

**RECONSTRUCCION DE LOS
PUENTES DE JALANCE,
SANTA CRUZ Y DE UTIEL**

Jorge Vera Aparici
DOCTOR EN BELLAS ARTES

RECONSTRUCCION DE LOS PUENTES DE JALANCE, SANTA CRUZ Y DE UTIEL

I. Introducción

II. Desarrollo de las actividades encaminadas a la reconstrucción

III. Condiciones a reunir de las obras y de los maestros

IV. Revisión de las condiciones

V. Condiciones impuestas por Agustín de Septiem.

VI.- Planos o trazas de los puentes. Por Agustín de Septiem y Palacio

VII.- Estado Actual

I. INTRODUCCION

La existencia de un documento fechado en 1735 (1) sobre la reconstrucción de los puentes de Jalance, de Santa Cruz y del camino de Madrid, nos da noticias pormenorizadas de la forma en que se preparaban las obras públicas y en sus múltiples previsiones, obligaciones y deberes de los maestros en quienes se remataba la obra, detalles constructivos, materiales y traza y diseño de los proyectos, entre otros precisos detalles.

El procedimiento consistía en informar al Consejo del Rey, éste daba su consentimiento para que la ciudad contratara maestros que confeccionaran pliego de condiciones de la obra, coste y características técnicas. El Consejo había permitido con anterioridad la financiación a partir de arbitrios municipales que la Corona dejaba de cobrar durante un período de tiempo estipulado. Se realizaban los necesarios pregones en las ciudades próximas para que los maestros de obras interesados pudieran presentar sus posturas. En este caso se revisaron las condiciones por los propios que iban a ejecutarlas, lo que puede parecer algo insólito. Finalmente se adjudicaba en la cantidad y condiciones reseñadas con el seguimiento en tres tiempos de las obras. La racionalidad que portaba el movimiento ilustrado parecía impregnar las reformas administrativas y las realizaciones arquitectónicas.

La nueva dinastía borbónica propició un período de activación de las empresas constructivas con ejemplos modélicos como el Nuevo Baztán de Churiguera o la plaza Mayor de Salamanca en la Península, o el colosal complejo fortificadorio de Orán (Argelia). El reinado de Felipe V conoció la fundación de las Academias de Bellas Artes, resultado de la actividad de próceres ilustrados, en las que se impartía docencia y titulación de arquitectura, además de pintura, dibujo

y escultura, las Academias de Matemáticas fueron origen de escuelas de ingenieros militares. Este es el período en el que se inserta la reconstrucción de los tres puentes vitales para las vías de comunicación de Requena, hacia el este, sur y oeste, enlazando con Valencia, Alicante y Madrid.

II. DESAROLLO DE LAS ACTIVIDADES ENCAMINADAS A LA RECONSTRUCCION

La riada de 1728 destruyó los tres puentes que existían en el camino a Alicante (de Jalance) sobre el río Magro, en el de Valencia (Santa Cruz) sobre el Regajo de Reinas y en el camino de Madrid (de Utiel), desde esa fecha hasta su nueva construcción en el año 1735 pasaron años en los que se debieron utilizar construcciones provisionales que permitieran salvar río y regajos.

Se calcularon los daños en obras públicas en más de 200.000 pesos. En octubre de 1729 el Rey Felipe V concedió librar a la Villa de sus contribuciones durante cuatro años para su alivio y recuperación. Imposibilitado el Ayuntamiento para la reconstrucción de caminos y puentes se aprobaron en 1732 nuevos arbitrios sobre determinados productos (2).

En enero de 1733 se permitía al corregimiento de Requena nombrase Maestros Arquitectos de toda práctica

para reconocer los tres puentes que estaban arruinados en el término de la Villa, y que declarasen bajo juramento "las obras y reparos precisos de que necesitan; y para su ejecución forme traza, planta y condiciones, y conforme a ella aprecien su coste (...)" (3). La carta estaba firmada por el Secretario del Rey, d. Miguel Fernández Munilla y registrada por Juan Antonio Romero, teniente de Canciller mayor. El nombramiento recayó sobre Felipe Fernández y Mateo López vecinos de la villa de Iniesta, Maestros en Albañilería y Cantería para el reconocimiento de los puentes.

Siendo corregidor de Utiel e interino de Requena D. Francisco González de la Rubia, abogado de los Reales Consejos, comparecieron ante el escribano Joseph Zanón, Felipe Fernández y Mateo López "Maestros de Arquitectura" y el propio corregidor. Manifestaban los dos maestros arquitectos que el puente de Jalance se hallaba totalmente arruinado sin que sobre sus restos se pudiera fundar ninguna obra, por lo que era necesario la construcción de uno nuevo de dos ojos, tasando la obra del puente en 54.000 reales. Respecto del puente Santa Cruz informaban que era necesario fabricarlo de nuevo de un solo ojo y según la planta que para él formaron, tasando las obras del mismo en 20.000 reales de vellón. El puente sobre el río de Utiel y camino Real de Madrid, debería hacerse con tres

machones y dos ojos, cubierto con "vigas y tablones al modo que está fabricada la Puente de Contreras en el río Cabriel", para facilitar el paso de coches, galeras y carros, tasándose su obra en 10.000 reales. A continuación se expresaban las condiciones en que se realizarían las obras.

III. CONDICIONES DE LAS OBRAS Y MAESTROS.

1.^a Todos los pertrechos correrían por cuenta de los Maestros. Maestro en que se rematasen.

2.^a Darles paso franco por la parte más cómoda.

3.^a Franqueza para poder cortar cualquier género de madera para la reedificación y leña para las caleras.

4.^a "Pilares de piedra labrada con puntas de tajamar, que miren, Río arriba y abajo", y otras puntas han de subir hasta los mismos arcos.

5.^a Los machones de los puentes debían arrancar de un sólido asiento y si no lo hubiere se debieran estacar con "tamo negro o pinos".

6.^a Los pilares deben tener 8 palmos de ancho, igual que los ojos.

7.^a "Enmarranar" los ojos del puente con "Brazas y renzales que abracen los pilares", unirlos en su base y empedrar el suelo para que el "Agua no ofenda a dichos machones".

8.^a Petriles ó "Albardilla de piedra labrada", de dos tercias de ancho y tres palmos de alto, con sus pirámides. Y para el guardacantos resguardo de carruajes y caballerías.

9.^a Que lo que hubiere quedado pueda demolerse y reutilizarse para la nueva fábrica.

10.^a No se admitiría postura o puja de maestros que no estén examinados de Cantería y Albañilería.

11.^a "Empedrado" que dividiera las aguas y que no hiciera estanques.

12.^a "Se ha de franquear la sisa que hiciese mientras estuviese con toda su gente en dicha fábrica en todo género de comercios",

13.^a Los que redactaban estas condiciones y habían realizado la planta, (Felipe Fernández y Mateo López), debieran cobrar 400 reales de vellón.

14.^a Pago a los Maestros en tres plazos, al principio, mitad y final de la obra.

15.^a Se debían dar "fianzas legas llanas" y abonadas a satisfacción de la Villa de Requena.

16.^a Revisión de las obras por "Maestros peritos" elegidos por la Villa en tres momentos: al arrancar los pilastrones, la segunda a mitad de la obra y la tercera al finalizarlas.

Estas condiciones firmaron los dos Maestros de obras de Iniesta, en mayo de 1733.

IV. REVISION DE LAS CONDICIONES ANTERIORES

Para el reconocimiento de las plantas y condiciones se nombró a Antonio García y Mauro Mínguez (luego nombrado como Minguet), alarifes, y a Agustín de Septiem, maestro de cantería. A Mauro Minguet Orellana lo cita como arquitecto (4)). Eran los dos primeros vecinos de Requena y el último residente en Cuenca. Aseguraron ante el teniente de Corregidor de Requena que sobre el puente de Jalance observaban algunos errores o carencias: falta de perfil del proyecto, excesivo grosor del machón del puente, elevación innecesaria de la altura de los arcos respecto del piso del camino, excesiva altura del antepecho y que faltaban "estribos y patas para el reguardo de los

machones, y encaminar el agua a los ojos".

En cuanto al puente de Santa Cruz puntualizaban que sólo tenía alzada y no planta, que se elevaba 13 pies más que el Camino Real, que le faltaban "estribos y antipatas arrimados a los terrenos", y que el antepecho era excesivamente alto (11 pies), señalándose suficientes con tres pies y medio.

En cuanto al puente del Camino Real de Madrid señalaban que el machón de en medio era excesivo (15 pies) señalándose 9 como suficientes, que le faltaba el estribo de la parte de abajo y que era inadecuado el hacerlo de madera.

Las tres argumentaciones tenían en común una reducción de machones, antepecho o baranda del puente y altura de la obra, lo que la abarataría; en cambio, se señalaban otros elementos a realizar que hacen pensar en la necesidad de una correcta fábrica, independiente de criterios económicos. En las demás condiciones estaban de acuerdo, lo que firmaron ante d. Francisco de Carcajona, teniente de Corregidor de la Villa.

V. CONDICIONES IMPUESTAS POR AGUSTIN DE SEPTIEM

A la vista de las rectificaciones realizadas, el Ayuntamiento dictó auto para la nueva provisión de planta y condiciones en la persona de Agustín



PUENTE DE JALANCE

de Septiem y Palacio, maestro de cantería, en quien debieron ver persona entendida y del grupo de personas en quien se remataría la obra.

Las condiciones redactadas por Septiem fueron más minuciosas técnicamente y se diferenciaban de las anteriores en algunos puntos.

Ponía énfasis en la cimentación del puente de Jalance, abriéndose una zanja para desagüe y que de machón a machón, en el claro de los arcos, se profundizaría hasta dos varas, macizando después hasta el nivel del agua. Propone igual solución para el fundamento de los machones, en caso

de no encontrar la solidez deseada; "enmarranamiento y estacado" y sobre él, hormigón de piedra y cal de un palmo y con buena piedra macizamiento hasta el nivel del agua. Estos detalles los representa en la planta de su dibujo del puente. (Fig. 1)

El puente se enlosaría y adoquinaría, se sacarían los alerones de los extremos "replantando los machones, en sillería de arriba y abajo y los clareos o enjutas de los arcos en mampostería, excepto las esquinas y los extremos de los arcos que serán en sillería". Hechos los arcos se subirá el estribo desde abajo y la tajamar desde



PUENTE DE SANTA CRUZ



PUENTE DE JALANCE (Detalle)

arriba, en el machón de enmedio, hasta el piso del puente, que tendrá su antepecho que correrá por todo el puente "poniendo su bola encima de cada extremo". El grosor del antepecho de dos palmos. "Se pondrán otras dos bolas a plomo de la nariz, o corta agua". Aparte de los desagüeros se adoquinaria o enlosaría todo el puente a lo largo colocando ocho guardacantos para evitar que los carros se arrimen al antepecho.

En su segunda condición Septiem señalaba que en caso de avenida y destrucción de lo fabricado la Villa no dará "satisfacción alguna".

Por último aconseja se desvíe el puente cuatro pies del machón que queda del antiguo puente por haberse desviado la madre del río hacia mediodía.

En lo referente al puente de Santa Cruz seguía el orden constructivo del anterior, si bien al ser más reducido y de un solo arco, señalaba para la cimentación correspondiente al claro del arco la profundidad de una vara desde el "pavimiento del agua". Concretaba la disposición del empedrado o adoquinado del puente, y cuarenta pies fuera de él, en los dos extremos. El puente tenía una altura de media vara respecto del camino.

Para el puente del Regajo de Utiel o del Camino Real de Madrid se ejecutaba según los modelos anteriores, profundizando una zanja de dos varas

desde la corriente del agua, llenándose los cimientos de piedra y cal rematando el pavimento con losas, en el claro de los arcos una zanja de una vara, macizando con mampostería, realizándose machones y alerones de quince pies de largo, con otros detalles constructivos de interés. (Fig. 2)

Además de convenir los plazos de pago en las distintas fases de ejecución de la obra, Septiem solicitaba 400 reales por su comisión.

VI. ADJUDICACION Y COMIENZO DE LAS OBRAS

En junio de 1733, después de realizados los pregones en la villa de San Clemente, en Valencia, Cuenca y Huete, la última postura era de Antonio García, maestro alarife, vecino de Requena, al que se adjudicaban las obras por un total de 65.150 reales: el puente de Jalance por 46.850 reales, el del Camino Real de Madrid por 8.850 reales y el de Santa Cruz, en el camino de Valencia en 9.450 reales. Marcos Antonio de Orellana en su "Biografía pictórica valentina" (5) señala que el arquitecto, d. Joseph García en 1791 era teniente director de matemáticas en la Academia de San Fernando, y era hijo de "Antonio García maestro de obras, o albañil...", bien pudiera ser el mismo personaje, del que nada se cita entre los arquitectos de la Academia de Santa Bárbara

de Valencia, fundada en 1753, algo posterior a los años que nos ocupan. Berchez (6) también lo considera hijo del arquitecto Antonio García (el mayor), y a Antonio García (el menor) lo sitúa como Maestro de Obras del Gremio de Valencia, obteniendo título de Arquitecto en 1772.

Comunicado el remate y adjudicación al Consejo Real, fue aprobado en abril de 1735, no sin antes haberse rebajado el total a 63.160 reales, habiéndose aprobado con anterioridad la exención de arbitrios a los lugares de Camporrobles, Fuenterrobles, Caudete, Venta del Moro, para financiar dichas obras. Los 84.000 reales iniciales se redujeron a 63.160, sustanciosa rebaja a la que el corregimiento no sería ajeno.

Es a partir de esa fecha en que comenzarán los trabajos para la construcción de los puentes.

VI. PLANOS O TRAZAS DE LOS PUENTES POR AGUSTIN DE SEPTIEM Y PALACIO

Tanto Antonio García como Mauro Minguet trabajaron en la ampliación del Templo de Sta. María, según Bernabeu (7).

El plano del "Puente que llaman de Jalance. Camino de Alicante" (42 x 53 cms.) fue realizado en tinta sepia y coloreado a la acuarela sobre papel de gran gramaje. En escala de 30 pies,

tercias de varas castellanas, representa un alzado del puente con sus dos ojos y dos arcos de tres centros con sus correspondientes dovelas en verde claro, rematado por el petril o antepecho remato por cinco bolas sobre él. Este perfil se complementa con una planta en la que se representa la forma del machón o cuerpo central y la cimentación entre pilares, con notas aclaratorias.

El plano, si bien denota un conocimiento de técnicas de representación de la época no constituye un modelo perfeccionado del mismo en su realización y acabado. Ausencia de la arista correspondiente a la tajamar, que en la realidad se solucionó con diferentes salientes, ausencia igualmente de perfiles o cortes para representar estos detalles constructivos.

El plano del "Puente de Santa Cruz, Camino de Valencia" (31x40 cms.) realizado a tinta sepia y acuarela, representa un alzado con un sólo ojo, arco de tres centros, con dovelas, petril con dovelas alternas rematado con pedestal y pirámide en su centro. En escala de 20 pies de vara castellana, se completa con una planta de su cimentación y una breve nota explicativa en su "zarpa" o lateral. De acabado perfil presenta una planta de concepto.

El plano del "Puente del Regajo de Utiel Camino de Madrid", realizado en la misma técnica que los anteriores y escala de 20 pies de varas castellanas, ofrece un alzado del puente con

dos ojos y dos arcos de tres centros con dovelas, petril de dovelas alternas rematado con tres pedestales con bolas a los extremos y pirámide al centro, como en el de Santa Cruz. En planta, machón central similar al del puente Jalance, con tajamar orientado río arriba y curvo para río abajo, enlosado de cimentación y breve nota.

Los tres planos, si bien representan con acierto lo que pretenden están muy lejos de los logros, ejemplo, de la escuela de ingenieros militares fundada por Verboom, en esa época.

VIII. ESTADO ACTUAL

En el puente Jalance se ha podido apreciar que las medidas propuestas por Septiem fueron las construidas: 21 mts. de largo, 3'10 de anchura, 8 mts. de anchura en el machón, 6'30 mts. de altura en la tajamar (aproximadamente). Si bien, se quebraron las líneas del perfil del antepecho o petril, se realizó una excelente obra con piedra labrada en la tajamar a diferentes salientes y en su parte opuesta curva, quedando un a modo de banco en la anchura que suponía el machón. Por lo demás, ha desaparecido el petril del tajamar, las ocho bolas y pirámides, que poseen su correspondiente pedestal, no previsto por Septiem. a pesar del lamentable estado superior se aprecia una soberbia base de dos pilares y machón central. Desaparecidas la cruz de piedra y una imagen de

Virgen tallada en piedra.

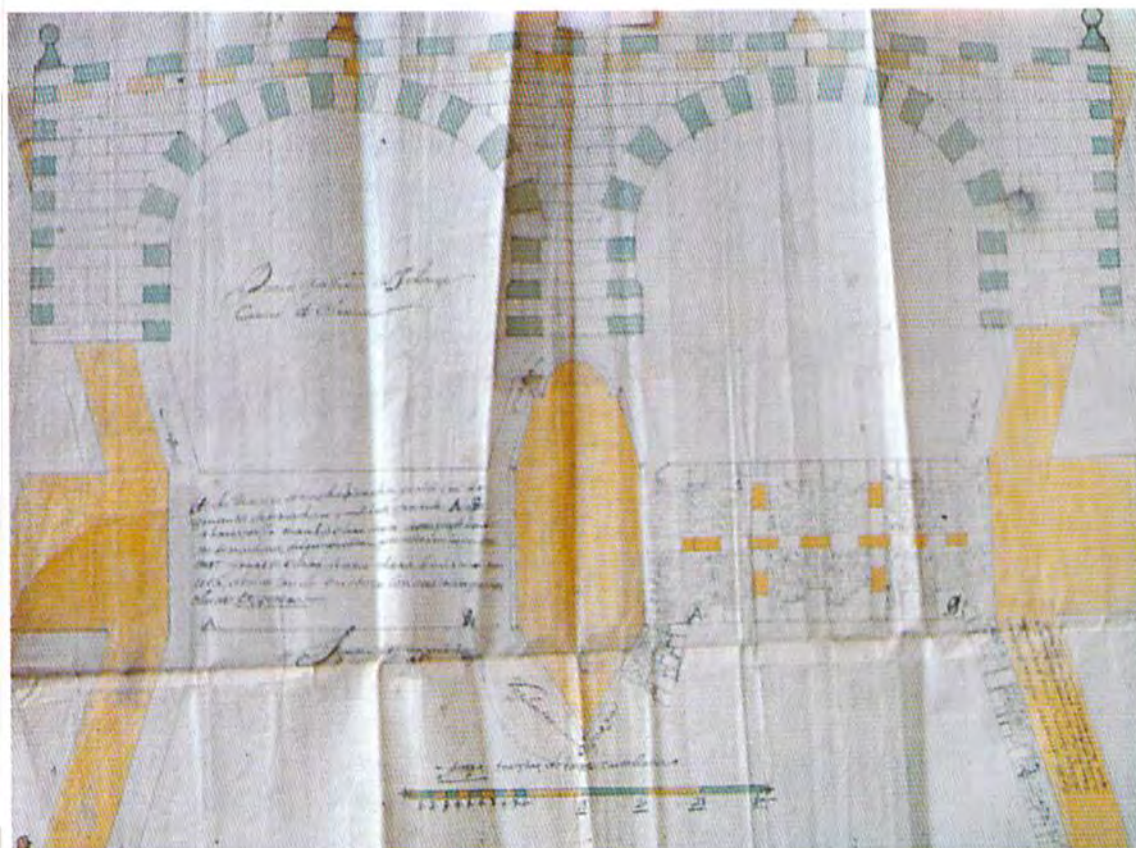
El puente de Santa Cruz difiere del proyecto en que los pedestales de las bolas no fueron realizados, sino montados sobre las propias dovelas, en la medición realizada se obtienen 10 metros de largo aprox., siendo de 14 metros aprox. previstos en el plano de Septiem. También el ancho medido es de casi cuatro metros y en el plano rebasa esta medida, únicamente la diferencia en la altura será debida al depósito de materiales, dado que el arco se ve en gran parte cegado.

El puente realizado en grandes piedras labradas, mayores a las previstas en el plano se conservan en buen estado, al igual el petril, quedando las cuatro bolas de los extremos, aunque deterioradas.

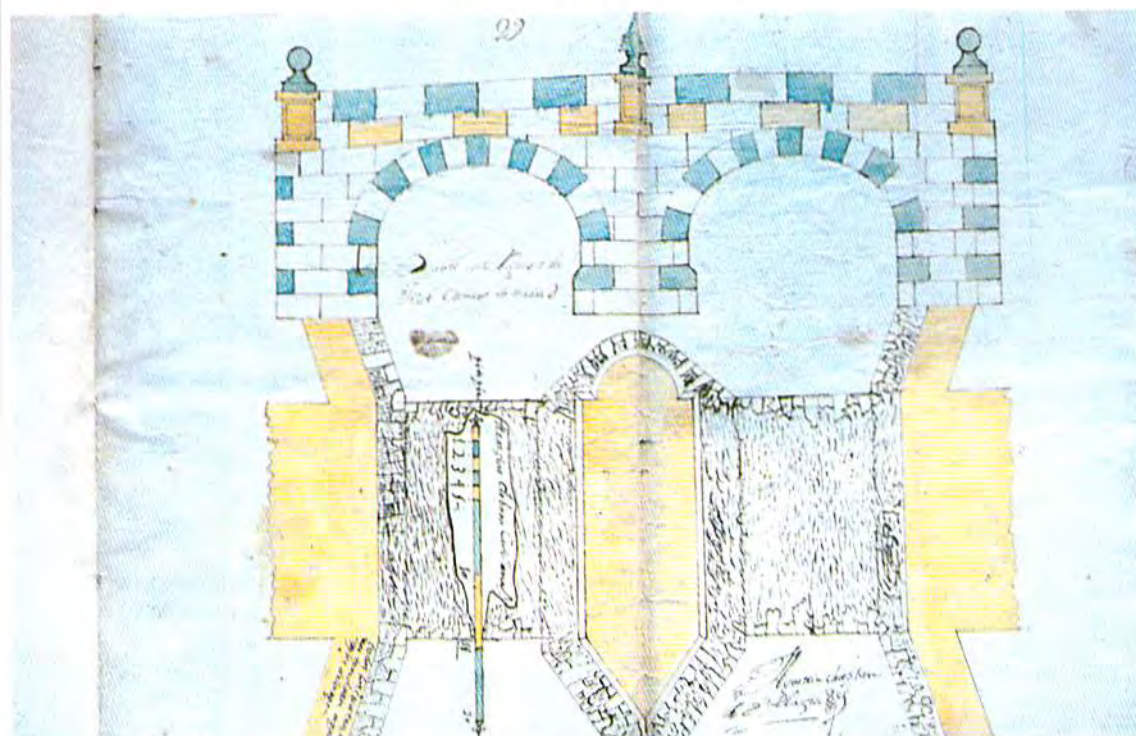
El puente del Regajo de Utiel, camino Real de Madrid, fue demolido para construir uno de nueva factura.

A partir de 1779, en que se utilizan estructuras de hierro para la construcción de puentes y la aparición de armazones metálicos para edificios posteriormente, coexistieron las técnicas y modelos del pasado como son los de los tres puentes citados: realización de cimientos, estribos, muros en ala, bóveda, petril, etc. con utilización de sillería, mampostería de ladrillo o piedra, exclusivamente (8).

* * * *



(Fig. 1) PUENTE DE JALANCE



(Fig. 2) PUENTE DEL CAMINO REAL DE MADRID

NOTAS:

1 vara castellana= 0'8356 metros

1 pie de vara castellana= 0'278 m.

(1) Expediente de los puentes de Jalance, Santa Cruz y Camino Real de Madrid, año 1735, Archivo Rafael Bernabeu, Requena.

(2) Archivo Municipal de Requena, Acuerdos, 1729, 184-85 en BERNABEU LOPEZ, Rafael, Historia de Requena, Requena, 1945, Pag. 340 y 341.

(3) Expediente de los puentes de Jalance, Santa Cruz y Camino Real de Madrid, año 1735, Archivo Rafael Bernabeu, Requena.

(4) ORELLANA, Marcos Antonio de. Biografía pictórica valentina o Vida de los pintores, arquitectos, escultores, y grabadores valencianos. Ms., edc. del Ayuntamiento de Valencia, 1967, pág. 468.

(5) Ibidem, pag. 497.

(6) BERCHEZ, Joaquín y CORELL, Vicente, Catálogo de Diseños de Arquitectura de la Real Academia de BBAA de San Carlos de Valencia, 1768-1846, Xarait ediciones, Valencia, 1981, pág. 391 y 392.

(7) BERNABEU LOPEZ, Rafael, Historia de Requena, Requena 1945, pag. 534.

(8) Comisión de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Modelos de tajeas, alcantarillas y pontones para las carreteras, Madrid 1892.

Jorge Vera Aparici
DOCTOR en BELLAS ARTES