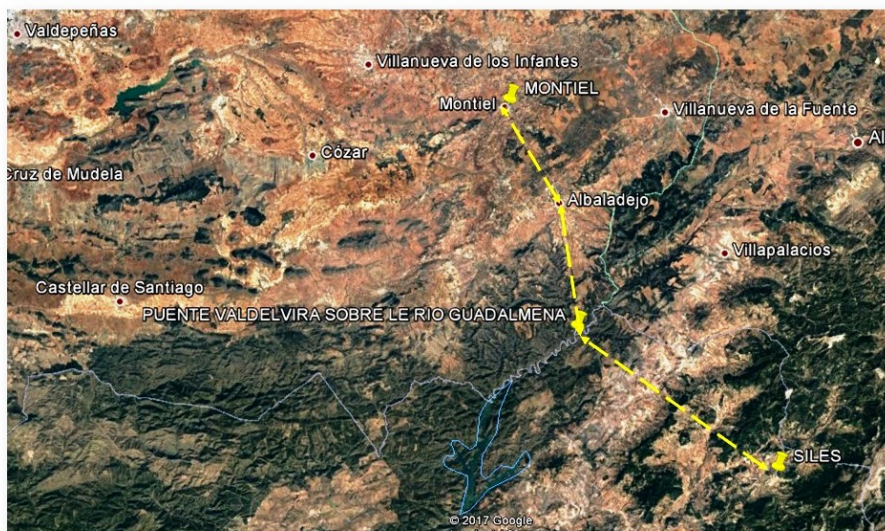
El río Guadalmena actúa como línea divisoria natural entre el Campo de Montiel y los pueblos de la comarca de Segura de la Sierra. Con el fin de salvaguardar las mutuas relaciones comerciales entre La Mancha y Jaén, pues los vecinos de la parte de Segura subían hasta el Campo de Montiel para vender su madera y comprar mercaderías, mientras los otros hacían lo propio bajando sus ganados a las tierras de pastos, existía un camino que partiendo de Siles trascurría paralelo al río Guadalimar que discurre entre Benatae y Torres de Albánchez, pasando por el castillo del Cardete a la Puerta de Segura. Desde aquí dirección al Castillo de Matafría iba a desembocar al puente sobre el río Guadalmena (objeto de nuestro estudio) para llegar ya, en tierras manchegas, a Albaladejo y finalizar en Montiel.



PASOS NATURALES Y ANTIGUOS CAMINOS  
ENTRE JAEN Y LA MANCHA  
Según aparecen identificados en el Mapa Topográfico Nacional  
como Vías Pecuarias o Caminos Reales

+ - - + - - + Límite de provincia  
- - - - - Límite de término municipal  
..... Vías Pecuarias  
===== Caminos Reales

**F16) Traza del camino entre Siles y Montiel**



**F17) Traza del camino entre Siles y Montiel**

Haciendo un paréntesis, el camino pasaba por el Castillo del Cardete. Este, más bien lo que queda de él, se encuentra a unos 200 metros del cruce de la carretera de Siles a la Puerta con el desvío al valle de río Trujala y formaba parte del sistema defensivo de Segura de la Sierra junto con el castillo de la Espinareda (frente a Segura), Las Torres de Santa Catalina (en Orcera), Gutamarta y Altamira (en Cortijos Nuevos) ([Arquitectura militar para la defensa del valle del Trujala](#)).





### ***18) Vista del castillo del CARDETE***

La fortaleza de Cardete puede ser de origen almorávide. Construido a base de tapial de calicanto con abundante cal. El recinto del castillo tiene forma trapezoidal irregular, siendo sus dimensiones de 16,5 metros en el lado menor y 24,9 metros en el lado mayor, y cerrando una superficie de aproximadamente 400 metros cuadrados; en la actualidad se encuentra en estado de ruina progresiva.





***F19) Torre del castillo con planta ligeramente troncopiramidal que alcanza los 14 metros de altura.***

Después del paréntesis y retomando el origen de nuestro puente, se deduce que el río Guadalmena suponía un obstáculo para la comunicación entre ambas comarcas, de ahí la necesidad de habilitar un paso que evitase vadear el río y el consiguiente peligro que ello suponía, siendo lo más probable que ya desde antiguo existiera un puente para conectar por el camino más directo estos territorios, convirtiéndose así en un paso obligado en las vías de comunicación entre Jaén y La Mancha.

En una interesantísima publicación de Enrique Herrera Maldonado y Juan Zapata Alarcón de la Universidad de Castilla-La Mancha titulada “ANDRÉS DE VANDELVIRA EN LA MANCHA”, los autores hacen una exposición detallada sobre el origen de este puente y de la que he entresacado lo que sigue:

“Se sabe por documentos que sobre 1471 existía en esos pueblos de la Sierra de Segura y de la Comarca de Montiel, el pago de portazgo, pontaje y otros tributos por haber contribuido a la construcción de un puente sobre el río Guadalmena, si bien no se puede afirmar con certeza que se ubicara en el

emplazamiento del que aquí nos ocupa. En cambio sí se sabe, de la existencia de un puente en esta parte del río en la década de 1530, mandado construir por el mariscal Cristóbal López de Aguilera, gobernador del Partido de Montiel, y que aún no se había concluido en el año 1536. Se trataba de un puente de tres arcos apoyados en dos pilares sobre el cauce del río, que pronto sufrió problemas en su estructura. Uno de estos pilares no estaba correctamente cimentado y además, se había retirado el armazón de madera antes de que fraguara, con el consiguiente deterioro y ruina.

Estos problemas estructurales nunca se remediaron totalmente, y a comienzos de la década de 1550 era un puente prácticamente intransitable, a lo que hay que añadir que en 1555 buena parte había sido destruida por las habituales crecidas del río. Mantener un puente en buenas condiciones era de vital importancia para la zona, ya que aparte de garantizar las comunicaciones entre La Mancha y Jaén.

En consecuencia, este mismo año se recurrió a Andrés de Vandelvira, considerado el mejor arquitecto de la zona, para que dijera el lugar donde se debía edificar el nuevo puente. Las trazas se encargaron al de Alcaraz, de modo que ya el 10 de octubre de ese mismo año las presentaba en la villa de Montiel”.

Siguen los autores comentando que el puente sobre el que Vandelvira proyecta el nuevo estaba formado:

“por dos arcos, un tajamar en quilla para recibir las aguas en el lado de Segura, un cubo circular en el lado opuesto, y un contrafuerte río abajo para contrarrestar los empujes del tajamar. Básicamente, los elementos reaprovechados fueron un pequeño arco y la base del tajamar y del pilar.

El arco preexistente, que aún se conserva, es rebajado y de pequeñas dimensiones, con sus dovelas dispuestas a tizón, sobre el que Vandelvira proyectó un sobrearco también a tizón. Junto a éste, todavía son perceptibles restos de seis hiladas de las paredes del puente anterior, fácilmente reconocibles

tanto por la diferencia del color de la arenisca (más clara), como por el corte de la piedra (de perfil más cúbico)”.



**F20)**



**F21)**



En la F19) se observa el arco con sus dovelas dispuestas a tizón, así como del sobreaarco, también a tizón, y las hiladas de las paredes del puente anterior, que aprovechara Vandelvira; también el contrafuerte que tenía el puente aguas abajo y que más adelante detallaremos. En la F20) la vista es del arco aguas arriba; se aprecia también el tajamar dispuesto en quilla de barco.

### ***Detalle de su construcción***

Siguiendo con lo publicado por Enrique Herrera y Juan Zapata en relación a los detalles de su construcción, y apoyándonos en las fotografías de cómo se encuentra los restos del puente, tenemos:



***Restos de los estribos***

***F22)***



*“El puente tenía un gran arco de medio punto con 25 metros de luz, hoy destruido, que arrancaba de la base de los pilares, dispuesto con doble rosca de dovelas a tizón para garantizar su seguridad, recurso que utilizó Vandelvira en los puentes de Ariza y Mazuecos. Esta doble rosca se engarza en los pilares y corría tangente a la calzada, lo que le permitía disponer de una gran ligereza y solidez al mismo tiempo. En su conjunto, todos estos factores influyeron a la hora de condicionar el perfil oblicuo del puente”.*



**Arranque de arco de medio punto en el estribo sur**

**F23**



**Arranque de arco de medio punto en el estribo norte**

**F24)**

*“El tajamar, en forma de vértice, se apeaba sobre un basamento primitivo que lo enlazaba con el pilar, incorporando una moldura lisa para marcar el inicio del cerramiento. El cubo circular, que no alcanzaba la altura del tajamar, suponía un buen recurso técnico para contrarrestar la altura de las paredes, una vez se decidió elevarlas hasta lo alto de la peña. Aunque no se llegó a terminar su remate, todavía se observan restos de las molduras cóncavas que lo decoraba”.*



**Vista del tajamar en forma de vértice, aguas arriba.**

**F25)**



**Vista del remate del tajamar**

**F26)**

*“Respecto al contrafuerte, se caracteriza por contar con una base sólida de dimensiones considerables que, para aligerarlo, se divide en cuatro cuerpos escalonados y rematados con molduras y formas ataludadas, lo que contribuye a hacerlo más esbelto y romper su pesadez”.*





***Vista del  
contrafuerte  
aguas abajo***



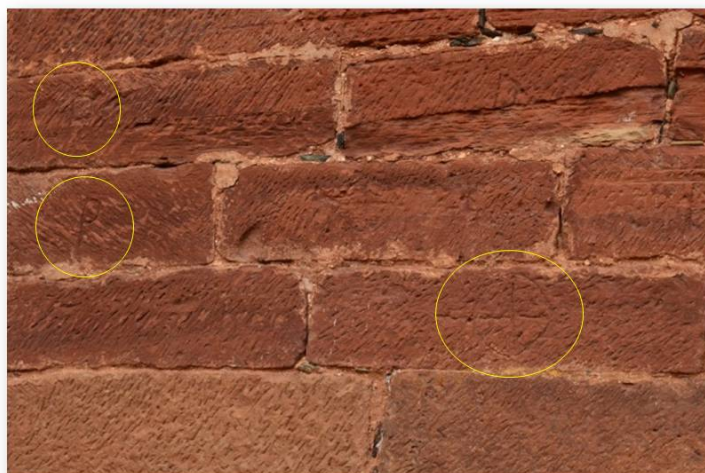
***F27)***



***Vista del contrafuerte aguas abajo en el estribo sur***

***F28)***

*“Los sillares empleados, de arenisca rojiza desbastados “a punta de gorrión”, se caracterizan por sus grandes proporciones y dimensiones alargadas, con un lecho bastante amplio que contrasta con los del puente primitivo, más altos y cúbicos”.*



**Detalle de las marcas de los canteros en los sillares del puente**

**F29)**



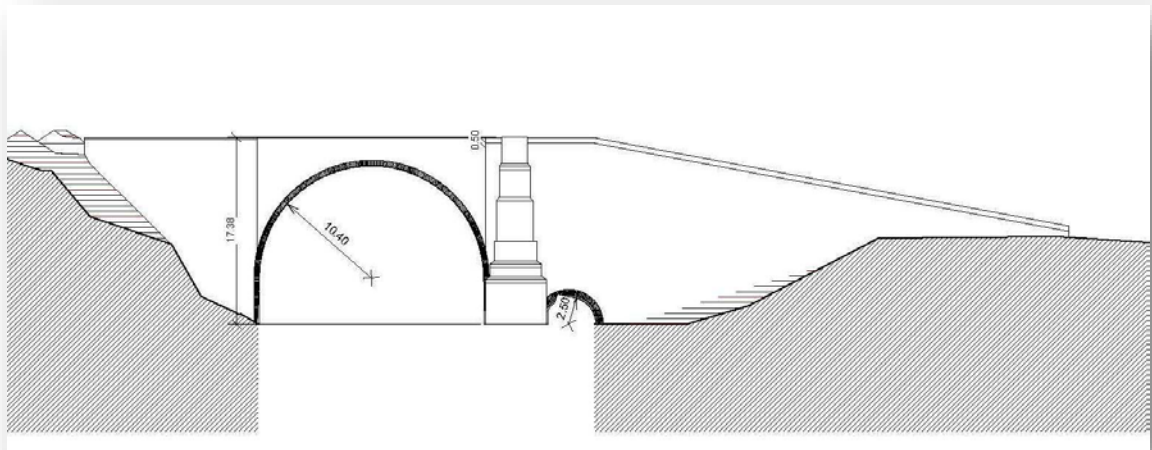
**Calzada y arranque del pretil en el estribo sur**

**F30)**

Antes mencioné que con las fotografías de los restos del puente, se ha podido realizar los planos constructivos, además de reconstruirlo “virtualmente”.

### *Planos de ejecución*

Si viviera Andrés de Vandelvira y tuviera que diseñar el puente, utilizaría a parte de su ingenio, los medios técnicos actuales de dibujo y modelado, dando como resultado lo siguiente:



***F31) Alzado del puente aguas abajo***

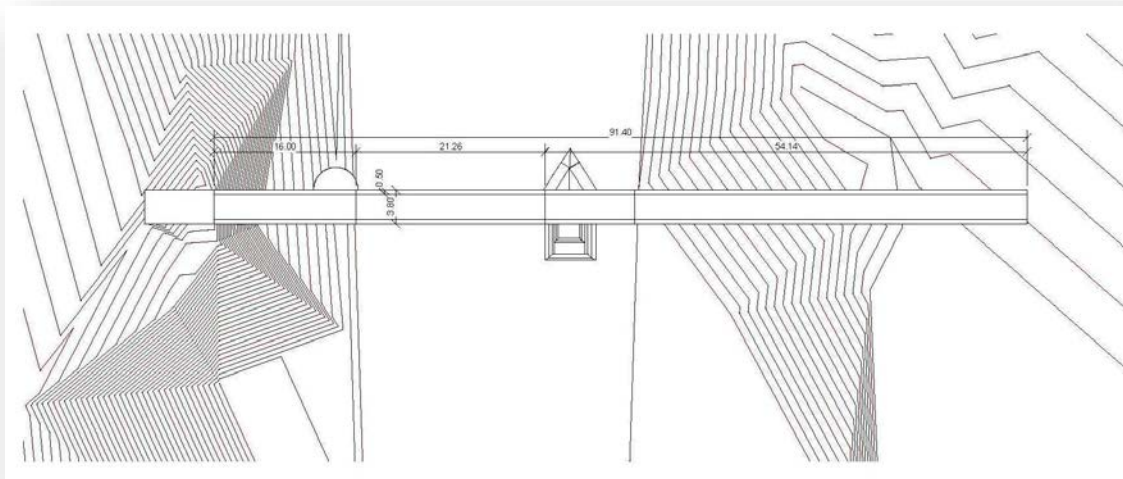


***F32) Alzado digitalizado del puente aguas abajo***

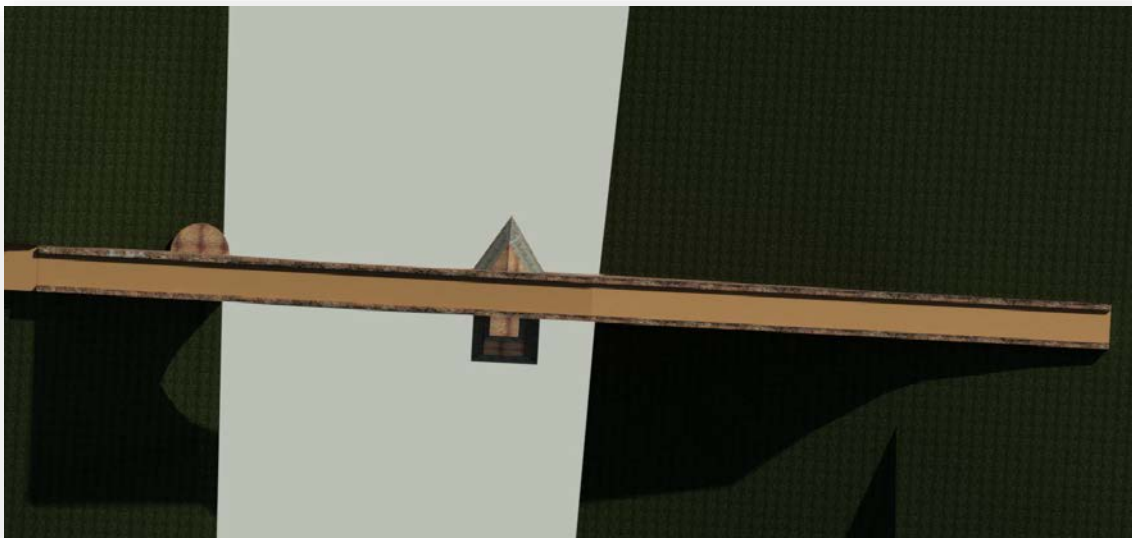




**F33) Alzado digitalizado del puente aguas arriba**



**F34) Planta**

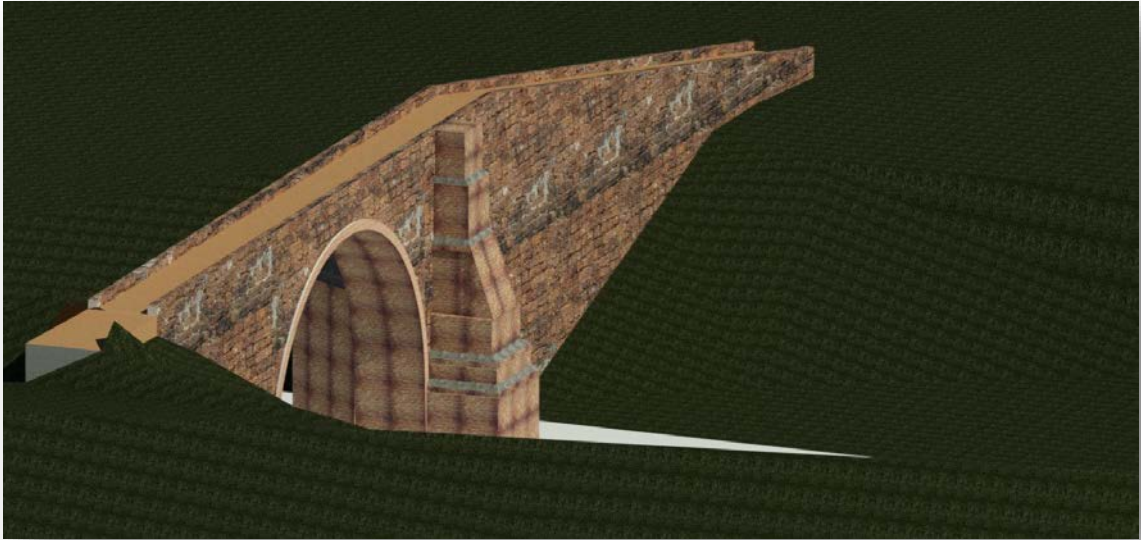


***F35) Planta digitalizada del puente***



***F36) Perspectiva del puente aguas abajo desde la ribera sur***

Se aprecia en la recreación el gran arco de medio punto de 25 mtrs Ø, el pequeño arco del primitivo puente de 5,20 mtrs de Ø, ambos con sus dovelas; el tajamar en forma de quilla de barco en el estribo sur y redondo en el estribo norte, así como el esbelto y armonioso contrafuerte; la calzada empedrada con sus pretiles.

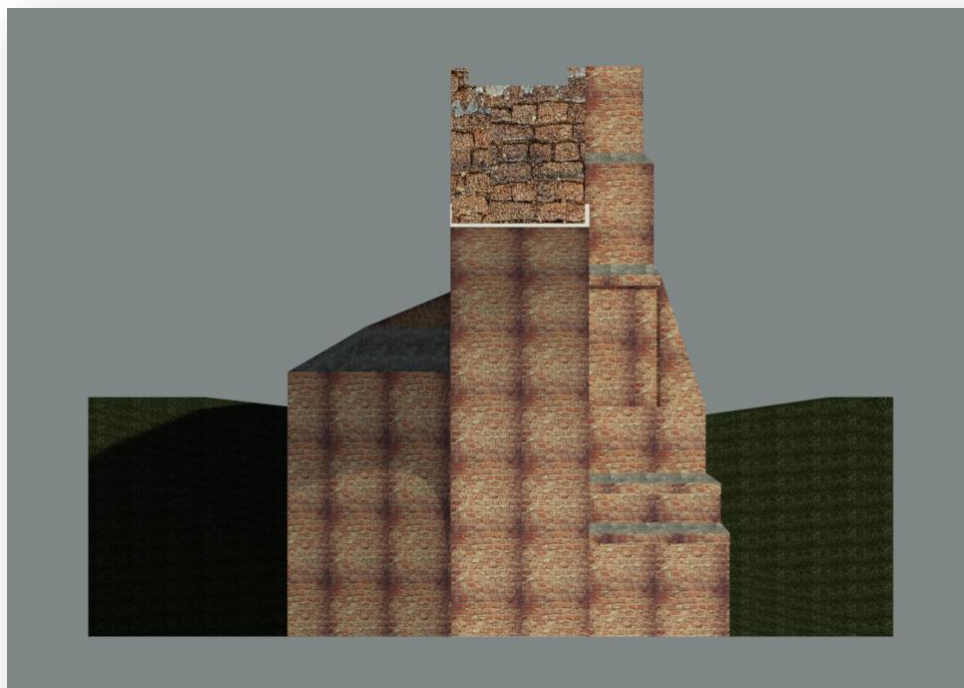


*F37) Perspectiva del puente aguas abajo desde la ribera norte*

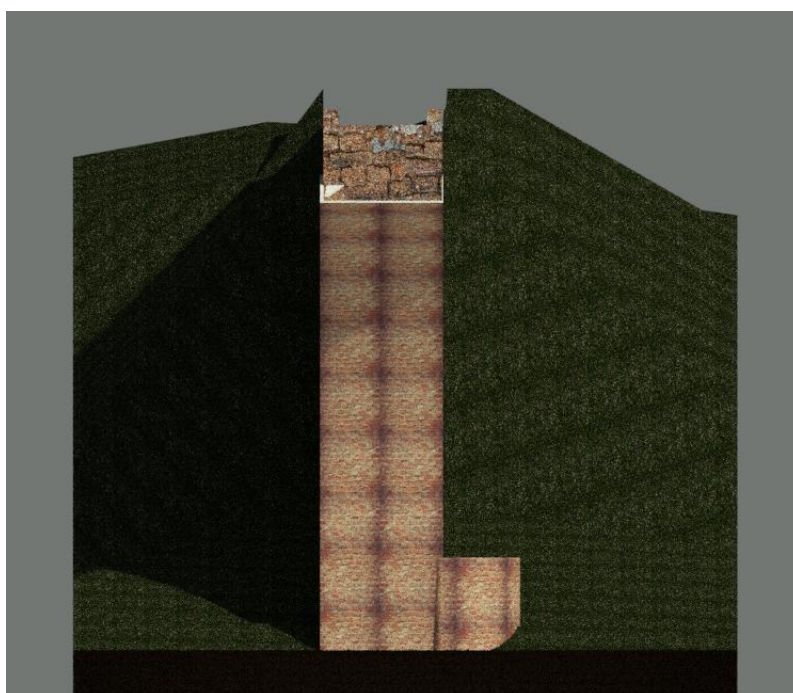


*F38) Perspectiva del puente aguas arriba desde la ribera sur*





***F39) Alzado del estribo sur. Se aprecia el tajamar aguas arriba y el contrafuerte aguas abajo***



***F40) Alzado del estribo norte. Se aprecia el tajamar redondo aguas arriba***

Como resumen final vemos en las dos recreaciones que siguen, la obra terminada del maestro Andrés de Vandelvira:



***F41) Vista “virtual” del puente aguas abajo***



***F42) Vista “virtual” del puente aguas arriba***

Enrique Herrera y Juan Zapata terminan su estudio sobre el puente con un texto que no necesita explicaciones:

*“Pese a tratarse de una obra en la que la funcionalidad predomina por encima de lo puramente estético, Vandelvira fue capaz de conjugar la sencillez de la estructura con la potencia de sus líneas arquitectónicas, dando como resultado una arquitectura de gran belleza”.*

**Jaén, 23 de noviembre de 2017**

**Agradecimientos:**

- A María del Carmen Guirado de Dios por su desinteresada colaboración.
- A Rosa Cruz por su trabajo de campo en la localización del puente y su aportación fotográfica, que ha hecho posible recrearlo virtualmente y los ejecutar los planos constructivos.

**Bibliografía:**

- Enrique Herrera Maldonado y Juan Zapata Alarcón de la Universidad de Castilla-La Mancha titulada “ANDRÉS DE VANDELVIRA EN LA MANCHA”,
- “RenaciminetodelSur, Jaén Renacimiento del Sur”
- Fotos, textos, diapositiva y maquetación: Miguel Mesa Molinos.