

# **El puente de Guadalajara: origen, reparos y reconstrucciones**

**Inocencio Cadiñanos Bardeci**

Guadalajara ha permanecido durante muchos siglos como una población modesta. Con todo, sus contornos fueron siempre una trascendental zona de paso por encontrarse en pleno corredor del Henares. Está demostrado que la calzada romana que unía Toledo con Zaragoza pasó por las cercanías, pero no por la ciudad. Durante la Edad Media, tanto árabes como cristianos aprovecharían al máximo dichos caminos<sup>1</sup>.

Hasta la Baja Edad Media, Guadalajara continuará siendo una villa un tanto marginada. Pero, desde ahora y con su desarrollo, se convertirá en sitio de paso entre las capitales de la nación (Toledo o Madrid) y Aragón, Cataluña y Francia. Incluso, también, hacia una parte del norte puesto que la barrera del Guadarrama resultó casi infranqueable. En las relaciones con países europeos, fue paso habitual como se encargaron de recordar sus vecinos siempre que solicitaron el reparo del puente.

Desde el momento en que las comunicaciones de ambas márgenes del río confluyan y pasen por la ciudad se necesitará, primero un vado (Alta Edad Media) y, después, un puente (Baja Edad Media). Poco a poco la antigua calzada romana queda olvidada y el camino carretero de Torija a Taracena y Alcalá, cuyo puente salvaba el Henares, será evitado por estar en malas condiciones y por ser terreno pantanoso. El puente de Guadalajara sustituirá al de Alcalá como único paso del nuevo camino que seguirá una dirección muy parecida a la actual carretera de Aragón.

## **I - UN PRETENDIDO PUENTE ROMANO O ARABE**

La atribución de nuestro puente a los romanos se ha basado en el paso de una calzada por la ciudad y el hallazgo de ciertas inscripciones en la torre y cimientos del puente. Pero la primera afirmación es errónea y los citados sillares serían simple aprovechamiento de los encontrados en las cercanías.

Analizando el aliviadero u «ojillo» que permanece en uno de los pilares, Torres Balbás otorgó a nuestro puente un origen árabe, «el resto medieval más antiguo que se conserva en la región». Más recientemente Pavón Maldonado le ha analizado con detalle creyendo encontrar marcas de canteros desde el siglo XII al XV. No duda en considerar aquel antiguo tramo de puente como una obra árabe<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> ABASCAL PALAZON, J.M., *Vías de comunicación romanas de la provincia de Guadalajara*. Guadalajara-1982.

GONZÁLEZ NAVARRO, R., «Los caminos y puentes que conducen a Alcalá de Henares». *Caminería Hispánica*. Actas del II Congreso internacional de caminería hispánica. Guadalajara (1996), 345.

<sup>2</sup> PAVÓN MALDONADO, B., *Guadalajara medieval. Arte y arqueología árabe y mudéjar*. Madrid-1984, 23.

TORRES BALBAS, L., «El puente de Guadalajara». *Obra dispersa T.IAI-Andalus*. Madrid (1981), 223.

Hace ya un tiempo que Gómez Moreno aclaró que el nombre de Guadalajara no significa «río de piedras» sino «río empedrado». Según esto, en el pasado no existía un puente sino un vado cuidadosamente empedrado y sólido que facilitaba el paso de carros y animales, como se sabe que se dió en otros muchos lugares de España. Logroño, por ejemplo, que esto es, también, lo que significa su nombre. Más recientemente Sánchez Doncel ha hecho notar que el río Henares no pudo denominarse «Guadalajara» puesto que ya, entonces, se le conocía con el primero de dichos nombres. Habría, pues, un vado que, por extensión, dió nombre a la ciudad. En resumen, ni puente romano ni árabe, sino una construcción cristiana de la Baja Edad Media<sup>3</sup>.

Existen, además, ciertos argumentos a favor de esta última opinión. Nuestro puente no es citado en los fueros y documentos contemporáneos, como suele ocurrir en otras ciudades. Es frecuente encontrar aliviaderos y otras semejanzas en diversos puentes medievales como Frías, Puente la Reina, Besalú, Zamora... Incluso presenta cierto paralelismo con el de Arévalo, obra mudéjar del siglo XIV.

La «Puerta del Puente», en el extremo de la Alcaillería de Guadalajara, no coincide en absoluto con nuestro puente, cuando en otros recintos amurallados es lo normal, siempre bien defendidos. Se encuentra alejada, en un lateral, de lo que parece deducirse que no hubo ninguna relación entre ellos al estar construidos en épocas muy distintas. En el testamento de Elvira Muñoz (año 1374), vecina de la ciudad, nos dice: «e mando la my casa de molinos que yo compre, que son al vado que fueron de...» De haber existido un puente no tendría sentido tal vado en sus cercanías<sup>4</sup>.

Finalmente habría que recordar que en la documentación que hemos manejado para este estudio, uno de los arquitectos informantes del siglo XVIII aseguraba que a juzgar por las características de la construcción y «la boz comun», el puente había sido construido hacía unos 300 años, lo que nos lleva al siglo XV. Y dicha afirmación popular tiene mucho valor para lo que aquí estamos diciendo. Existe constancia documental de que, al menos en la primera mitad del siglo XV, ya estaba levantado. La tardía forma de herradura del citado aliviadero sería consecuencia de las tradicionales formas de la construcción mudéjar, colonia muy numerosa en Guadalajara. Más que un pretendido arco ultrasemicircular, sería una solución para colocar la cimbra. En la base de la rosca de los arcos inmediatos pueden verse todavía los mechinales abiertos con el mismo fin. Y las pilastras que flanquean al «ojillo» tampoco son determinantes a la hora de otorgarle mayor antigüedad. Y recordemos que dichos arcos tienen perfil ligeramente apuntado o gótico, lo que nos habla de una obra ejecutada en la Baja Edad Media.

<sup>3</sup> SANCHEZ DONCEL, G., «El puente de Guadalajara sobre el Henares», *Wad-Al-Hayara*, Guadalajara (1984), 227.

<sup>4</sup> A.H.N: Clero, leg.287.

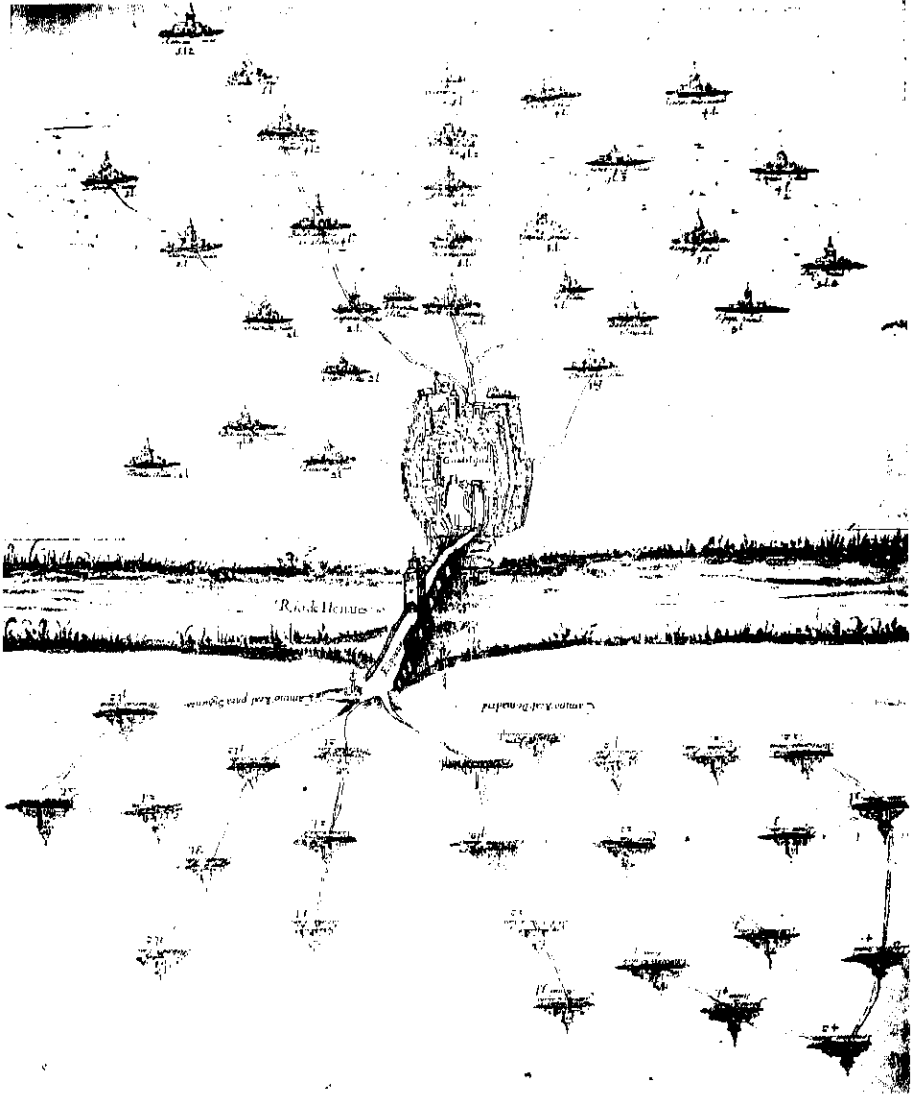


Fig. 1 - Guadalajara y su puente a comienzos del siglo XVII.

## II - REPAROS EN EL TRÁNSITO DE LOS SIGLOS XVI AL XVII

El puente en rampa fue resultado del terreno: «Guadalajara está puesta en lugar y sitio ni demasíadamente alto ni vajo, sino de modo proporcionado».

En 1546 se hace constar que una de las cepas centrales se hallaba en peligro. Fue desviado el río y secada la madre, pero se vio que dicha cepa se encontraba en buen estado y no hubo necesidad de reparo<sup>3</sup>. En 1583 el puentecillo del Alamín, en el lado de la ciudad algo más arriba del puente que estudiamos, aparece en los planos con dos ojos y por entonces acondicionado.

A fines del siglo XVI las avenidas habían descubierto las cepas y cimientos del puente y su torre, estando «hueca» buena parte de ellos. Aseguraba la ciudad que también era preciso alzar el suelo para que pudiesen pasar los carros, lo que desde hacía tiempo no se permitía por el peligro que representaban las ruinas de las claves de los arcos. Todo estaba a pique de hundirse. Debían repartirse 20.000 ducados en 40 leguas para reparar arcos, cimientos y torre, esta «principal fundamento della para su sustento». La obra era urgente pues era paso para todas las ciudades, regiones, extranjero y aprovechamiento de todo el reino.

En 1594 volvía a recordarse la mala situación del puente. Los arcos eran grandes, pero poco altos. Además de viajeros, también era paso de ganados mayores y menores que iban y venían a los extremos y resultaba fundamental para el comercio. Entre los testigos aparecen varios canteros de la ciudad: Martín de Arteaga, Diego de la Vega... Pero durante unos años no se hizo nada.

Con el inicio del siglo XVII, era reparado nuestro puente. Efectivamente, en 1602 se encargaban las trazas y condiciones al alarife local Felipe de Aguilar. Dijo que el río no podía vadearse. Debían proseguirse las obras comenzadas. El arco mayor de junto a la torre, del lado de la ciudad, debía ser demolida su rosea y volverla a reconstruir. Además, era preciso reforzar las cepas, asegurar la parte de junto al molino, antepechos, manguardías y un pontón cercano. Las puertas de paso de la torre serían reformadas y arreglaría una de las esquinas de dicha torre. No se permitía el paso de carros por encontrarse a punto de hundirse todo ello. De arruinarse, su reconstrucción costaría, por lo menos, cerca de 150.000 ducados. La ciudad debería entregar al cantero contratante toda la cal y arena que se necesitase.

Al año siguiente se presentaba un mapa para el repartimiento en la Tierra de Guadalajara. En el centro podemos ver un croquis del puente: un crucero a su salida, la casa del pontazguero al final del puente y sus últimos arquillos y los arcos y su torre. Esta se cubre de una especie de linterna en vez del complicado y barroco remate dibujado unos años después. Las puertas de la torre se refuerzan con rastriillos. Los espolones son semicirculares. El conjunto resulta alomado y sinuoso al más puro gusto medieval.

A la hora de pagar, Guadalajara advirtió que eran varias las villas que se habían eximido de su jurisdicción o que habían sido sacadas de ella para pasar a ser de

<sup>3</sup> TORRES, F. de, *Historia de la muy nobilissima ciudad de Guadalajara*. B-N: Ms. 1690.

señorío particular. Las aldeas «en yqual aprovechamiento de los pastos comunes y abrevaderos y de comun aprovechamiento en el gozar de las leñas y vellotas de los montes comunes» y la cantidad que tuvieron que aportar fueron las siguientes:

PUEBLO	CANTIDAD (En mrs.)	PUEBLO	CANTIDAD (En mrs.)
Guadalajara .....	760.966	Yebes .....	24.000
Malaguilla .....	35.000	Lupiana .....	56.000
Málaga .....	26.000	Centenera .....	17.000
Usanos .....	56.000	Aldeanueva .....	13.000
Puebla .....	4.000	Romanones .....	30.000
Marchamalo .....	44.000	Irueste .....	21.500
Valdeaveruelo .....	24.000	Yélamos de Abajo .....	17.000
Quer .....	20.000	Iriépal .....	20.000
Villanueva .....	20.000	Taracena .....	26.000
Bujes .....	17.000	Tórtola .....	21.000
Camarma del Caño .....	15.000	Horche .....	117.000
Camarma de Encima .....	9.000	Tendilla .....	117.000
Alovera .....	33.000	Aranzueque .....	29.500
Azuqueca .....	9.000	Fuenteviejo .....	34.500
Fontanar .....	20.000	Meco .....	52.000
Valbueno .....	18.000	Daganzo .....	52.000
Medianedo .....	3.000	Pioz, Pozo, Yélamos, Atanzón ..	117.000
Yunquera .....	66.000	Olmedillas .....	500
Alquería del Canal .....	3.000	Arnuña .....	8.600
Fresno de Málaga .....	3.000	Fresno de Torote .....	25.800
San Martín del C .....	6.000	Serracines .....	10.320
Alquería de Belfaguer .....	1.500	Miralcampo .....	8.600
Cabanillas .....	54.000	Valfermoso de Tajuña .....	55.500
Revera .....	59.000	Balconete .....	29.500
Valdeavellano .....	24.000	Retuerta .....	10.200
Chiloeches .....	50.000	Loranca .....	34.380

Los canteros que hicieron posturas, lo rebajaron a mucho menos de lo en un principio presupuestado, posiblemente porque ya estaban ejecutadas buena parte de dichas obras. Juan Ballesteros lo puso en 9.000 ducados, García de Alvarado en 8.000, Pedro de Zunedra en 7.000 y Juan de Iriarte lo bajó a 6.500. Fue rematado en Pedro de Zuñeda por 5.000 ducados.

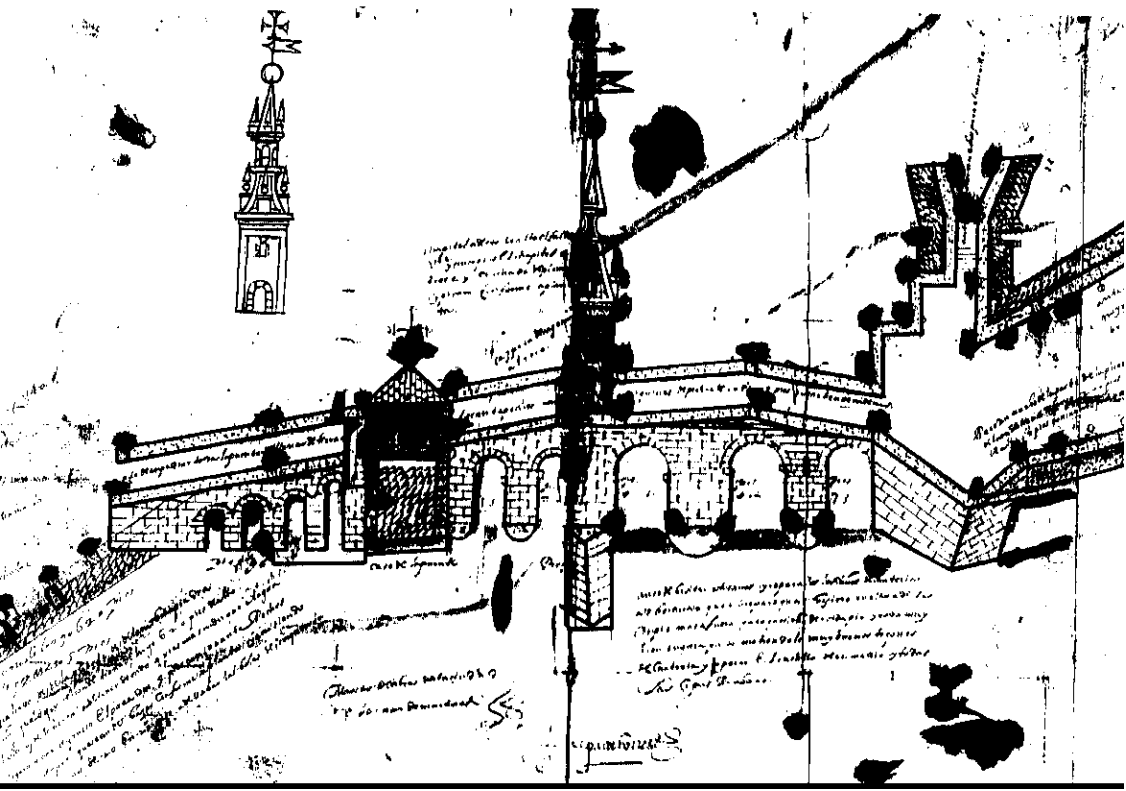
En 1626 se decía que las avenidas del invierno habían arruinado mucha parte del puente «de manera que con dificultad y peligro se pasa por ella... y es causa que cesen los mantenimientos». Debían repartirse unos 7 a 8.000 ducados entre la ciudad y su tierra para las obras más urgentes.

Y se presentaron los correspondientes testigos. Gaspar de la Torre aseguró que se trataba de un paso indispensable para la Corte, Aragón, Nápoles, Flandes, Italia, Francia... y otras partes. Y señaló los deterioros. Cerca tenía unos molinos. Otros canteros de la ciudad repitieron la anterior exposición. Todos convinieron en que debía desviarse la corriente y reparar los cimientos de las cepas, éstas y la torre, todo a base de buena sillería. Era preciso, también, empedrar la calzada, caminos de acceso y reparar los pretilos y chapitel de la torre. Todo ello costaría unos 20.000 ducados.

Dos años después, el cantero Gaspar del Campo volvía a detallar las intervenciones necesarias: calzadas, alcantarillas, manguardias... Debería demolerse el citado chapitel y macizar sus ventanas dejando únicamente las dos centrales de cada lado con el fin de consolidarle. Posiblemente de este proyecto vendría la sencilla cubierta que sabemos tuvo posteriormente. También se repararía y engraparía el «guchillo» (cuchillo o tajamar) principal del puente. Se colocarían nuevos pretilos.

Este proyecto sería corroborado y completado, poco después, por el alarife municipal, Bernardo Martínez. El maestro en quien fuera rematada la obra tendría que aportar los materiales, aderezar, prácticamente, todos los arcos y cepas «que están huecas». Levantaría dos nuevas manguardias con el fin de evitar inundaciones. Para detallar la actuación trazó un dibujo en el que podemos ver un puente muy semejante al que permanecería durante siglos, y aún hoy, a excepción de la torrecilla central y «casa de la puente», así como su perfil general, entonces algo alomado por la parte de la ciudad. Llama la atención el complicado chapitel barroco que cubría la torre.

Fig. 2 - Guadalajara: alzado del puente por Bernardo Martínez (1628).



En el mismo año (1628) hacía postura el mencionado Gaspar del Campo ofreciéndose a ejecutarlo por 18.000 ducados.

El resultado nos lo detallaría, unos años más tarde, el historiador de Guadalajara, Francisco de Torres: «La puente es lo mas della de piedra tobiza, de sillería muy bien labrada, es fortissima pues desde el tiempo de los romanos se conserva sin demasiados reparos. Los arcos son muy bistosos y lebandados y los cuchillos o bestiones son famosos y ethernos. La torre que la fortifica y hermosa esta en medio della y su puerta en tiempo de los romanos lo hera de la ciudad»

### III - RUINAS Y UN FALLIDO REPARO EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVIII

Los caminos de la primera mitad del siglo XVIII siguieron siendo malísimos. El abandono de siglos anteriores, las interminables guerras y el estancamiento económico y demográfico, fueron los motivos. En la segunda mitad, durante los ilustrados reinados de Fernando VI y Carlos III cambia notablemente su situación. Era mucho lo que había que hacer y, por ello, los informes siguen siendo muy pesimistas. Uno de 1760 nos aseguraba que el camino de Madrid-Guadalajara-Zaragoza se encontraba en estado lamentable, incluidos los mesones, en los que no había ninguna diferencia entre las caballerizas y habitaciones y, en cuanto a la comida, «la que Ud. trayga»<sup>6</sup>.

Durante más de un siglo no consta reparo alguno de nuestro puente, lo que indica una acertada actuación en los años mencionados. Se ha escrito que a comienzos del siglo XVIII, durante la guerra de Sucesión, fue cortado por las tropas del pretendiente austríaco<sup>7</sup>.

En 1740 las autoridades locales informaban al Consejo Real sobre la necesidad de reparar el puente sobre el río «Nares», a la subida de la ciudad. Una riada de los días 4 y 5 de diciembre del año anterior, le había arruinado. Era camino real, frecuente y necesario para galeras, coches, tropas y demás transeuntes. Se cobraba pontazgo, pero no llegaba para dicho reparo.

Para informar se nombró al alarife Mateo José Barranco. Dijo que la avenida se había llevado las tres cepas de los más grandes arcos, arrancados de cuajo. Su acondicionamiento costaría 56.640 rs. Con anterioridad, la ciudad había ejecutado algún afianzamiento por su cuenta. Pero en otras ocasiones su costo se repartió en 20 leguas en contorno. Para constatar el peligro de un cercano molino, trazó un pequeño dibujo.

Al año siguiente se ordenaba al citado Barranco y a Andrés de Velasco que volvieran a reconocer y proyectar los reparos de los daños causados por la riada de 1739. Valiéndose de ciertos nadadores en tiempo de aguas bajas, reconocieron las bases de las cepas, que era la parte más deteriorada. Los arcos se encontraban muy

<sup>6</sup> A.H.N: Estado, leg. 2.923.

<sup>7</sup> LAYNA SERRANO, F., *Historia de Guadalajara y sus Mendoza en los siglos XV y XVI*. Madrid-1942. T.I, 83.

mal por el «aflojamiento de las claves». También se hallaban mal los antepechos, el tejado de la torre y ramal de camino que conducía al convento de San Antonio. Fijaron 15 condiciones y lo presupuestaron en 81.346 rs.

En 1742 el Consejo mandaba al arquitecto José de Arze que levantase plano y lo proyectara de nuevo. Trazó un hermoso dibujo con las flechas indicadoras de la corriente al contrario de lo que hoy hacemos. Se trataba de un puente ligeramente alomado, compuesto de tres grandes arcos junto a la ciudad, una torre y otros dos pequeños arcos al otro lado, el más extremo para desviar el agua hacia un molino del duque del Infantado. Al final de la rampa, hacia Marchamalo, 4 arquillos acogían las lluvias de una rambla. En total 9 ojos, de los que los últimos citados se encontraban cegados por los aluviones. El tramo más monumental, desde la torre a la ciudad, presenta cierta simetría. El tajamar central es el más potente, toca casi la calzada y va cubierto de un copete retranqueado. Los otros dos estribos quedan rasos, a media altura, el primero luciendo el arriba mencionado «ojillo» y el tercero sirviendo de base a una torre muy alta, pero de sencillas líneas. Y otros dos detalles a destacar: A la izquierda un puentecillo sobre el arroyo Alamín y abajo la gran presa que dirige el agua al molino del fondo. Finalmente, el dibujo nos muestra que Guadalajara estaba bien defendida por largos muros en la margen izquierda del río y su puente adornado y jalonado de «bolas» al mejor estilo escurialense. Al año siguiente, cuando las aguas estaban muy bajas, Arze volvía a reconocer y añadía ciertos detalles al proyecto anterior. Examinó otra vez con más detalle la torre y la halló cuarteada por lo que aconsejó el rebajarla. Y concluyó diciendo que los reparos más urgentes costarían 9.856 rs. Como no se le pagaba su trabajo, retuvo el informe y su plano. El Consejo se lo exigió.

Las autoridades de Guadalajara solicitaron que fuera repartido en 20 leguas y se llevaran a cabo los trabajos. E hicieron notar nuevos deterioros. Pero la pesada burocracia de la época se limitó a encargar más reconocimientos, ahora por los canteros Diego Calderón y Mateo Pascual. No era posible reparar los arcos mientras los pilares siguieran en tan mala situación. Era conveniente limpiar y abrir los arquillos del extremo del puente. Aconsejaron que, mientras tanto, se prohibiera el paso instalando un pontón o una barca, así como desviar el camino desde Torija a Santorcaz para salvar el río por el puente de Alcalá.

Sin embargo, un mapa trazado por Mateo José Barranco, por encargo de la ciudad, demostró que era una dirección impracticable por pantanosa y falta de los mínimos servicios. El alarife achacó la ruina del puente a la inmediata presa del molino del duque pues, por su excesiva altura, el agua sobrante cogía allí mucha fuerza golpeando el puente. Proyectó, temporalmente, el apeo de los arranques de los pilares mayores, que estaban socavados. Costaría este acondicionamiento 8.164 rs. El Consejo ordenó llevarlo a cabo inmediatamente, así como «plantificar» una barca por ser paso peligroso.

En el mismo año llegaba al Consejo de Castilla un escrito más. Era parecido a los anteriores y se debía a los arquitectos Eusebio Vázquez y Manuel Montújar «sujetos mui inteligentes y practicos en obras de puentes». Afirieron que «los muchos



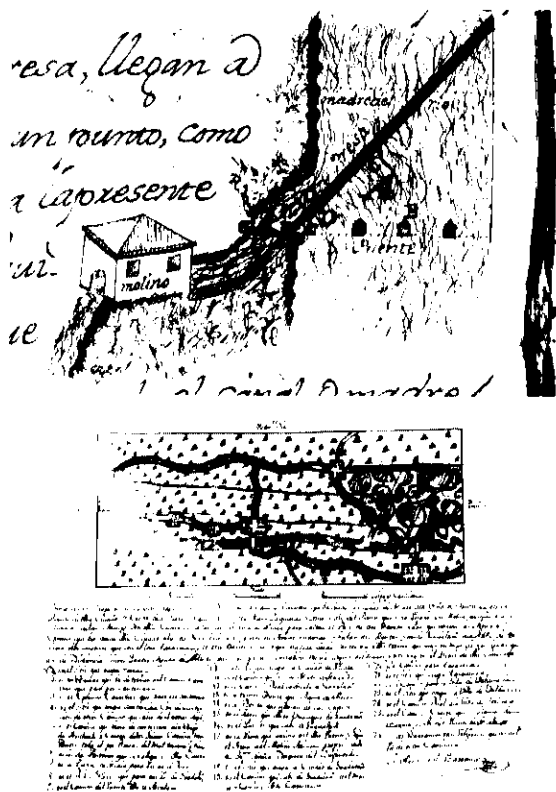


Fig. 3 - Dibujos de Mateo José Barranco del molino del duque del Infantado, junto al puente, y del camino de Alcalá de Henares a Santorcaz.

y taxamares sobre que cargan los arcos del puente, estan sin cepas la mayor parte dellos a causa de haverseles llevado el agua». Achacaron buena parte de las ruinas a la presa «por ser su altura demasiada». Idearon un reparo muy detallado por un monto de 57.500 rs. En esto no entraban ciertos detalles de los cimientos de los machones pues no habían podido examinarlos por las muchas aguas. En verano lo hicieron los canteros Fernando de la Prada y Pedro Tabernero. Los alarifes nombrados por el duque, Diego Calderón y Francisco Manzano, no achacaron tanta culpa a la presa.

Por fin, en 1744, aparecen los primeros atisbos de un auténtico deseo de reparar nuestro puente. Teniendo presentes los arriba citados informes de Barranco y Velasco, Ventura Palomares redacta un escrito en el que reconoce como muy acertado su proyecto por estar «mui arreglado al arte».

El cantero Martín de Rubayo puso la obra en 60.000 rs. De éstos, Guadalajara y sus contornos aportarían 57.000 y la duquesa del Infantado el resto. El cantero montañés Vicente Gargollo lo redujo a 34.800 tocando, ahora, a la Tierra de

Guadalajara 28.300 y 6.500 a la duquesa. En opinión del Fiscal, esta última baja tan notoria, demostraba la mala intención de los proyectistas. Debía multárseles con 60 ducados a cada uno.

Lo que estaba ocurriendo era, efectivamente, algo falso, pero bastante distinto a lo sospechado por el Fiscal. Como en tantos otros puentes de España, la falta de trabajo o encargos, empujó a ciertos contratistas sin escrúpulos a rebajar excesivamente las tasaciones obligándoles a actuar maliciosamente, sin ajustarse a las condiciones. Los materiales eran malos y se disimulaban deficientes actuaciones tanto en el interior de los muros como en las bases de las cepas. Además, con simples apariencias se solicitaban obras complementarias o se exigían el pago de «mejoras». Naturalmente, pronto llegaron las quejas de los veedores o vecinos así como graves ruinas ante la más pequeña riada. Esto es, precisamente, lo que ocurriría con nuestro puente de Guadalajara.

Una vez rematado en Vicente Gargollo, se ordenó repartir el costo en 20 leguas. Un tiempo después aseguraba tener acopiados los materiales necesarios y pedía que se le hiciera efectiva la primera paga. Los maestros Jerónimo de Salas y Mateo Pascual observaron que eran de mala calidad e insuficientes.

Dicho cantero comenzó a trabajar siguiendo las condiciones señaladas por Mateo José Barranco. Pero, en 1749, tanto este último como las autoridades locales se quejaban ante el Consejo del mal comienzo de las obras. No tenía suficientemente secas las bases de las cepas y, por ello, no se estaban consolidando hasta una profundidad de 20 pies, como exigía la 7ª condición. Y añadieron que Gargollo «solo tira a entretener y no hazer la dicha obra», sin disponer de los materiales convenientes, como ya se había advertido.

El contratista pidió que fuera reconocido lo hecho por algún cantero. Así lo hizo Cristóbal de Orcaregui, quien afirmó que «no se cumple en manera alguna con las condiciones», especialmente en lo referente a la calidad de los materiales. Poco después, los alarifes Diego Calderón, Jerónimo de Salas y Mateo Pascual confirmaban todo lo anterior. Gargollo, por su parte, prosiguió con su deficiente actuación, quejándose de las continuas molestias del alcalde mayor de Guadalajara. En 1750 ya tenía concluida la mayor parte de la obra.

De nuevo lo reconoció el arquitecto Manuel de Villegas quien emitió una opinión claramente parcial e interesada. Según él, lo hasta entonces construido estaba bien. Lo que restaba por hacer costaría unos 15.000 rs. que, junto con lo anterior, valdría 44.500 rs. Era preciso apremiar al cantero para que lo tuviera todo finalizado antes del invierno.

Cuando las obras se daban por acabadas y se tenían abonados 23.200 rs, una avenida del Henares arrasó por completo la nueva construcción. Con mucho descaro, el cantero pidió 4.000 rs. de «mejoras» y afirmó que la ruina le había perjudicado en unos 18.000 rs. El Consejo ordenó suspender los pagos y exigió explicaciones al constructor (Año 1751).

Ante tantos problemas, Gargollo huyó dejando el puente sin perfeccionar y en completa ruina. Tantos proyectos y mucho dinero habían resultado completamente inútiles.

#### IV - LA RECONSTRUCCION EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII POR MARCOS DE VIERNA

En la segunda mitad de siglo las avenidas y deterioros del puente son repetidos y graves desapareciendo buena parte de los arcos, cepas y torre. Los proyectos también fueron varios, desde algunos acondicionamientos hasta otros de altísimo costo. El resultado sería lentísimo, costoso y definitivo pues su resultado ha sido el muy transformado y sólido que hoy disponemos.

En 1754 el duque del Infantado señalaba la ruina y abandono en que se encontraba el arco que servía para el canal de su molino, pues Gargollo no le había reparado. Al año siguiente, Diego Calderón y Mateo Pascual reconocían las ruinas y proyectaban la obra «para perfeccionarla». Se trataba, prácticamente, de volver a empezar. Costaría 118.000 reales. Pusieron condiciones y se pregonó, pero nadie se ofreció a ejecutarlas, seguramente por la reciente quiebra y dificultad de los trabajos, especialmente en la base de los machones.

En 1757 el arquitecto Juan López Segura se ofrecía a llevarlo a cabo, aunque con alguna condición. Para ello presentó un modelo del puente en madera. Antonio Bolarín lo rebajó a 105.000 rs. Con todo, ambos ofrecimientos serían rechazados pues se optó por llevarlo a cabo por administración, seguramente ante el mal resultado del pasado.

Una riada del 4 de enero del mismo año agravó la situación del puente. Se llevó por completo la torre y su pilar. Los dos arcos inmediatos se vinieron abajo. El gran machón central del río quedó gravemente dañado por haber desaparecido su mitad y también la cepa del «ojillo» perdió un costado.

Con la nueva ruina el paso quedó cortado a viandantes, mercaderes así como a la fábrica de paños, mercado, molinos y batanes. El «claro» dejado fue de unos 100 pies y lo demás «removido y desquiciado». Circunstancialmente (aunque, en realidad, duró casi 27 años) fue acondicionado con un paso de madera y un puente de barcas, tendidos por Juan de Aguas y Antonio Calderón por un monto de 61.684 rs.

Como consecuencia, nuestro puente sufriría tal remodelación en años sucesivos que bien podría calificarse de un edificio nuevo. Efectivamente, desaparecería para siempre la torre medieval y serían reconstruidos por completo su pilar y arcos citados. La poderosa cepa central es reconstruida casi en su totalidad y su compañera remodelada aunque, por suerte, conservando el antiguo y precioso aliviadero.

En 1758 se solicitaba la opinión del famoso arquitecto Juan Bautista Saquetti. Rechazó los últimos proyectos pues, entre otras cosas, la situación del puente había variado mucho tras la nueva riada. Debía encomendarse a un buen maestro que lo hiciera a jornal y vigilarse de continuo. Los ojos cegados por la arena tendría que limpiarlos la duquesa por su cuenta quien, además, seguía aprovechándose de la presa a pesar de su peligro.

El Fiscal, por su lado, aconsejó que se obligase a Gargollo y sus herederos y fiadores a devolver lo cobrado hasta entonces «para escarmentar tantos dolosos artificios» como el ejecutado por dicho cantero.

Para reconocer el puente, proyectar y presupuestarlo, se nombró a Juan Antonio Enguera, prestigioso cantero que había trabajado en otros importantes puentes de España, entre ellos el cercano de Uceda. Redactó un detallado informe. Se trataba de un puente antiguo (los vecinos decían que del siglo XV), con cimientos poco profundo. Tenía 260 pies de largo, 61 de ancho y 10 de profundidad. Era preciso reconstruirle en buena parte, con una calzada más rasa, aunque en consonancia con lo que restaba del pasado. Se completaría con varias manguardías y las correspondientes calzadas de acceso. Debería hacerse un «embasamiento» general de los cuatro arcos de que constaba. Presupuestó todo ello en 390.000 rs.

Añadió que buena parte de la ruina se debía a la cercana presa del molino de la duquesa pues, por ser excesivamente alta, sus aguas golpeaban constantemente las bases de los pilares. Se decía que, cuando fue construido, se había pactado que toda ruina sería costeada por el dueño, cosa que no se cumplía. Debía desmantelarse o, en caso de continuar, obligársele en el futuro a correr con los gastos.

La duquesa se defendió alegando que su molino era muy antiguo, de hacia mediados del siglo XVI. Don Mendo Osorio lo compró en 1662 a don Juan de Mendoza y Luna. En el mismo año se lo vendió a Rodrigo de Silva y Mendoza, duque del Infantado, quien lo incluyó en su mayorazgo y de quien lo había heredado ella. Ahora ofrecía 30.000 rs. para los reparos del puente.

En el mismo año (1758) se encargaba y comenzaba los trabajos el citado Enguera, al mismo tiempo que también dirigía el de Talamanca. Pero falleció poco después sin apenas haber hecho nada. Entonces el Consejo pensó en encomendarlo a Hilario Alfonso de Jorganes o a Manuel de la Carrera.

Pero debían de continuar las dudas de cómo conseguir un puente sólido y casi definitivo. De revisar y completar el anterior proyecto se encargó el comisario real de caminos, Marcos de Vierna, prestigioso arquitecto que por entonces estaba ideando el puente Largo de Aranjuez y el de San Pablo de Burgos. En 1759 señalaba 3 puntos o adiciones, mejorando el cálculo de Enguera. Se trataba de una auténtica reconstrucción. El desaparecido machón de la torre (sin ésta) sería reconstruido en un punto algo distinto, centralizado. Llevaría contrafuertes de ángulo curvo que ascenderían hasta la calzada formando aparcaderos, o sea, al más puro estilo de la época. Hasta entonces sus dos arcos colaterales habían sido de muy distinto tamaño, pero con el nuevo emplazamiento dichos ojos resultarían iguales, de 54 pies de diámetro y «a medio punto». Otras actuaciones serían: reconstrucción de la cepa de junto al cauce del molino, aunque de tamaño más pequeño, se empedraría la calzada y, en lo demás, se seguiría el proyecto de Enguera.

Sin duda que Vierna pretendió seguir en lo posible las nuevas normas y enseñanzas de la Academia de San Fernando, aspirando a regular lo más posible nuestro puente: arcos semejantes, enrasamiento de la calzada, materiales semejantes, contrafuertes más sólidos y eficaces... Pero el resultado sería muy distinto al de los citados puentes de Aranjuez y Burgos y es que tuvo que aprovechar el tramo que permanecía en pie y adaptarse a sus circunstancias. Tan compleja obra y el que todo fuera en sillería, disparó su costo que se elevó hasta 1.400.000 rs. Con el fin de asegurar lo

existente y disponer de una base sólida para los futuros trabajos, Vierna ordenó arrojar 4.000 carros de piedra en los cimientos de las cepas. Para costear estas primeras obras el Consejo mandó repartir 513.000 rs.

Al existir tanta diferencia entre los dos anteriores proyectos, especialmente en lo relativo al costo, el Consejo de Castilla encomendó otro más moderado a Hilario Alfonso de Jorganes. En 1760 trazaba en «Plan geográfico de el puente de la ciudad de Guadalajara i método para su reparación» que damos a conocer. Consideró excesiva la idea y presupuesto de Marcos de Vierna y lo rebajó a 980.000 rs. De éstos hizo cargo a la duquesa del Infantado, 230.000. Con todo y como veremos, tampoco este proyecto de Jorganes sería el definitivo sino que se seguiría el anterior de Vierna.

El cantero madrileño, Pedro Lázaro, se ofreció a llevar a cabo la obra, bajo la supervisión de Jorganes. Se consultó a Saquetti sobre su idoneidad y dijo que apenas si le conocía y que no sabía de ningún trabajo de cierta importancia salido de sus manos. Se rechazó, pues, su ofrecimiento.

Nuestro puente seguiría olvidado por bastantes años.

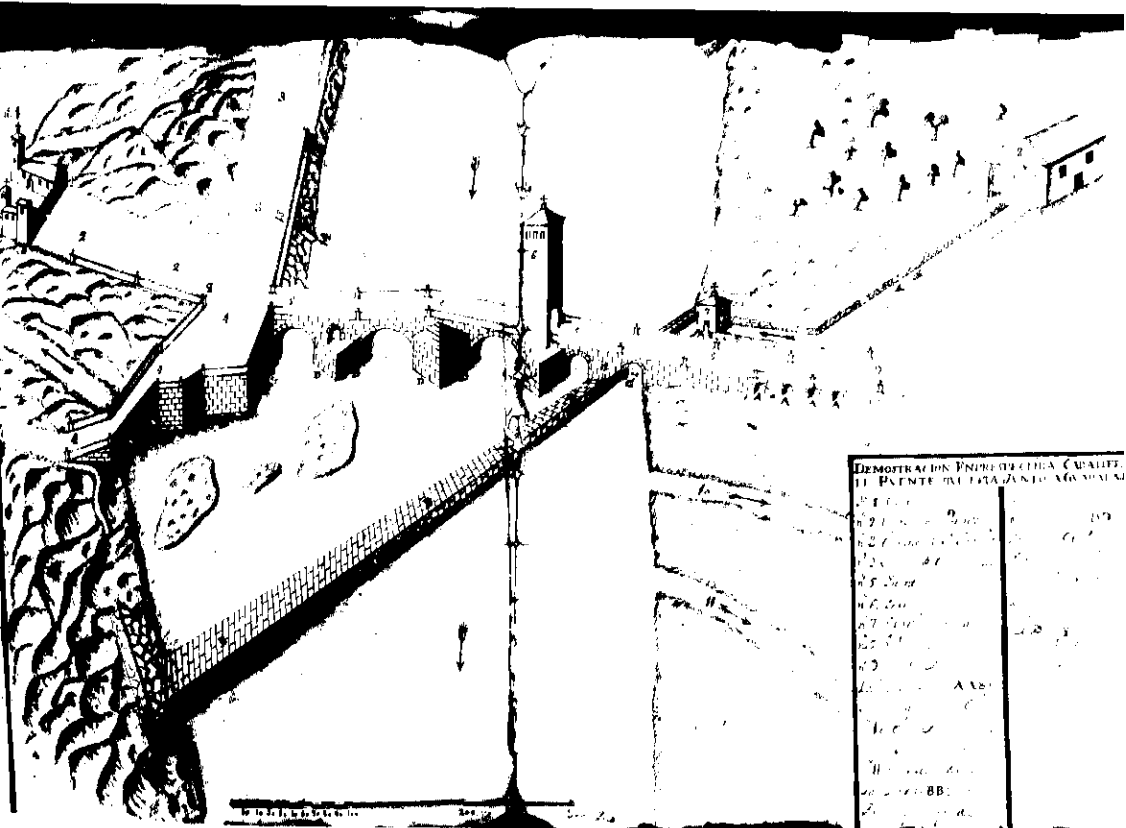


Fig. 4 - Proyecto de José de Arce para el reparo del puente (año 1742).

En 1762 se arruinaba el puente provisional de madera. La ciudad volvía a quejarse de que se llevase tanto tiempo sin hacerse nada. Que se demoliese la presa del molino. El Fiscal, por su parte, advirtió que el conjunto de informes, era una total confusión.

Nuevos reconocimientos en años sucesivos, encargados a Pedro Fol y José Gómez aunque, en realidad, los redactarían Fol y Jorganes, repitiendo, en términos generales, todo lo ya dicho. El Consejo no decidió nada sino que se limitó a pedir el arancel y rendimiento de la barca. Es de suponer que el cobro sería bastante parecido al que hasta entonces había exigido el pontazguero en su casa y torre del puente, desaparecidas para siempre hacía unos años, como ya se ha dicho.

### ARANCEL EN EL PUENTE DE BARCAS

Caballería con jinete .....	8 mrs.
Cada persona .....	4 "
Caballería cargada .....	8 "
" de vacío .....	4 "
Coche con personas o sin ellas .....	136 "
Calera .....	51 "
Carro o galera catalana .....	102 "
Galera de 4 ruedas .....	136 "
Cada vaca .....	4 "
Cada carreta cargada .....	51 "
Idem vacía .....	34 "
Tiro de mulas(4 ó 6).....	51 "
Cada cabeza de cabanilles .....	4 "
Cada cerdo .....	2 "
Cada rebaño lanar o cabrío .....	204 "
Idem de esta ciudad .....	17 "
Cada caballería de esta ciudad .....	4 "
Cada yunta con un quintero .....	8 "

Nota: Los días de mercado, el paso de cereales, era libre.

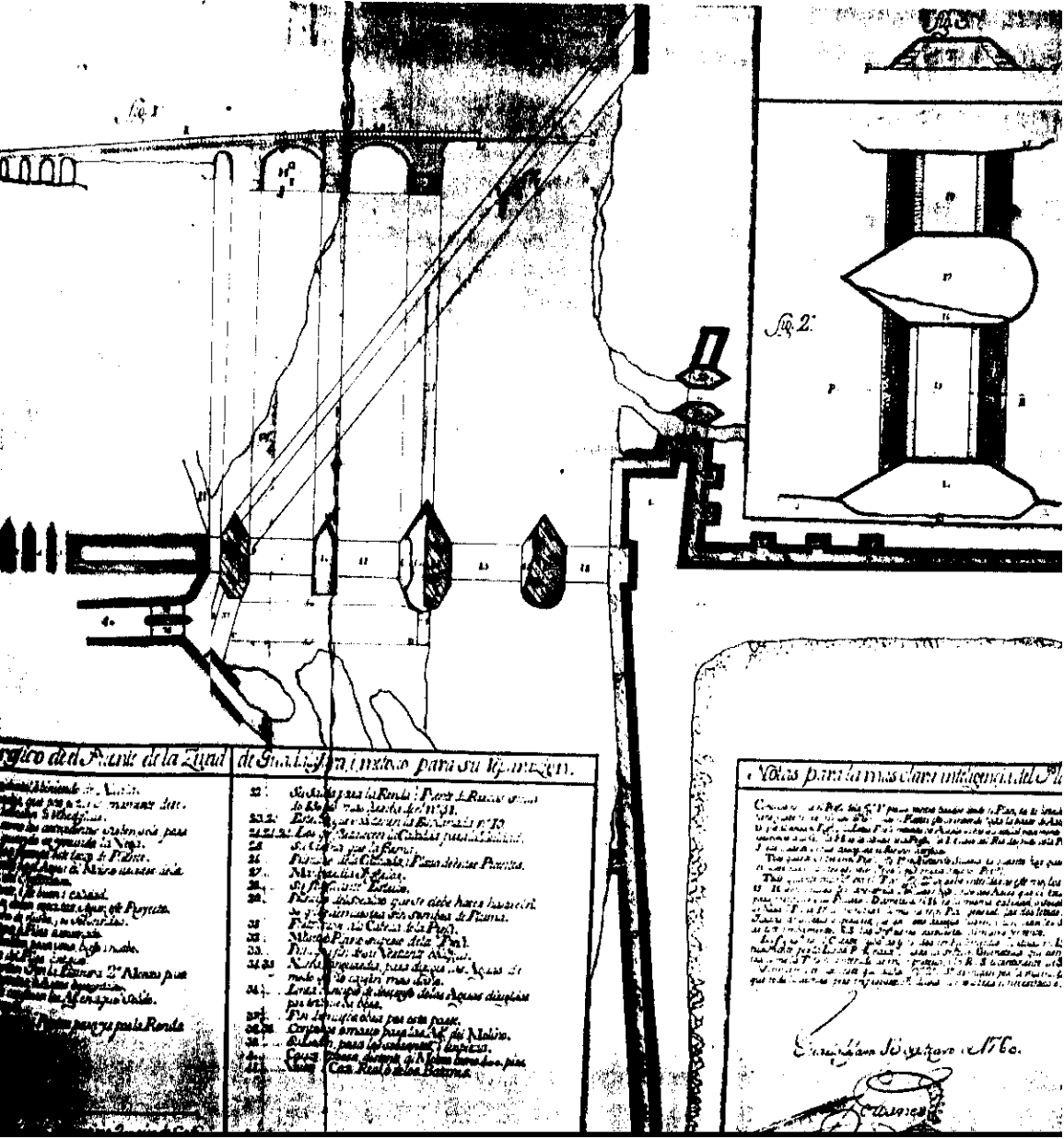
En 1766 el Consejo Real ordenaba que Marcos de Vierna comenzara el reparo del puente por administración, repartiéndose un millón de reales. El comisario aceptó el encargo aunque, por entonces, siguió todo paralizado.

Dos años después se pedía otro reconocimiento. Las autoridades locales debían de estar cansadas de tanto papeleo, gastos y demoras. Se les indicó que nombraran a un arquitecto de su parte, pero no lo hicieron por lo que el Consejo llamó a fray Antonio de San José Pontones. Los duques del Infantado nombraron a Ventura Rodríguez quien, por enfermedad, no pudo acudir siendo sustituido por Gabriel Eugenio González. Mientras tanto, un tal Diego García fijaba las condiciones para

construir un nuevo puente de madera sobre 6 barcas pues el anterior se lo había llevado una crecida.

En 1769 Guadalajara recordaba los gravísimos perjuicios causados a todos por la dilación de las obras. Se llevaban más de 10 años en el intento. Que se repartiase su costo en 40 leguas. Así lo ordenó el Consejo haciéndose de la siguiente manera:

Fig. 5 - "Plan geografico de el puente de la ciudad de Guadalajara..." por H.A. de Jorganes (1760).



PROVINCIAS Y PARTIDOS	VECINOS	TOCA	PAGADO	RESTA
GUADALAJARA	9.304	74.572	32.889	41.682
MADRID	4.624	37.064	22.712	14.351
CUENCA	44.590	357.375	70.412	286.963
TOLEDO	10.227	81.970	53.089	28.881
ALCALA	3.189	25.562	10.590	14.972
OCAÑA	7.601	60.917	26.766	34.153
TALavera	6.838	54.808	—	54.808
AVILA	4.723	37.85	34.759	33.094
SEGOVIA	6.182	49.54	61.508	48.038
SORIA	16.184	129.714	44.981	84.732
BURGOS	9.209	73.811	—	73.811
SALAMANCA	3.557	28.508	—	28.508
VALLADOLID	5.491	44.008	—	44.008
TORO	574	4.600	—	4.600
CIUDAD REAL	19.549	156.679	—	156.679
PLASENCIA	235	1.887	—	1.887
PALENCIA	302	2.424	—	2.424
PRIORATO DE ALCÁ- ZAR DE SAN JUAN	9.042	72.468	—	72.468
ARAGÓN	16.315	116.364	—	116.364
VALENCIA	3.024	21.568	—	21.568
MURCIA	3.094	22.067	—	22.067

Por fin, en 1770, llegaba el P. Pontones y no hizo más que confirmar y dar por bueno y más acertado el proyecto de Vierna, aunque resultase más caro. Por órdenes reales de 1773 y 75 se encomendó y ratificó la obra en Hilario Alfonso de Jorganes y Juan Eusebio de la Viesca, bajo la dirección del citado Marcos de Vierna. Este no pudo asistir personalmente por estar trabajando en el puerto de Fonfría, aunque se comprometió a visitar la obra al menos una vez al mes. Los mencionados canteros aceptaron el encargo bajo ciertas condiciones y se les dio un plazo de dos años (1774-76) aunque, en realidad, se prolongaría bastante más.

Efectivamente, en 1774 se iniciaban las obras. Al año siguiente Jorganes señalaba la mucha diferencia en el precio de los materiales en el pasado y ahora. Cierta carpintero-diputado de Guadalajara denunció ante el Consejo que se estaba trabajando mal. Las autoridades municipales, por su parte, recordaron que debía profundizarse en los cimientos con el fin de evitar las ruinas del pasado. Y opinaron que «las cepas viejas no se han mazizado sus huecos y van sobre barro, cieno y arena». Jorganes se defendió tachando al citado diputado de ignorante e interesado por ser familiar del arrendador de la barca, cuyo fin era dilatar la obra. Que pasase Vierna a reconocer los trabajos.



Así lo hacía en 1776. Indicó que todo iba correctamente y que al citado diputado debía separársele del cargo pues no hacía otra cosa que dilatar la obra con pleitos. Los contratistas se consideraran perseguidos. El Fiscal aconsejó que se multase a los intrusos, lo que no aceptó el Consejo Real, aunque les ordenó moderar sus intervenciones.

Con el repartimiento llegaron las consabidas oposiciones, entre otras cosas porque se repartieron 130.000 rs. más de los previstos. Esto se debió a la construcción de dos calzadas de acceso solicitadas por Guadalajara y al tendido del nuevo puente de la Legua sobre el arroyo Benalaque (hoy, de la Vega), en el punto en que se desvía la carretera de Hita. Ideado por Juan Eusebio de la Viesca, lo evaluó en 115.000 rs, que Vierna elevó a 200.000. Fue construido por el propio Viesca y pagado con el pontazgo de Viveros y los propios y arbitrios de Guadalajara. Tanto Viesca como Jorganes trabajaron, también y casi simultáneamente, en otros puentes de la región como Torote, Alcalá...<sup>8</sup>.

En 1778 todo estaba concluído por lo que los contratistas solicitaron que se les pagaran las inscripciones colocadas en los puentes de Viveros, Torote y la Legua. Las había ideado Ventura Rodríguez y tallado en piedra Francisco Javier de Santiago Palomares de forma «histórica y sencilla», como había pedido el Consejo. Exigieron 8.737 rs. que, efectivamente, se les abonaron. La inscripción del puente de la Legua decía: «D.O.M. Edifícase este puente sobre el arroyo Benalaque a una legua de Guadalajara, reynando Carlos III. Y se costeó en parte de repartimiento y del portazgo de Viveros a consulta del Consejo. Fue director de esta obra el arquitecto don Juan Eusebio de la Biesca que la concluyó el año de 1778»<sup>9</sup>.

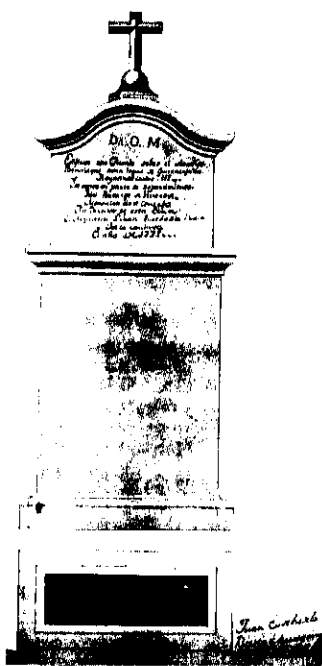


Fig. 6 - Juan Eusebio de la Viesca: inscripción para el puente del arroyo Benalaque (1778).

<sup>8</sup> BARRIO MOYA, J.L., «El arquitecto dieciochesco Juan Eusebio de la Viesca y su intervención en los puentes de Guadalajara y Alcalá de Henares». *Actas del II Encuentro de Historiadores del valle del Henares*. Guadalajara (1990), 689.

<sup>9</sup> A.H.N: Cons.legs. 28.593 y 94, 30.327, 31.443 y 33.064.

## V - RESULTADO Y ESTADO ACTUAL

La inscripción del puente de Guadalajara fue redactada en latín, hoy un tanto incompleta y borrosa, en la que puede leerse que fue reconstruido en 1776. En el siglo siguiente aún sufriría alguna intervención más. En 1833 el arquitecto José María Guallart proyectaba un reparo<sup>10</sup>. A mediados del mismo se ejecutaba uno por valor de 285.549 rs. Finalmente, bajo la mencionada inscripción, otra nos recuerda que en 1922 fue ensanchado «a diez metros». En 1931 era declarado monumento-histórico artístico.

Hoy podemos contemplar un hermoso y sólido puente, mezcla de restos medievales, una amplia reconstrucción del siglo XVIII y algunas reformas posteriores. Al mismo tiempo que el ensanchamiento mencionado, se consiguió una calzada en rampa, pero llana, es decir sin el alomamiento del pasado. Los tajamares son de ángulo agudo y los potentes espolones son semicirculares y bajos. Únicamente los estribos del moderno pilar de la torre son de ángulo curvo y ascienden hasta la calzada. Los dos arcos inmediatos que Jorganes imaginó escarzanos, Vierna los levantó de medio punto.

Los materiales medievales contrastan grandemente con los empleados en el siglo XVIII por su distinta calidad y color. En los primeros predomina la mampostería y en los segundos excelentes sillares de trabajo muy ajustado.

Con la ampliación del tablero, nuestro puente ha perdido algo de su perfil del pasado. Sin embargo, el conjunto forma un todo imbricado, único y acertado, resultado de un gran esfuerzo económico de Guadalajara y su tierra, que se convirtió en uno de los pasos más trascendentales dentro de las comunicaciones peninsulares. Sin duda que nos encontramos ante un edificio que por su belleza, muchos siglos de historia y construcción práctica como pocas, debe conservar nuestra ciudad a toda costa.

<sup>10</sup> Arch. R. Acad. de San Fernando 31-10/2.