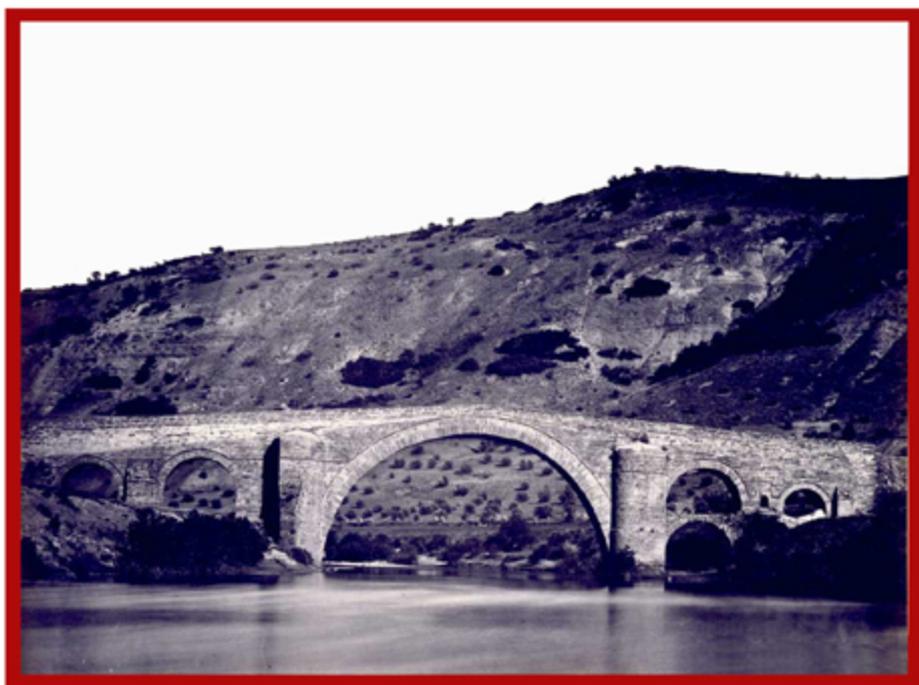


VICENTE MIGUEL RUIZ FUENTES

FOTOGRAFÍA DE LAURENT. B.N.E.

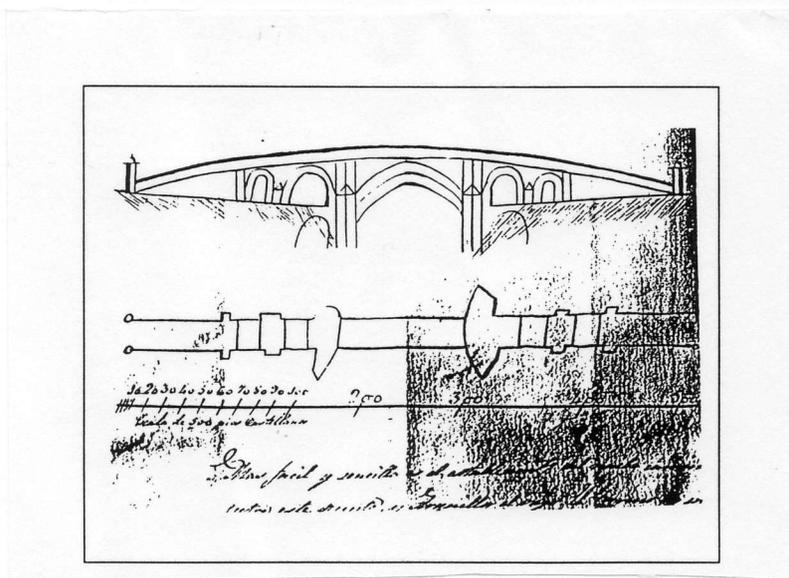


**ARIZA:
EL PUENTE DE
ÚBEDA
SOBRE EL GUADALIMAR**

ARIZA:

EL PUENTE DE ÚBEDA

SOBRE EL GUADALIMAR



Vicente Miguel Ruiz Fuentes

Edición electrónica preparada a partir de la primera:

No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito del promotor.

Depósito Legal: J-397/1995

Úbeda, junio de 1995.

©Vicente Miguel Ruiz Fuentes 1995

©Vicente Miguel Ruiz Fuentes 2016

Asociación Cultural Ubetense

«Alfredo Cazabán Laguna»

Úbeda, 2016

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN HISTÓRICO-ARTÍSTICA

1.1. ¿QUIÉN ES EL PUENTE DE ARIZA?

Hasta hace poco el puente de Ariza era uno de esos tantos que, semiolvidado y perdido, entraba en la lista de los miles que salvan, o salvaron, los accidentes geográficos de nuestro país.

En cierta medida no extraña ese olvido pues, por un lado, desde hace algo más de un siglo se encuentra apartado de las principales vías de comunicación de la provincia de Jaén.

Distante unos 17 kilómetros al Norte de Úbeda se tiende al paso del río Guadalimar, en el trazado de la actual C. 3.217, camino muy transitado en otros tiempos al permitir una cómoda comunicación de La Mancha y Levante con Andalucía a través de El Condado. Pero la puesta en marcha de la vía de comunicación Bailén-La Carolina y la mejora del paso de Despeñaperros, en época de Isabel II, relegaron a muy secundaria esta vía que, en la actualidad, fundamentalmente sirve para comunicar entre sí a la Loma de Úbeda con El Condado.

A esa circunstancia se une otra no menos importante, que es la casi total ausencia de inventarios de puentes. Cuestión claramente injustificable, pues se olvida el hecho fundamental de que ellos también forman parte relevante de nuestro rico patrimonio nacional.

Y además ese es un olvido perfectamente consciente, al ser éstas obras que se dejan de lado por la incomodidad de su estudio, la escasa o nula documentación que sobre ellas existe o la ausencia de llamativos elementos decorativos, innecesarios por otra parte en una construcción que por su utilitarismo es sobria.

Una sobriedad en la que, precisamente, reside su belleza.

Ariza es un puente que en diccionarios geográfico-estadísticos como los de Miñano, Madoz o Riera y Sanz, editados en el pasado siglo, ni se cita o, si se hace, es muy por encima y a veces erróneamente.

Por ejemplo Madoz en la voz ÚBEDA no cita a este puente, pero al tratar la de GUADALIMAR señala, en flagrante contradicción, que en el término de Las Navas de San Juan, a una media legua de esa población, "...se encuentra el famoso Puente Nuevo o de Las Navas."¹.

En 1886 Pablo Riera y Sanz lo cita de pasada y sólo al referirse a uno de los tres puntos peligrosos para el tránsito en la Comarca de Úbeda, concretamente "la cuesta del Guadalimar, que baja al puente Nuevo". Esa peligrosidad venía de "...las cavernas que cobijaban á los malhechores que asaltaban al viajero con frecuencia, como lo prueban las cruces que en diferentes puntos se encuentran, en señal de los asesinatos y robos que se han cometido...", aunque concluye con que

1- MADOZ, P.: 1848, voces Úbeda y Guadalimar.

esos eran ya sucesos muy raros en el presente².

Dentro de obras especializadas ya en nuestro siglo, en 1925, José Eugenio Rivera lo describía sucintamente como puente de cinco ojos y aventuraba el fin de su construcción en 1560³, apreciación cronológica que se acercaba a la realidad⁴.

García Revuelta, en 1987, ofrecía una descripción tan extensa como inexacta. En concreto se decía: "Aún en vida de Carlos V, el Obispo de Ján don Diego de los Cobos y Molina, mandó hacer un puente para comunicar la Loma de Úbeda con Sierra Morena y con Castilla, saltando sobre el Guadalimar. Es el puente de Ariza, hecho entre 1550 y 1560. Otra prenda renacentista, de suavísimo alomamiento, apenas perceptible, y gran luz central que salva el río..."⁵.

Dejando a un lado que su alomamiento sea *apenas perceptible* cuando las pendientes de acceso oscilan entre los 8º-9º para un trayecto de 50 m., la fechación propuesta de principio de obra debe tomar como punto de referencia a José Eugenio Rivera y su fin una apreciación subjetiva de la cronología del episcopado giennense de Cobos, quien accedió a la silla episcopal en 1560 sucediendo a fray Francisco de Benavides⁶.

Otro asunto es atribuir a Cobos la financiación de su construcción, noticia que personalmente ignoro de dónde pueda haber sido tomada.

Más recientemente, en 1994, todos los anteriores errores eran fielmente recogidos en una publicación dirigida por las Escuelas Taller de Úbeda y Baeza donde, calcando el texto anterior pero sin referir expresamente a una fuente que, sin embargo, se recoge genéricamente en el apartado bibliográfico, dicen: "El Puente de Ariza, recientemente incoado Bien de Interés Cultural, fue realizado entre los años 1550-1560, durante el reinado de Carlos V y mandado construir por el obispo D. Diego de los Cobos y Molina, para comunicar la Loma con Sierra Morena y Castilla vadeando el Guadalimar. Es una gran obra renacentista de suave alomamiento"⁷.

De lo anterior escapa en 1986 José María Almendral, quien al detenerse en el de Ariza no pudo menos de comentar: "Es de los puentes más bellos de la provincia... Aunque parezca raro, no es monumento nacional y es poco conocido". Además muy acertadamente fechaba el inicio de su construcción en la segunda mitad del siglo XVI, y retocado en el XIX⁸.

Por último Vicente Miguel Ruiz en 1990⁹ y Lázaro Gila y Vicente Miguel Ruiz en 1992¹⁰, situaron a este puente en sus propios términos cronológicos y de autoría material y financiera.

Por todas esas razones no puede extrañar que el puente de Ariza haya sido tan poco conocido que el propio Ayuntamiento ubetense, en el borrador de una memoria emitida hacia 1830 sobre el

2- RIERA Y SANZ, P.: 1886, voz Úbeda.

3- RIVERA, J. E.: 1925, Tomo I, p. 97.

4- RIVERA, J.E.: 1925, Tomo I, p. 97.

5- GARCÍA RETUERTA, C.: 1987, pp. 97-98.

6- JIMENA JURADO, M. de: 1654, pp. 478-479.

7- VV.AA.: 1994, p. 214.

8- ALMEDRAL, J. M.: 1986, p. 77.

9- RUIZ FUENTES, V. M.: 1990, pp. 683-692.

Idem id. 1991.

10- GILA MEDINA, L. y RUIZ FUENTES, V.M.: 1992-a, pp. 86 y 90.

Idem: 1992-b, p. 63.

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar



FIGURA 1.
Representación idealizada por Franciscus Zucchi del llamado *Milagro de los Espárragos*, atribuido a San Juan de la Cruz en el puente de Ariza.

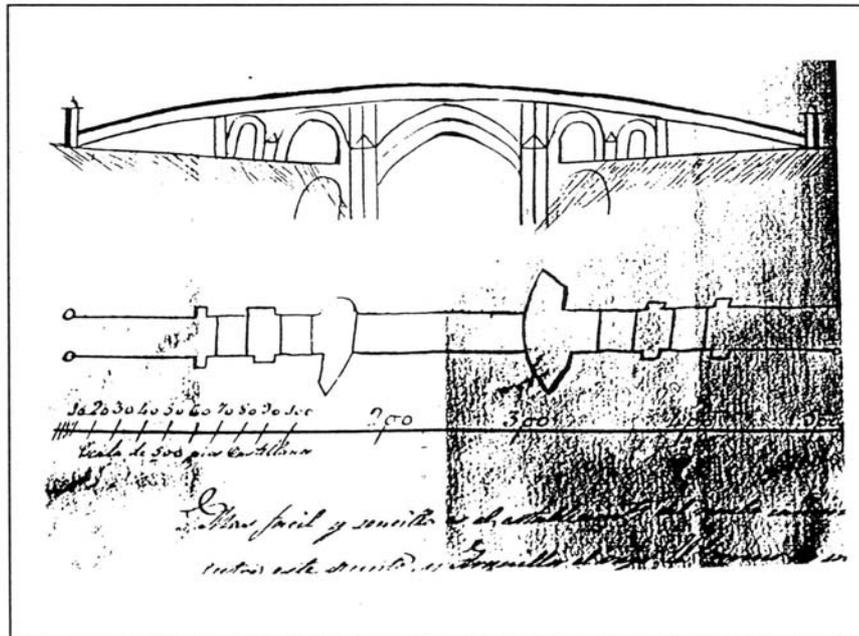


FIGURA 2.
Croquis del puente de Ariza realizado hacia 1840 por el ingeniero Manuel María de Chabbarri, con motivo del proyecto de construcción del camino de Baeza a Las Correderas.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

estado y antigüedad de los puentes de su término, decía del de Ariza que era romano. Y lo sorprendente es que el mismo Concejo ubetense lo había construido hacía poco más de doscientos años.

Y es que si hay puentes olvidados injustamente, uno de entre tantos ha sido éste de Ariza.

Al margen de la belleza formal que le dan sus cinco ojos, casi en perfecta simetría, y los cien metros redondos que mide en conjunto, por derechos propios merecía salir del olvido.

El primero es sentimental, pues San Juan de la Cruz lo cruzó en su último viaje terrenal, cuando ya enfermo y cansado vino a morir a Úbeda. Y aquí, en éste puente, realizó su último milagro.

El segundo es artístico, pues lo concibió uno de los más relevantes arquitectos del Renacimiento español: Andrés de Vandelvira.

Si entrásemos en las valoraciones románticas de nuestros bisabuelos perfectamente se puede decir que el Puente de Ariza es el símbolo perdido de Úbeda, donde están amalgamados los hitos y esencias señeros de la ciudad.

Sobre él se muestra la única representación en piedra de una variante del primitivo escudo de la ciudad: San Miguel Arcángel, Patrón de Úbeda.

En él San Juan de la Cruz, Copatrono de la ciudad, realizó su último milagro.

A él lo concibió el maestro arquitecto Andrés de Vandelvira, a quien Úbeda debe el esplendor arquitectónico por el que se la reconoce mundialmente.

Y a escasos tres kilómetros se encuentra el Santuario de la Patrona de la ciudad: la Virgen de Guadalupe.

Y para mayor guinda al sentir romántico Ariza es un puente majestuoso, olvidado de los hombres y a riesgo de quedar destruido.

¡Qué más se le puede pedir!

1.2. PROCEDENCIA DE SU NOMBRE

Hacia la primera mitad del siglo XVI el Concejo ubetense contaba con dos puentes, ambos sobre el Guadalquivir y separados no más de 8 Km. entre sí: el Viejo y el de La Reina.

La llamada *Puente Vieja* se tiende justo inmediata a las ruinas de Úbeda la Vieja, la romana Colonia Salaria.

Se trata de una construcción de fuerte sabor medieval, con arcos ogivados entre los que destaca el central, de gran luz.

Pudo comenzar a construirse durante la primera mitad del siglo XV, aprovechando un momento en el que la frontera con el reino musulmán granadino estaba suficientemente alejada y consolidada; aunque no puede descartarse que se reutilizasen los restos de un primitivo puente romano, dada su situación.

El otro, conocido como *Puente de La Reina*, ya no existe. A finales de la década de 1550 acusaba graves problemas estructurales, y en 1571 se había hundido su arco central.

Se alzaba aguas abajo del anterior y su nombre inicial fue el de *Puente Nueva*, por oposición al de la *Puente Vieja*. Sin embargo se acabó conociendo más como *Puente de La Reina*, precisamente porque su construcción parece que se autorizó durante el reinado de los Reyes Católicos¹¹ y concluyó en el de Juana I, pues ya en noviembre de 1508 las obras estaban tan avanzadas que sólo quedaban por comenzar a voltear las roscas de sus arcos¹².

Por ese motivo, al iniciarse la construcción del puente de Ariza se le bautizó con el nombre que se antojó más apropiado: *La Puente Nueva del Guadalimar*, que quedaba en consonancia con la modernidad de su fábrica y perfectamente diferenciado de la otra Puente Nueva, ésta sobre el Guadalquivir.

Bajo ese nombre se le conoce incluso a mediados del pasado siglo. Pero por alguna razón, y no gratuita, el nombre de Ariza se fue imponiéndose hasta el presente. Realmente Ariza se corresponde con el apellido de una familia ubetense, los Ariza o Hariza, que al menos hasta finales del siglo XVI eran dueños de las tierras circundantes a donde se alza el puente. Y es más, incluso en la actualidad existe la *Casería de Ariza* próxima a él.

Es lógico suponer que, casi de inmediato, popularmente se asociase el lugar donde se tendía con la toponimia cotidiana, que acabó por imponerse sobre el nombre con el que inicialmente se le bautizó.

Más inusualmente se le conoce también por *Puente del Milagro*, *Puente de los Espárragos* o *Puente del Milagro de los Espárragos*, nombres que hacen referencia al milagro que aquí realizó San Juan de la Cruz, cuando ya enfermo se dirigía al convento carmelita ubetense de San Miguel, donde murió en diciembre de 1591.

Tal milagro consistió en que, al atravesar el puente, al Santo le apeteció comer unos espárragos pero, dada la fecha, septiembre, ya no era posible encontrarlos. Sin embargo el Santo indicó a un lego que le acompañaba que, bajo un cercano montón de piedras, podía encontrar un atado de espárragos, lo que así ocurrió. El suceso, considerado milagroso, se tomó como irrelevante por el Santo, que lo atribuyó a que un campesino había ocultado allí ese manojito, por lo que obligó a su acompañante a que en el lugar del hallazgo depositase un moneda en pago a su legítimo propietario.

1.3. DESCRIPCIÓN DEL PUENTE.

1.3.1. CRONOLOGÍA Y ASPECTOS CONSTRUCTIVOS.

Ariza es un puente renacentista, comenzado a construir en la segunda mitad del siglo XVI y retocado en el XIX, extremos que muy acertadamente había intuido José María Almendral¹³.

11- RUIZ PRIETO, M.: 1982, p. 178. Dice que el puente se ordenó edificar durante el reinado de Fernando e Isabel, pero que se concluyó con Isabel I. Lo que ya está errado es que Felipe II autorizase construir un nuevo puente algo más allá de donde éste se ubicaba.

12- A.H.Ú., F.M., Carpeta 4/44. Carta de la reina al Concejo ubetense, dada en Sevilla a 25 de noviembre de 1508, ordenando aclarar las cuentas de los gastos realizados en la obra de fábrica. Ahí se dice que ella autorizó la construcción del puente.

13- ALMEDRAL, J. M.: 1986, p. 77.

Tipológicamente es un raro caso de puente renacentista del tipo conocido como *en lomo de asno*, pues su paso no es llano sino conformado por un doble rampeado muy acusado, que hace encuentro en la mayor flecha de su arco central.

Ciertamente esa es una característica nada infrecuente en puentes de momentos anteriores, y que aquí se explica por una readecuación del proyecto inicial donde de seguro se planteó un paso a un solo plano, inclinado desde la orilla de Úbeda hacia la de El Condado.

Consta el puente de cinco ojos, que siguen el ritmo $b, b-a-b_1/b_2(c), b$, donde b_1/b_2 son arcos doblados y (c) un acceso a b_1 .

El gran ojo central, de medio punto y doble rosca, arranca volteando desde la misma cimentación, siendo su luz de unos 32'7 m. Escasamente más arriba de su arranque aún presenta fuertes cajeados formados por macizas ménsulas de piedra, recuerdo del lugar donde se fijó la cimbra capaz de sostener ese doble arco.

En dirección Norte, orientada a El Condado, se apea en un gran pilar de sección rectangular, con tajamares poligonales tanto corriente arriba como abajo. Desde ahí, y en igual dirección, parten dos arcos de medio punto, que tanto apean por este lado al central como sirven de descarga ante potenciales crecidas.

Ambos se asientan sobre amplias losas de calicanto que actúan como zócalos de sostén; inicialmente se proyectaron unidas entre sí en su día, contribuyendo a rigidizar el conjunto.

En la parte orientada al Sur, hacia Úbeda, el esquema es distinto ya que el terreno es más escarpado que en la orilla contraria.

Aquí el pilar de sostén al arco central queda inmediatamente entibado por dos arcos colocados a distinta altura, donde el superior alza su clave hasta enrasar con lo que fue la traída primitiva del paso del puente.

El inferior, muy erosionado a causa de las muchas crecidas que ha tenido que soportar, es recuerdo de una de las fases iniciales de la construcción del puente y luego se readecuó, sirviendo de piso a una curiosa estancia a la que se accede por una sencilla portada con arco de medio punto¹⁴.

Tras esa arquería doblada se abre un nuevo arco, situado a un nivel donde raramente podrían alcanzar las crecidas del río; su misión parece no ser otra sino aligerar de volumen el macizo que sirve de rampa de descenso, o ingreso, al puente.

Además en esta zona existen, escalonados, muros de protección al terreno sobre los que se cimentan los arcos.

Su gran ojo central se apea en dos pilares, siendo rectangular el asentado sobre la orilla orientada a Úbeda, y además defendido con dos tajamares: en punta el de aguas arriba y redondeado en de aguas abajo.

A diferencia los tajamares del pilar Norte, orientado a El Condado, se muestran extremadamente largos, relativamente delgados y además poligonales.

Dado el carácter maderero que poseyó el Guadalimar no extraña la perfecta cuña en el tajamar

14- La finalidad de tal estancia bien pudo haber sido la de refugio para los viandantes. Existen en puentes de la zona estructuras similares.

protector, aguas arriba, del pilar orientado al Sur: breve y macizo, perfectamente capaz de resistir los golpes propinados por los maderos arrastrados por la corriente.

Sin embargo los de la orilla contraria se muestran aparentemente más frágiles, pero su estructura queda aquí suficientemente justificada: si al tenderse el puente algo oblicuo a la corriente del río, justo donde ese marca una suave curva, los tajamares sacrifican una mayor superficie de impacto a los objetos que desciendan por él, todo se compensa al actuar como estribos de ese pilar, pues esta zona era deficiente en cimentación, como más adelante se verá.

1.3.2. ASPECTOS DECORATIVOS.

El puente virtualmente carece de decoración, cuestión nada inusual en una obra tan funcional como esta.

En la actualidad los únicos detalles de ese tipo se centran en una gruesa moldura en papo de paloma que contornea el trazado de los arcos y subraya su línea de impostas, tanto aguas arriba como abajo, buscando producir una sensación de fortaleza. Otra, de la misma tipología, corre a ambos lados del paso del puente; afianzándose sobre ambos laterales se alza un breve antepecho de forja muy sencilla, obra ya del siglo XIX.

Cuenta también con un medallón, erosionado, donde se distingue el alto relieve de un medio cuerpo humano, de aspecto juvenil, dotado de alas y que con la mano derecha ase algo que se asemeja a unas cañas, en tanto que con la izquierda sostiene en alto lo que parece una cartela. En realidad representa a San Miguel, patrono de la ciudad.

Debía ir acompañado de otro escudo, seguramente a situar en el colateral al central de la orilla a El Condado, pero por razones que se ignoran no se ejecutó.

Por último contó además el puente con sendos hitos situados en sus entradas, alzados en los extremos de cada ramal de pretil, quizá decorados con temática heráldica.

En el proyecto original no se citan, por lo que debe presumirse que se colocaron quizá ya en el siglo XVII, para desaparecer durante la reforma llevada a cabo algo después de 1840.

1.4. RAZONES DE SU SITUACIÓN Y CONSTRUCCIÓN

El tendido de un puente de esta magnitud, aunque ahora apartado de las principales rutas de comunicación, se justifica en razón a que lo hizo sobre un camino otrora muy transitado, pues desde él pueden seguirse fundamentalmente dos vías:

- una en línea ascendente Noroeste hasta enlazar con La Carolina, y desde ahí, tomando ya la actual carretera N. IV, penetrar en Castilla;
- o bien, tras girar en dirección Este hacia El Condado, acceder entonces a La Mancha o a Levante.

Sin embargo parece que la ruta considerada más importante fue siempre en dirección a la Meseta, hasta el punto que ello se argüía, en su día, como causa fundamental para su construcción¹⁵. Carácter que siguió manteniendo hasta mediados del pasado siglo al tomarse en

15- A.R.Ch.G., Expediente 503/549/4. Se indica que toda referencia en la que no se haga constar que se encuentra en el

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

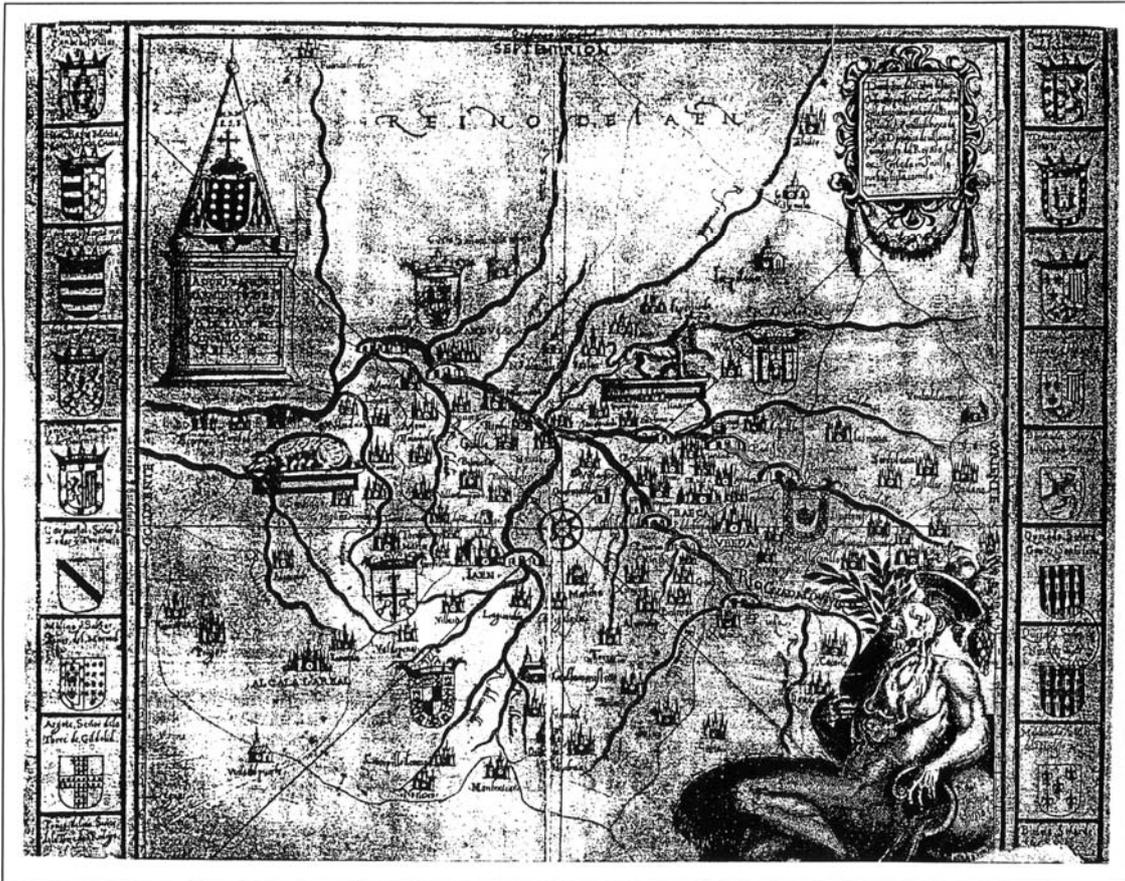


FIGURA 3. Vista del obispado de Jaén hacia 1614 por Juan Doméxico de Villarreal. Figuran sus principales caminos y puentes.

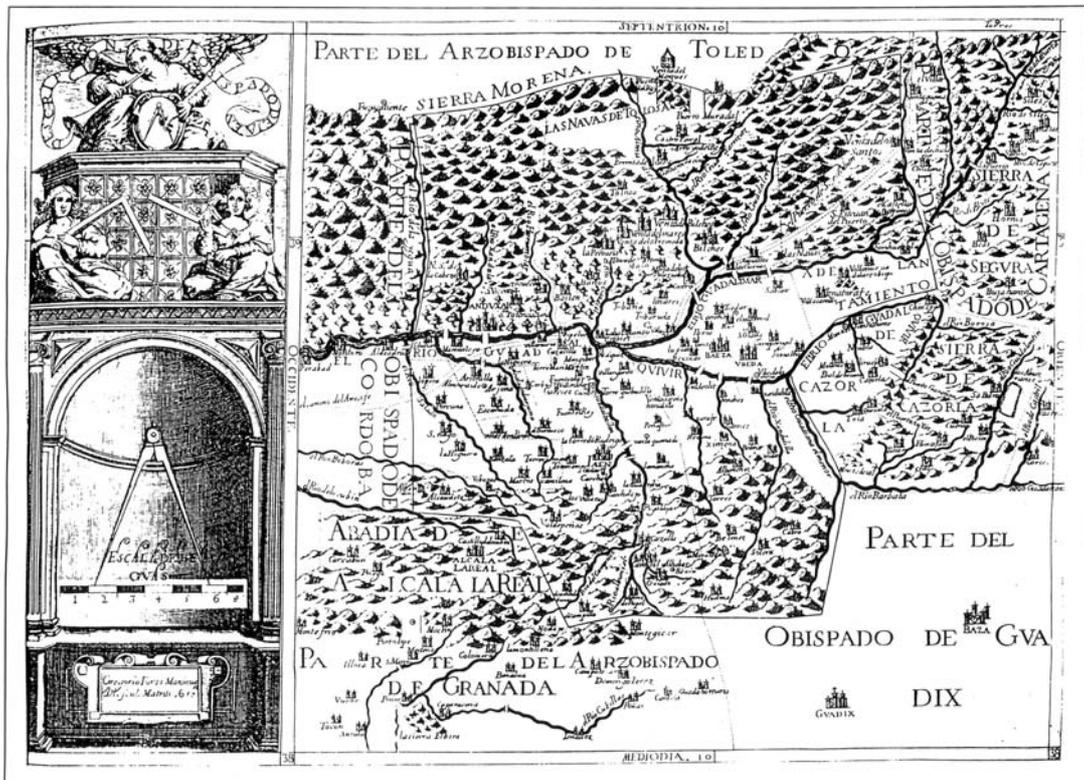


FIGURA 4. Plano del obispado de Jaén en 1653 por Gregorio Forst. Se señalan las principales vías de comunicación y puentes que salvaban los ríos que las cortaban.

consideración dentro del trazado del camino que enlazaría Baeza y Úbeda con Las Correderas, aldea andaluza situada en el mismo inicio de Despeñaperros¹⁶.

Ambas rutas venían a comunicar no sólo a toda la zona central de la actual provincia de Jaén, sino también a la de Granada por el Norte y, en resumen, a Andalucía con el Norte y Levante.

Pero el verdadero sentido del puente debe apreciarse justo en consonancia con el momento en que se construyó: el siglo XVI.

Entonces no existían La Carolina, Santa Elena... y un largo etcétera de poblaciones alzadas durante el reinado de Carlos III en la extensa zona semidespoblada de La Peñuela, conocida gráficamente bajo el nombre de *El Desierto*. Y además el paso de Despeñaperros no era un lugar muy propicio, del que basta recordar la opinión que merecía a nuestros escritores del Siglo de Oro, que contaban que las ventas que allí existían más que tales eran refugios de salteadores.

Por esa razón ese fue un camino que, en esa época concreta, carecía de importancia estratégica para la zona que se trata.

Más válida resultaba la dirección Este que, si bien ocasionaba un mayor rodeo, permitía tanto acceder a La Meseta como a Levante por zonas pobladas.

El caso es que en esos momentos el paso del Guadalimar sólo podía realizarse a través de puentes muy concretos, pero alejados de la zona más densamente poblada de la provincia de Jaén: los de Puente de Génave y Puente Mocho, entre Chiclana de Segura y Beas de Segura, ambos aún romanos. Esa opción obligaba a desplazarse muy al norte.

Durante el siglo XVI el tendido de un puente inmediato a Marmolejo solucionaba el problema para una zona concreta, la situada al Suroeste de la provincia, pero obligaba a todas las poblaciones de su centro a realizar nuevamente otro largo desplazamiento.

La construcción, también en el siglo XVI, del puente conocido en nuestros días como Puente Mocho, cercano a la estación de Linares-Baeza, formalmente solucionaba la situación, pero tenía el inconveniente de conectar precisamente con Despeñaperros.

Evidentemente no quedaba más recurso que, o dar un largo rodeo, esperar al estiaje o cruzar el río en barcaza, opción nada infrecuente por la zona donde se alzaría el puente de Ariza y que debía ser rentable, teniendo en cuenta que Concejos como los de Sabiote o Úbeda engrosaban sus rentas fiscalizando ese medio de transporte.

En esa tesitura el Concejo ubetense del siglo XVI brilló por su oportunismo y realismo.

Perfectamente consciente que la conservación o construcción de puentes y caminos eran necesarios para facilitar las comunicaciones entre distintas poblaciones, "...por ser cosa muy conviniente al comercio...", como se insiste en varios documentos, cuidó el empedrado de los caminos y el tendido de numerosísimas pontanillas para salvar pequeños accidentes geográficos, como arroyos, riachuelos, etc.

Una preocupación por mantener esas obras en perfecto estado que resulta bien patente a través de los muchos acuerdos adoptados al respecto. Incluso se constatan verdaderas visitas de inspección, como la ordenada en abril de 1562 y que durante tres días ocupó a los maestros canteros Pedro de la Mazueca, Francisco de Aranda "El Viejo", Francisco de Aranda "El Mozo" y

Archivo Histórico de Úbeda se remite, forzosamente, a éste documento.

16- A.H.Ú., F.M., S.V. Proyecto dirigido por Manuel María de Chabarrí en 1840.

Luis de Toral¹⁷.

El puente de Ariza lo construyó el Concejo ubetense justo en el lugar y momento precisos.

Ahora una parte importante del comercio terrestre entre La Meseta, Levante y Andalucía buscaría el camino más fácil.

Y ese transcurría inmediato a Úbeda.

1.5. AUTORÍAS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y DE EJECUCIÓN

En la actualidad es ya incontrovertible afirmar que la autoría del condicionado de obra, conducente a la construcción del puente, se debe al arquitecto renacentista Andrés de Vandelvira, quien además luego le introdujo algunas reformas.

Y que correspondió al cantero ubetense Antón Sánchez su ejecución material.

Ambos aspectos fueron dados a conocer hace pocos años por Ruiz Fuentes¹⁸.

Respecto a la personalidad de Andrés de Vandelvira parece que huelga hablar aquí, pues es una de las figuras señeras del Renacimiento español, y andaluz, recuperadas prácticamente a partir de mediados de nuestro siglo.

De Vandelvira se intuía por Ponz¹⁹ o el deán Martínez de Mazas²⁰, muy mediado el siglo XVIII, o Llaguno y Amírola²¹, ya en el pasado siglo, que fue un verdadero maestro en su momento, con intervenciones en la catedral de Jaén, San Francisco de Baeza o la Sacra Capilla de El Salvador de Úbeda.

Precisamente en esta ciudad se le reconocía por entero su autoría en el proyecto del Hospital de Santiago, obra claramente meritoria como para alabar su suficiencia.

Al margen de ello su hijo Alonso de Vandelvira, en un tratado jamás publicado en su momento aunque sí conocido, titulado *Libro de traças de cortes de piedra*²², lo alababa como proyectista de varias otras obras de importancia.

Pero por desgracia era muy escasa la documentación conocida para su quehacer, de manera que sólo a partir de dos sendos trabajos de Chueca Goitia²³ pudo adquirirse una dimensión suficiente de su figura.

Otro investigador, Pretel Marín paralelamente despejaba aspectos fundamentales de su procedencia, pues dejaba bien sentado que Vandelvira no era de ascendencia holandesa como se venía admitiendo infundadamente, sino española²⁴.

17- A.H.Ú., F.M., A.C., Libro 3, f. 401.

18- RUIZ FUENTES, V. M.: 1991, pp. 683-692.

19- PONZ, A.: pp 91-94.

20- MARTÍNEZ DE MAZAS, J.: 1978, p. 175.

21- LLAGUNO Y AMÍROLA, E.: pp. 189-191.

22- BARBÉ-COQUELIN DE LISLE, G.: 1977.

23- CHUECA GOITIA, F.: 1954 y 1972.

24- PRETEL MARÍN, A.: 1975.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Por último, más recientemente su figura se sometió a un exhaustivo estudio, quedando revalorizada por entero²⁵.

En su vertiente de tracista ingeniero, Vandelvira es escasamente conocido, pues sólo han llegado las noticias de dos proyectos.

Uno el puente de San Pablo, en la misma Cuenca, para el que dio trazas y condiciones en 1560, aunque esta era obra que había iniciado su suegro Francisco de Luna²⁶.

Otro éste de Ariza.

Antón Sánchez ya es menos conocido.

Padre de una larga familia de canteros, quizá fuera hijo de otro Antón Sánchez que hacia 1511 se le aprecia interviniendo en la construcción de las Casas Consistoriales ubetenses.

A él mismo se le constata trabajando en ese mismo lugar ya en la segunda mitad de la década de 1550, o los ubetenses palacio Vázquez de Molina, Hospital de los Honrados Viejos de El Salvador o parroquia de San Nicolás de Bari; además de en poblaciones de Jaén o de Ciudad Real²⁷.

1.6. EL PROCESO CONSTRUCTIVO²⁸.

1.6.1. LA FINANCIACIÓN DE LAS OBRAS.

Antes de adentrarse en el proceso constructivo del puente es necesario ver cómo económicamente se financió su construcción, pues esa parece ser la causa determinante de su aspecto actual.

De entrada hay que explicar, aunque sólo sea someramente, qué sistemas eran los habituales para financiar un proyecto de esta envergadura.

Lo usual era que o bien la población que quería acometer una obra de este tipo la financiase de su mismo peculio, o bien que su importe se repartiese entre las poblaciones que se consideraban directamente beneficiadas por la construcción, extremo éste que se sancionaba mediante Real Cédula.

En ambos casos se preveían exacciones que no siempre eran puntualmente cobradas ni exactamente administradas. Al margen de que cuando implicaba a otras poblaciones debía contarse con su resistencia a contribuir.

El dinero se conseguía de muy diversas maneras, aunque lo normal era acudir a *repartos*, o

25- GILA MEDINA, L. y RUIZ FUENTES, V. M.:

1992-a: pp. 81-118.

1992-b: p. 63.

26- ROKISKI LÁZARO, M. L. En la bibliografía que cito me remito al índice y al término Puente de San Pablo, ya que en ambos casos las referencias a páginas son numerosas:

1989-a: p. 460.

1989-b: p. 389.

27- RUIZ FUENTES, V. M.: 1991.

28- Los datos esenciales para este proceso se contienen en el Documento 1 del Apéndice a este estudio.

distribuciones formalmente equitativas, del importe total de la obra entre los habitantes de una población, teniendo en cuenta sus recursos económicos. O bien al mismo tiempo gravar determinados productos. Sin embargo una determinada parte de la población, la más pudiente, solía quedar exenta de tributar por el sistema del reparto; o si ese era forzoso procuraba evitarlo de mil y una manera. Además, el gravamen sobre ciertos productos debía reintegrarse a los individuos que gozaban derecho a refacción.

A todo lo anterior se añade que esas exacciones podían fijarse por periodos concretos, coincidentes con los que se presuponían para la duración de obra. De manera que si esa se prolongaba más de lo previsto, debía solicitarse una prórroga.

Como muestra baste decir que en la misma Úbeda se procedió a suspender, hasta nueva disposición, el impuesto de un maravedí sobre arrelde de carne vendida, destinado a la construcción del puente de Ariza, en razón a que el periodo impositivo había expirado.

En resumen, el procedimiento que determinaba quiénes y con cuánto debían contribuir era engoroso e impopular.

Cuando hacia mediados de la década de 1550 se decidió construir el puente de Ariza, los recursos económicos de los que se partía parece que fueron los propios del Concejo ubetense y las donaciones de materiales, cal y madera, procedentes de dos vecinos de la ciudad.

Concretamente el regidor Rodrigo de Orozco donó toda la cal precisa y un particular hizo igual con la madera que fuese menester, materializándose el proyecto en el alzado de un pie en la orilla orientada a Úbeda.

Sin embargo, cuando en 1562 se decidió acometer el proceso que llevaría a la definitiva construcción del puente, inicialmente sus gastos de edificación se repartieron entre las comarcas y lugares más beneficiados, aunque desconocemos con exactitud qué poblaciones contribuyeron. Pero al menos se sabe que lo hizo por un lado El Condado, en donde deben englobarse Navas de San Juan, Castellar de Santisteban y Santisteban del Puerto, y por otro la ciudad de Úbeda y las poblaciones bajo su jurisdicción, que ya entonces sólo comprendía a Cabra del Santo Cristo y a Torreperogil. Por último debieron contribuir los propietarios de las tierras directamente beneficiadas por el tendido del puente.

Eso se deduce a través de algunas notificaciones recaudatorias, que pueden ser parciales y no comprensivas de todas las poblaciones comprometidas económicamente, pues resulta extraño su corto número. En este sentido hay que tener en cuenta, sólo a título comparativo, que a penas unos 60 años después, cuando se procedió a reparar la ubetense Puente Vieja sobre el Guadalquivir con un coste inferior al constructivo de Ariza, se vieron comprometidas económicamente poblaciones distantes a más de 100 Km. de Úbeda.

Ya a finales de 1567 se comienzan a presentar los primeros problemas de financiación, precisamente al ordenarse la suspensión del impuesto sobre arrelde de carne, destinado al puente, al haber expirado el periodo impositivo fijado al efecto; y seguramente ocurrió otro tanto para las aportaciones obligatorias de las poblaciones de El Condado.

A lo anterior se añadieron nuevas y mayores dificultades, pues en julio de 1568 la obra, luego de los substanciales reformados de la ampliación del arco central y la mayor distancia desde donde conseguir la piedra idónea, comenzó a tomar una sobrevaloración económica que quedaba muy lejos de las previsiones iniciales.

Dado que Antón Sánchez cumplía puntualmente con el condicionado de obra, a el que se añadían las mejoras ya dichas, las previsiones económicas iniciales se habían desbordado.

En este punto el Concejo ubetense se veía en la obligación de tener que abonar a un tiempo los pagos contractualmente establecidos y los ocasionados por las mejoras, si se quería que la obra siguiera adelante. Pero la carencia de liquidez pecuniaria y los retrasos en los cobros de las contribuciones económicas a las poblaciones repartidas impedían su inmediato cumplimiento.

Ante esas dificultades económicas el Concejo ubetense actuó de manera poco ortodoxa, cuando no ilegal, para no hacerles frente de inmediato o, si ello le era posible, evitarlas.

De entrada, a fin de agosto de 1568 encarceló tanto a Antón Sánchez como a sus fiadores bajo la acusación de incumplimiento de contrato, que substanciaban en que Sánchez había dejado de trabajar en la obra.

De creer a Antón su detención había sido ilegal, por cuanto no se le dio oportunidad para alegar contra la acusación que se le formulaba. Personalmente el maestro decía que si la obra se había abandonado no era a causa suya, sino a la de los operarios que allí trabajaban, quienes a causa del extremo calor que imperaba antepusieron su salud al trabajo; además, si había dejado de trabajar eso no era causa suficiente para su detención, pues en tal caso legalmente el Concejo podía contratar a su cargo a todos los obreros necesarios. Pero esas razones las formuló con posterioridad a su excarcelación; y la verdad sea dicha, cuando se le notificó el auto por el que luego se le detuvo estaba trabajando extrayendo piedra de las canteras.

Tanto Antón como sus fiadores sólo quedaron libres tras firmar un nuevo contrato donde aceptaban que el condicionado contenido en el primero se consideraba inamovible en todos sus puntos, y que todo cambio sufrido en lo material con respecto a aquel debía tomarse como mejoría.

En consecuencia, dado que el maestro había cumplido con los plazos de ejecución previstos y al tiempo recibido las pagas acordadas, el resto de la obra se ejecutaría a tasación y dentro del plazo de dos años.

En la práctica eso le suponía al maestro haber estado trabajando durante cuatro años al costo. Y es más, a quedar a expensas de tasación las obras que realizase a mejora, de forma que si el importe de una tasación no le gustaba al Concejo, se abocaba a un pleito.

Por su parte al Concejo todo le suponía una maniobra dilatoria, pues era consciente que debía abonar el importe de las mejoras realizadas, pero no podía arrostrar unos pagos inmediatos.

Amenazar el promotor de una obra a un artista con un pleito constituía un argumento disuasorio de primer orden por la lentitud, costes y resultado incierto del proceso que, aún en el caso de resultar favorable al artista, podría haberle presupuesto perder literalmente toda una fortuna. Además, si Antón renunciaba a litigar el coste de las mejoras era también acordable, bajo nueva amenaza del Concejo de recurrir a un pleito.

La actitud adoptada por el Concejo ubetense puede parecer chocante, pero era muy común entre los promotores de la época que no dudaban en utilizarla para, literalmente, extorsionar a los artistas, obligándoles a realizar substanciales rebajas en el precio final de sus obras.

Sánchez, sin embargo, prefirió afrontar un pleito que le ocupó casi 15 años y que le resultó favorable.

Úbeda tuvo que resignarse a entregarle a ese maestro, para pagarle, los frutos de muchas tierras que tenía arrendadas.

Los gastos ocasionados por pleitos y el alto coste alcanzado por la construcción, que llegó a ver casi quintuplicado su importe inicial, debieron condicionar que el puente no se acabase con toda la perfección requerida. Como más adelante se verá.

1.6.2. EL PRIMER MOMENTO CONSTRUCTIVO DEL PUENTE.

Este es el menos conocido debido a la falta de documentación escrita coetánea. Aunque en alguna medida puede recomponerse gracias a noticias posteriores.

Presumiblemente en la segunda mitad de la década de 1550 el Concejo ubetense acometió un primer intento, financiado con sus mismos propios y con donaciones de materiales por vecinos de la ciudad.

El proyecto se materializó en el alzado de un pie en la orilla orientada a Úbeda, que seguramente se detuvo al poco tiempo al tener que atender paralelamente el Concejo de esa ciudad a la reparación del puente de La Reina, que amenazaba ruina.

Y en ese estado aún estaría antes de febrero de 1561, fecha de una Real Provisión otorgada por Felipe II en la que se contienen todos los extremos arriba señalados.

demás desafortunadamente el único Libro de Actas del Concejo ubetense para el momento que se trata comprende, sólo parcialmente, el periodo que media entre los años 1558 y 1562, y en él no se contienen más que referencias al mal estado e imperiosa necesidad de realizar reparaciones en ese citado puente; y la falta del testamento del comendador Rodrigo de Orozco²⁹ poco más permite concretar.

Asimismo se desconoce quién pudo haber sido el autor de este primer proyecto, aunque es muy posible que su ejecución material competiera al cantero baezano Francisco de Aranda, con el que en 1558 se seguían pleitos³⁰.

1.6.3. EL SEGUNDO MOMENTO CONSTRUCTIVO DEL PUENTE.

Este, clave en su construcción, se produce ya en septiembre de 1562, fecha de otra Real Provisión por la que se autoriza tanto a la redacción de condiciones de obra como a su pública almoneda.

En noviembre de ese año Andrés de Vandelvira debió presentar los planos y el condicionado para la construcción del puente, documentación de la que sólo han llegado las extensas condiciones.

29- Ese falleció en fecha indeterminada pero comprendida entre finales de 1549, cuando fundó mayorazgo, y comienzos de 1557, cuando su cónyuge declaraba ser viuda*.

*A.H.Ú., F.P.N., JUAN DE COTILLAS, 1296, f. 313 y 346, respectivamente para los documentos citados, todos ellos originales incluidos en un pleito ya del siglo XVII.

30- A.H.U., F.M., A.C., Libro 3, f. 2-v. Me baso en una escueta referencia: el acuerdo adoptado el 8 de agosto de 1558, por el que se comisiona a unos regidores para que, entre otros pleitos, prosiguieran el que ya se tramitaba en la Chancillería granadina contra Francisco de Aranda, por razón de la obra del puente sobre el Guadalimar.

Sin otra mayor precisión, puede conjeturarse que ese Aranda pudo ser el maestro baezano que, en 1570, gira visita de inspección a la obra que realizaba Antón Sánchez.

En ellas se fijan las dimensiones del arco principal en un diámetro de 90 pies, con volteo desde sus cimientos y doble rosca: arco y sobrearco. El ancho de los estribos sería de 22 pies y todo el conjunto se aparearía, en cada orilla, por dos pontanillas. Se colocarían dos escudos en el lugar que el Concejo indicase.

Se estipulaba un plazo de cuatro años para la construcción, y ya se especificaba que el maestro que se quedara a su cargo podría aprovechar tanto la piedra del pilar que estaba construido como toda la extraída en su día para proseguirlo.

Ese pilar quedó definitivamente condenado a la demolición tras la visita que, el 2 de diciembre de 1562, efectuaron los maestros Luis de Moratalla, albañil, y Pedro de la Mazueca, cantero, para determinar sobre el terreno la correcta ubicación del puente, en la que dictaminaron que no era la más idónea aquella donde se alzaba.

Puesta la obra en almoneda se dieron pregones en Úbeda, Baeza, Jaén y Granada, quedando finalmente rematada el 4 de octubre de 1563 en el maestro cantero ubetense Antón Sánchez.

La construcción debió iniciarse rápidamente y marchar a buen ritmo, pues ya en mayo de 1564 Vandelvira había marcado los puntos de cimentación y, en septiembre, apreciaba que los pilares de la orilla de Úbeda estaban comenzados a levantar.

En esa visita ya se dudaba de la existencia de buena cimentación en el lugar previsto donde alzar el pilar del arco central de la orilla hacia El Condado, así como de la bondad de la piedra a utilizar en la construcción de la doble rosca de ese arco.

Precisamente a lo largo de septiembre de ese año se fijan las canteras más idóneas para extraer piedra y los caminos por donde conducirlas hasta la obra.

A finales de enero de 1566 Vandelvira vuelve a visitar la obra, declarando que se proseguía según los plazos convenidos, e incluso habiéndose realizado demasías. Para entonces los estribos principales y secundarios ya estaban alzados unos 15 pies y el arco central, a causa de problemas de cimentación en una de las orillas, se había visto recrecido en su luz.

En agosto de 1566 los maestros Domingo de Tolosa "El Viejo" y Francisco del Castillo "El Viejo" visitan la obra, coincidiendo substancialmente con la anterior valoración de Vandelvira.

Aprecian que se debía utilizar otro tipo de piedra para el arco central, pues la que se venía empleando resultaba muy floja, y que además, visto el crecido en la luz del arco central, éste no debía ser de medio punto sino ligeramente rebajado y con un dovelaje de mayor grosor.

Ya para entonces estaba cerrado un arco colateral al central en la orilla de Úbeda, y alzándose el pilar de sostén al ojo central en la orientada a El Condado.

Solucionado el problema de cimentación en la orilla a El Condado, prácticamente durante un periodo de dos años se aprecia un buen ritmo constructivo, con alzado de pilares y acopios de piedra para el ojo central y de madera para el armado de su cimbra.

En marzo de 1569 el Concejo acusa lentitud en la ejecución de la obra y que la madera destinada a la cimbra del ojo central aún seguía sin sacar del río, con lo que estaba expuesta a daños. Posiblemente a comienzos de noviembre o finales de diciembre de ese año la cimbra, que ya había sido armada, se desplomó a causa de su mala construcción y parcial estado defectuoso de la madera, según informes del carpintero Juan de Zamora, del albañil Salvador de Quesada y del cantero Pedro de la Mazueca, a lo que Sánchez opuso que la causa del accidente había sido tanto la fuerza de un vendaval como el que, con consentimiento del Concejo, ya se transitaba sobre lo

realizado estando aún como estaban frescas las mezclas.

El accidente debió repararse rápidamente pues se sabe que la obra, a petición del Concejo ubetense, se visitó en varias ocasiones a lo largo de 1570.

Concretamente en mayo por el maestro Francisco de Aranda, vecino de Baeza, quien consideró que tanto la obra realizada hasta el momento era correcta como que existían muchas mejorías realizadas; y en septiembre por los también baezanos Juanes de Aispuro³¹ Anteros y Ginés Martínez, coincidentes con el anterior maestro.

Muestra de esa rapidez es que en la visita de mayo la cimbra ya estaba nuevamente armada, instándose al maestro para que a la mayor brevedad le voltease el molde de yeso para proceder a tender el arco y sobrearco, y en la visita de septiembre tanto el arco como el sobrearco se estaban comenzando a voltear.

En abril de 1571, en una nueva visita de Aispuro y de Martínez, los anillos y testas del arco mayor se habían cerrado y en septiembre de ese año, en la visita de Vandelvira y Francisco de Herrera, iban a cerrarse los arcos laterales y el primer anillo del central se encontraba prácticamente cerrado, habiéndose acopiado mucha piedra para iniciar el sobrearco.

En todo momento queda de manifiesto el retraso que el Concejo llevaba en los pagos al maestro.

Ninguna otra nueva noticia aparece hasta agosto de 1575, cuando Antón Sánchez reconoce haber recibido, hasta esa fecha, la suma de 1.857.875 maravedís, según pagos desglosados, al tiempo que se indica que la obra se encontraba virtualmente finalizada³².

31- El apellido parece ser una corrupción del vasco Aizpurúa.

32- A.H.Ú., F.P.N., JUAN DE CÓRDOBA, 182. Referencias en varios folios, con desglose de sumas y fechas de recepción de las mismas:

CCI:Sánchez reconoce quedar contento de haber recibido, hasta el momento, la suma de 2.000 reales, que montaban 68.000 maravedises, a cuenta de la obra y mejorías, según dispuso la Justicia que se le abonase, con fecha del 24 de noviembre de 1568.

CCIII:Para mayor claridad de lo que hasta el momento se le había abonado, Sánchez realiza, por fechas y cantidades, el siguiente desglose:

18/09/1554:62.000 maravedís, con lo que se acababa de abonar el importe de la primera fase, valorado en 250.000 maravedises.

7/11/1564:27.375 maravedís.

6/02/1565:250.000 maravedíes, importe de la segunda fase.

Sin fecha:250.000 maravedises tomados a cuenta de los cobros a ejecutar sobre la viuda de Rodrigo de Orozco.

28/02/1566:500 ducados.

31/10/1566:500 ducados a cuenta de la cuarta paga.

18/11/1567:300 ducados a cuenta del principal y mejorías.

2/07/1568:200 ducados a cuenta del principal y acrecentamiento.

26/11/1568:2.000 reales a cuenta del principal y acrecentamiento.

9/05/1570:500 ducados correspondientes a la quinta paga.

27/01/1571:500 ducados correspondientes a la sexta paga.

24/05/1572:75.000 maravedís a cuenta.

Total global:1.857.875 maravedises.

No hay más noticias entre esa fecha y octubre de 1581, cuando Antón contrata a los empedradores Francisco Fernández Caro y Antón Gómez para empedrar todo el paso del puente.

Por fin, en diciembre Antón juzgaba acabada del todo la obra y pedía tasación, pero por maestros que ni fuesen residentes ni estantes en el obispado de Jaén. Tras nuevos pleitos en cuanto al nombramiento de tasadores de la obra por ambas partes habrá que esperar a julio de 1582 para que sea Pedro de Alcalá Monte, maestro mayor de la iglesia mayor de Huéscar, quien dé la que conocemos como última y definitiva tasación de obra que, ya entonces, se reconoció como perfectamente acabada y quedando en deuda el Concejo ubetense con Sánchez por la suma de 17.859 ducados.

1.6.4. INTERVENCIONES POSTERIORES.

La fábrica del puente se vio sometida a diversas operaciones de mantenimiento a lo largo del tiempo, siendo quizá la de mayor entidad una acometida en el siglo XVII.

En 1678 se vio la necesidad de proceder a reempedrar todo su paso, pues estaba tan descarnado que las claves habían quedado al descubierto.

La importancia del puente y la necesidad en repararlo obligó al Concejo, exhausto en medios económicos, a realizar un gran esfuerzo, de lo que queda constancia en que el 25 de mayo se acordó proceder a su reparación; el 3 de junio los alamines apreciaron las intervenciones necesarias; el 1 de septiembre se pregonó la obra, que tuvo que ser puesta en almoneda al no concurrir nadie dado que el importe de salida resultaba excesivo, y además se libró dinero y arbitró la venta de algunos materiales de construcción sobrantes del Concejo; el 6 de diciembre se recepcionó la obra³³.

Presumiblemente el aspecto del puente no debió variar mucho a lo largo de las décadas posteriores a su finalización. Pero eso cambió con la intervención a que se le sometió en el siglo XIX.

Ya se ha dicho cómo se le tomó en consideración dentro del trazado del camino que enlazaría Baeza y Úbeda con la aldea de Las Correderas, en el proyecto dirigido por Manuel María de Chabbarri en 1840³⁴.

En sí la intervención no puede considerarse como excesivamente traumática, ya que en realidad se planteaba suavizar el fuerte rampeado de su paso, que hacía muy difícil el acceso de los carros.

Sin embargo esa actuación conllevó la pérdida de algunos elementos característicos.

Precisamente en ese citado proyecto se incorpora un croquis del alzado y planta del puente donde, al margen de un ligero error de apreciación (se anota un arco inferior inexistente en su lado Norte), se dibuja con claridad el pretil que, en ambos extremos, se cierra con lo que parecen ser torrecillas, en realidad unos hitos.

El aspecto actual del puente varía con respecto a esa representación, pues ya no existe ni el pretil, sustituido por un antepecho de forja, ni esos hitos.

33- A.H.Ú., F.M., A.C. libro 27.

34- A.H.Ú., F.M., S.V.

Los mismos quizá se colocasen a lo largo del siglo XVII, fecha en los que son muy frecuentes en los extremos de los puentes, conteniendo a veces inscripciones alusivas a algún acontecimiento o motivos de la heráldica municipal o real.

Hitos y pretilos desaparecieron en el curso de esas obras, y es posible que quizá no se hayan perdido, sino que permanezcan en el mismo puente reutilizados como material de relleno en el suavizado de la pendiente de su paso.

Anecdóticamente cabe señalarse por último que, hacia 1940, se le rehicieron unos tramos de fábrica, que habían sido levantados a comienzos de 1939 por las tropas republicanas para forzar la voladura de su acceso hacia El Condado. Voladura que afortunadamente no llegó a producirse.

1.7. EL PUENTE DE ARIZA Y SU SITUACIÓN DENTRO DE LA NORMATIVA LEGAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

1.7.1. INTRODUCCIÓN.

Tras la asunción de competencias en materia patrimonial por la Comunidad Autónoma de Andalucía, se puso en marcha la confección de un *corpus* legislativo normalizador de la protección y las intervenciones a realizar en el patrimonio Histórico y Artístico de esta Comunidad.

En tal sentido vinieron pronto a quedar normalizados los aspectos patrimoniales contenidos en los ámbitos de la arqueología, archivística, etnología o museística.

Y por fin la Ley 1/91, de 3 de julio de 1991 del Parlamento de Andalucía, reguladora de su Patrimonio Histórico, vino a servir de base para la promulgación de nuevas normas reguladoras, puntuales a las distintas facetas patrimoniales que en sí contempla.

Dentro de esa corriente, 1989 había visto nacer el Plan General de Bienes Culturales de esta Comunidad³⁵.

Al margen sus planteamientos, el Inventario de Bienes de Interés Cultural, contenido en el Plan General de Bienes Culturales de Andalucía, fríamente mostraba olvidos o vacíos en la declaración o incoación de expedientes de Bienes de Interés Cultural difíciles de creer.

En el plano que nos interesa, y se refiere a los puentes, en toda Andalucía sólo había 15 considerados como Bienes de Interés Cultural, siendo 8 ya declarados (y considerados de Nivel 1) y 7 con expediente incoado para su declaración (Nivel 2); todos repartidos sólo entre Cádiz, Córdoba, Sevilla y Granada³⁶.

35- JUNTA DE ANDALUCÍA: s.l., c.a. 1989.

36- Concretamente figuraban en esas fechas:

- Declarados Bienes de Interés Cultural:

Provincia de Córdoba: Puente Romano, en Córdoba; de El Salado y de El Diablo, en Villanueva del Río; sobre el Guadiato, en Villaviciosa de Córdoba.

Provincia de Granada: Puente del Cadí, en Granada.

Provincia de Sevilla: puente y restos de la vía romana, en Carmona; puente de Triana, en Sevilla; de la Alcantarilla, en Utrera.

- Incoados Bienes de Interés Cultural:

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Resultaba inconcebible aceptar que puentes como el romano de Andújar ni se contemplase.

Sensibilizada la Junta de Andalucía, como consciente de su responsabilidad, aceleró un programa de incoación y declaración de Bienes de Interés Cultural que, algo antes de 1989, ya había iniciado.

Dentro de ese contexto queda el puente de Ariza.

La exposición sobre la Arquitectura del Renacimiento en Andalucía, centrada en el Arquitecto Andrés de Vandelvira y su época, propició la aparición de estudios sobre el propio Vandelvira, que vinieron a actualizar substanciales aspectos relacionados con la vida y obra de ese gran arquitecto renacentista.

Precisamente esos lo mostraban relacionado con la construcción del puente de Ariza, cuya existencia quedaba amenazada por la construcción de una presa, que lo condenaba a desaparecer algún día bajo sus aguas.

Los organismos competentes de la Junta de Andalucía reaccionaron de inmediato, arbitrando medidas legales que asegurasen su existencia.

1.7.2. SITUACIÓN ACTUAL.

En ese contexto, el 4 de mayo de 1992 la Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía procedió a iniciar, de oficio, la incoación de Bien de Interés Cultural para el puente.

Dicho asunto se comunicó al Excelentísimo Ayuntamiento de Úbeda, como parte interesada, para su pública exposición.

Transcurridos los plazos legales, no se presentó alegación alguna y así se hizo saber de oficio al organismo autonómico competente³⁷.

Tras ello, en agosto de 1993 se anunció en los Boletines Oficiales de la Junta de Andalucía³⁸ y del Estado la incoación de expediente declaratorio de Bien de Interés Cultural del puente.

En virtud a todo ello, y hasta tanto se resuelva respecto a su adscripción en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, este puente goza de una protección legal igual a si ya lo hubiera sido.

Provincia de Cádiz: puente Zuazo, en San Fernando.

Provincia de Córdoba: sobre el Genil, en Benamejé; puente romano, en Pedroche; Puente de Hierro, en Palma del Río.

Provincia de Granada: Puente de Hierro, sobre el Hacho, en Guadahortuna.; de Las Animas, en Huéscar; del Barranco, en Loja, sobre Riofrío.

37- La fecha de remisión de oficio por el Excelentísimo Ayuntamiento de Úbeda es a 21 de octubre de 1993.

38- Resolución de 4 de mayo de 1993, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se incoa expediente para la inscripción en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz del puente de Ariza, de la ciudad de Úbeda. B.O.J.A. N° 87, de 10 de agosto de 1993, pp. 7725-7726.

CAPÍTULO II

ESTUDIO ARQUEOLÓGICO

A- APROXIMACIÓN DOCUMENTAL AL PUENTE DE ARIZA

2.1.LA DOCUMENTACIÓN SOBRE LA OBRA DE FÁBRICA DEL PUENTE DE ARIZA

En la actualidad estamos acostumbrados a que un proyecto de obra parta de unos considerandos fundados en concienzudos análisis previos, elaborada memoria escrita donde se desarrollan por capítulos las pautas constructivas y de valoración de obra, y acompañamiento de una detallada planimetría. Y con todo y eso siempre suelen quedar vacíos o puntos oscuros.

Si la norma actual, más o menos perfecta, puede ocasionar incertidumbres piénsese sólo en un proyecto anterior a la segunda mitad del siglo XIX. Interpretarlo suele resultar una tarea difícil, cuando no imposible.

Retrotrayéndose a un proyecto del siglo XVI las dificultades se harán mayores.

Empero un proyecto de obra de esa época se atiene, en esencia, a los principios básicos que uno actual: condiciones de obra usualmente acompañadas de planimetría.

Al margen de ello las diferencias son notables.

Muy *grosso modo* legalmente un contrato de obras sólo se diferenciaba de otro para adquirir un mulo, pongamos por caso, sólo en el formulismo, razón de entrada por lo que es normal que todo contrato de obra se protocolice; es decir, se formalizase ante un fedatario público: el escribano.

Éste sencillamente se limitaba a reflejar el compromiso adquirido entre dos partes, promotor y ejecutor de obra, sobre una base legal común matizada por un condicionado: el proyecto de obra.

Por esa razón todo proyecto constructivo normalmente sólo figura como mero documento anexo al contrato de partes comprometidas entre sí, de manera que es de uso interrumpir la redacción del contrato con una frase del tipo *aquí las condiciones, según condiciones de yuso*

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

incorporadas, etc.; en otras ocasiones el condicionado forma parte de la redacción del contrato³⁹.

Sin embargo la planimetría, que usualmente acompañaba a todo proyecto de cierta relevancia, raramente nos ha llegado y por razones comprensibles. De un texto era fácil obtener tantas copias manuscritas como se deseara, pero no así de un dibujo que podía quedar en manos del maestro de obra, del promotor o del escribano. Pero lo usual es que lo custodiara el promotor y más raramente se incorporase al contrato notarial en sí, aunque siempre estaría a disposición de consulta por el constructor.

Precisamente esas circunstancias hacen que los planos de época sean raros.

Pero ¿qué contenía un condicionado de obra?

Normalmente una descripción de las partes a construir, con sus dimensiones, materiales a utilizar y calidad de los mismos, plazos de ejecución, valoración total de obra y plazos de abono de pagas al maestro que construyese, generalmente establecidas por fases de construcción.

La planimetría, que se conoce como *traza*, suele representar más o menos esquemáticamente la obra a realizar, a veces acotada. Pero hay casos en que la traza no existe, sino sólo detalles constructivos que normalmente figuran incluidos en el mismo condicionado de obra, conociéndose en la terminología del momento bajo el nombre de *rasguños*, *rascuños* o *rascrinos*.

En casos excepcionales ni existió un condicionado de obra, sino una planimetría tan completa que, sólo con ella, es posible rehacer el resultado de obra que se preveía.

O al contrario tenemos casos donde sólo con el condicionado de obra es posible reconstruir, casi milimétricamente, la obra en cuestión. Aunque lo usual es que trazas y condiciones se complementen mutuamente.

Por otra parte es normal que un proyecto de obra, con sus correspondientes trazas, no lo ejecutase quien lo concibió. En tal sentido a veces aparece incluida una cláusula en las condiciones de obra que especifica que quien quedase como constructor de la misma debería pagar una determinada cantidad al proyectista.

Visto lo anterior entremos en el condicionado de obras en sí.

Como ya se ha dicho usualmente contiene la descripción de las partes a construir, sus dimensiones, bondad de materiales a utilizar y plazos de ejecución y abono de pagas al maestro que construyese. Y que a veces son muy completas; pero no claras.

Su redacción, más para el profano, suele resultar francamente caótica cuando no incomprendible: ideas que se abandonan para retomarse más tarde, conceptos que se entremezclan, dimensiones en un sistema métrico ya abandonado...

Eso es caso común a cualquier maestro proyectista del momento sin que pueda achacarse a un apresuramiento en la redacción, pues normalmente las condiciones suelen estar bien, y hasta cuidadosamente, manuscritas. Y cómo no, el conjunto de ideas resultaría en su día tan comprensible como a cualquiera que ahora desee adentrarse en él.

En este sentido las condiciones dictadas por Andrés de Vandelvira respecto a la construcción

39- Por ejemplo en Úbeda son usuales ambas formas, en tanto que en la cercana Baeza es muy raro que aparezca un condicionado de obra incorporado al texto del contrato o como anexo al mismo.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

del puente de Ariza en nada se diferencian de cualesquier otras, pudiendo resultar farragosas y en ocasiones incoherentes al no acostumbrado.

Su redacción original, transcrita en el apartado documental a esta memoria, es un claro exponente de lo dicho.

Como ejemplo se restituyen, en una redacción actualizada, algunas pautas constructivas del puente dispersas en diferentes párrafos de las condiciones originales. Su procedencia se indica con voladita entre corchetes (^(...)).

Dónde se alzaría el puente se hace constar en la misma introducción a la redacción de las condiciones: "...sobre el río de Guadalimar, que es ençima de la casa de Córcoles, donde esta un vanco de peñas donde están unas peñas de piedra calariza...".

Cómo debía ser el ojo central podría haber aparecido así: "...^[1]el arco prinçipal, por donde al presente pasa toda el agua del río, a de tener noventa pies de güeco; ^[7]a de començar su buelta dende la primera hilada, y terná el bolsor de la dobela a la tardosa çinco pies en ésta manera: que la primera buelta tenga tres pies de lecho, y el sobrearco tenga dos pies de manera que, çerrado el primero arco, se le a de echar el dicho sobrearco...".

O las dimensiones y forma a adoptar por los pilares y correspondientes tajamares de sostén al ojo central podían haberse redactado así: "...^[1]el pie esento de ésta parte de Úbeda a de tener veinte e dos pies de largo a el largo de la puente ^[2]y en el pilar dicho de este cabo, se an de guardar sus tajamares: el de la parte que de arriba en punta, que salga del ancho de la puente a fuera, la punta, honze pies y el de la parte de abaxo tenga lo mismo, eçebto que a de ir en redondo, como parece en la traça, de manera que abrá de largo de la punta al ultimo del redondo baxo, treinta y quatro pies, digo quarenta y quatro pies; ^[4]el pie de la parte que de El Condado de Santisteban se tenga la horden de los de este cabo, guardando los veintidós pies de maçiço de largo...".

Farragoso o no, desentrañar el puente de Ariza con sólo el condicionado vandelviriano hubiera sido imposible.

Pero las constantes modificaciones a que se sometió su fábrica durante una década se rastrean sobre la documentación aportada en el pleito mantenido por Antón Sánchez contra el Concejo ubetense y, pese a dejar seis años de vacío, son documentos suficientes para explicar casi toda la evolución de una obra compleja como ésta: un puente.

Sin embargo no son del todo aún suficientes.

Retomando la tradición positivista española de finales del pasado siglo y comienzos del presente, luego desgraciadamente dejada de mano durante décadas, puede acometerse perfectamente el análisis evolutivo del puente.

Precisamente aquí se dan, como en pocas ocasiones, los requisitos indispensables: amplia documentación conservada y de distintas épocas, objeto de estudio en perfecto estado y paralelos en otras obras aún en pie.

La aplicación de un análisis crítico sistemático arqueológico, histórico y artístico son perfectamente posibles y compaginables en este caso.

B- ANÁLISIS ARQUEOLÓGICO DEL PUENTE DE ARIZA

2.2. EL OJO CENTRAL

Como casi toda la obra de fábrica este ojo fue cambiando a lo largo del tiempo, sucediéndose hasta seis modificaciones para llegar al resultado actual.

2.2.1. FASE PRIMERA.

Corresponde a las condiciones iniciales, que se aprecian repartidas a lo largo de varios de los párrafos del condicionado vandelviriano.

Así, en el párrafo primero se fija su luz: "*...el arco principal, por donde al presente pasa toda el agua del río, a de tener noventa pies de güeco...*".

En el séptimo su forma, arranque y dimensiones de las dovelas: "*...a de comenzar su buelta dende la primera hilada, y terná el bolsor de la dovela a la tardosa çinco pies en ésta manera: que la primera buelta tenga tres pies de lecho, y el sobrearco tenga dos pies de manera que, çerrado el primero arco, se le a de echar el dicho sobrearco...*".

Y por último en el segundo su ancho: "*...esta dicha puente a de tener veinte y dos pies de ancho de cabo a cabo, como parece por la planta...*".

Es decir, inicialmente Vandelvira proyectó éste ojo de medio punto, con volteo desde la misma cimentación; luz de 90 pies, equivalentes a unos 25 m., y una flecha aproximada de 12'4 m.

Llevaría doble rosca con un espesor total de 5 pies, correspondiendo 3 a la primera y 2 a la segunda. Es decir, ambas roscas medirían en conjunto 1'93 m., siendo la primera de unos 83'50 cm. y la segunda de unos 55'70 cm. Incluidas las dimensiones de ambas el ojo central alcanzaría en vertical los 13'79 m.

2.2.2. FASE SEGUNDA.

Luego de las visitas realizadas por Vandelvira a la obra en mayo y septiembre de 1564, donde se considera incluso la posibilidad de que el ojo llegue a reducir su luz en unos 2'78 m., en octubre de 1565 varía la situación.

Tras haberse practicado catas para comprobar el lugar más idóneo donde fundar su pie de sostén en la orilla de hacia El Condado, los canteros Pero Gin, Luis de Toral y Alonso Fernández encuentran firme a unos 16 pies de distancia del lugar supuesto inicialmente por Vandelvira; ésto es, unos 4'45 m. más, con lo que se alcanzaría una luz de unos 29'53 m.

Como no se habla para nada de las medidas de su doble rosca puede entenderse que las iniciales se consideraban como válidas, por lo que ya el ojo central se incrementaba hasta los 16'15 m. totales de altura. Su flecha alcanzaba los 14'76 m.

2.2.3. FASE TERCERA.

Entre octubre de 1565 y agosto de 1566 debió producirse alguna nueva modificación pues en esa última fecha, en la visita realizada por los canteros Francisco del Castillo "El Viejo" y Domingo de Tolosa "El Viejo", aprecian la luz del puente se había incrementado en más 21 pies, con lo que ya sumaba los 31 m.

Ambos dan un consejo muy acertado: que el ojo pase de medio punto a ligeramente rebajado.

Argüían que esa modificación no afectaría a su estabilidad y que además su flecha quedaría en unos 13'80 m. y no en los 15'50 m. que tomaría caso de ser de medio punto. De esta forma sólo aumentaría 1'40 m. sobre el proyecto inicial de Vandelvira y no los 3'10 en que lo haría caso de hacerse de medio punto. De esta forma se evitaba incrementar la pendiente del paso del puente.

Al tiempo aconsejan que, pues se ha dimensionado el ojo, las dovelas de sus dos roscas deben incrementarse para mayor fortaleza, de forma que las de la primera pasarán a medir de 3 pies a 5 cuartas y las de la segunda de 2 a 2½ cuartas.

Es decir, las de la rosca inferior se incrementarían de 83'50 cm. a 1 m. y las de la segunda de unos 55'70 cm. a unos 70 cm., con lo que la altura total del ojo alcanzaba los 15 m.

2.2.4. FASE CUARTA.

Tras la visita girada en mayo de 1568 por los canteros Ginés Martínez y Pedro de la Mazueca se desaconseja que el arco del ojo sea rebajado, y que por contra se trace de medio punto. Con eso su flecha crecía hasta los 15'50 m.

Al no tratarse para nada las dimensiones de las dovelas de ambas roscas puede pensarse que mantendrían las dimensiones fijadas en la visita anterior, en cuyo caso la altura total del puente rondaba los 17'20 m.

2.2.5. FASE QUINTA.

En mayo de 1570, durante la visita de Francisco de Aranda, ya armada la cimbra nuevamente se replantean las medidas de la doble rosca del ojo central.

Ahora se dice que debía tener un grosor total de 9 cuartas, correspondiendo 5 a la primera y 4 a la segunda; es decir, que su grosor total sería de 1'90 m. y con lo que la flecha alcanzaba los 17'40 m.

En ese momento sus dimensiones son muy cercanas a las actuales, casi coincidiendo desde luego el grosor de las dovelas.

Pero la luz del ojo, que en la actualidad presenta poco más de 1 m. sobre los 31 m. que se venían arrastrando desde agosto de 1566, debió haberse incrementado en esa poca más de vara y media que dan las dimensiones actuales algo antes de mayo de 1570, pues escuetamente en esta visita se dice que, al medir el arco central, se veía crecido.

2.2.6. FASE SEXTA.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Con posterioridad a esa última visita debieron modificarse nuevamente las dimensiones de las dovelas de ambas roscas del ojo central, dando lugar a las que ahora se muestran.

2.3. LOS PILARES DE SOSTÉN AL OJO CENTRAL

El condicionado inicial de Vandelvira describe con precisión sus dimensiones: 22 pies de fondo por 20 de anchura, correspondientes esos al ancho del paso del puente.

En resumen: 6'12 m. por 5'57 m.

Al margen de eso algunos detalles parecen diferenciarlos inicialmente; y desde luego lo hace su evolución constructiva, mucho más compleja en la orilla de hacia El Condado que en la orientada a Úbeda.

2.3.1. ORILLA HACIA ÚBEDA.

En el segundo párrafo se especifica que "*...en el pilar dicho de este cabo se an de guardar sus tajamares: el de la parte que de arriba en punta, que salga del ancho de la puente a fuera, la punta, honze pies y el de la parte de abaxo tenga lo mismo, eçebto que a de ir en redondo, como pareçe en la traça, de manera que abrá de largo de la punta al ultimo del redondo baxo, treinta y quatro pies, digo quarenta y quatro pies...*".

Es decir, que contaría con dos tajamares: en cuña aguas arriba y redondeado aguas abajo, cada uno de 11 pies (unos 3 m.) de longitud.

Las condiciones, salvo detalles sin importancia, se guardaron escrupulosamente en lo que concierne a su planta, pese a que en lo tocante a su desarrollo vertical haya substanciales diferencias.

En el condicionado se dice que "*...de retunbeas arriba, como pareçe en la traça, començaran a recogerse los dichos tajamares, así el de la punta como el redondo...*".

O lo que es lo mismo: a una altura aproximada de 5 m. pasarían a una superficie ataluzada, que en el caso del tajamar en punta daría lugar a media pirámide y en el redondeado a medio cono, y seguramente con un *recogido* abrupto.

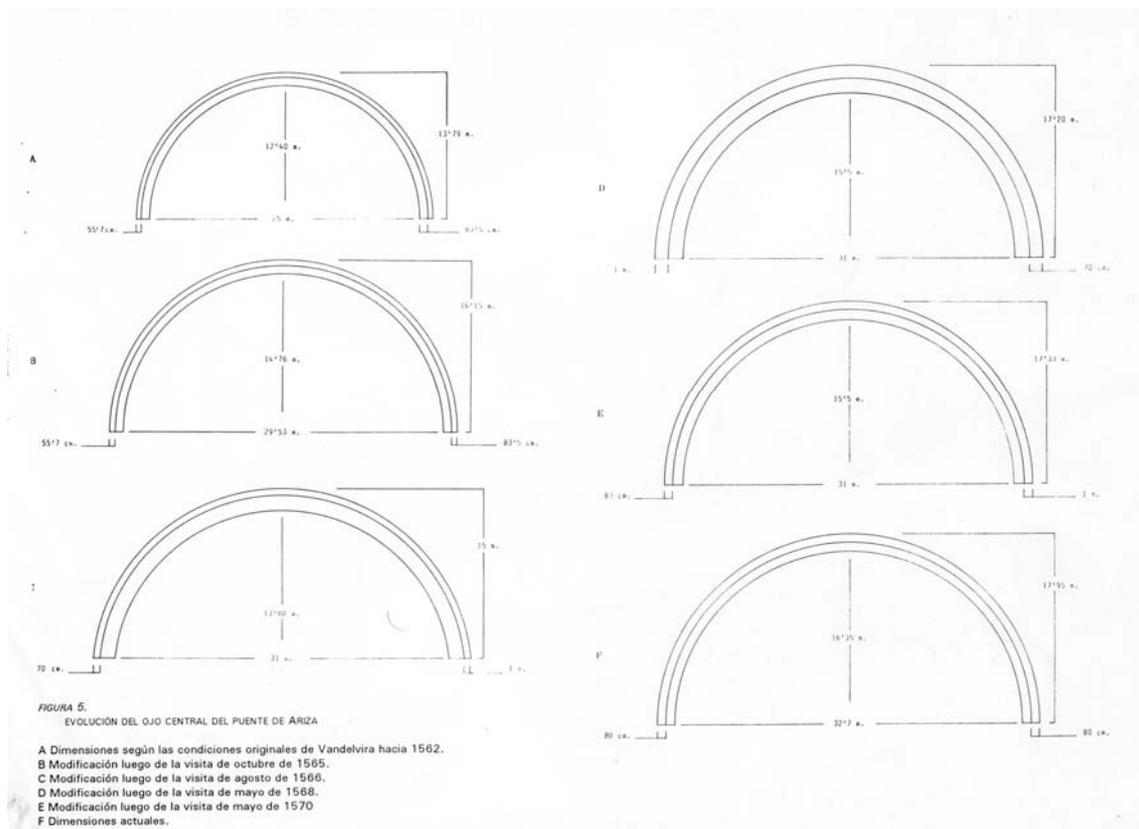
Aunque la solución real quedaría perfectamente explicada sobre el ahora inexistente plano o traza del puente, quizá esa fue la más cercana a la realidad pues la reducción de costes de edificación resultaba significativa; además el tajamar cumplía estrictamente con su misión: defender al pie del que formaba parte.

Por contra en la actualidad se alzan unos 14 m. guardando su volumen hasta casi los 5 m., en que se retranquean ligeramente. En su coronación se protegen con una meseta ligeramente ataluzada.

El cambio de proyecto parece residir en el incremento de luz del ojo central, unido al retraso de ejecución de su pie de sustentación en la orilla a El Condado, como ahora se verá.

Tras ese pilar se alzaría un arco, que luego se tratará, defendido en sus cimientos por dos *líneas* o *ramales de tajamar*, cada una de unos 8 m. de longitud, equivalentes a 30 pies, chapando el

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar



Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

terreno donde se cimentaba y cuya misión era de defensa contra la erosión.

Aunque en este pilar carecen de importancia sí la van a tener en el de la orilla a El Condado.

En resumen, evolutivamente el pilar no ha sufrido más que dos fases o replanteos.

2.3.1.1. FASE PRIMERA.

Corresponde a las condiciones originales, que debieron guardarse escrupulosamente al menos hasta enero de 1566, pues en la visita que entonces giró Andrés de Vandelvira se apreciaba que este pilar se alzaba 15 pies más dos hiladas de cantería. O lo que es lo mismo unos 4'70 m.

Esas dos hiladas de cantería, anotadas al margen de los 15 pies de fábrica, parecen indicar que aún no se había macizado hasta esa altura; por esa razón en la visita de agosto del mismo año se dice que la altura alcanzada por el pie era de 16 pies.

Parejamente, y quizá por un error de medición, en el tajamar redondeado se aprecia el ligero incremento de obra de unos 40 cm., equivalentes a media vara, que no pudo producirse sino desde el mismo momento de su construcción.

2.3.1.2. FASE SEGUNDA.

En un momento impreciso, pero seguramente coincidente con el aumento de luz del ojo central, se debió contemplar la necesidad de hacer que los dos tajamares acompañasen en altura a éste pie de sostén, reforzando así su estructura sin renunciar a la funcionalidad de los tajamares.

Sin embargo hasta abril de 1571, en la visita de Ginés Martínez y Juanes de Aispuro, no aparece claramente el consejo de acompañar paralelamente el cierre del ojo central con una elevación de los corvos y tajamares.

2.3.2. ORILLA A EL CONDADO.

El condicionado vandelviriano no se muestra aquí tan explícito como para con el pie de la orilla opuesta sino que, muy al contrario, su redacción parece oscura por lo farragosa, de manera que una lectura apresurada puede aventurar que el pilar se proyectó aproximadamente como se aprecia en la actualidad: dos espigones que se proyectan individualmente aguas arriba y aguas abajo.

Literalmente el cuarto párrafo de las condiciones dice que "*...el pie de la parte que de El Condado de Santisteban se tenga la horden de los de este cabo, guardando los veintidós pies de maçizo de largo, e sus tajamares de cada treinta pies de largo, que suban tan altos como lo que pide el corriente que trae la puente, así de un lado como de otro, igualando el grueso de los seis pies que dize la condiçión de los ramales de pared de este cabo, y que {en} el feneçimiento de estos ramales se haga un chapamento, y por sus hiladas, que venga a cola de cartabón quadrado y fenezca en un pie de ancho; y que la hilada postrera sea de piezas enteras, y las juntas a macho y henbra...*".

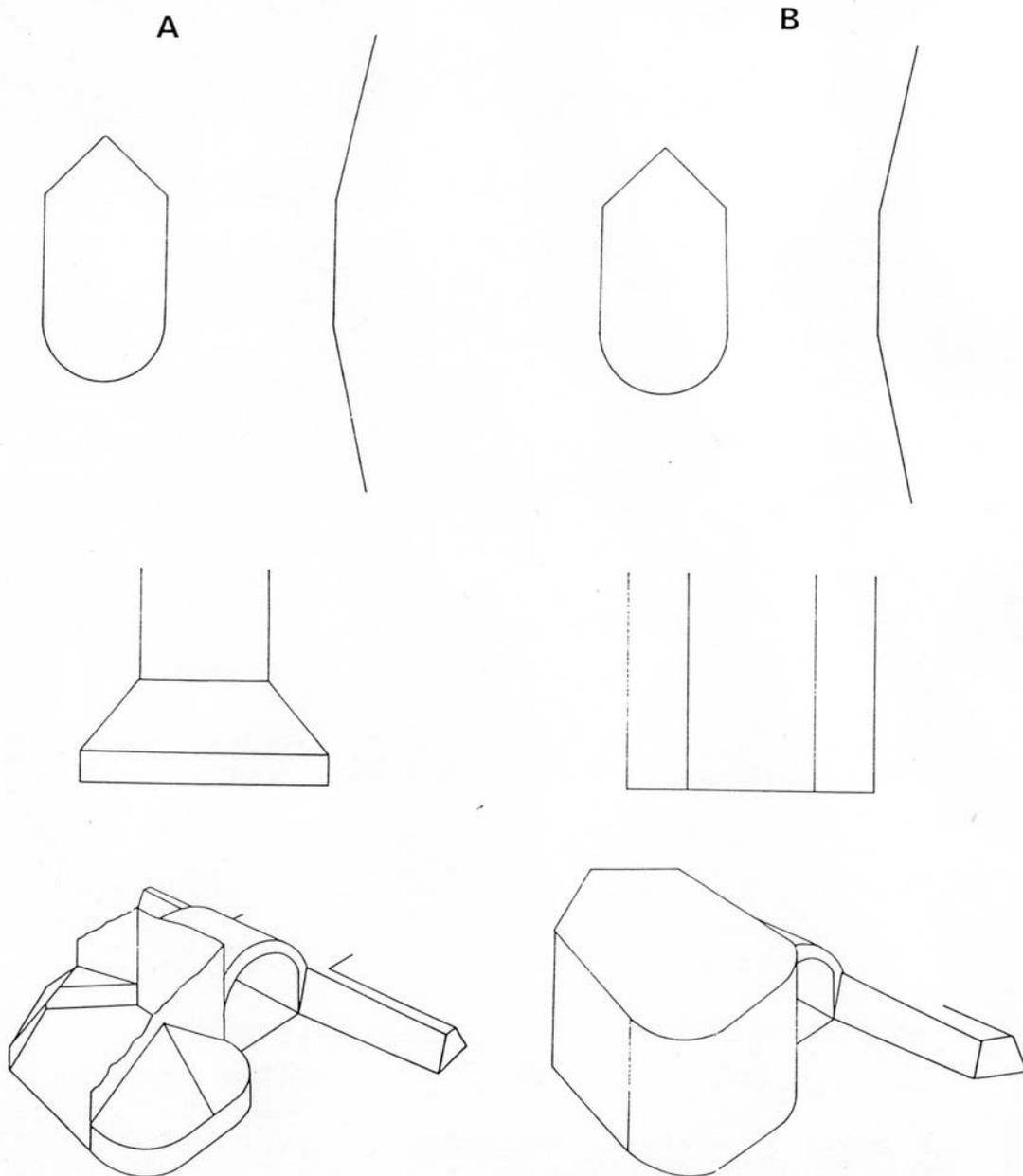
Pero realmente ahí se están mezclando tanto las indicaciones para la edificación del pie como para los *ramales de tajamar*, o chapados de los escarpes de la orilla, que nada tienen que ver con el

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

FIGURA 6.

EVOLUCIÓN CONJUNTA DEL PIE DE SOSTÉN AL OJO CENTRAL EN LA ORILLA A ÚBEDA, TAJAMARES, PONTANILLA INMEDIATA Y CHAPADO DE CIMENTACIÓN:

A SUPUESTO INICIAL
B SITUACIÓN ACTUAL



pie.

Concretamente de éste se dice que mantendría la misma disposición que en la orilla contraria. Y a mayor abundamiento ni puede olvidarse que se proyectó a unos 7 m. aguas a dentro de donde ahora se alza, ni que Vandelvira insistió en varias ocasiones en que la luz del ojo central podría reducirse aún más, con lo que su ubicación quedaría aún más adentro de la corriente del río.

Sobre esa consideración el pie a El Condado debió concebirse idéntico al de la orilla ubetense, incluso apeado con otro arco cuyos cimientos quedarían protegidos con las citadas *líneas o ramales de tajamar*.

Lo que seguramente ocurrió es que su progresivo retranqueo, debido a no encontrarse firme idóneo para su fundamento, hizo que acabase absorbiendo ese chapado protector, que incorporó a los mismos tajamares.

Evolutivamente este pilar presenta hasta seis fases.

2.3.2.1. FASE PRIMERA.

Inicialmente Vandelvira debió plantearlo exactamente igual que el de la orilla ubetense: con dos tajamares, en cuña aguas arriba y redondeado aguas abajo, cada uno de unos 3 m. de longitud y con recogido a partir de las retúmbeas del arco.

Se cimentaría dentro de la misma corriente del río, apeándose desde la orilla con un arco idéntico al de la ubetense, incluso protegido con sus ramales de tajamar.

Su distancia al de Úbeda sería de 25 m., equivalentes a 90 pies.

2.3.2.2. FASE SEGUNDA.

Luego de sondearse el terreno en busca de cimentación idónea, en octubre de 1565 se decide desplazar su emplazamiento a más 4'50 m., equivalentes a 16 pies, de la distancia inicialmente prevista.

Seguramente el proyecto estructural del pie no había sufrido alteración.

2.3.2.3. FASE TERCERA.

En enero de 1566, ya crecido el ojo central del puente en esos 16 pies, se considera necesario incrementar proporcionalmente su grosor en 2'50 m., que actuarían a modo de cimiento.

Dado que precisamente su altura debía quizá rondar los 1'50 m., el arranque del recrecido se iniciaría desde la rasante que en esos momentos alcanzaba.

2.3.2.4. FASE CUARTA.

Desde luego antes de agosto de 1566 nuevamente se había incrementado la luz del ojo central, ahora ya en más 5'85 m. con respecto a las dimensiones originales dadas por Vandelvira, por lo que la ubicación del pie nuevamente se vio retrasada en 1'40 m. con respecto a las previsiones de enero de ese mismo año.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

En este momento su fábrica se alzaba 2 m., y para soportar las nuevas tensiones del aumento de luz del ojo se previó aumentar su grosor.

Se consideró oportuno que poseyese $\frac{1}{3}$ del diámetro del arco central, con lo que tenía que incrementarse en 4'50 m., que contaban 16 pies. Sumados esos a los 22 que ya poseía daban 38, 3 pies más de los correspondientes a la tercera parte del diámetro del ojo central.

Seguramente el recrecido se iniciaría a partir de la rasante de la máxima altura vertical alcanzada ahora por el pie, y debe corresponderse con el machón que entiba perpendicularmente al estribo del ojo central.

2.3.2.5. FASE QUINTA.

En mayo de 1568 ya estaban alzados sus tajamares que, seguramente entonces, poseían la misma configuración en planta que el actual.

En este sentido hay que explicar que el paulatino retroceso experimentado por el pie había alcanzado el punto donde debía fundarse el inmediato arco colateral. Así desaparecieron los tajamares iniciales del pie, redondeado el de aguas abajo y en punta el de contracorriente, construyéndose dos macizos prismáticos prolongados en proa; sencillamente una modificación por absorción de los *ramales de tajamar* que, precisamente, debía llevar el pie del arco colateral.

2.3.2.6. FASE SEXTA.

Durante la visita practicada a la obra en noviembre de 1568 se consideró oportuno reforzar aún más la estructura del pie, ahora abriendo una zanja para cimentación inmediatamente detrás de lo ya construido con unas dimensiones de 8'35 por 13'93 m. y profundidad suficiente con una finalidad muy clara: conseguir una losa rigidizante sobre la que cimentar la fábrica prevista.

Concretamente esa losa debe tener correspondencia con los zócalos de calicanto sobre los que se fundamentan los ojos y machón de apeo de este lado, y cuyo aspecto de elementos aislados parece que no debe extrañar.

Seguramente el procedimiento consistió en la apertura de una zanja, cuyas dimensiones finales nuevamente difieren del presupuesto original, que se rellenó de calicanto.

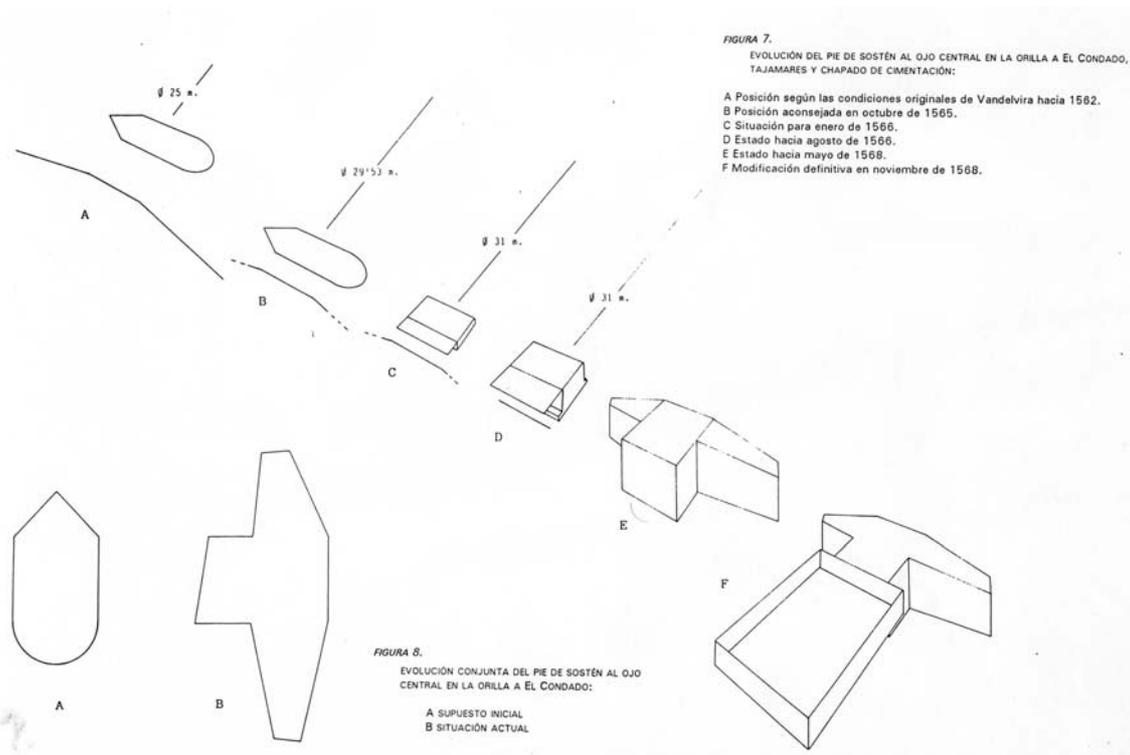
Los zócalos que ahora se aprecian, y sobre los que se fundamentan los citados ojos y machón de apeo, debieron de alzarse por independiente sobre esa losa, buscando ahorrar material en lo que hubiera supuesto el tendido de un zócalo corrido de asiento para ellos.

2.4. EVOLUCIÓN DE LOS OJOS LATERALES

Ya se ha dicho que la composición actual del puente se atiene a un gran ojo central flanqueado por dos parejas de arcos, uno de ellos doblado y accesible mediante una portada practicada en el macizo del pie que lo separa del siguiente, según el esquema $b, b-a-b_1/b_2(c), b$.

En el plan de obra inicial se especificaba claramente que a cada extremo del ojo central se abriría otro menor. Ya es más difícil asegurar que a cada uno de éstos extremos lo siguiera uno

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar



más.

Literalmente se dice en el párrafo tercero de ese plan de obra: "*...que se an de poner a nivel del agua los tres pies de la puente, roçando la peña e igualándola para que se asiente el edificio a nibel...*".

En el segundo que: "*...el arco menor de este cabo a de tener treinta pies de ancho; y el estribo de él, a este dicho cabo, a de tener veinte pies de largo; y del diente del arco, a la parte que de arriba y a la parte de abaxo, an de naçer unos ramales de tajamar, de cada treinta pies de largo y de grueso de dos varas las paredes de ellos, los quales se an de ir metiendo al çerro guardando la orden de la planta y conformándose con la dispuçion del sitio, de manera que vayan estos dichos ramales de tajamar bien fundados; {y} asi como fueren entrándose en el çerro pareçiere peña, que vayan escaloneando la peña para que lo que se hiziere cargue en quadrado; y que como fuere subiendo el pie derecho, que del pilar vayan subiendo los tajamares...*".

En el noveno : "*...que el arco menor de los treinta pies de güeco a de subir de pie derecho, que primero que comiençe la buelta, diez pies, esto por que suba a llanar la puente y por escusar la costa que ternía si començase a mover {antes}; y que tenga de grueso el bolsor de la dobela a la tardosa tres pies, y que vayan los bolsos bien entregados, como los dichos, y cerrados los dichos arcos guardando las corrientes, como pareçe en la traça, guardando las alturas que por suma y letra pareçe en la traça, sin que falte cosa alguna...*".

Y en el décimo: "*...que los sillares que an de ir por pie derecho que de este arco menor, tengan de lecho lo que dicho es en la condiçion antes de esta, y la sillarería que a de correr por los ramales vayan a la galga de las del pie derecho que del dicho arco menor, con que los sillares tengan pie y medio de lecho y un pie o media vara de alto; y de diez en diez pies lleve en cada hilada sus legadores, del alto de la hilada, y de cola por lo menos una vara, esto en cada hilada; y por la parte de dentro lleve los mismos legadores, toscamente fechos y aconpañados por sus hiladas de buena piedra creçida, de manpostería o de / piedra franca o dura; y que las ripiadas vayan guardando el alto de las hiladas, todas a un nibel, y las piedras de las dichas ripiadas sea piedra alçada, y todo bien vañado de cal y enrepretadas de su piedra menuda...*".

Lo anterior permite reconstruir perfectamente cómo se concibió el arco inmediato colateral al central en la orilla de Úbeda.

Respecto a la orilla a El Condado las noticias son más genéricas, pero en el cuarto párrafo del condicionado literalmente se dice que en: "*...el pie de la parte que de El Condado de Santisteban se tenga la horden de los de este cabo, guardando los veintidós pies de maçizo de largo, e sus tajamares de cada treinta pies de largo, que suban tan altos como lo que pide el corriente que trae la puente, así de un lado como de otro, igualando el grueso de los seis pies que dize la condiçion de los ramales de pared de este cabo, y que {en} el feneçimiento de estos ramales se haga un chapamento, y por sus hiladas, que venga a cola de cartabón quadrado y fenezca en un pie de ancho; y que la hilada postrera sea de pieças enteras, y las juntas a macho y hembra...*".

En 1571 Vandelvira y Francisco de Herrera dicen: "*...que en quanto toca a lo largo de los arcos se an de haçer, que an de ser dos a cada parte, que son dos arcos de acá, treinta e dos pies de largo cada uno, a el lado de la puente; y otras dos alcantarillas, que cada una tenga a quinze pies de largo; e lo demás sean paredes para la subida; y estos arcos, de la manera dicha, irán las tardosas de ellos aguardando a la subida...; los pilares que se sacaren para los arcos, los de la*

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

parte de El Condado serán conforme a los de ésta parte de Úbeda; y el de ésta parte último de la alcantarilla tendrá el ancho de la puente, e de largo diez pies...».

Es la primera vez que aparecen claramente citados el par de ojos menores más extremos a cada lado del puente, aunque es posible que su planteamiento datase de años antes.

Para ello hay que entrar en el análisis evolutivo de todo este conjunto de ojos laterales.

2.4.1. LOS ARCOS INMEDIATOS AL COLATERAL.

La luz de ambos sería de 8'36 m., equivalentes a unos 30 pies, y su ancho de unos 5'60 m., concordando esta última medida con la de los pilares de sujeción al arco central y con la del ancho de carril del puente. Esa misma luz se modificó luego del replanteo realizado por Vandelvira en septiembre de 1571, quien la aconsejó guardar tras su nueva vista en mayo de 1572, pasando a 8'92 m.(32 pies).

El arco comenzaría a doblar casi a los 2'80 m. de altura pudiéndose suponer que, siendo de medio punto, su flecha rondaría los 6'15 m. a los que se le deben añadir otros 83'60 cm. correspondientes al espesor de sus dovelas, equivalentes esos a tres pies o una vara.

Asimismo quedan fijadas las medidas y disposición de su sillería y sistema de construcción.

Para lo primero se estaría a lo dispuesto en el séptimo párrafo, que atiende a condiciones relacionadas con los pies de sostén al arco central. Es decir, cada sillar tendría un largo mínimo de cuatro pies o más si fuese posible, siendo su altura de 41'17 o de 27'86 cm.

En lo constructivo, cada hilada de sillares se ataría con un ligador, de al menos 83 cm. de longitud, colocado cada 2'70 m. En realidad esos sillares actuarían como una piel o chapado de un relleno interior, compuesto por piedra gruesa compactada con otra menuda; su disposición sería en hiladas o tongadas de la misma altura que la de la sillería externa, y también atadas por ligadores. Ese ripiado iría sencillamente bañado con abundante cal.

Íntimamente ligados a la construcción de esos arcos figuran unos denominados *ramales de tajamar*, que no son más que un chapado amoldado al terreno circundante para protegerlo así de la erosión.

Cada ramal arrancarían del *diente* o extremo del pilar asentado en tierra, corriendo al unísono la construcción de ambos elementos. Ello se entiende desde el punto práctico de considerarlos como un mismo elemento de fábrica, fuertemente consolidado y sin resquicios posibles, pues en el caso de que ambos se hubieran tomado como unidades constructivas independientes podrían haberse dejado resquicios por donde penetrar el agua, facilitándose a la larga la erosión y consiguiente ruina de su fábrica.

Estos ramales tendrían una longitud de 8'35 m. y un grosor de 1'67 m., siendo el sistema constructivo de su cara externa como del relleno interior idéntico al del pie del arco que acompaña.

En los de la orilla a Úbeda no se especifica un detalle constructivo que sí se hace en los de hacia El Condado, y es que el remate de fábrica debía chaparse con una hilada, de finalidad protectora.

Sobre esas condiciones, la fábrica de ambos arcos fue variando al ritmo que impusieron las circunstancias de obra.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

2.4.1.1. ESTADO ACTUAL.

2.4.1.1.1. LOS DE LA ORILLA DE ÚBEDA.

En la actualidad no puede hablarse de un solo arco, sino de un arco doblado. Es decir: dos arcos superpuestos, aunque separados, según el ritmo b_1/b_2 , pareciendo a simple vista que el primero o inferior obra como botarel, lo que no es del todo exacto. Por contra cada uno presenta detalles particulares que obedecen a la propia evolución de la fábrica del puente.

Además el cerramiento de b_1 es accesible a través de una galería practicada en el espesor del pie de separación con el arco siguiente, que desde aguas abajo presenta el esquema ». De esa se hablará más puntualizadamente en su momento.

2.4.1.1.1.1. ARCO b_1 .

Su ancho alcanza 7'60 m. y su flecha real los 7'40 m., pues la efectiva tiene una media de 4 m. Tal diferencia de en más de 3 m. se explica en razón al depósito de sedimentos que a lo largo de los siglos se ha acumulado en su interior.

Su adovelado, francamente deteriorado por la erosión en contraste con el estado de la cantería que lo rodea, está macizado en sus riñones de manera que el cerramiento es horizontal, aunque abrupto a causa de las irregularidades del material empleado. Sin embargo tal superficie debió ser en su momento perfectamente regular, seguramente por un revestido de tierra batida desaparecida ahora por la erosión.

No debe olvidarse que, precisamente, esta zona es accesible a través de un paso horadado en el pie que lo separa del arco más extremo hacia la orilla, del que luego se hablará.

Formando parte cosubstancial del pie en que se apoya en la orilla parten dos muros que no son más que los *ramales de tajamar* ya vistos, que en su arranque son ataluzados aunque luego se verticalizan.

Plegados al terreno, en longitud ambos superan los 10 m., y en altura casi la flecha máxima de este arco.

2.4.1.1.1.2. ARCO b_2 .

Arranca casi justo de la rasante del arco inferior, elevando su flecha sobre ese punto unos 4'60 m.

Su ancho es de 9'4 m., equivalente a poco más de 33 pies.

En su clave figura labrado un medallón con un diámetro aproximado de 80 cm., correspondiente al espesor de sus dovelas, en cuyo interior figura una representación del Arcángel San Miguel.

2.4.1.1.2. EL DE LA ORILLA A EL CONDADO.

Realmente nada tiene de particular, excepto que su arranque se separa del pie del arco central

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

por un macizo de 3'60 m.

Mide de luz unos 7'60 m. y de flecha 6'40 m.

2.4.2. EVOLUCIÓN DE ESOS ARCOS.

2.4.2.1. EN LA ORILLA DE ÚBEDA.

2.4.2.1.1. ARCO b_1 .

El proceso entablado por Antón Sánchez contra el Concejo ubetense aporta las fases cronológicas de su construcción.

En septiembre de 1564 se había comenzado a fundar tanto el pie del ojo central como el de su inmediato, fundados en la orilla a Úbeda.

A fin de enero de 1565 éste que nos interesa tendría una altura de 8 pies. Pese a que sólo debía haberse alzado 5, su fábrica se incrementó al no haberse iniciado aún la construcción del pie de sostén al ojo central en la orilla orientada a El Condado. Casi exactamente un año después había crecido poco más.

En agosto de ese 1566 ya estaba cerrado, si bien Francisco del Castillo "El Viejo" y Domingo de Tolosa "El Viejo" decían en su visita de inspección que, en vez de tener la luz estipulada de 8'35 m. sólo tenía 7'52 m., aunque su fábrica había ganado en fortaleza.

En consecuencia ese año estaba acabado el arco, y de presumir que también sus correspondientes ramales de tajamar.

Seguramente su cerramiento era irregular al preverse seguir alzando fábrica en macizo sobre él. Y de hecho en la visita practicada por Andrés de Vandelvira y Francisco de Herrera en septiembre de 1571 se desaconseja macizar sobre este ojo hasta tomar la corriente o inclinación del paso del puente, partiendo de los considerandos de un mayor coste en materiales y la indiferencia que eso presupondría al fortalecimiento de la fábrica; por contra se aconsejó practicar huecos.

Eso mismo se reitera en mayo de 1572, condicionándose el tendido sobre este arco del superior que le acompaña.

Ahora se entiende tanto el aspecto de grosero inacabado en su rosca como el de equívoca impresión de botarel que a primera vista produce.

Sencillamente se *dejó de mano* por condicionantes de obra, y seguramente no se demolió para dejar un apoyo latente de obra que, visto el deterioro de su rosca, poco puede ahora desempeñar.

Sin embargo se le encontró la utilidad práctica de hacer accesible su cerramiento, de lo que más adelante se hablará.

2.4.2.1.2. ARCO b_2 .

Sobre lo anterior se comprende ahora la razón de ser de este sobreamo: nace luego de la visita de Vandelvira y Francisco de Herrera en 1571 y de la de Vandelvira en 1572, en las que se desaconseja macizar sobre el arco b_1 por cuestiones de economía.

Se desconoce cuándo se inició su fábrica, pero desde luego debió ser posterior a mayo de 1572

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

y seguramente había finalizado antes de junio de 1576, pues por entonces se queja Antón Sánchez de que el puente comenzaba a transitarse sin que su paso aún estuviera listo.

2.4.2.2. EN LA ORILLA DE HACIA EL CONDADO.

La construcción de este arco debió producirse con posterioridad a mayo de 1572 y siempre estuvo condicionada al retraso en la ejecución, por los replanteamientos ya vistos, del arco de sostén al ojo central.

Los ramales de tajamar que inicialmente lo acompañaban quedaron segregados de él e incorporados al pie de sostén del ojo central que, asimismo, modificó su estructura a lo largo de un proceso que ya se ha tratado.

2.4.3. LOS ARCOS FINALES.

Ya se ha visto cómo el párrafo tercero del condicionado vandelviriano hablaba de la ejecución de tres pies en la orilla a Úbeda, lo que presupone el seguro alzado de dos ojos colaterales al central en una disposición que, asimismo, se seguiría en la orilla opuesta.

Nada se dice respecto a sus medidas y a qué distancia se abrirían de su más inmediato colateral, pero esas eran cuestiones que debían quedar claramente precisadas sobre la desaparecida traza.

Sin embargo es posible que no difirieran de los planteados en la visita conjunta de Andrés de Vandelvira y Francisco de Herrera en septiembre de 1571: "*...dos alcantarillas, que cada una tenga a quinze pies de largo...*"; además también fijaron la medida de su pie: "*...el de ésta parte último de la alcantarilla terná el ancho de la puente, e de largo diez pies...*".

Esa opinión la siguió manteniendo Vandelvira en mayo de 1572, al decir que: "*...ansimismo a la parte de El Condado le parece que se çierre el arco sigundo del prinçipal, que es tan grande como el que está dicho de ésta parte, e se çierre el otro sigundo de éste, que es de anchura de quinze pies, que es el final de la corriente de la subida, e se queden llenos los rincones para que venga la subida llana conforme a el otro de ésta parte que está dicho...*".

Estos arcos, o pontanillas, no tienen la misión de proteger al puente de posibles avenidas facilitando el paso del agua, sino de aligerar la masa constructiva por los imperativos económicos ya expuestos varias veces.

Cronológicamente su fábrica debe ser posterior a mayo de 1572, o al menos el cierre de su anillo, según debe deducirse de lo dicho en la visita de esa fecha.

Sin embargo, de lo previsto a lo actual hay diferencias.

Los 15 pies de luz, equivalentes a 4'17 m. no se guardaron; como tampoco se respetaron los 2'78 m. de grosor en sus pilares de separación con el ojo anterior.

Unos pequeños estribos, que flanquean a estos arcos no aparecen previstos en ningún momento, dentro de las visitas conocidas a la fábrica del puente.

Sí quedaron conformes a los dictámenes realizados en las visitas practicadas al puente las rampas finales de acceso por cada uno de los extremos, que debían ir cerrando a estos arcos finales.

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

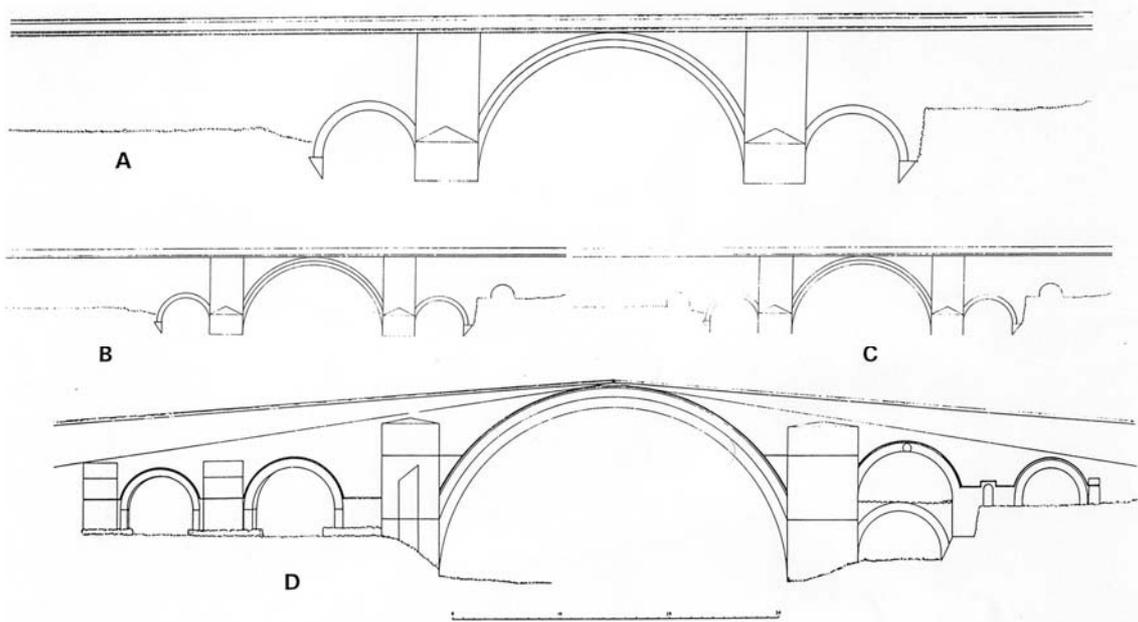


FIGURA 9.

POSIBILIDAD DE VERSIONES SOBRE LA PRESENCIA O NO DE PONTANILLAS FINALES EN EL PUENTE DE ARIZA

- A Sin pontanillas.
- B Con una en la orilla a Úbeda.
- C Con las pontanillas en ambas orillas.
- D Estado actual.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

2.4.3.1. EN LA ORILLA DE ÚBEDA.

El pilar de separación con el ojo inmediato, que se encuentra perforado por una galería de acceso al cerramiento del arco b_1 , alcanza los 5 m. de grosor.

Su luz es de 5'20 m.

2.4.3.2. EN LA ORILLA DE HACIA EL CONDADO.

El pilar de separación con el ojo inmediato alcanza los 3'60 m. de grosor y su luz los 7'60 m.

2.4.4. CONCLUSIONES.

A la vista de lo anterior se observa que el párrafo tercero del condicionado se muestra especialmente conflictivo, pues habla de la erección de tres pies, cuestión que de entrada da lugar a una triple alternativa:

- que el esquema de tres pies, de suponer que en la orilla a Úbeda, se repetía en la de hacia El Condado; se contarían por tanto seis pies, debiendo suponerse la existencia de un arco central flanqueado por dos parejas de ojos menores;
- o que esos tres pies sólo constasen para la orilla a Úbeda y no a la de El Condado, con lo que la primera tendría dos ojos colaterales al central y la segunda uno sólo;
- o que se diera un lapsus de conteo.

La existencia de dos parejas de ojos flanqueando al central aparece claramente en el replanteo de obra realizado por Vandelvira y Francisco de Herrera en su visita de septiembre de 1571, donde dicen ser partícipes en dejar sendos arcos de 32 pies de luz, cada uno seguido por una alcantarilla de otros 15, con pilares de separación entre arcos de 10 pies de grosor y el ancho del paso del puente. Y luego en mayo de 1572, cuando Vandelvira considera que en la orilla de El Condado deberán cerrarse el arco colateral al central, que es el de igual luz que el de la orilla ubetense, y el pequeño de 15 pies que le sigue.

De hecho los supuestos ojos menores más extremos no se citan en parte alguna del condicionado original, pero tampoco puede descartarse que apareciesen recogidos en el plano de obra, holgando por tanto citarlos en el condicionado. Un despiste serio, sobre todo a efectos de valoración de obra.

Además si en 1571 y 1572 se menciona una planimetría donde se incluyen los ojos más extremos, concretamente un rascaño, o representación elemental, en 1571 y una traza, o plano más formal, en 1572, no puede olvidarse que a esas alturas todos los presupuestos iniciales se habían roto, viéndose incrementado el ojo central en luz y flecha, su lateral hacia El Condado totalmente desplazado de su posición inicial por esa causa, el único acceso previsto al puente modificado a dos y ambos de gran pendiente...

No extraña que entonces hubieran de volverse a replantear algunos puntos de fábrica, coincidentes con los más alejados del ojo central y relacionados con la solución del acceso al puente.

En resumen, no debe descartarse que Vandelvira concibiese inicialmente a este puente con

cinco o seis ojos, pese a que los más extremos no se mencionan en su proyecto original, aunque posiblemente figurasen en los planos iniciales, cuestión por la que podría entenderse que en 1571 Vandelvira y Herrera deban responder a la cuestión de si es mejor dejar en macizo los extremos de la fábrica del puente o abrir ojos.

2.5. EL ACCESO AL CERRAMIENTO DEL ARCO b_1 .

En las ocasiones en que se ha hablado de este arco se dijo que su cerramiento, que pudo haber contado con un regularizado de su superficie a base de tierra batida, es perfectamente accesible.

Ese acceso se realiza a través de un corredor en acodo practicado en el espesor del pie que le sirve de fundamento tanto al arco b_2 como a la pontanilla que sigue.

La estructura es ciertamente interesante.

El acceso desde el exterior se realiza a través de una elemental portada con arco de medio punto, orientada aguas abajo, de la que parte un corredor acodado, en esquema », cerrado por bóvedas de medio cañón con encuentro en rincón de claustro.

El hueco de ingreso al plano superior del arco b_1 lo realiza la proyección recta de un arco de medio punto sobre la superficie cóncava del arco b_2 . Por tomar un ejemplo inmediato en Alonso de Vandelvira, cabe encuadrarse esa inserción como ejemplo de *arco avanzado en cercha*.

En la actualidad tanto el pavimento de ese corredor como la superficie de cierre del arco b_1 son muy irregulares, por lo que puede presumirse que, de haberse regularizado, debió serlo con una capa de tierra batida o mezclada con cal que desapareció con el uso de los siglos.

Este complejo acceso, así como su finalidad, no quedan señalados ni en las condiciones originales de Vandelvira ni a lo largo de las diferentes visitas recogidas en el pleito mantenido entre Antón Sánchez y el Concejo ubetense.

Sin embargo parece poder explicarse funcionalmente como un refugio somero para trajinantes, seguramente muy adecuado para conductores de ganado.

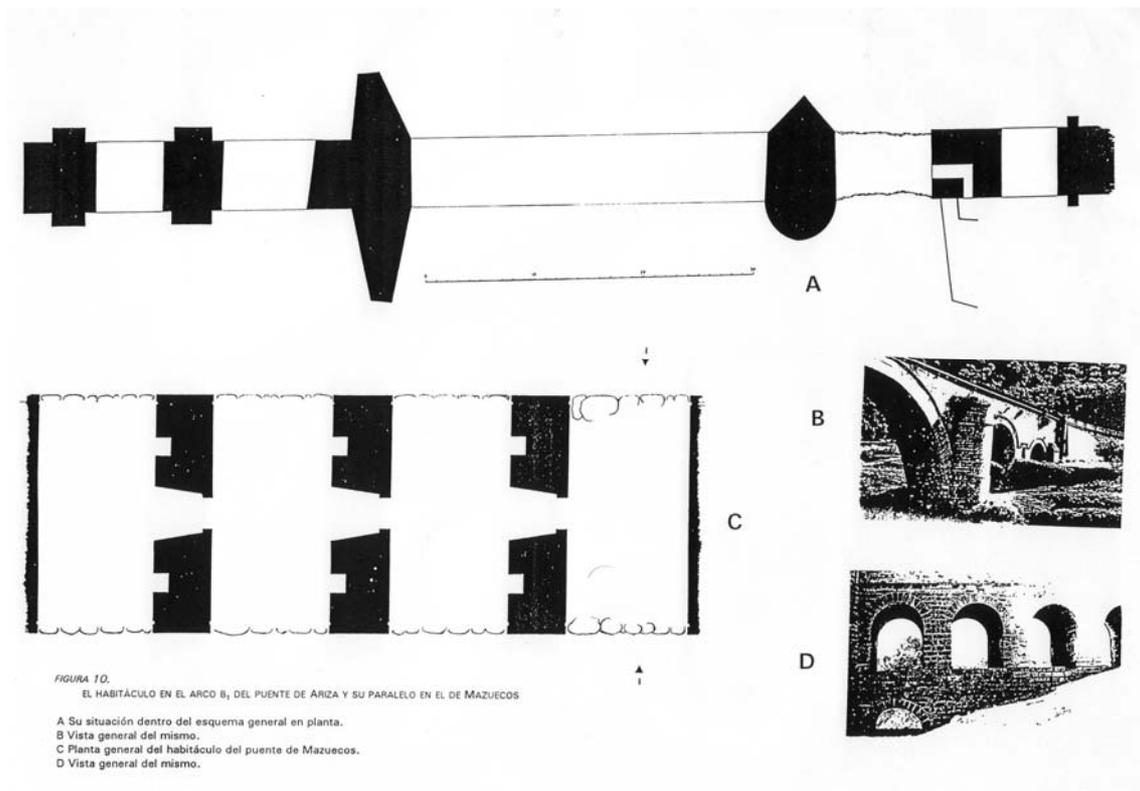
Un paralelo muy cercano existe en el puente de Mazuecos, sobre el Guadalquivir.

En su orilla orientada hacia Úbeda se perforó el macizo que apeaba el contrafuerte de su único ojo con dos hiladas superpuestas de arcos. El único inferior actúa como pontanilla de descarga ante potenciales avenidas, pero los de la hilada superior, integrada por cuatro ojos corridos, carece de esa misión.

Además de aligerar la masa constructiva presentan un fin práctico: puede accederse a todos ellos a través de huecos rectangulares abiertos en sus machones de separación, en los que también hay practicados pequeños nichos que hacen las veces de alacenas; y aún más, en los extremos de los cañones de los arcos y pies se abrieron perfectos canales corridos, cuya finalidad debió ser la de permitir un mejor encajado de ladrillos o adobes para formar un muro que cerrase los extremos. Todas las estancias que se conforman se encuentran soladas con lajas irregulares de caliza.

Y otro detalle más; dado que hubo de practicarse una rampa de acceso por esta orilla al puente su masa de fábrica se aligeró con la construcción de una sala rectangular, cubierta con una bóveda

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar



Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

corrida de medio cañón que debió servir, y aún hasta hace poco lo era, de aprisco a los ganados.

Solo extraña que el interior de los arcos preparados para su uso como vivienda no presenten rastros de humo.

2.6. RAZÓN DE LA CONFIGURACIÓN EN LOMO DE ASNO DEL PUENTE DE ARIZA

Ya se dijo que Ariza es un raro caso de puente renacentista que en su configuración se atiene a un tipo conocido por *en lomo de asno*.

Éste se caracteriza por su forma en delta, más o menos suave, dado que la configuración de su paso no atiende a un único plano, horizontal o inclinado hacia una u otra orilla, sino a un doble rampeado que hace encuentro en la mayor flecha del arco central.

Puentes con esta solución son frecuentes en siglos anteriores al XVI, por lo que puede resultar chocante que esta fábrica, concebida a mediados de ese siglo por un maestro cantero de la talla de Andrés de Vandelvira, se acomodase a soluciones ya desusadas por poco prácticas. Y en tal sentido debe tenerse en cuenta que un doble rampeado de acceso hace difícil el paso a los animales de carga; más aún con tales pendientes originales dejadas en este de Ariza a la conclusión de fábrica que en el siglo XIX obligaron a suavizarlas, y todavía con ello siguen siendo acusadas.

Ante lo anterior caben formularse dos preguntas: ¿realmente el paso del puente se concibió en *lomo de asno*?, y si fue así ¿debe buscarse el porqué de su solución en una posible inexperiencia de Andrés de Vandelvira como constructor de puentes?, pues fuera de éste sólo se le conoce el proyecto del de Santo Domingo, en la misma Cuenca.

A falta de los planos originales, que aclararían la duda, las propias condiciones de Vandelvira parecen permitir acercarse a la solución inicial. En este sentido se aprecia:

-El noveno párrafo del condicionado dice que el arco inmediato al central debería tener la suficiente altura como para "*subir a allanar la puente*" y para que, cerrado, guardase las corrientes.

-El decimosegundo especifica que las dos corrientes del puente se allanarían, corriéndose por sus laterales una moldura sobre la que cargaría un antepecho.

-En el decimocuarto se dice, literalmente, "*y porque la puente lleva sus desagüaderos bastantes, no es necesario que en los antepechos se guarden caños*".

-El vigésimoprimer dice, tratando de cuándo se ha de librar una de las pagas, que se haría al allanar "*los rincones con la corriente de las dos partes de la puente*".

-El vigésimoquinto dice: "*...que si, por caso, de más que los estrivos e ramales de tajamares del largo dicho de los treinta pies, quedare la entrada de la puente más alta que el suelo de la tierra y fuere menester alargar alguna pared para allanar la entrada, que a esto no sea obligado el maestro, sino que la çibdad lo haga...*".

A la vista de lo anterior pueden extraerse dos conclusiones:

- Se puede afirmar que el paso del puente era inclinado, lo que se confirma porque en los antepechos no se practicarían caños de desagüe al proporcionar su inclinación la suficiente

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

escorrentía para la evacuación del agua de lluvia.

- Queda en la duda si su paso se planteó sobre uno o dos planos, pues si por un lado se insiste en dos ocasiones en allanar la puente o sus dos rincones, casos del 9º y 12º párrafos de las condiciones vandervirianas, en el 21º se habla de allanar "*los rincones con la corriente de las dos partes de la puente*", frase conflictiva que o bien quiere decir que el paso se planteaba en un sólo tramo de plano inclinado, seguramente orientado en dirección orilla de Úbeda a la de El Condado, o en dos asimismo inclinados en una solución de *lomo de asno* muy suave; eso lo resuelve el 25º al aclarar que el nivel de obra de fábrica podría quedar por encima del de las orillas y que su allanado, o alineado a un único plano, quedaba a expensas de un aumento de obra de fábrica a exclusiva costa del promotor.

En consecuencia debe aceptarse la solución inicial de un paso a un solo plano, aunque de pendiente relativamente acusada y precisamente orientada, de más a menos, desde la orilla de Úbeda a la opuesta.

Todavía eso se deduce de la visita girada al puente en agosto de 1566 por los canteros Francisco del Castillo "El Viejo" y Domingo de Tolosa "El Viejo", quienes aconsejaron mantener la corriente del puente según se especificaba en el plano del proyecto original, al considerarla ambos "*razonablemente llana para el uso e servicio de la dicha puente*". Además en noviembre de 1568 el cantero Pedro de la Mazueca aconsejaba la construcción de un *adarve* o macizo por la parte de El Condado, que tanto actuase de entibo por esa parte como suavizase el acceso en general.

La actual configuración del paso del puente ha venido dada por otros motivos: concepción de un sólo vano para salvar la corriente del río, condicionantes orográficos y económicos.

La orografía en esta parte del río resulta engañosa.

La rasante de ambas orillas casi se encuentra nivelada a contar desde el río en su máximo estiaje, aunque la de Úbeda es ligeramente más alta que la orientada a El Condado. De manera que la de Úbeda posee una elevación aproximada de 14'5 m. y de la hacia El Condado de 11 m. Además la orilla de Úbeda es más abrupta y cuenta con escarpes rocosos, contrastando con la contraria que es de perfil más suave.

Entre los bordes de la caja del río hay una separación de unos 100 m. y en su mínimo estiaje no se superan los 20 m. de cauce en anchura y no más de dos metros de profundidad. Quizá como excepción deba marcarse la gran sequía que se ha dejado notar especialmente desde finales de la década de 1980; en 1995 el cauce del río, a su paso por el puente, apenas supera los 4 m. y más allá del medio metro de fondo.

Aunque en sus tiempos fue río maderero no debió ser nunca torrencial, sino de corriente rápida y estacional; y en este sentido hay que hacer notar que en unos 15 km. de recorrido el río desciende escasamente unos 20 m., contando con amplias terrazas sobre las que extenderse en caso de grandes avenidas. Además hay un dato que parece confirmar lo anterior: el cajeadado para sostén de la cimbra se sitúa en la actualidad escasamente a 80 cm. sobre el nivel de las aguas; contando con la elevación del terreno por sedimentación, originalmente ese cajeadado no debió quedar a más de 1'5 m. sobre el mínimo nivel de las aguas. En consecuencia, si el río hubiera experimentado amplias crecidas en esta zona, y además bajando madera por su curso, es lógico pensar que la

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

cimbra forzosamente habría podido sufrir graves daños precisamente por su base, por lo que debía haberse armado a una altura muy superior.

Pero además no se hubieran planteado fundar los dos estribos mayores dentro de la misma corriente del río.

En resumen, si las condiciones del lugar parecen ideales son precisamente la excesiva distancia entre bordes superiores, suavidad orográfica y relativa poca altura de las orillas quienes condicionaron el trazado del puente, haciendo su tendido muy prolongado y obligando a una excesiva inversión en los costes de fábrica.

En ese sentido el proyecto original de Vandelvira no es realmente innovador, según puede deducirse de las condiciones originales.

Un solo ojo para salvar la corriente se estaba empleando en puentes coetáneos y no muy lejanos a este, caso del de Mazuecos y Puente Mocha. Y sus dimensiones originales, 25 m. de luz, quedan por debajo de los 31'76 del primero y 31'36 del segundo.

El problema fundamental es que tenía que jugarse con grandes masas de material, aunque aligeradas en su volumen mediante la apertura de arcos, finalidad que cumplen los dos de la orilla a El Condado y el más inmediato a la de Úbeda; pese a que en el proyecto original los dos colaterales al ojo central cumpliesen además con la misión de *pontanillas* de alivio ante las crecidas.

Es precisamente a raíz del aumento de la luz del arco central cuando comienzan a surgir los problemas: al elevarse su flecha se rebasaba ampliamente la rasante entre orillas, obligando a incrementar la obra de fábrica en los extremos a fin de mantener un paso de un solo plano.

La problemática jurídica suscitada con motivo del aumento de los costes de fábrica y la escasa liquidez económica del Concejo ubetense debieron determinar el aspecto alomado actual del puente: sencillamente se optó por acabar su fábrica lo más rápidamente posible y sin mayores inversiones. En este sentido recuérdese que su presupuesto inicial era de 500 ducados y acabó valorándose en 17.859 ducados, 35'7 veces más que lo proyectado.

2.7. EL PRETIL.

Según ya se ha expuesto con anterioridad el puente ha visto desaparecer los que poseyó en piedra sustituidos por otros metálicos, que son los actuales.

2.7.1. EL PRETIL EN SU CONCEPCIÓN INICIAL.

Sobre el pretil o antepecho del puente sólo se trata en las condiciones iniciales de Vandelvira.

Ya se ha visto cómo en el párrafo decimosegundo se especificaba el corrido de una moldura sobre los laterales del paso del puente. Pues bien, en el decimotercero se dice que sobre esas debían cargar los pretiles así: "*...sobre estas hiladas, a cada cabo, se ha de hazer un antepecho de pieças perpiañadas, de media vara de grueso y de quatro pies de alto, con que las pieças de la hilada de*

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

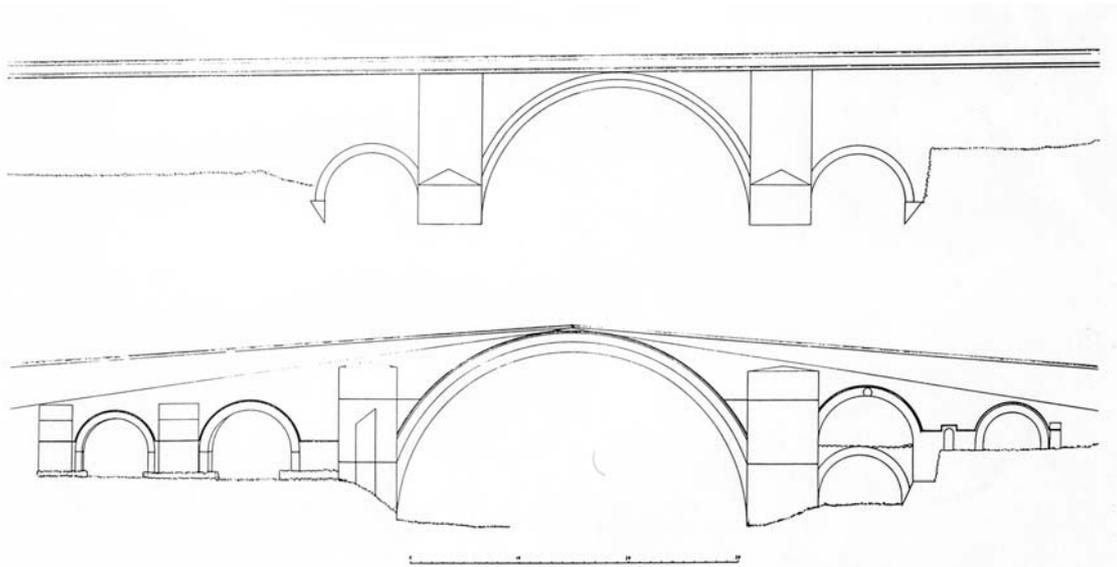


FIGURA 1.1.

EVOLUCIÓN DEL PUENTE DE ARIZA HASTA SU PERFIL EN LOMO DE ASNO

A Trazado inicial, según las condiciones de Vandelvira.
B Aspecto actual.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

ençima vaya ochavada, y a macho y henbra, labradas al modo dicho sin rosa ni desportillo, y las juntas y lecho con muy poca cal más de la que la fixa pudiere meter en el grueso de la dicha fixa; y que las hiladas de este dicho antepecho sean tres en altura de los dichos quatro pies de alto..."

Y además en el párrafo decimocuarto se añade que "...*porque la puente lleva sus desagüaderos bastantes, no es necesario que en los antepechos se guarden caños...*".

La claridad de los textos es casi meridiana:

- La altura total del pretil debía ser de 1'11 m.
- Este se despiezaría en tres módulos que, de suponerlos todos iguales como en la práctica se muestra usual, tendrían individualmente unos 38 cm. de altura.
- El de cierre, o pasamanos, iría ochavado y machiembrado con los contiguos.
- Todas las piezas serían bloques enteros; es decir, sin intervenir piezas careadas. Precisamente ese es el sentido de *pieça perpiañada*⁴⁰. El grosor de cada bloque se fija en casi 42 cm.
- El rejuntado de las piezas, en lechos y juntas, no vendría a superar los 3 mm., grosor medio de una fija.
- El pretil no se horadaría con caños de desagüe.

Sin embargo no se especifican o clarifican aspectos como son la longitud total de cada bloque, o qué se considera machiembrado en las piezas de remate del pretil.

La longitud en sí de las distintas piezas es un dato irrelevante. Seguramente oscilaría entre los 60-80 cm., dando bloques de regular tamaño y relativamente baratos de tallar cuando no debían soportar cargas de importancia⁴¹.

La cuestión del machiembrado en las piezas de remate es algo más compleja.

El uso de ese término es frecuente en Vandelvira y otros canteros de la zona y de su época, que lo aplican frecuentemente cuando hablan de unir entre sí piezas de un paramento.

Es el caso de un antepecho, tomado como losas más o menos adornadas que actúan de contención al agua de un pilar o fuente, o como pretil o baranda que protege de caer desde un lugar alto.

Para el primer caso los ejemplos conservados permiten apreciar una perforación cilíndrica, practicada justo en la cara de unión entre piezas, que posiblemente se rellenase de plomo a fin de trabar mejor una grapa metálica que une a ambas por su coronación; o bien quizá la unión se realizase a caja y espiga reforzada por una grapa. Pero eso sólo puede revelarlo un desmontado de la fábrica.

Para el segundo, salvo ocasionales excepciones, se prescinde del machiembrado con antiestéticas grapas o inútiles y costosos trabajos de cajado para trabar entre sí de piezas que no soportan tensiones constructivas.

40- Vandelvira, como otros canteros del momento y de esta zona, emplean el término *perpiaño* en su doble acepción, referida a un arco (y cuando a ese se refieren así claramente lo indican) o a una pieza que en sí es un todo.

41- Los canteros solían ajustar el importe de la piedra labrada por varas. Sin embargo unas piezas de las dimensiones propuestas abaratarían, al menos en tiempo, el proceso pues no es lo mismo labrar dos bloques de 40 cm. que uno de 80 cm., ya que en el segundo caso se desbasta una cara menos.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Sencillamente esas piezas se colocan *a matajuntas* con las que las soportan. Es decir, se evita que la unión de las hiladas que hacen el pretil coincida con las que hacen de zócalo. Es más, en el párrafo cuarto del condicionado al puente dado por Vandelvira, al tratar del cierre de los ramales de tajamar en la orilla a El Condado, se dice "*...que la hilada postrera sea de piezas enteras, y las juntas a macho y henbra...*".

Seguramente esa fue la solución adoptada para el caso del puente de Ariza, considerando que cajejar entre sí las piezas o grapearlas hubiera supuesto un coste excesivo.

El pretil, al margen de sus posibles reparaciones a lo largo del tiempo por motivos de conservación, subsistiría hasta la reforma realizada en el siglo XIX.

Al desmontarlo es lógico pensar que todo el material resultante no se desperdiciase, sino que se incorporó como relleno a la nueva obra.

En ese sentido se aprecia que parte de los muros del nuevo rampeado que se le practicó al puente están realizados con buena sillería, en tanto que otra lo están con bloques apenas desbastados.

Es posible, por tanto, recuperar parte del material que conformó el primitivo pretil.

2.7.2. EL PRETIL ACTUAL.

Por alguna razón concreta luego de la intervención del siglo XIX no se repuso el pretil en piedra, que hubiera aportado mayor seguridad al viandante o ganados que cruzaran el puente.

Quizá influyeron condicionantes de abaratamiento de costes, pues no se olvide que el reacondicionamiento, suavizando sus pendientes de acceso, estaba incluido dentro del proyecto general del camino Baeza-Las Correderas.

El ingeniero optó por una sencilla solución: instalar un elemental barandal calado, todo de forja sobre pletina, corrido a ambos laterales del puente, con una altura de 68 cm. y de diseño muy elemental, del que luego se hablará por extenso.

Su escasa altura lo hace un mal protector para el tráfico rodado, pero precisamente su diafanidad garantiza un alejamiento de los laterales del puente por instintivo vértigo; aunque de seguro que ese principio no fue contemplado por su proyectista.

El coste de obra y su autoría material se desconocen, pero una obra tan elemental, tanto en diseño como en factura, perfectamente pudo haberse ejecutado en algún taller local de forja, quizá en la misma Úbeda donde aún existe una secular tradición en ese arte.

2.8. EMPEDRADO DE LA CALZADA DEL PUENTE.

El párrafo decimocuarto del condicionado vandelviriano dice que "*...echado el dicho antepecho en todo el largo de la puente, se a de enpedrar de guijarro del río de buen tamaño, con que vaya el dicho enpedrado asentado con su cal y lechadas, de manera que no lleve tierra ninguna...*".

Realmente lo que se está describiendo es la formación de un pavimento de cal y canto,

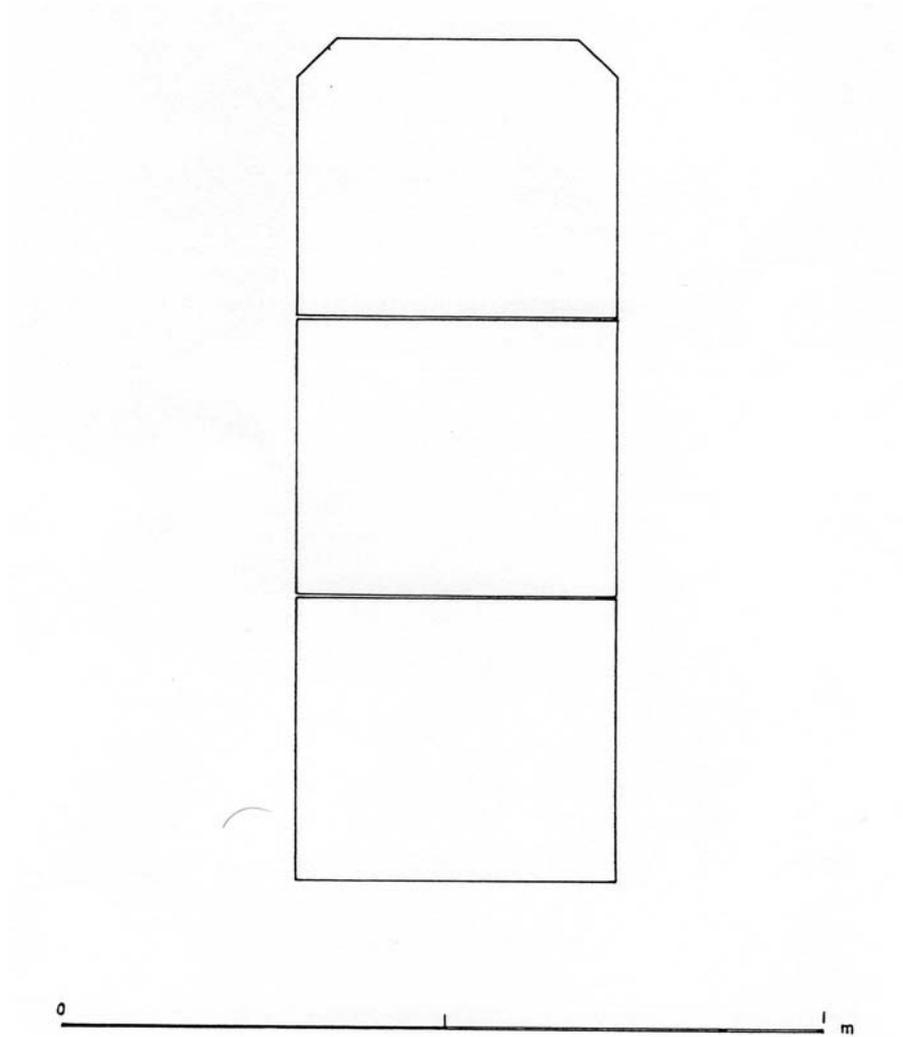


FIGURA 12.
ALZADO POR SECCIÓN DEL PRETIL DEL PUENTE EN SU CONCEPCIÓN INICIAL

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

perfectamente adecuado al desgaste que debería sufrir ante el tránsito rodado, peatonal y de animales.

No es ocioso que Vandelvira especifique que en la composición de las mezclas no entraría tierra, pues la técnica del empedrado usaba, en la época, tierra muy cernida a la que se le mezclaba cal en una proporción que no nos ha llegado, pero que seguramente oscilaría entre 3/4 espuestas de tierra por 1 de cal.

Resulta patente que de haber entrado tierra en la composición de las mezclas, como era costumbre, el pavimento se hubiera descarnado con rapidez.

La pavimentación, como última fase de obra, se encuentra ya el 22 de diciembre de 1581 al contratar Antón Sánchez a los empedradores Francisco Fernández Caro y Antón Gómez; dos meses después se solicitó por Antón la tasación definitiva del puente al considerar que estaba concluido.

Como parte de fábrica que debía sufrir una constante agresión su mantenimiento debía ser frecuente.

Buen exponente de ello es la reparación a que se le somete en 1678, pues la degradación había alcanzado tal extremo que las claves de los arcos habían quedado al descubierto.

Concretamente mantener en estado de uso la calzada de este puente debió ser tarea frecuente, precisamente por la áspera pendiente de sus accesos que, no se olvide, propició la intervención realizada en el siglo XIX, que es la que nos ha legado su imagen actual.

El cambio de supuestos en los planos de acceso debió aparejar otro equivalente en el sistema de empedrado, pues es evidente que no resultaba igual proyectar un pavimento en un solo plano que en dos contrapuestos y muy inclinados.

Durante siglos, el empedrador utilizó unas técnicas muy fijas.

En primer lugar su trabajo se medía por *tapias*, y más raramente por estadales. En el primer caso debe suponerse que la tapia del empedrador equivalía, en superficie, a la del tapiador, que oscilaba entre los 2'50x0'62 m. o 2'08x0'83 m., y que con ligeras variantes en la medida se ve en obras de pavimentación antiguas.

Técnicamente en estas se aprecia un elemental zunchado de obra logrado mediante la disposición de piezas de mayor tamaño, en forma de cerco rectangular, que contienen a las de menor tamaño. Además, por lo general, la calzada suele acunarse hacia su centro para permitir la evacuación de las aguas.

Y así debió ser, conceptualmente, el empedrado del puente. Situación que varió al tener que practicarse sus accesos en pronunciadas rampas.

En estos casos el empedrador recurría al *agradetado* o *gradetado*; es decir, a ejecutar un escaloneado de planos que, en este caso, al ser dos rectos, debieron dejar un acunado central para la evacuación de las aguas.

Seguramente esa fue la solución adoptada y mantenida a lo largo de centurias, incluso tras la intervención del pasado siglo.

Entonces se debió actuar sólo compactando sobre lo existente, y recreando en la nueva superficie un firme similar al antiguo.

2.9. LOS ELEMENTOS DECORATIVOS DEL PUENTE.

Anteriormente ya se han citado los únicos presentes en esta obra: escudo armero de Úbeda, molduras y pretil de forja, a los que caben sumarse los desaparecidos cuatro hitos colocados a cada extremo de los dos pretiles que protegían el paso del puente.

Respecto a los dos primeros elementos, en el condicionado original de obra del puente sólo se especifica la obligación de ejecutar dos escudos armeros de Úbeda y una imposta corrida subrayando el paso del puente, y al tiempo actuando como zócalo de su pretil.

En cuanto al tercero, el actual antepecho de forja, data del siglo XIX sustituyendo al otro de obra del XVI.

Los desaparecidos hitos son de fecha indeterminada y no aparecen citados en parte alguna de la documentación conocida para el desarrollo de esta obra, sabiéndose de su existencia sólo a través de un croquis del puente que acompaña a la intervención decimonónica que reestructuró la pendiente de su paso.

2.9.1. EL ESCUDO DE LA CIUDAD.

Las condiciones iniciales dicen: "*item que en las partes que están señalados a la parte de arriba, e donde la çibdad mandare, se hagan dos escudos con las armas que la çibdad mandare, que tengan de ancho una vara y media, que sean de piedra de Úbeda...*".

Cada uno de ambos contaría con unas dimensiones de 1'25 m., y seguramente se labrarían en un bloque cuadrado o rectangular de piedra que, precisamente, debería ser de Úbeda. Por tanto serían piezas independientes presumiblemente para empotrar en la obra de fábrica.

No se indica ni el lugar concreto ni la temática específica que debían contener, pero en la actualidad sólo hay uno y ninguna huella de que pudiera haber existido otro más.

El único se muestra labrado sobre las mismas dovelas del arco b_1 ya dicho; es decir: en las del superior, del doblado, colateral al ojo central en la orilla a Úbeda.

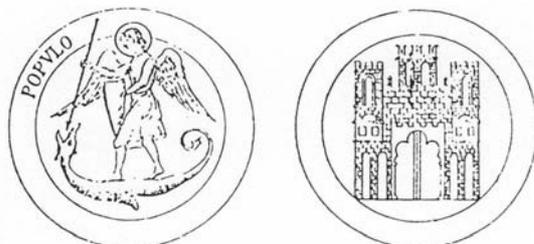
Su orientación es corriente abajo y no por casualidad pues, como en la actualidad, el camino de ingreso al puente desde Úbeda debía acercarse a contracorriente, con lo que el escudo quedaba perfectamente visible; y también lo sería para el que marchase en dirección a esa ciudad.

Consiste en un anillo, a modo de medallón, de 0'80 cm. de diámetro y bastante erosionado, donde se distingue el altoprelieve de un medio cuerpo humano de aspecto juvenil, dotado de alas y que con la mano derecha toma algo que se asemeja a unas varas, en tanto que con la izquierda sostiene en alto lo que parece una cartela.

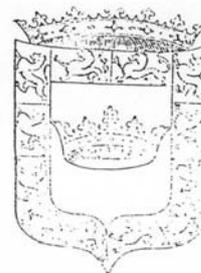
En realidad nos encontramos ante la única representación en piedra de una variante del primitivo sello de Úbeda: San Miguel, patrono de la ciudad⁴².

42- Hay otra representación, en bulto redondo y quizá en cerámica, colocada en un encasamento de la fachada principal de las antiguas Casas Consistoriales, acompañada del copatrono de Úbeda: San Juan de la Cruz.

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar



Anverso y reverso del sello usado por el Concejo ubetense durante los siglos XIII y XV, según calcos originales del historiador ubetense Ruiz Prieto.



Escudo concedido a la ciudad por el rey Enrique II, según Argote de Molina.



Dos variantes que integran las figuraciones del sello y escudo ubetenses, la primera contenida en un documento del siglo XVII y la segunda como decoración a una vista de la ciudad representada en *EL ATLANTE ESPAÑOL*, del siglo XVIII.



Medallón heráldico del puente de Ariza, conteniendo a San Miguel.

FIGURA 13.

EL ESCUDO DE LA CIUDAD DE ÚBEDA: EJEMPLOS DE SU REPRESENTACIÓN Y FIGURACIÓN SOBRE EL PUENTE DE ARIZA

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Ese emblema, contenido en el sello concejil de la entonces villa de Úbeda para que lo usase en validar sus documentos, debió concederse al poco de su definitiva toma a los musulmanes en el 1233 atendiendo, según una tradición recogida por Argote de Molina a finales del siglo XVI, a que la conquista se produjo el día de la festividad de ese Arcángel.

La forma y dimensión del sello son los usuales para la época: circular y con un módulo que oscila sobre los 73 mm. E indistintamente se utilizó en cera, pendiente, y placado.

De él interesa su anverso, donde figura el Arcángel San Miguel como un varón en pie, nimbado, alado y ataviado con ropas talares al uso de la época, que protege su brazo izquierdo con un escudo en tanto que en la mano derecha empuña una lanza que clava sobre la Serpiente del Mal, a la que además pisa.

Continuando con la tradición contada por Argote, en el sitio de Algeciras de 1342-1344 doce caballeros ubetenses se distinguieron por su valor; el caso es que doce musulmanes retaron a duelo a otros tantos cristianos, ofreciéndose los ubetenses que salieron vencedores. Uno de ellos, en representación de todos, rogó a Alfonso XI la concesión de un escudo (y seguro que también el título de ciudad) para Úbeda.

Sin embargo, por causas que no se refieren, el otorgamiento de esos privilegios se retrasó hasta Enrique II, quien el 12 de agosto de 1369 concedió a Úbeda el título de Muy Noble y Muy Leal Ciudad junto a la heráldica que actualmente ostenta: una corona real representativa del carácter de realengo de la población, rodeada por doce leones en recuerdo de los otros tantos caballeros ubetenses⁴³.

La leyenda, como toda que se precie, tiene sus dudas. Y al menos en un documento expedido por Enrique II a Úbeda en Toledo, a 11 de febrero de la era de 1407 ya consta el título de ciudad. Es decir, que en febrero de 1369, meses antes de lo que marca la tradición, ya era considerada como ciudad⁴⁴.

Sin embargo la concesión de un nuevo escudo no hizo que se abandonase el anterior, cuestión que Argote comenta muy claramente diciendo que: "...sus antiguas y primeras armas eran el glorioso Arcángel San Miguel, abogado de ella y ahora en su memoria le traen por divisa teniendo el mismo Arcángel abrazado el nuevo escudo de la ciudad"⁴⁵.

Efectivamente, es frecuente ver aparecer sellos de la ciudad conteniendo a San Miguel en pie y de frente pisoteando a la Serpiente del Mal, oculto parte de su cuerpo por un escudo donde figura la corona real orlada por los doce leones, y sosteniendo en alguna de sus manos los atributos de una balanza, espada flamígera o lanza, según variantes más o menos frecuentes⁴⁶.

Pero con el paso del tiempo se tendió a simplificar la heráldica municipal, omitiendo la representación del Arcángel.

43- ARGOTE DE MOLINA, G.: 1588, f. 223-v. Hace constar que en su visita a Úbeda no pudo consultar el documento original pues, le dijeron, no se encontraba en el archivo de la ciudad. Tal vez para entonces ya hubiera desaparecido.

44- A.H.Ú., F.M., Caja 1 Pieza 2. La fecha consta en una confirmación del rey Enrique II al privilegio concedido a los ubetenses para que no pagasen portazgos, almojarifazgos o cualesquier otros derechos impositivos de esa especie.

45- ARGOTE DE MOLINA, G.: 1588, f. 97.

46- TORAL FERNÁNDEZ DE PEÑARANDA, E.: 1958.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Ese es un hecho generalizado en las representaciones oficiales sobre piedra del escudo ubetense, y que se constata desde fechas tan tempranas como la mitad del siglo XV y en un lugar tan emblemático como la popularmente conocida por *Capilla del Encaje*, en la parroquia ubetense de San Pablo, propiedad del Concejo ubetense durante siglos. Es más el mismo Argote, a la hora de representar el escudo de la ciudad, prescinde del San Miguel y muestra el que estaba en uso efectivo: la corona real rodeada por los doce leones.

Sin embargo sobre piedra no se muestra una sola representación del Arcángel San Miguel, a excepción de la de este puente.

Y precisamente en esta circunstancia reside su gran valor iconográfico.

Todo lo anterior hace pensar que en el segundo escudo, quizá nunca realizado, debían representarse las armas concedidas por Enrique II: la corona real orlada por doce leones.

2.9.2. LAS MOLDURAS DECORATIVAS.

En la actualidad la fábrica cuenta con dos trazados de molduras: una que subraya ambos laterales del paso del puente, actuando a modo de cornisa, y otra que recorre impostando el contorno de las arquerías de los ojos y su nivel de arranque.

Sin embargo inicialmente sólo se proyectó la primera que, además, serviría de zócalo a los pretilos, pues en el decimosegundo párrafo de las condiciones se especifica "*...que allanadas las dos corrientes de la puente, ... a un cabo y a otro se eche una hilada a cada parte, en todo el largo de la puente y estribos, de cabo a cabo; que esta hilada tenga una terçia de alto y buele a la parte que de fuera una mano y que tenga de la haz de fuera a dentro dos pies y medio galgadamente; y esta hilada vaya bien labrada, las aristas a çinzel y lo demás a punta*". Y el decimotercero continúa con "*...que sobre estas hiladas, a cada cabo, se ha de hazer un antepecho de pieças perpiñadas*".

Es de notar que su forma no se indica, sino sólo sus medidas elementales y sistema de labrado, aunque perfectamente pudo concebirse con el perfil conocido por *papo de paloma* o gola reversa, que precisamente es el que ofrecen las dos molduras presentes en el puente.

El segundo trazado de molduras no aparece en la documentación conocida relacionada con la fábrica del puente, pero cronológicamente debió idearse en un momento posterior a mayo de 1572, cuando se replanteó la construcción de los ojos laterales al central y en el que éste aún no estaba cerrado en su doble rosca.

Volviendo a la moldura que hace las funciones de cornisa, y única de la que se habla en las condiciones iniciales, es de presumir que asimismo se plantease en gola reversa y que debía estar instalada antes de octubre de 1581, fecha en que se procedió a contratar la pavimentación del paso del puente.

Ese proceso, último de la construcción, se llevaría a cabo una vez colocados los antepechos sobre esa moldura, o si no dos meses luego Antón Sánchez no hubiera reclamado la tasación definitiva de obra.

Precisamente la que vuela actualmente sobre los laterales del paso del puente es en gola reversa. Pero en cierta medida es problemática por la sola razón de ofrecer una tonalidad distinta a

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

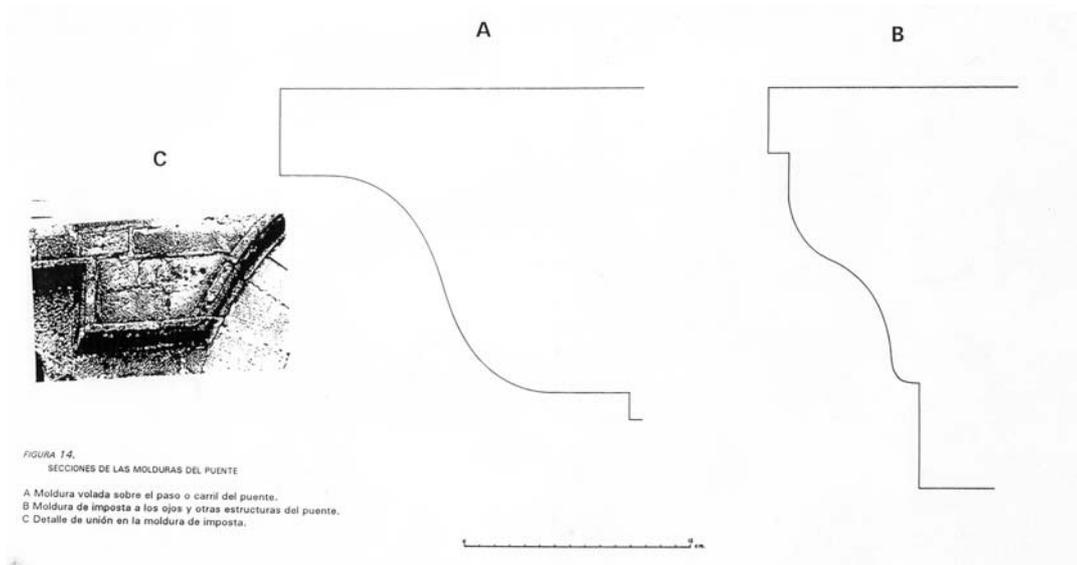


FIGURA 14.
SECCIONES DE LAS MOLDURAS DEL PUENTE.
A Moldura volada sobre el paso o carril del puente.
B Moldura de imposta a los ojos y otras estructuras del puente.
C Detalle de unión en la moldura de imposta.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

la del resto de la obra de fábrica, de la que destaca su tono ceniciento sobre el amarillo rojizo de la arenisca empleada en el resto de la fábrica.

Nace de ahí la duda respecto a si puede ser o no la original, pues perfectamente pudo haberse labrado con motivo de la reforma a que se sometió el paso del puente en el siglo XIX.

En este sentido cabe decir que es más que probable que, efectivamente, se trate de la primitiva, aunque con añadidos y reposiciones de épocas posteriores.

El supuesto se funda precisamente en la circunstancia de que el proyecto de la carretera de Baeza a Las Correderas resultaba muy sobrio en el sentido de aprovechar en su construcción el mayor número posible de materiales disponibles sobre el propio terreno.

Como ya se ha visto con anterioridad, al suavizar las pendientes de acceso al puente mediante un recrado las caras externas de ese macizo se realizan con una mala mampostería; y en ocasiones ni eso, pues se utilizan bloques de piedra someramente desbastados de los que sobresalen algunos perfectamente regulares, que pueden corresponderse con piezas del pretil, entonces desmontado y nunca repuesto.

Si hasta tal extremo llegó una economía en los materiales que tan siquiera se pensó en reponer un sólido pretil de piedra con el propio material del retirado, no se concibe que se realizase un gasto extraordinario en labrar casi 200 m. lineales de cornisa moldurada que, perfectamente y llegado el caso, podrían haberse sustituido por losas isódomas de menor coste de fabricación; y seguramente más sólidas si lo que se pretendía era emplearlas como elemento estructural donde afianzar la barandilla metálica que ahora presenta el puente.

Así pues, se insiste en que es más que probable que la actual cornisa sea la primitiva; eso sí, repuesta en algunas zonas.

2.9.3. LOS HITOS.

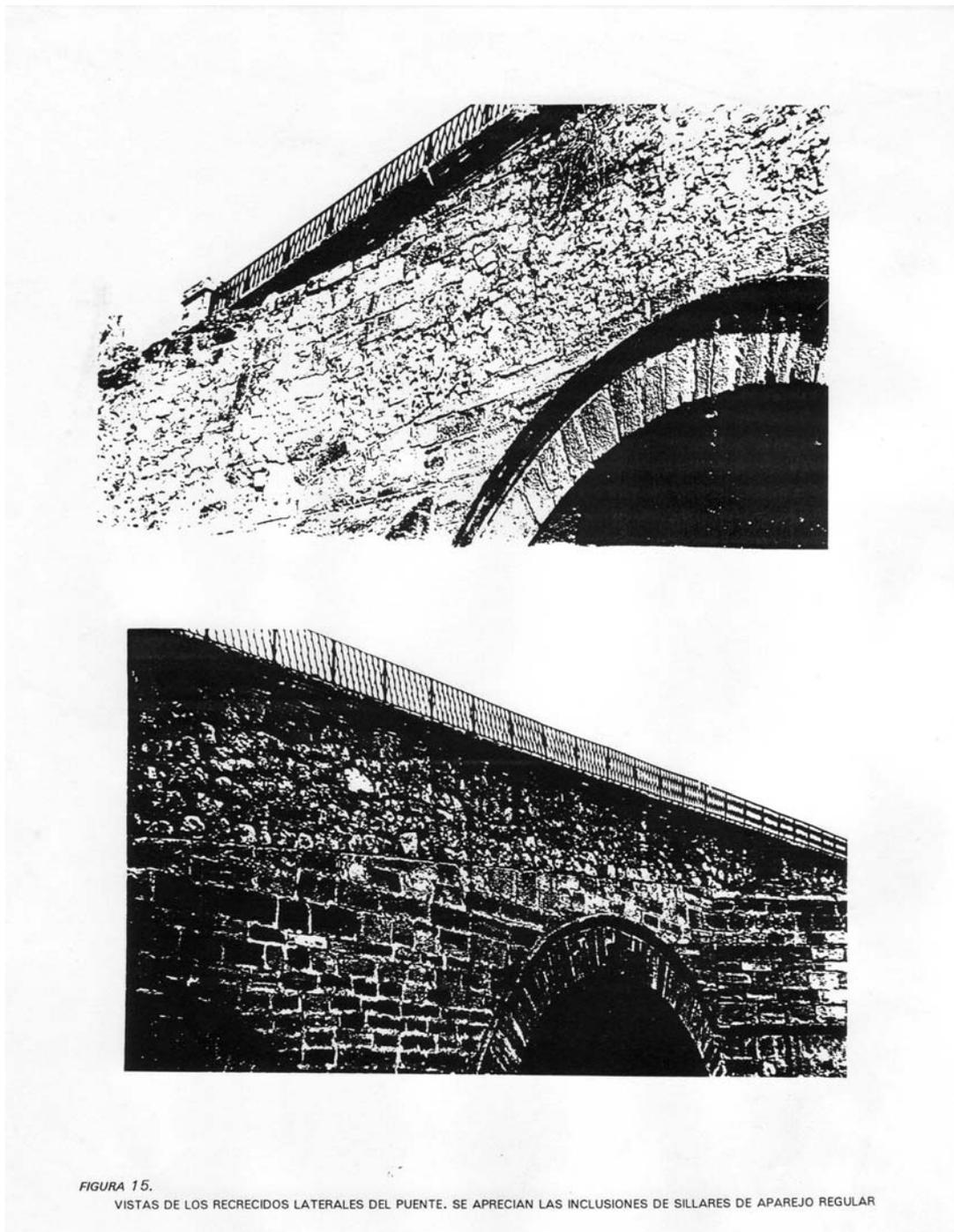
Contó además el puente con sendos hitos situados en sus entradas, alzados en los extremos de cada ramal del pretil y quizá decorados con temática heráldica.

En el proyecto original no se citan pero puede presumirse que se colocaron a partir del siglo XVII, desapareciendo durante la reforma del puente llevada a cabo en 1840.

Precisamente en el citado proyecto de carretera de Baeza a Las Correderas, en el croquis que ahí figura de este puente, aparecen señalados; y pese a lo esquemático de su representación parece que consistieron en unas estructuras prismáticas rectangulares rematadas por una bola u otro elemento similar. Es posible que estuvieran construidas en obra de fábrica y no por un bloque de una sola pieza.

El uso que se les daba era eminentemente práctico, pues su relativo volumen hacía que los carruajes de la época no entrasen excesivamente enfilados a los antepechos del puente, pudiendo arrollar a los viandantes.

En este sentido es significativa una derrama fijada a mediados del siglo XVII entre las poblaciones beneficiadas por el puente de Mazuecos para reparar las entradas de sus pretiles, destrozadas a causa de los golpes propinados por los carruajes que lo cruzaban a excesiva velocidad.



Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

2.9.4. EL PRETIL DE FORJA.

Aparece luego de la intervención realizada en el siglo XIX y en sustitución del pretil de fábrica.

Sin embargo éste que nos ocupa ahora más que de pretil o antepecho podría definirse como un barandal casi testimonial, pues su altura no va más allá de los 68 cm.

Su diseño es muy elemental, como ya se avanzó al hablar del pretil en obra de fábrica: entre tres pletinas paralelas se enmarca, en el friso superior, una hilera de nudos verticales, y en el inferior una serie de tres anillas, realizándose las uniones entre piezas mediante remaches.

Aproximadamente cada 1'10 m. se forma un paño que se traba al siguiente por remaches a una barra rectangular, que hace de piquete para sujetar al conjunto.

Dadas su características pudo haberse forjado incluso en talleres de la misma Úbeda.

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

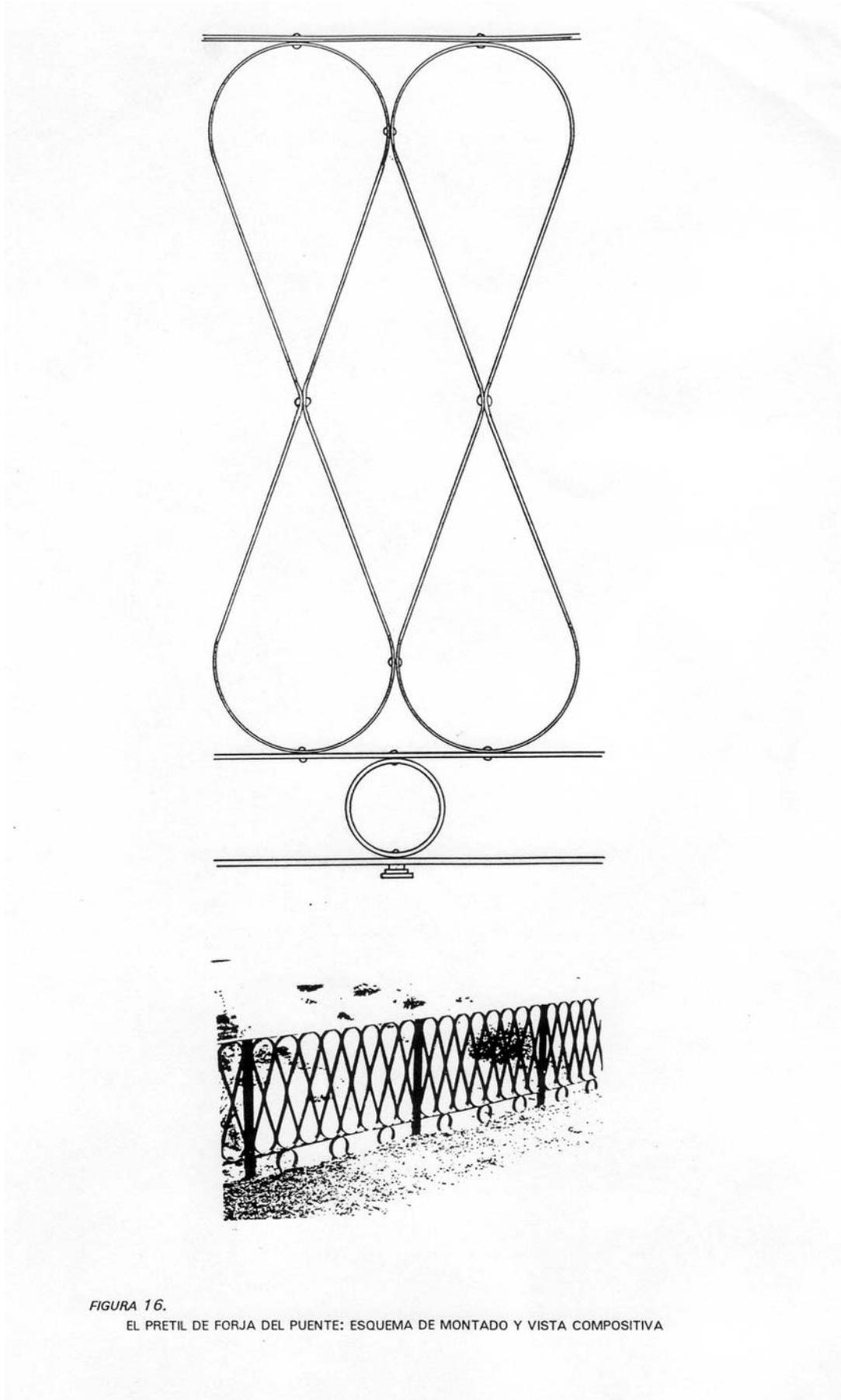


FIGURA 16.

EL PRETEL DE FORJA DEL PUENTE: ESQUEMA DE MONTADO Y VISTA COMPOSITIVA

CAPÍTULO III

OTROS ASPECTOS, MATERIALES Y CONSTRUCTIVOS, DEL PUENTE

Al margen de todo lo anterior tanto las condiciones de obra como las diversas visitas realizadas al puente y otros detalles documentales contenidos en el pleito seguido por Antón Sánchez contra el Concejo ubetense permiten, en mayor o menor medida, acercarse a nuevos aspectos de la construcción de Ariza.

Hay así referencias de tipo material, como son las mezclas, tipos de piedra, sistemas de labra, idea genérica de cuáles fueron las pautas constructivas... A las que pueden sumarse los lugares de extracción de piedra, acarreo, obtención de madera...

Y también se tienen otras de tipo humano, como errores de cálculo, negativas a trabajar, etc.

3.1. LA BONDAD DE LOS MATERIALES

3.1.1. LAS MEZCLAS.

Vandelvira especifica claramente cómo debían elaborarse las mezclas, determinando tanto la calidad de la cal como la de la arena y sus proporciones.

Así, en el párrafo décimo quinto se dice: "*...la çibdad a de dar al maestro toda la cal que fuere menester al pie de la obra, y que el maestro la mezcle con buena arena, que no sea lima, sino que tenga grano; y al mezclar eche dos espuestas de cal y tres de arena, y haga grandes montones y la amere para que se gaste añeja y no fresca...*".

Ante todo define cómo debe ser la arena. Prefiere la de grano grueso y no la fina, que llama *lima*; con eso pretendería una mayor cohesión en la mezcla.

La cal parece que no se apagaba sola, sino mezclada ya con la arena en una proporción de dos a tres, que por otra parte es usual según se conoce a través de otros contratos de obra.

La medida que usa para ello es la espuerta, que debe corresponderse con las que por la zona de Úbeda se conocían como *esportilla* o *espuerta de albañil*, de *mortero* o *empilaera*.

Fabricadas en esparto, de forma cóncava y provistas de dos asas opuestas, no sólo eran un útil de acarreo sino también de improvisada medida⁴⁷.

La *esportilla* tenía una capacidad aproximada a poco más de un celemín, equivalente a unos

47- BLANCO MARTÍNEZ, E.: 1982, pp. 126-127. Explica la manera de construir las y da algunos nombres, usos y medidas usuales de éste útil.

4'60 l., en tanto que la *espuerta* venía a duplicar esa medida; en resumen la *esportilla* tenía una capacidad que oscilaba entre los 5-6 l., constituyendo un sistema métrico bastante empírico que los albañiles locales han venido empleando hasta prácticamente la década de 1950.

Por tanto, y considerando que los usos no cambiaron en siglos, debieron mezclarse entre 10-20 kg. de cal por 30-60 kg. de arena.

La mezcla debía amersarse, o humedecerse, suficientemente para que la cal estuviera totalmente apagada, razón por la que se especifica que debía consumirse añeja.

Otro tipo de mezcla es la que define en el párrafo sexto, refiriéndose al relleno interior de fábrica: "*...todos vayan maçigados de su mampostería, sin que entrevenga en ello tierra ninguna...*"; y eso lo abunda en el décimo: "*...las piedras de las dichas ripiadas sea piedra alçada, y todo bien vañado de cal y enrepretadas de su piedra menuda...*".

Realmente está hablando de un cal y canto grueso, el mismo que conformaría el pavimento del puente: "*...la puente se a de enpedrar de guijarro del río de buen tamaño, con que vaya el dicho enpedrado asentado con su cal y lechadas de manera que no lleve tierra ninguna...*".

No debe extrañar que Vandelvira haga hincapié en la necesidad de no emplear tierra en las mezclas, pues de seguro que no pensaría entonces en que el añadido de tierra contribuiría a debilitarlas.

Su insistencia parece orientarse más a recalcar que no se emplease una práctica común: precisamente mezclar cal y tierra, sistema que se empleaba en la construcción de muros de tapial o en los empedrados.

En un solo caso se cita el grosor de los tendeles y la mezcla a usar, que es al hablar del antepecho: "*...las juntas y lecho con muy poca cal más de la que la fixa pudiere meter en el grueso de la dicha fixa...*".

En general el tendel solía ser de poco grosor pues su misión era, más que unir piezas entre sí, actuar de colchón amortiguador.

Una última ocasión en que Vandelvira hace constar el uso de una mezcla es con referencia a aspectos de acabado del puente.

En el párrafo vigésimo cuarto dice: "*...si para zimbria o andamio el maestro hiziere algund agujero en qualquiera parte del edificio de la dicha puente, así para zimbria como para andamio, que sea obligado a lo çerrar con su pieza justa y revocar toda la obra con su cal delgada y dexarlo todo, así arcos como paredes, bien tratado...*".

Ese revoco sencillamente consistía en regularizar las juntas con una capa de cal.

3.1.2.LA PIEDRA: CALIDAD, LUGARES DE EXTRACCIÓN Y RUTAS DE TRANSPORTE.

Su calidad y procedencia se citan sólo en el párrafo décimo primero: "*...esta dicha puente a de ser fecha de la piedra que está de este cabo a la parte que de Úbeda, de donde se hizo el medio pie de la puente que se començo, que es piedra arenisca, y que de aquella misma cantera se a de hazer la dicha obra, sacando de ella las mayores piedras que se pudieren sacar, desechando las piezas que tuvieren pelos...*".

Una excepción la marca la factura de las piedras armeras que se colocarían en el puente: "*...se*

hagan dos escudos con las armas que la çibdad mandare..., que sean de piedra de Úbeda...".

Sin embargo, en septiembre de 1564 se aprecia que la piedra de esas canteras no era la más idónea para labrar las roscas del ojo central, aunque sí se podría usar para un arco menor colateral (b_1), ramales de tajamar y acompañamientos de arcos. En esos momentos Antón Sánchez ya estaba usando piedra de otra calidad para labrar las dovelas del ojo principal, e incluso se habían visitado lugares que podían proporcionar otra de mejor calidad.

Seguramente que a los pocos días de esa visita se emprendió la búsqueda sistemática de canteras más idóneas. Y así el 27 de septiembre Vandelvira elevó un informe respecto a los lugares que había visitado y la calidad de la piedra que en ellos afloraba.

Concretamente se visitó Torre San Juan, donde se marcaron dos puntos; después se marchó a una dehesa, cuyo nombre no se indica; luego a la Fuente de la Viñuela y, por último, al haza propiedad de un tal Almansa. En el recorrido se incluyó Villarpardillo, pero ahí se apreció que la piedra no era de calidad.

Al margen de ello se apreciaron los caminos por los que podría conducirse la piedra.

Prácticamente un año después, en septiembre de 1565, la piedra a emplear en el arco central seguía sin ser de entera confianza, señalándose que era floja y tenía *pelos*, o pequeñas fisuras naturales.

Vandelvira, acompañado del también cantero Luis de Toral, emitieron nuevo informe en el que se insistía que la piedra obtenida en las inmediaciones del puente no era la más idónea para labrar las dovelas del arco mayor, aunque podía seguirse empleando en el menor colateral a él; además esos *pelos* no les parecían tales, sino el *levante* o veteadado natural de la piedra.

Visitados por los maestros aquellos lugares apropiados en una legua a la redonda, vieron una cantera próxima a la aldea de Santa Eulalia, hacia el lugar conocido por Higuera de Mirabuenos donde en todo un *ladero* o escarpe aparecía piedra de calidad apropiada.

Respecto a los caminos para conducir la piedra, dicen que de uno de los lugares de donde ahora se saca puede usarse el camino real conducente a Vado Barbancho, reparándolo en ciertas partes de su tramo en cuesta.

En agosto de 1566 nuevamente vuelve a tratarse la calidad de la piedra, ésta vez en una visita girada por los canteros Francisco del Castillo "El Viejo" y Domingo de Tolosa "El Viejo".

Ambos vuelven a coincidir que las canteras que ahora se explotan no son adecuadas para construir el arco central, pero sí las de Santa Eulalia, aunque teniendo en cuenta que ahí también aparece piedra floja.

Medio año después, en marzo de 1567, Antón Sánchez solicitó el trazado de un carril para conducir la piedra desde las canteras de Santa Eulalia hasta el puente.

Casi una semana después Andrés de Vandelvira y a Domingo de Tolosa "El Viejo" dictaminan que lo ideal es abrir un carril que conduzca desde la cantera al puente, tomando el camino conducente de la dehesa de Monsalve a Vado Barbancho. Con eso se evitaría el paso por otras propiedades, causando daños en los sembrados.

Hasta poco más de año y medio después no vuelve a tratarse el asunto de los carriles.

En octubre de 1568 Antón Sánchez pide que se valoren los gastos ocasionados en la

adecuación de carriles desde Torre San Juan y El Madroñal y que se impida sembrar y arar por donde pasa ahora el carril.

Con eso, y la posterior orden de tasación, se interrumpen las noticias sobre puntos de extracción de piedra y caminos por donde conducirla.

En nuestros días es muy difícil poder señalar con precisión todos los lugares señalados como canteras, de dónde efectivamente se extrajo piedra para la obra del puente y por qué caminos se condujo.

Las razones de esas dificultades atienden en primer lugar por razón a que la toponimia ha cambiado, de forma que el nomenclator toponímico oficial no permite avanzar mucho en esa dirección, pues suele tomar puntos comunes de referencia actuales, y en consecuencia fácilmente reconocibles.

Por tanto hay que recurrir a testimonios orales, que usualmente permiten recuperar topónimos concretos y mantenidos por la tradición. Pero otros, a falta de estudios muy concretos, se habrán perdido para siempre.

Al respecto son claros los referidos a Santa Eulalia, aldea aún existente, Torre San Juan o Vado de las Nogueras.

Villarparadillo o El Madroñal son topónimos muy frecuentes en la zona, aunque éste puede identificarse con una cortijada aún existente.

Vado Barbancho, el haza de Almansa, la Fuente de la Viñuela o la dehesa de Monsalve, quizá queden perdidos para siempre. Pero por contra otros, como la casa de Blas de Córcoles o el arroyo de Las Pilas, pueden recuperarse. Y concretamente el solar de esa casa acaso coincida con una edificación actualmente situada unos 250 m. aguas abajo del puente, que además precisamente se encuentra junto a la desembocadura de un arroyo que debe ser el que se conocía como de Las Pilas.

A esa dificultad ya expuesta se añade el que las canteras que se explotaron con destino al puente lo fueron de circunstancias.

Es decir, sólo sirvieron para ese fin; acabado, se abandonaron.

Los ubetenses no necesitaban desplazarse a más de 5 Km. de la población para obtener piedra con la que edificar, pues la misma ciudad se asienta sobre bancales de buena arenisca.

Como ejemplo puede bastar el caso de la reedificación de la iglesia conventual de la Santísima Trinidad, ahora situada prácticamente justo en el centro del casco urbano ubetense. Cuando en la segunda mitad del siglo XVII se decide reconstruirla por entero, uno de los párrafos de su condicionado de obra específica que podría aprovecharse como material de obra toda la piedra extraída al realizar la excavación para sus criptas y cimientos.

Según se deduce de la búsqueda de piedra y caminos idóneos para su transporte, al menos se explotaron tres canteras: una cercana al puente, de donde ya se había extraído piedra para el primer intento de construcción del puente en 1558 y se extrajo para el definitivo, aunque aquí sólo se empleó en la construcción del ojo b_1 y parte del pilar de sujeción al ojo central, asentado en la orilla hacia Úbeda. Otra lo fue la situada en Torre San Juan y, por último, la cercana a la aldea de Santa Eulalia.

En sus inmediaciones, y en la ladera orientada al santuario de Guadalupe, aún se distinguen dos

Ariza: el puente de Úbeda sobre el Guadalimar

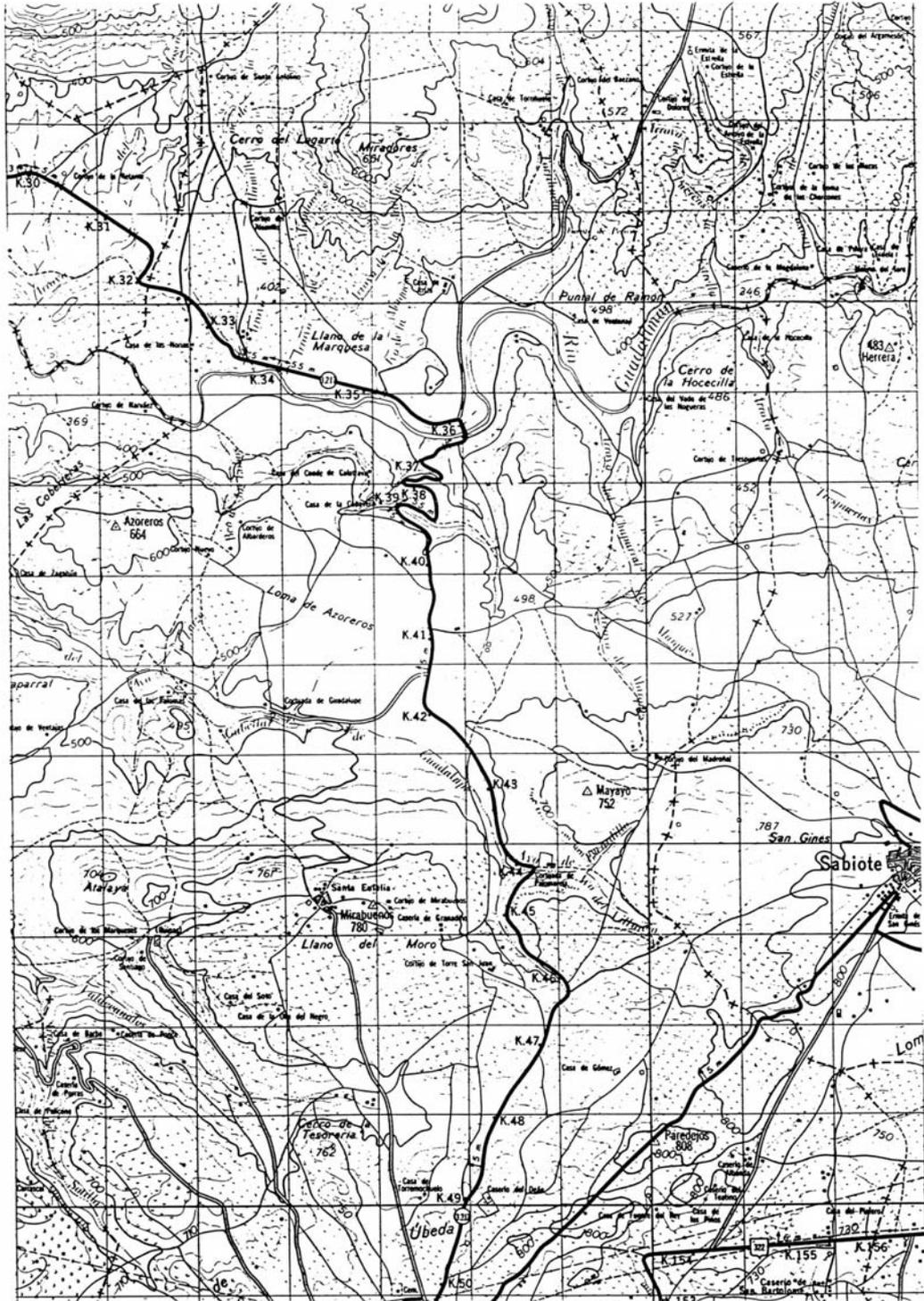


FIGURA 17.
UBICACIÓN DE ALGUNAS CANTERAS EMPLEADAS EN EL PUNTE

grandes cortes que perfectamente pueden corresponderse con las canteras de las que se habla, aunque los 500 años de abandono a que se han visto sometidas han enmascarado, por erosión, muchas de sus características.

Debe suponerse que precisamente esta fue la más utilizada por razones de proximidad, abandonándose al poco la de Torre San Juan por la excesiva distancia que debían cubrir los transportes de piedra.

Si ya es difícil poder localizar correctamente antiguos topónimos, más difícil es determinar el trazado de esos caminos, pues muchos han cambiado o han desaparecido, y además no siempre coinciden las rutas modernas con las antiguas.

Así, por ejemplo, el trazado de la actual C. 3217 no coincide con el camino proyectado el pasado siglo por José María de Chabarrí, que lo trazaba hacia la aldea de Santa Eulalia.

En tal sentido no debe tampoco extrañar que muchos de los caminos abiertos para el transporte de piedra hacia el puente desaparecieran al poco de terminarse la obra, pues atravesaban dehesas y terrenos de sembradío privados. Haberlos mantenido abiertos les hubiera presupuesto a sus propietarios sujetarse a servidumbres de paso, cuestión a la que no estarían lógicamente dispuestos. En este sentido está la queja de Sánchez, solicitando que se impida a los propietarios de las tierras por las que pasan los caminos que las aren y siembren.

A propósito de la distancia de canteras, Torre San Juan dista unos 6 Km. en línea recta al puente, y sin embargo el camino que al parecer se seguía hasta él obligaba a dar un largo rodeo: de Torre San Juan hasta el Madroñal lo que presupondría entre 3-3'5 Km.; de ahí al Vado Barbancho, quizá cercano al de Las Nogueras, con otros 5-5'5 Km.; desde aquí, y siguiendo la orilla del río, otros 3'5-4 Km. hasta el puente. Es decir, se cubriría una ruta de entre 11'5-13 Km.

Por contra las canteras de Santa Eulalia, a unos 5 Km. en línea recta del puente, por camino distaban de él entre 7'5-8'5 Km.

3.2. SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN.

3.2.1. DE LA OBRA DE FÁBRICA.

El sistema de construcción es el de un cajeadado, que da la cara vista o *piel* del puente, trabado a un relleno interior formado por el sistema de cal y canto.

El en sexto párrafo del condicionado original de Vandelvira se dice: "*...los dos estrivos y el pilar de en medio, todos vayan maçizados de su manpostería, sin que entrevenga en ello tierra ninguna; y lo mismo los henchimientos de los rincones de los arcos...*".

En la décima, al hacer referencia a cómo debía edificarse el *ramal de tajamar* del arco menor colateral al ojo central en la orilla a Úbeda se dice: "*...la sillarería que a de correr por los ramales vayan a la galga de las del pie derecho que del dicho arco menor, con que los sillares tengan pie y medio de lecho y un pie o media vara de alto; y de diez en diez pies lleve en cada hilada sus legadores, del alto de la hilada, y de cola por lo menos una vara, esto en cada hilada; y por la parte de dentro lleve los mismos legadores, toscamente fechos y acompañados por sus hiladas de buena piedra creçida, de manpostería o de piedra franca o dura; y que las ripiadas vayan guardando el alto de las hiladas, todas a un nibel, y las piedras de las dichas ripiadas sea piedra alçada, y todo bien vañado de cal y enrepretadas de su piedra menuda...*".

Lo que se está disponiendo es un sistema ya dicho: una caja encadenada con relleno de cal y canto.

En este sentido debe entenderse cómo en enero de 1565 el pie de la orilla a Úbeda se alzaba 16 pies y un año más tarde sólo alcanza los 15.

Como elementos de atado actúan los *ligadores*, también llamados *marranos*, que son piezas paralelepípedas de hasta 2x0'5x0'5 m. que traban entre sí a la estructura.

En el caso que nos ocupa su longitud mínima se fija en al menos los 0'85 cm., y su ancho y alto coincidente con el de las piezas de cada hilada. Pero deberían tener una correspondencia interna, en fábrica, con otras piezas iguales donde ya no importaba el cuidado en la labra de sus caras, sino la obtención de su forma, o *sólido*, fundamental. Y es más, no interesaba un labrado regular de estas piezas sino en su cara vista; la irregularidad de su *cola* o parte oculta aseguraba una mejor trabazón con la mezcla de relleno.

Tal relleno se formaría de *piedra crecida*, o de tamaño regular.

Debidamente apisonada, *enrepretada*, formaría tongadas correspondientes a la altura del cajeadado externo; se compactaría con piedra menuda e iría bien bañada con las mezclas de cal y arena previstas.

Para este relleno seguramente se emplearían los desechos de talla de los sillares en cantera, labras fallidas, etc., siendo interesante que se especifique que el relleno se compondría de *mampostería o de piedra franca o dura*.

El interés de eso se centra en que todos los materiales de fábrica, externos o internos, tienen una misma procedencia y composición y por tanto son homogéneos. Exterior e interior responderán casi al unísono ante cualquier cambio de estructura.

Es también interesante la losa de rigidización que se propone para mejor asiento de fábrica tras el pie orientado a la parte de El Condado, para cuya fabricación se utilizó un cal y canto a base de china de río y fragmentos de arenisca.

Respecto al pavimento del puente (que ya se ha tratado con anterioridad en varias ocasiones) lo que se propone es una capa de cal y canto, efectiva y duradera.

3.2.2. DEL PUENTE EN SÍ.

A lo largo del anterior capítulo ya se han visto las fases constructivas de las diversas partes del puente.

Su construcción se concebía de manera unitaria, alzando primero los pilares de sostén al ojo central hasta el lugar en que ese debía comenzar a voltear, a partir de cuyo momento se iniciaba su volteo acompañándose de la elevación de esos pies y las estructuras laterales que los arriostraban.

Según se deduce por la vista practicada en abril de 1571 por Ginés Martínez y Juanes de Aispuro, para el ojo central se seguía la técnica de cerrar primero sus anillos extremos y luego rellenar el resto de la superficie del arco.

3.2.3. DE LA CIMBRA.

Sobre la misma no hay la más mínima descripción.

Parece seguro que a finales de marzo de 1569 aún no estaba armada, según se deduce de la queja del Concejo ubetense en el sentido de que toda la madera a emplear aún no se había retirado del río, con lo que su calidad estaba sufriendo.

Hacia diciembre de ese año no debía estar acabada de armar por entero, pues el día 9 Antón Sánchez requiere al Alcalde Mayor ubetense para que dicte providencia por la que se le vendan unas 20 dobleras que precisaba para la construcción de la cimbra del puente y, tres días más tarde, el Concejo de la ciudad solicita de la misma autoridad el inicio de diligencias para comprobar si es cierto que se había derrumbado toda o parte de la cimbra del puente y qué causas pudieron provocar el suceso.

El día 19 del mismo mes y año una comisión formada por el carpintero Juan de Zamora, el albañil Salvador de Quesada y el cantero Pedro de la Mazueca informan que la cimbra, que ya estaba armada, se había desplomado a causa de su mala construcción y parcial estado defectuoso de la madera.

En concreto decían que, teniendo a la vista la traza de la cimbra y vista su construcción en la base de los pilares que debían soportar el arco que se tendía, era insuficiente para soportar la carga que se le preveía; los maderos presentaban muchísimos empalmes, unos muy degollados y otros falsos, que no hacían fuerza alguna; y parte de la madera estaba *pasada* o podrida por haber permanecido largo tiempo en el agua.

También se aprecia que el derrumbe se agravó al fallar cuatro guindaleras unidas a otros tantos tornos insuficientemente arriostrados, que la fuerza de un vendaval los tiró a tierra.

El problema de su hundimiento, uno de entre los más importantes que aparecen como causa formal en el pleito mantenido por Sánchez contra el Concejo ubetense, no debió ser tan grave cuando el 9 de mayo del año siguiente se encuentra que la cimbra estaba perfectamente armada y sólo falta de recibir su rosca de yeso; que ya estaba tendida el 26 de septiembre.

En abril de 1571 se estaban comenzando a cerrar los anillos y testas del arco central.

Pese a lo magro de las anteriores referencias es posible aventurar algunos aspectos constructivos de la cimbra.

Cómo debía armarse quedaba perfectamente establecido según un plano, que quedó a la vista de los peritos que informaron respecto a su derrumbe en septiembre de 1569. Y sus cortes y empalmaduras a seguir no deberían diferenciarse mucho de los empleados en la carpintería de lo blanco, pues de hecho no hay excesiva diferencia entre esa y ésta otra, que entra dentro del concepto de la carpintería de lo prieto⁴⁸.

Cómo estaría armada es imposible de decir, pero quizá no se diferenciase mucho del modelo propuesto por Choisy para la arquería del acueducto romano de Pont du Gard⁴⁹.

Ariza, en el pie de sostén al arco central asentado en la orilla de hacia El Condado, presenta una hilera de piezas sobresalientes de la fábrica. En concreto son cinco, que adoptan una forma en

48- LÓPEZ DE ARENAS, D.: 1982.

NUERE MATEUCO, E.: 1985, 1990 y 1992.

49- FERNÁNDEZ CASADO, C.: 1985, p. 456.

EE4.

No aparecen en el pilar de la orilla opuesta, donde sólo se muestran a nivel de la anterior hilera piezas regulares de taponado de huecos, uno de ellos tan significativo como anómalo por su forma circular. Esos, como otros repartidos por la estructura del ojo central del puente, se corresponden con los *nichinales* o *michinales* dejados por el encastre de las vigas empleadas en el armado de la cimbra.

Su previsión quedaba fijada en la condición vigésimo cuarta del condicionado inicial, donde se especifica: "*...que si para zimbria o andamio el maestro hiziere algund agujero en qualquiera parte del edificio de la dicha puente, así para zimbria como para andamio, que sea obligado a lo çerrar con su pieça justa, y revocar toda la obra con su cal delgada y dexarlo todo, así arcos como paredes, bien tratado; y que si no lo hiziere, a su costa la çibdad lo pueda mandar hazer...*".

El porqué ese cajeadado no aparece en los pies de ambas orillas es cuestión que se escapa.

Tomando como paralelo el puente de Mazuecos sobre el Guadalquivir, en uno de sus pies aparecen sobresaliendo bloques para el asiento de su cimbra, pero se diferencia del de Ariza en que ese cajeadado se muestra donde la corriente parece remansarse, pues ahí el nivel de sedimentación es mayor. Y también al parecer, como en el de Ariza, el puente de Mazuecos carece de ménsulas de apoyo a la cimbra en el segundo de sus pies de sujeción al arco central.

Resulta forzoso suponer que ese cajeadado servía precisamente para armar en alto la cimbra, de manera que los objetos que arrastrase la corriente no chocasen con su estructura; pero por esa razón en el pie carente de tales apoyos la cimbra debía comenzar a armarse desde el mismo lecho del río, por lo que los maderos quedarían expuestos tanto a la acción del agua como a la de los objetos que vinieran arrastrados.

Quizá en el de Ariza puede buscarse una explicación en que precisamente el pie asentado en la orilla a El Condado lo está en una zona de remanso, por lo que los objetos arrastrados por la corriente tenderían precisamente a chocar contra él.

De todas formas, la base de la estructura de la cimbra montada en la orilla hacia Úbeda no se libraría de más de un golpe, así como de la acción del agua.

Es posible que precisamente en este pie se armase alguna estructura suplementaria que permitiera cubrir a la cimbra los casi 32 m. de luz del puente, soportando además el peso de la doble rosca del ojo central. A este respecto, y volviendo a retomar el ejemplo citado de Choisy, los vanos de mayor luz del Pont du Gard tienen 24'50 m.

Al margen de lo anterior se sabe que todo el arco de la cimbra se regularizaba con una capa de yeso y que toda la armazón, al menos en su fase constructiva, quedaba arriostrada por máquinas, consistentes en guindaleras conectadas a tornos.

3.2.4. DE LA LABRA DE LA PIEDRA.

Son escasas las referencias que aporta el condicionado de Vandelvira y que, en realidad, no vienen a diferenciarse de otras condiciones de obra similares.

Así, en el párrafo octavo se dice que: "*...estos arcos vayan con su baibel y esquadra, labrados a punta de gorrión; y las aristas de las juntas y cabeças y lechos vayan çinzeladas...*"; o en el

décimo segundo que: "...esta hilada vaya bien labrada, las aristas a çinzel y lo demas a punta...".

En ambos párrafos indica la forma de labra: una mediante cincel, con la que se obtienen superficies lisas y regulares, y otra a pico de gorrión; aquí se regulariza la superficie de la piedra con un pico especial, que deja en la piedra huellas en forma de triángulo isósceles.

Se describen también dos útiles de labra: la escuadra y el baivel.

El baivel es una especie de escuadra destinado a obtener la curvatura interior de los arcos y, en general, de todo tipo de bóvedas y espacios cupuliformes. Consta de dos brazos, uno de ellos curvo, precisamente con la curvatura del arco o esfera que se pretende labrar, y el otro recto, colocado en posición del vacío del arco o de la esfera⁵⁰.

La escuadra aquí citada podría corresponderse con el saltarregla, una especie de compás transportados de ángulos de brazos articulados, uno de ellos curvado, con la curvatura adecuada para dar a cada junta de una dovela su ángulo adecuado. Sólo serviría para trazar espacios concretos, de manera que no puede emplearse en otros que no sean exactamente iguales.

Cita también algunas cualidades de unión de piezas, a macho y hembra, que deben corresponderse con el término actual de a mata juntas.

Un término inusual el que aplica al *fenecimiento* o cierre de los ramales de tajamar: "...a cola de cartabón cuadrado...", y que es más de uso en la carpintería que en la cantería. Realmente lo que viene a decir es que se trata de dos superficies: una horizontal y otra perpendicular a la anterior con un ángulo aproximado de 45°.

3.2.5. DE LAS ATAGUÍAS.

El sistema que se describe en la visita realizada al efecto por Vandelvira en septiembre de 1569 no se diferencia en nada del usual para la época.

Se alzaba una estacada con los intersticios rellenos de materia vegetal, barro y piedra menuda, que contribuían a impermeabilizar el conjunto. En el caso aquí descrito se aconsejaba verter todos los materiales de excavación por encima de esa estacada, con lo que se contribuiría a impermeabilizarla aún más.

El sistema de estacada, con ligeras variantes, se utilizó ampliamente, incluso para la construcción de represas.

3.2.6. DE LA VERIFICACIÓN DE LA CIMENTACIÓN.

Realmente Vandelvira, en su proyecto, no se preocupó en constatar si se ajustaba o no al terreno donde se pretendía construir.

Empíricamente los maestros Luis de Moratalla y Pedro de la Mazueca consideraron en diciembre de 1562 que el lugar donde se encontraba comenzada la obra de fábrica de un pie del puente primitivo no era el más idóneo, y sí a unos 320 pasos corriente arriba.

50- PALACIOS GONZALO, J. C.: 1990, pp. 17-20.

Idem: 1992, pp. 20-22.

Y el mismo Vandelvira considera en varias ocasiones que el pie de hacia El Condado podría fundarse en un lugar aún más dentro de la corriente del río que para esos momentos se preveía, aunque ese, en mayo de 1564, había marcado precisamente los lugares de cimentación. En la orilla a Úbeda concretamente se dice que: "...*vido el fundamento sobre que se a de cargar el pilar esento de la parte de Úbeda, e lo tentó con un pico e le pareçio ser bueno, e ser peña firme y estar llano...*".

Fijó el lugar donde se debía alzar el pie en la orilla hacia El Condado así: "...*echó çiertos cordeles de una parte a otra del río, e que para que viniese el pilar en derecho el uno del otro se echó un escuadría, donde se hincaron dos estacas para que el dicho pilar guarde aquella linia a el tiempo del asiento...*".

Cuando se procedió a fijar el definitivo lugar de cimentación del pie hacia El Condado, ni se excavó lo suficiente para encontrar firme; los maestros encargados de ese menester se limitaron a sondear el terreno con una larga vara metálica.

3.3. EL ELEMENTO HUMANO.

Es interesante una noticia que, raras veces, aparece reflejada en una documentación como la que se ha manejado: el elemento humano.

Por un lado se nos muestra el conflicto profesional entre canteros y albañiles a través de las deposiciones de testigos de cargo contra Antón Sánchez presentados por el Consejo ubetense, en un intento de demostrar fallos de obra.

La defensa del acusado consistió en recusar lo anterior presentando a su vez como testigos a oficiales canteros, añadiendo que quienes depusieron en su contra considerándose entendidos en el arte de la cantería no eran sino albañiles, entendidos en otras manualidades, o individuos vagamente familiarizados con la cantería.

En esa recusación parecen quedar claros los diversos niveles de competencia en la cantería y la diferencia de esa con la albañilería⁵¹:

- La extracción de piedra de una cantera podía ser labor a realizar por cualquiera, pero ya sólo desmartillarla requería ciertos conocimientos.
- Cantero es quien entiende del labrar la piedra para su asiento en una obra. Incluso un oficial mecánico, que maneje la escoda, puede llegar a realizar alguna portada y, consecuentemente una obra sencilla.
- El oficial cantero es ya un experto en las labores de cantería, pero para realizar una obra compleja ha de tener práctica probada y ser considerado como tracista⁵².

51- RUIZ FUENTES, V. M.: 1994.

52- En ese sentido podría citarse el caso del cantero ubetense Luis de Toral, que a título de oficial cantero tomó a su cargo la obra de la Torre del Reloj de Úbeda, promovida por el Concejo de esa ciudad. Pero el mismo Concejo se vio obligado a despedirlo tras constatar su ineptitud en esta obra, pese a que como oficial sabía labrar la piedra y trabajaba, y lo siguió haciendo, en obras concejiles y privadas.

-Algunos albañiles, en claro intrusismo profesional, tomaban a su cargo obras de cantería e incluso se llegaban a denominar maestros canteros, cuando ambos oficios son distintos. Lo que ocurría en realidad es que los albañiles llevaban a su cargo oficiales canteros, que eran los que entendían del arte y quienes ejecutaban las obras.

Las alegaciones parecen bastante ilustrativas de lo que era el panorama de la cantería en la Úbeda del XVI, alejada de retoricismos y substanciada en hechos cotidianos, donde se perfilan niveles y especialidades junto a problemas de competencias.

En la especialización profesional se nos abre toda una escala de responsabilidades, que vienen a matizar casos ya conocidos.

La extracción de piedra en una cantera podía ser realizada por jornaleros, pero su desbaste era ya competencia de profesionales mecánicos, entendidos en el manejo de las herramientas apropiadas.

Seguramente esos podían ascender a oficial mecánico, que entendería de la correcta preparación de las piezas a ensamblar y de su acabado final, preparación que le confería la posibilidad de ejecutar obras sencillas, quizá portadas adinteladas, ventanas elementales, pilares, etc.⁵³.

Cantero, a secas, sería el experto en la labra de piedras, con conocimientos de estereotomía para el correcto ensamblaje de las piezas en una construcción. Consecuentemente quizá estuviera ya capacitado para armar arquerías, portadas, muros de cantería...

Oficial cantero es quien está perfectamente capacitado para todos los anteriores trabajos a través de la práctica. Pero, y esto es lo importante, además es proyectista. O lo que es lo mismo, parece que con eso se quiere decir que el oficial cantero es quien posee la capacidad no sólo de concebir una obra, sino además de plasmarla y desarrollarla gráficamente. De poder ejecutar un plano o detalles parciales constructivos que sirvan de guía y modelo a un cantero.

Parece que ese extremo, el dominio de la representación espacial, de saber hacer una traza, un plano, o detalles constructivos, era el punto de la cuestión, pues el oficial cantero debía no sólo poseer un prestigio personal, sino además ser culto en el más amplio sentido del término: lee, escribe, interpreta planos y sabe hacer interpretar sus proyectos. Debe poseer además conocimientos de geometría, aritmética, matemáticas...

Es curioso que precisamente el desconocimiento en esas materias, poder de representación gráfica y conocimiento de geometría y matemáticas, sean principios discriminadores para muchos buenos canteros, de pericia probada, que opositaban a puestos de responsabilidad⁵⁴.

53- BARRIO LOZA, J. A. y MOYA VALGAÑÓN, J. G.: 1980, p. 294. Distinguen entre los *sacadores* y los *desbastadores* de piedra, pudiendo llegar a ser los primeros sólo labriegos, aunque los segundos ya personal especializado. No se diferencia esa especialización de caso ubetense más que aquí se diversifica la especialización en oficial mecánico.

ALONSO RUIZ, B.: 1992, pp. 59-60.

54- GÓMEZ-MORENO CALERA, J. M.: 1989, p. 37. Varios canteros que opositaban a la maestría mayor de La Alhambra granadina fueron rechazados tras alegarse, por parte del tribunal ante el que opositaban, que ni sabían ni entendían geometría ni aritmética ni razón ni arte en medida y cuenta.

GUTIÉRREZ-CORTINES CORRAL, C.: 1987, pp. 52-54.

En cuanto a organización, el cantero escapa a los convencionalismos del momento, incluso al gremialismo, pese a que en ocasiones aparezcan en cuadrillas que llegan a ocasionar serios problemas, como la famosa huelga de canteros en El Escorial⁵⁵.

En este sentido es curioso encontrar aquí la referencia a que los canteros bajo las órdenes de Antón Sánchez se negaron a continuar con su trabajo, en un momento determinado, alegando que el excesivo calor reinante repercutiría negativamente en su salud.

MARÍAS FRANCO, F.: 1983, p. 90-91.

BARRIO LOZA, J. A. y MOYA VALGAÑÓN, J. G.: 1980, pp. 296-297.

55- SIGÜENZA, J.: 1988, pp. 72-73.

APÉNDICE DOCUMENTAL

DOCUMENTO 1

Resumen de la evolución cronológica en la construcción del puente de Ariza durante el siglo XVI.

1549/1557 A.H.Ú., F.P.N., JUAN DE COTILLAS, 1296, f. 313 y 346.
A.R.CH.G., 503/549/4.

Entre 1549 y 1557 el comendador Rodrigo de Orozco, regidor y veinticuatro de Úbeda, otorga testamento en donde dona a la ciudad toda la cal necesaria para construir un puente sobre el Guadalimar. Parejamente otro vecino de la ciudad, de nombre desconocido, hace donación de la madera que se necesitase a tal efecto.

1558/08/08 A.H.Ú., F.M., A.C., Libro 3, f. 2v.

El Concejo ubetense acuerda comisionar a unos regidores para que, entre otros pleitos, prosiguieran el que ya se tramitaba en la Chancillería granadina contra el cantero Francisco de Aranda, por razón de la obra del puente sobre el Guadalimar.

1562/02/16 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 112-r./113-v.

Real provisión otorgada en Madrid por Felipe II donde se ordena averiguar el provecho que se seguiría de reparar el puente llamado de La Reina, sobre el Guadalquivir, y continuar con la construcción de otro sobre el Guadalimar, del que ya se había iniciado uno de sus pies y para el que el comendador Rodrigo de Orozco y otro vecino de Úbeda habían donado materiales.

1562/09/19 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 113-v./115-r.

Real provisión otorgada en Madrid por Felipe II por donde visto que Úbeda había comenzado la construcción de un puente sobre el río Guadalimar, que uno de sus pilares estaba prácticamente alzado y que un vecino de la ciudad y el comendador Rodrigo de Orozco habían decidido contribuir a su fábrica con dinero y materiales, y visto además que el puente de La Reina necesitaba urgentes reparaciones, se ordena que al recibo de la presente la Ciudad tome maestros y marche a ambas puentes, tasen las obras de reparación y construcción necesarias, se les de publicidad mediante pregones y el expediente se remita al Consejo Real para que decida en consecuencia.

1562/09-12/? A.R.CH.G., 503/549/4, f. 115-v./119-r.

Andrés de Vandelvira presenta las condiciones y planos para la construcción del puente sobre el Guadalimar.

1562/12/02 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 119-v./120-v.

Los maestros Luis de Moratalla, albañil, y Pedro de la Mazueca, cantero, visitan el llamado Pago de Las Pilas, donde se encuentra comenzada la obra de fábrica de un pie del puente.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Allí, junto a la casa que Blas de Córcoles posee inmediata al arroyo de Las Pilas, juzgan sobre el terreno que el lugar donde se alzaba ese pilar no era el más idóneo para la correcta ubicación del puente, sino que estaría a unos 320 pasos aguas arriba contados desde la esquina de esa casa.

1562/12/02 al 1563/03/15 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 121-r./127-r.

Luego de pregonarse la obra el Úbeda, Jaén, Baeza y Granada se suceden las pujas ya en Úbeda, rematándose por fin en el cantero Antón Sánchez.

1563/10/04 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 445-r./453-r.

Antón Sánchez y sus fiadores subscriben el contrato para la construcción del puente sobre el Guadalimar, según condiciones que se insertan.

1564/05/04 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 500-v./502-v.

Andrés de Vandelvira informa que ha marcado los lugares donde deberán fundarse los pilares del puente.

Cree que posiblemente pueda reducirse la luz del arco central en la orilla de El Condado, pues le da la sensación que la roca sobre la que debe cimentarse se introduce en el agua. Para su comprobación deberá esperarse hasta el estiaje.

1564/09/? A.R.CH.G., 503/549/4, f. 502-v./503-v.

Andrés de Vandelvira informa que, tras su visita a la obra del puente, ha comprobado cómo están comenzados a alzar dos pilares en la orilla inmediata a Úbeda.

Aprecia que la luz a cubrir por el arco central excede en más 10 pies de los iniciales planteados; pero cree que la roca de cimentación sobre la que se había planteado ese pilar haldea, o se introduce, en el río, por lo que ese arco puede no sólo no verse incrementado sino incluso menguado en unos 6 pies.

Sin embargo ese supuesto debe constatararse atajando la corriente del río con una estacada para limpiar la zona donde se supone que existen cimientos.

Asimismo informa que la piedra que se está empleando, procedente de las inmediaciones del puente, no es la más idónea para la construcción del arco central. Incluso se había visitado un lugar para ver la calidad de la piedra.

1564/09/27 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 503-v./505-r.

Andrés de Vandelvira informa de su visita a varias canteras de la zona en busca de la piedra más idónea, así como del estado de los caminos desde las dos canteras que aconseja hasta el puente.

1565/01/30 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 505-v./506-r.

Andrés de Vandelvira dice que el pasado día 27 de los corrientes fue a visitar la obra de la puente para ver su estado y, según el condicionado de obra, apreciar si a Antón Sánchez se le puede abonar la primera de las pagas convenidas.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

En ese sentido encuentra que el pie de la orilla de El Condado no se había alzado al tenerse que esperar hasta el próximo verano, cuando con el estiaje se favorecería la búsqueda de su cimentación; pero por contra aprecia que en los dos únicos pilares, alzados en la orilla de Úbeda, la obra había subido en conjunto 16 pies. Por tanto estima que si procedía que a Antón se le abonasen sus haberes.

1565/02/27

A.H.Ú., F.P.N., MELCHOR DE JAÉN, 31, f. 457.

La ciudad gana una ejecutoria contra la viuda y herederos de Rodrigo de Orozco, otorgándose recibo sobre la tercera parte de los 2.000 ducados y cal donados en su día para la obra del puente.

1565/07/30

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 506-v./509-r.

Los regidores comisarios de la obra del puente elevan petición al Alcalde Mayor de la ciudad para que designe maestros canteros que inspeccionen algunos aspectos de la obra. Concretamente por un lado la calidad de la piedra, determinando qué canteras son las idóneas para extraer la piedra; además que vean si la piedra que hasta ahora se ha usado tiene defectos, para en ese caso retirarla de lo construido; por otro para que se fije el lugar concreto donde debe alzarse el pilar de la orilla de El Condado.

1565/07/30

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 509-r./510-v.

Los canteros Andrés de Vandelvira y Luis de Toral dicen haber inspeccionado la obra según los deseos de los regidores comisarios de la obra del puente.

En tal sentido aprecian que los dos pies alzados en la orilla de Úbeda están perfectamente contruidos, y que la piedra utilizada en ellos no tiene defecto alguno aunque por su aspecto de la impresión contraria.

En cuanto a la piedra excluyen para el arco central la procedente de la cantera que ahora se explota, debiendo usarse la de alguna de las ya aconsejadas por Vandelvira. Su transporte puede realizarse con escasos costes por el camino real de Vado Barbancho, aunque deberán adecuarse algunos tramos.

En lo que toca a la cimentación del pie en la orilla de hacia El Condado les parece más aconsejable que se alce que se alce dentro de la misma corriente, si hubiese cimentación suficiente, pues el coste de construcción del arco central se reduciría sensiblemente.

1565/08/9 al 22

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 510-v./514-v.

Los regidores comisarios de la obra del puente elevan petición al Alcalde Mayor de la ciudad en el sentido de que, vistas las declaraciones de Vandelvira y Toral, se proceda lo más rápidamente posible a realizar el atajado del río que permita determinar dónde fundar exactamente el pilar de la orilla de hacia El Condado, pues es obra que se viene a considerar como mejoría tasable por canteros, siendo por tanto desaconsejable darla a destajo, almoneda o jornal, que incrementarían los costes de edificación.

Antón Sánchez responde proponiendo un condicionado que, en lo económico, le asegure que el Concejo ubetense cumplirá puntualmente con el pago de las sumas que importen esas mejorías.

1565/09/04

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 514-v./515-v.

El Alcalde Mayor, visto lo anterior y luego de considerar que los gastos de construcción del pie a

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

fundar en la orilla de hacia El Condado incumbe al Concejo ubetense, ordena que los regidores comisarios de la obra del puente prevean los recursos económicos necesarios para que todo se lleve a efecto, comunicándose al obrero de la ciudad.

1565/09/09

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 515-r./515-v.

Andrés de Vandelvira declara que el pasado día 2 del corriente mes dejó señalado el lugar donde debía construirse la estacada de atajo al río para iniciar la construcción del pilar de la orilla de hacia El Condado.

1565/09/24

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 515-v./516-r.

Luego de girar nueva visita de inspección a la estacada Vandelvira declara que la encuentra correcta, pero que debe reforzarse con otras 50 estacas corriente arriba. Una vez hecho eso deberá macizarse (para impermeabilizarla) y trabajarse en su interior noche y día hasta vaciarla de agua, broza y guijos; esos se verterán corriente arriba para su refuerzo.

Luego se dejará perfectamente limpia toda la superficie descubierta para proceder a alzar el pilar.

1565/10/07

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 516-r./517-r.

Los canteros Pero Gin, Luis de Toral y Alonso Fernández informan que, luego de sondear dentro de la estacada con una barra larga de hierro en la zona prevista para los 90 pies de luz del arco central, no hallaron firme alguno. Pero sí a una distancia de 16 pies tierra adentro tras medir desde ese punto con una cuerda.

Su opinión es que desde ahí debe alzarse el pilar, excavando sus cimientos por debajo del nivel del río. Esa operación debe ser a costa del Concejo ubetense y la edificación del pilar, desde el cimiento, a cargo de Antón Sánchez; el exceso de obra en el tendido del arco central sería a tasación.

1566/01/26

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 38-r./39-r. y 517-v./516-r.

Ante una petición de Sánchez para que se abonase lo que se le adeudaba de una nueva paga sobre el puente, Andrés de Vandelvira gira una nueva visita. En ella aprecia que los dos pilares de la orilla hacia Úbeda, el de sostén al arco central y el inmediato, se alzan 15 pies más 2 hiladas de cantería y mampostería, por lo que estima ser procedente el abono de la paga solicitada.

Visto el pilar alzado en la orilla hacia El Condado, aprecia que debe incrementarse su grosor tierra adentro para soportar la carga de la mayor luz del arco central. Ese refuerzo será de 3 varas de fondo y se iniciará desde donde ahora se alza el estribo en cuestión; económicamente eso deberá considerarse como demasía de obra.

1566/08/29

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 127-r./129-v. y 522-r./525-r.

Los canteros Francisco del Castillo "El Viejo" y Domingo de Tolosa "El Viejo" valoran lo realizado hasta ese momento.

Respecto al estribo de la orilla de El Condado aprecian que tuvo que retranquearse 21 pies sobre los 90 iniciales y que en la actualidad se alza 7 hiladas, que son 7½ pies de altura, justo la mitad prevista en el

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

condicionado de obra.

Su ancho se atiene a condiciones, 22 pies, igual al de la orilla a Úbeda, que además se alza 16 pies.

En lo que toca al estribo inmediato al principal de la orilla a Úbeda tiene 27 en vez de los 30 pies previstos, pero sin embargo está perfectamente realizado; pese a que ha perdido luz el arco que debía soportar, y que además está ya ejecutado, el pilar ha ganado en grosor compensándose así cualquier otra merma.

Dado que el ojo central debe aumentar su luz son de la opinión que deben recrecerse los bolsos de sus dovelas, de manera que los de la primera rosca, en vez de tener 3 pies de alto desde la mocheta a la tardosa, se incrementen a 5 cuartas de alto, y los de la segunda rosca sean de 2½ pies en vez de 2.

Asimismo el trazado de ese ojo debe modificarse pues, al aumentar su luz, si se hiciera de medio punto alcanzaría su flecha hasta la clave los 55½ pies, con lo que se habría incrementado más de 10½ pies sobre la previsión anterior.

En tal sentido son de la opinión de rebajar su punto, de forma que al armar su cimbra se hurten 6 pies a la flecha, con lo que la así obtenida alcanzaría los 49½ pies, cosa que no iría en detrimento de la perfección del arco.

Coinciden con que la piedra a gastar en el arco central no debe proceder de las canteras ubicadas junto al antiguo pie, dado que es muy floja, sino de las de Santa Eulalia. En este sentido se aconseja escoger la más recia para destinarla a las esquinas de sus dos roscas.

Esa misma piedra se utilizará en las partes más expuestas a la lluvia y al desgaste humano, caso de los pretilos.

Las corrientes de desagüe del puente se guardarán como en la traza original, pues les parece razonablemente llana para el servicio del puente

Consideran que el pie de la orilla de El Condado, deberá incrementar sus estribos hasta que tengan un tercio del ancho del arco central, que son 16 pies, quedando en proporción al aumento de la luz del arco central. Sus 22 pies de carril se seguirán manteniendo al ser los del puente.

1566/10/30

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 526-v./527-r.

Andrés de Vandelvira, luego de visitar la obra e informar sobre su estado para proceder a abonar al maestro la cuarta paga que solicitaba, dice que aunque queda por rípiar un pedazo de obra en la orilla a El Condado, en la de Úbeda encuentra realizada tres veces más obra que la prevista, por lo que se compensa lo uno con lo otro.

Es del parecer que al tiempo que se va armando la cimbra del ojo central del puente se labren las dovelas de su doble rosca, de manera que esa pueda tenderse de inmediato.

1567/03/05

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 527-v./528-r.

Antón Sánchez solicita del Alcalde Mayor de Úbeda que a costa de la ciudad se trace un carril por donde conducir la piedra que se extraiga de las canteras de Santa Eulalia.

1567/03/13

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 528-r./529-r.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

Antón Sánchez presenta por testigos a Andrés de Vandelvira y a Domingo de Tolosa "El Viejo".

Ambos declaran que para conducir la piedra que debe extraerse de las canteras de Santa Eulalia es necesario trazar un carril que, desde ahí, baje hasta el puente. En su opinión lo mas idóneo es que transcurra por la dehesa de Monsalve y desde ahí a Vado Barbancho, dejando el hasta ahora usado al ser de mayor trayecto y discurrir entre sembrados.

1567/03/13

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 529-r.

El Alcalde Mayor notifica a Antón Sánchez que puede tomar a los hombres necesarios para trazar el nuevo carril que se propone.

1567/09/06

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 529-r./529-v.

Se advierte que, hasta nueva disposición, cesa el impuesto de un maravedí sobre arrelde de carne expendida en las carnicerías de Úbeda con destino al pago del puente.

1567/11/11 al 12/06

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 530-r./531-r. y 533-r./535-r.

El licenciado Hernando Manuel, vecino de Úbeda, se compromete a venderle a Antón Sánchez toda la madera que quisiere escoger de entre la que tiene en el Chaparral de Don Juan, en el río Guadalimar, término de El Condado, para la construcción de la cimbra.

1568/05/21

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 130-v./132-r. y 535-r./537-v.

Los canteros, vecinos de Úbeda, Ginés Martínez y Pedro de la Mazueca giran visita al puente repasando todas las mejorías realizadas en la obra. Las encuentran perfectas aunque no son de la opinión que el arco central se rebaje, sino que sea de medio punto.

Valoran todo el exceso en unos 500 ducados.

1568/06/18

A.H.Ú., F.P.N., JUAN DE CÓRDOBA, 864, f. CXV.

Sánchez contrata a los canteros Francisco de Padilla y Diego de Avila para labrar 200 bolsores con destino al arco principal, debiendo extraerse la piedra de las canteras de Santa Eulalia.

1568/07/21

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 539-r./539-v.

El Alcalde Mayor ordena notificar a Antón Sánchez y a sus fiadores que se continúe trabajando en la obra sin alzar mano de ella o, caso contrario, procederá con todo rigor.

1568/08/26

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 540-r./542-r.

Antón Sánchez protesta contra la anterior notificación, que expresa orden de detención contra él y sus fiadores en razón a incumplimiento de contrato, por considerarla injusta al haberse dictado sin haberle dado a él audiencia. Aduce que se encuentra extrayendo piedra de las canteras de Santa Eulalia, donde ya tiene alistadas más de 600 varas, y trasladado material al puente, en donde se encuentran unas 150 varas

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

de piedra.

Además a eso se suma que el Concejo ubetense, que debía haberle abonado la suma de 500 ducados, ha incumplido su palabra.

Ante esa situación solicita, atendiendo a un cuestionario que presenta, que depongan testigos que apoyen sus afirmaciones.

1568/09/04

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 540-r./546-v.

Antón Sánchez y sus fiadores, presos en la cárcel pública acusados de incumplimiento de contrato por dejación en la obra del puente, se dirigen al Alcalde Mayor exponiéndole cómo ya le habían dicho que la causa de su prisión provenía de acusaciones inciertas, pues si se había dejado de trabajar en la obra fue a causa del tiempo tan caluroso que hacía, lo que provocó que los canteros a sus órdenes abandonasen el trabajo por motivos de salud.

Sin embargo debía tenerse en cuenta que el propio condicionado de obra preveía que, en caso de abandono de obra por su parte, el Concejo de la ciudad pondría a trabajar a otros maestros a su costa, cosa que no hizo.

Luego de manifestar que en todo momento se ratifican en acatar el contrato primeramente suscrito y la expresa declaración de que, hasta el momento, habían recibido cuatro pagas por el importe de la obra, muestran su sorpresa porque se les pretenda hacer dejar la obra alegando que no ha sido acabada en los 4 años puestos de plazo, por lo que se comprometen a que quedará terminada dentro de los 2 próximos años y, además en caso necesario, a suscribir un nuevo contrato que no innove ni el primitivo, ni las condiciones de obra que lo acompañaban ni los informes hasta ahora emitidos por maestros canteros competentes.

Por consiguiente y en consideración a todas esas razones y a que su prisión únicamente perjudica a la obra, que de hecho y por este asunto ya estaba paralizada, ruegan su excarcelación.

1568/09/04

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 547-v.

La Ciudad se aviene a autorizar la excarcelación, pero siempre que los detenidos suscriban ese contrato que han prometido.

1568/09/05

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 132-r./134-v. y 547-v./551-r.

Antón Sánchez y sus fiadores suscriben nuevo contrato donde expresamente reconocen su sujeción al anterior, así como que toda variación a las condiciones iniciales debe considerarse no como innovaciones, sino reformas sujetas a tasación, por lo que los 500 ducados que recibió fuera de las 4 pagas estipuladas deben considerarse un adelanto sobre esas mejorías.

La ciudad se reserva el nombramiento de uno o dos obreros que dispongan gente y materiales a costa de Antón para la ejecución de la obra, en el caso de que no la finalizase dentro del plazo de dos años.

1568/10/01

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 551-r./551-v.

Antón Sánchez solicita del Alcalde Mayor que se proceda a la tasación de los costes de apertura y readecuación de carriles y caminos desde Torre San Juan y El Madroñal hasta el puente para ganar tiempo

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

hasta la primavera en acopiar piedra, sentar la cimbra y cargarla.

Además suplica se adopten medidas para que los propietarios de los terrenos de labor por donde discurren esos caminos no puedan alegar daños y perjuicios debidos al transporte de piedra.

1568/10/13

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 551-v.

El Alcalde Mayor ordena que tanto Sánchez como la ciudad nombren tasadores que determinen esos gastos.

1568/10/01

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 551-v./552-v.

Antón Sánchez recusa el nombramiento de Pedro de la Mazueca como tasador nombrado por parte del Concejo ubetense, alegando que desde hace más de dos años lo tiene denunciado ante escribano por ser notoria su enemistad, ya que se niega a reunirse con el cantero Diego de Escalona, puesto por él para las tasaciones de obra.

1568/11/13

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 552-v./553-r.

El cantero Diego de Escalona presenta su tasación de obra, por la que aprecia en 6.951 reales⁵⁶ el importe de las realizadas con motivo de la cuarta paga, eso sin tener en cuenta la mucha madera acumulada.

1568/11/13

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 553-r./554-r.

El cantero Pedro de la Mazueca presenta su tasación de obra, por la que aprecia en 7.940 reales⁵⁷ las mejoras realizadas en los enjarjamentos, tajar y ripiazón ejecutados en la orilla de El Condado, comprendiendo las 600 varas de piedra que tiene extraídas de la cantera de Santa Eulalia como el exceso de obra realizado tras subir 15 pies la obra.

La madera que ha visto acumulada en el río para armar la cimbra no la tasa, remitiéndose para su importe al que consta en el contrato para su adquisición.

1568/11/26

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 554-r./554-v.

Pedro de la Mazueca declara que, para mayor fortaleza del arco central y a fin de suavizar los accesos, debe abrirse una zanja de 30 pies en ancho y más de 50 en largo detrás del estribo de la orilla de El Condado, con la profundidad necesaria hasta alcanzar cimientos. Sobre esa cimentación se alzarán con la altura necesaria que sirva tanto de estribo del puente como de suavización a su paso y descanso del arco central.

1569/03/29

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 555-v./557-r.

Uno de los regidores comisarios para la obra del puente presenta escrito ante el Alcalde Mayor

56- Equivalentes a 63190 ducados.

57- Equivalentes a 72181 ducados.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

quejándose que Antón Sánchez, pese a tener recibidos 700 ducados a cuenta de mejoras de obra, no ha invertido en tales más que por importe de 200.

Pero además, al margen de mejoras, con el importe de la cuarta paga estipulada en las condiciones iniciales debería haber armado la cimbra del arco central; y no obstante a todo ello la madera destinada a tal fin aún permanece en el agua, dañándose.

Por tanto solicita que, a costa de Sánchez, se pongan trabajadores que acaben la obra.

1569/09/12

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 557-r./557-v.

Sánchez solicita del Alcalde Mayor que un particular le venda unas 25 ó 26 dobleras que tiene en el Guadalimar, en el vado de Las Nogueras, al necesitarlas para la obra.

1569/12/09

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 472

Antón Sánchez solicita del alcalde mayor ubetense que dicte providencia para que se le vendan unas 20 dobleras que precisaba para la construcción de la cimbra del puente, precisamente las que un vecino de la ciudad conducía por el Guadalimar.

1569/12/10

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 472-v./743-r.

Los regidores, comisionados por el Concejo ubetense para el seguimiento de la obra del puente, solicitan del Alcalde Mayor que inicie diligencias para comprobar si es cierto que se había derrumbado toda o parte de la cimbra del puente y qué razones pudieron provocar el suceso.

1569/12/13

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 558-r./558-v.

Los regidores comisarios para la obra del puente suplican al Alcalde Mayor que determine las causas por las que la cimbra del arco central se desplomó.

1569/12/19

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 473-r./473-v. y 558-v./559-r.

El carpintero Juan de Zamora, el albañil Salvador de Quesada y el cantero Pedro de la Mazueca informan que la cimbra, estando ya armada, se desplomó a causa de su mala construcción y parcial estado defectuoso de la madera.

En concreto decían que, teniendo a la vista la traza de la cimbra y vista su construcción en la base de los pilares que debían soportar el arco que se tendía, era insuficiente para soportar la carga que se le preveía; además había muchísimos empalmes en los maderos, unos muy degollados y otros falsos, que no hacían fuerza alguna; y parte de la madera estaba pasada.

También aprecian, según informes, que el derrumbe se agravó al fallar cuatro guindaleras unidas a otros tantos tornos insuficientemente arriestrados, que la fuerza de un vendaval tiró por tierra.

1570/01/07

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 560-r./560-v.

Antón Sánchez se dirige al Alcalde Mayor para que le autorice a que nombre peritos que, por su parte y a su cargo, determinen las causas del hundimiento de la cimbra, que en su opinión se produjo a causa de

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

un vendaval. Recusa al tiempo el informe de Zamora, Mazueca y Quesada al considerarlo producto de la enemistad.

1570/05/06

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 563-v./566-r.

Francisco de Aranda, cantero y vecino de Baeza, informa sobre la obra, encontrándola en todo punto atenta a proyecto.

Aconseja que se anime con dinero al maestro para que acabe con brevedad el arco central que, en su opinión podría estar terminado para el día de Navidad del mismo año.

Encuentra que la cimbra está perfectamente armada y sólo a falta de recibir ya su rosca de yeso, y que los arranques del arco central se han iniciado.

1570/09/26

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 569-v./570-v.

Los canteros baezanos Ginés Martínez y Juanes de Aispuro visitan la obra y aprecian que la cimbra está perfectamente armada y tiene ya tanto su arco de madera como su rosca de yeso. Además la doble rosca de piedra está comenzada a voltear.

1571/04/19

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 573-r./574-v.

Ginés Martínez y Juanes de Aispuro visitan la obra, apreciando que ya están cerrados los anillos y testas del arco central y se está prosiguiendo el acompañamiento del papo del arco. Ambos consideran que debe continuarse con el cierre de las dos roscas del arco, paralelamente acompañadas por los carcañones y elevación de los corvos y tajamares.

1571/08/29

A.H.Ú., F.P.N., JUAN DE CÓRDOBA, 192, f. CCXLIII.

La ciudad requiere nuevamente a los herederos del comendador Rodrigo de Orozco para que entreguen el dinero y materiales que ese donó en su día con destino a la obra del puente.

1571/09/14

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 134-v./135-v. y 577-r./578-r.

Andrés de Vandelvira y Francisco de Herrera visitan la obra, apreciando que de la primera rosca del arco central queda por cerrar la zona central, habiéndose acopiado mucha piedra para tender la segunda rosca.

No son partícipes de macizar los laterales al arco central, dado el gasto que eso presupondría, sino dejar sendos arcos de 32 pies, cada uno seguido por una alcantarilla de 15 pies de luz, y el resto muros para la subida al puente. Los pilares de separación entre esos arcos tendrán 10 pies de grosor y el ancho del paso del puente.

La piedra a usar en esos 4 arcos puede ser jabaluna de mampostería, excepto los haces de fuera, que serán de piedra de cantería.

La cimentación de los pilares puede tener una profundidad de 1½ vara desde la flor de la tierra, y el grosor de los muros de la orilla de El Condado deberá tener 4 pies, pues ahí no son de temer crecidas.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

1572/05/10 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 574-v./575-r.

Uno de los regidores comisarios para la obra del puente solicita del Alcalde Mayor que ordene una visita para comprobar si el paso del puente puede ya allanarse para poder cruzarse.

1572/05/13 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 575-r./576-r.

Andrés de Vandelvira dice que, para hacer la subida llana atendiendo a las corrientes de ambas partes, es necesario cerrar el arco que está en la orilla de Úbeda y hacer sus henchimientos laterales hasta tomar el arco central, pero aunque esos no se acompañen de su ripiazón en toda la anchura del puente deberán trazarse a una corriente, sin hacer escalones.

En la orilla de El Condado deberán cerrarse el arco colateral al central, que es el de igual luz que el de la orilla ubetense, y el pequeño de 15 pies que le sigue.

1576/06/09 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 227-r./227-v.

El procurador nombrado por el Concejo ubetense presenta una alegación al pleito que se mantiene con Antón Sánchez diciendo que no se le paga en razón a que el paso del puente no está llano y, por tanto, es de tránsito peligroso para las bestias.

1581/10/22 A.H.Ú., F.P.N., ALONSO MARTÍNEZ DE ARELLANO, 62, f. 375.

Antón Sánchez contrata a los empedradores Francisco Fernández Caro y Antón Gómez para empedrar todo el paso del puente.

1581/12/18 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 479-r./480-r.

Antón Sánchez solicita que se proceda a nombrar por el Concejo ubetense tasadores para la obra del puente, dado que se encuentra completamente acabado.

No obstante recusa a cualquier cantero tanto residente como estante en el Obispado de Jaén.

1582/02/26 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 485-r./485-r.

Por parte de la ciudad se nombra a Juan Bautista de Peroles, maestro residente en el Viso del Marqués, y a Juan de Ochoa, residente en Córdoba.

1582/02/26 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 486-r./486-v.

La ciudad recusa los nombramientos realizados por Antón Sánchez en los canteros Hernán Ruiz y su hermano Ordoñez, residentes en Córdoba, y de Tahuste, maestro mayor de la iglesia de Cazorra.

1582/03/10 A.R.CH.G., 503/549/4, f. 486-v./487-v.

Antón Sánchez nombra a los canteros Luis de Vega, maestro de la obra de la Chancillería de Granada, y a Alonso Martín, maestro en el Viso del Marqués.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

1582/04/07

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 580-r./582-r.

Los maestros canteros Juan Bautista de Peroles y Juan de Ochoa valoran el total de obra realizada, incluso mejoras, en 16.963 ducados.

Los maestros canteros Juan de Vega y Alonso Martín valoran el total de obra realizada, incluso mejoras, en 19.125 ducados.

1582/07/11

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 322-r./323-r.

Real ejecutoria de Felipe II, mandada por la Real Chancillería granadina, en la que se ordena a Pedro de Alcalá Monte, maestro mayor de la iglesia mayor de Huéscar, que actúe como tasador en la obra del puente, dado que hasta ahora no se ha llegado en ese sentido a ningún acuerdo.

1582/07/30

A.R.CH.G., 503/549/4, f. 323-v./324-r.

Pedro de Alcalá Monte tasa la obra, incluyendo mejoras, en 21.859 ducados.

DOCUMENTO 2

Condiciones de Andrés de Vandelvira para el puente Nuevo o de Ariza sobre el Guadalimar.

"muy ilustrísimos señores; las condiciones con que se a / de hazer la obra de la puente de sobre el río de / Guadalimar, que es ençima de la casa de Córcoles, / donde esta un vanco de peñas donde están unas / peñas de piedra calariza, son las siguientes:

primeramente que el arco principal, por donde / al presente pasa toda el agua del río, a de te/ner noventa pies de güeco; y el pie esento de ésta / parte de Ubeda a de tener veinte e dos pies de / largo a el largo de la puente; y el arco menor de este / cabo a de tener treinta pies de ancho; y el estribo / de él, a este dicho cabo, a de tener veinte pies de / largo; y del diente del arco a la parte que de arriba / y a la parte de abaxo, an de naçer unos ra/males de tajamar, de cada treinta pies de / largo y de grueso de dos varas las paredes de e/llos, los quales se an de ir metiendo al çerro, / guardando la orden de la planta y confor/mándose con la disposición del sitio, de manera / que vayan estos dichos ramales de tajamar / bien fundados, {y} así como fueren entrándose en el çerro pare/çiere peña, que vayan escaloneando la peña / para que lo que se hiziere cargue en quadrado; y que / como fuere subiendo el pie derecho que del pilar, vayan / subiendo los tajamares //

item que esta dicha puente a de tener veinte / y dos pies de ancho de cabo a cabo, como parece / por la planta; y en el pilar dicho de este cabo, se an de / guardar sus tajamares: el de la parte que de arriba / en punta, que salga del ancho de la puente a / fuera, la punta, honze pies y el de la parte de / abaxo tenga lo mismo, eçebto que a de ir en redondo, / como parece en la traça, de manera que abrá / de largo de la punta al ultimo del redondo baxo, / treinta y quatro pies, digo quarenta y quatro pies

item que se an de poner a nivel del agua los / tres pies de la puente, roçando la peña e igula/lándola para que se asiente el edificio a nibel; / e si por caso en qualquiera de los pies no oviere / fundamento bastante, que los ofiçiales / vieren que no se puede fundar la obra sobre / la dicha peña, que la çibdad sea obligada de / sacar de buen fundamento los dichos pilares; / y sacados, que el maestro prosiga de alli

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

arriba / su destajo; e si les pereçiere a los dichos maes/tros e a la çibdad que el fundamento de la peña / o légano que está a la haz del agua es para / poder cargar sobre ello, que sin otro impedimiento / el maestro prosiga su obra

item que el pie de la parte que de El Condado de Santis/teban se tenga la horden de los de este cabo, / guardando los veintidós pies de maçico de / largo, e sus tajamares de cada treinta / pies de largo, que suban tan altos como lo que / pide el corriente que trae la puente, así de / un lado como de otro, igualando el grueso // de los seis pies que dize la condiçión de los / ramales de pared de este cabo, y que {en} el fene/çimiento de estos ramales se haga un cha/pamento, y por sus hiladas, que venga a / cola de cartabón quadrado y fenezca en un / pie de ancho; y que la hilada postrera / sea de pieças enteras, y las juntas a ma/cho y henbra

a se de entender / que estas paredes / de tajamares / an de feneçer en el / alto que parece en la / traça, y lo demás / como va⁵⁸

item que los dos estrivos y el pilar de en medio, todos / vayan maçicados de su manpostería, sin que / entrevenga en ello tierra ninguna; y lo mismo los / henchimientos de los rincones de los arcos

item que el prinçipal arco de los noventa pies / de güeco a de començar su buelta dende la / primera hilada, y terná el bolsor de la dobela / a la tardosa çinco pies en ésta manera: que la / primera buelta tenga tres pies de lecho, y el / sobrearco tenga dos pies de manera que, çerra/do el primero arco, se le a de echar el dicho sobre/arco; y es condiçión que todas las piedras que / en los prinçipios van asidas con los tajamares / e ramales de paredes tenga cada pieça quatro / pies de lecho, esto de cabo a cabo de la hilada; y que / las dichas pieças sean de los mayores largos que / se puedan, que sea de una vara arriba; todo lo / qual se haga hasta las retunbeas de los arcos; / y de retunbeas arriba, como parece en la traça, / començaran a recogerse los dichos tajamares, / así el de la punta como el redondo, y en todo se guar/den las ligazones bastantes

item que las piezas de estos dichos arcos e sobre/arcos an de ir en sus tardosas, así lechos como juntas, en manera que el primero arco tenga / la dicha vara y el sobrearco los dos pies; // y que estos arcos vayan con su baibel y esqua/dra, labrados a punta de gorrión; y las aristas / de las juntas y cabeças y lechos vayan çinzeladas; y que las cabeças y lechos no lleven faltas, / ni en lo que pareçiere de las dobelas y cabeças / no lleven rosa ni desportillo

item que el arco menor de los treinta pies de güeco / a de subir de pie derecho que, primero que comiençe / la buelta, diez pies, esto por que suba a llanar la puente y por escusar la costa que ternía / si començase a mover {antes}; y que tenga / de grueso el bolsor de la dobela a la tardosa tres / pies, y que vayan los bolsos bien entregados, / como los dichos, y cerrados los dichos arcos guar/dando las corrientes, como parece en la traça, / guardando las alturas que por suma y letra / parece en la traça, sin que falte cosa alguna

item que los sillares que an de ir por pie derecho que / de este arco menor, tengan de lecho lo que dicho / es en la condiçión antes de esta, y la sillareria / que a de correr por los ramales vayan a la / galga de las del pie derecho que del dicho arco menor, / con que los sillares tengan pie y medio de lecho / y un pie o media vara de alto; y de diez en diez / pies lleve en cada hilada sus legadores, del / alto de la hilada, y de cola por lo menos una / vara, esto en cada hilada; y por la parte de / dentro, lleve los mismos legadores,

58- Esta condiçión se encuentra inserta en el margen libre de texto de la anterior condiçión; no obstante se trata, en este caso, de un error de copia, pues en otra de estas condiciones, presente en éste mismo pleito, quedan correlativas en la redacción del texto.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

toscamente / fechos y aconpañados por sus hiladas de / buena piedra creçida, de manpostería o de / piedra franca o dura; y que las ripiadas va/yan guardando el alto de las hiladas, todas / a un nivel, y las piedras de las dichas ripiadas / sea piedra alçada, y todo bien vañado de cal / y enrepretadas de su piedra menuda //

item que esta dicha puente a de ser fecha de la piedra / que está de este cabo a la parte que de Úbeda, de donde / se hizo el medio pie de la puente que se començo, / que es piedra arenisca, y que de aquella misma / cantera se a de hazer la dicha obra, sacando de ella / las mayores piedras que se pudieren sacar, / desechando las piezas que tuvieren pelos

item que allanadas las dos corrientes de la puente, / como dicho es, y todo bien maçicado por çima de los / dos cantos, a un cabo y a otro se eche una hilada / a cada parte, en todo el largo de la puente y es/tribos, de cabo a cabo; que esta hilada tenga una / terçia de alto y buele a la parte que de fuera una / mano y que tenga de la haz de fuera a dentro dos / pies y medio galgadamente; y esta hilada / vaya bien labrada, las aristas a çinzel y lo de/mas a punta

item que sobre estas hiladas, a cada cabo, se ha de / hazer un antepecho de piezas perpiañadas, / de media vara de grueso y de quatro pies de / alto, con que las piezas de la hilada de ençima / vaya ochavada, y a macho y henbra, labradas / al modo dicho sin rosa ni desportillo, y las / juntas y lecho con muy poca cal más de la que la fixa pudiere meter en el grueso de la dicha fixa; / y que las hiladas de este dicho antepecho sean / tres en altura de los dichos quatro pies de alto

item que, echado el dicho antepecho en todo el largo / de la puente, se a de enpedrar de guijarro del río / de buen tamaño, con que vaya el dicho enpedrado / asentado con su cal y lechadas, de manera que / no lleve tierra ninguna; y porque la puente / lleva sus desagüaderos bastantes, no es ne/çesario que en los antepechos se guarden / caños //

item que para hazer esta dicha obra la çibdad / a de dar al maestro toda la cal que fuere menes/ter al pie de la obra, y que el maestro la mezcle con / buena arena, que no sea lima, sino que tenga / grano; y al mezclar eche dos espueñas de / cal y tres de arena, y haga grandes montones / y la amere para que se gaste añeja y no fresca; / y que le an de dar al maestro libres y desenba/raçadas las canteras, y ansimismo los carriles / e sitios donde ponga los materiales y se pueda / aprovechar de la piedra del pie viejo que está / fecho de éste cabo, y de la piedra que hubiere sacada / en la cantera; y demás de esto se le den los *matavedís* / como se seguirán en las pagas, y que de todo lo de/mas ponga el maestro hasta dar acabada la dicha puente

item que esta dicha obra a de ser bien fecha y acaba/da a vista de maestros, para que vean si está / fecha conforme a las condiciones y que si la çibdad / quisiere mandar algund maestro {para} que la vea, / en qualquier tiempo qué se hiziere, para que se vea / si va como deve y con la perfición que deve de ir, / que la dicha çibdad lo pueda mandar ver y dar / la enmienda que convenga para la perfición / de la dicha obra, guardando la horden de las con/diçiones; y que este maestro sea a costa de la / çibdad; y lo mismo será después de acabada, / para que se vea si el maestro a cunplido; y que / en lo que fueren menos de las çindiciones, se le / desquite al dicho maestro del precio en que fuere / rematada, y sepa el dicho maestro que de la dicha / obra se encargare, que ésta obra se a de hazer a / destajo por el que por menos la hiziere

item que si en cada paga no hiziere lo que es obli/gado por las condiciones, que a costa del ma/estro y de sus fiadores la çibdad lo pueda mandar // hazer, y no se le den *matavedís* algunos hasta aver cun/plido lo que así fuere obligado; y que lo que gastare / la çibdad sea creída la persona que lo gastare, por / su juramento, y por lo mismo secuten al ma/estro y a sus fiadores

item que los *matavedís* en que la obra se rematare / se an de partir en seis pagas; y con la primera

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

paga / ponga la obra cinco pies en alto del primero / fundamento, donde comience el arco principal; y con la segunda suba la dicha obra otros / cinco pies, en que esté toda en los dichos diez pies en alto, / esto todos tres pilares y ramales de tajamares

y con la tercera cierre el arco menor y suba los / estribos e retunbeas del arco principal otros / cinco pies, que estará la obra quince pies en alto

y con la quarta compre la madera y asiente / la zimbria del dicho arco toral

y con la quinta cierre el dicho arco y allane los / rincones con la corriente de las dos parte / de la puente

y con la sexta acabe toda la dicha obra, y en cada / una de estas pagas dize la condición que cunpla, / so la dicha pena

item que en las partes que están señalados a la / parte de arriba, e donde la çibdad mandare, se hagan / dos escudos con las armas que la çibdad mandare, / que tengan de ancho una vara / y media, que sean de piedra de Úbeda

item que si para zimbria o andamio el maestro / hiziere algund agujero en qualquiera parte del / edificio de la dicha puente, así para zimbria como / para andamio, que sea obligado a lo çerrar con / su pieça justa, y revocar toda la obra con su cal / delgada y dexarlo todo, así arcos como paredes, / bien tratado; y que si no lo hiziere, a su costa la çibdad / lo pueda mandar hazer //

item que si, por caso, de más que los estrivos / e ramales de tajamares del largo dicho de los / treinta pies, quedare la entrada de la puente / más alta que el suelo de la tierra y fuere me/nester alargar alguna pared para allanar / la entrada, que a esto no sea obligado el maestro, / sino que la çibdad lo haga; y lo mesmo en los ramales de los tajamares

item que el maestro que se encargare del hazer de la / dicha puente a de ser obligado a la hazer dentro / de quatro años, contados desde el día que re/çibiere la primera paga, y que dentro de ocho / meses haga en obra la cantidad que perte/neçe a la una de las dichas seis pagas; y así / sucesivamente vaya reçibiendo la pagas / y cumpliendo en la obra lo que en la condición / se contiene, de manera que las dichas pagas / y los maravedís se acaben juntamente

y es condición que la persona en quien fuere re/matada la dicha obra de la dicha puente a de / dar fianças bastantes a la çibdad, llanas, legas / y abonadas, de cunplir toda la dicha obra / conforme a las dichas condiciones y traça / antes de reçibir la primera paga; y las / fianças an de ser por toda la cantidad del / remate. Andrés de Vandelvira

conforme a estas dichas condiciones está / fecha muestra o traça de debuxo de la dicha / puente, firmada del dicho Andrés de Van/delvira, para que los ofiçiales la vean e se/pan por la orden que se a de hazer, la / qual está en poder de mí, el dicho escribano, de / que doy fee. Juan de Córdoba, escribano público".

DOCUMENTO 3

Andrés de Vandelvira elige tanto las canteras adecuadas para extraer piedra con destino a la obra del puente, como señala los caminos más idóneos para transportarla.

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

"muy Ilustres Señores. Andrés de Van/delvira .../... dize que ayer martes / el señor Alonso de Fonseca y él fueron / a el río de Gualimar para ver // de piedra más çercana a la puen/te que, por mandado de Vuestra Señoria, / haçe Antón Sánchez en el río de / Guadalimar; ésto por raçón / que la piedra con que se efe/tuó la puente parece ser floja / para el arco prinçipal; e pri/meramente vimos una cantera / que está en un ribaço ençima / la Torre San Juan; e de allí fuimos / a ver otra cantera que está / ençima de una dehesa; e de allí / fuimos a la fuente La Viñuela; / e de allí a la haça del señor Almansa, de donde se lleva al presente la / piedra que se va asentando en / la puente, a la parte del arco prinçipal; e de todo lo susodicho me / parece que para la perpetuidad / de la obra se deve haçer lo siguiente:

primeramente que manden / a el dicho Antón Sánchez que prosi/ga lo que lleva comenzado de ha/çer de la piedra fuerte, todo lo / tocante de la responsión del ar/co prinçipal hasta restimbeas, / que será catorze pies en alto / del movimiento de la vuelta; / e lo mesmo quando se alçare / el otro pie de aquel cabo e to/do lo demás de los pilares e ar/co pequeño de este cabo, que sea / de la piedra de la cantera que se obligó // porque para lo demás bastara; e / puestos los dos pilares en re/tumbeas, mandará Vuestra Señoria / que lo que resta para acabar / el dicho arco prinçipal que el dicho / Antón Sánchez saque e desbas/te piedra, para que se lleve en el / verano de la cantera de la Torre San Juan o de otra qualquiera / de las dichas, donde mejor y más çer/ca se hallare; porque podrá ser / que se haya de traer madera a es/ta çibdad del río, e los mesmos / carreteros llevarán a menos / preçio la dicha piedra, e será a/horro de *maravedís* para la çibdad

Asimismo fuimos a Villalpar/dillo, diçiendo que avía cantera, / e que por ser camino llano sería / mejor; de allí no se halló cosa / buena; vídose la cantera de don/de se saca al presente la piedra, / e todavía parece no ser piedra / firme para el arco prinçipal

ansimismo vimos los carriles / para ver por donde la piedra / se podría llevar a menos costa, / e nos pareció que para llevar la / piedra fuerte a el presente a de / ir por el camino del Vado las No/gueras, e para llevar la piedra / de la Torre San Juan, o de otra / de las dos canteras, se a de llevar / por el camino derecho, adovan/do el dicho camino; ésto es lo que con/viene que Vuestra Señoria provea si / quiere la perpetuidad de la obra //

e porque éste es el parecer de mí, / Andrés de Vandelvira, lo firmé / de mi nonbre, que es fecho en Úbeda a doze / días del mes de octubre de mill e / quinientos e sesenta e quatro años; Andrés / de Vandelvira".

DOCUMENTO 4

El cantero Pedro de la Mazueca replantea la descarga del arco central y acceso al puente desde la orilla de El Condado.

"...Pedro / de la Mazueca dixo que, vista la dicha / obra de la dicha puente, le parece / que para la perpetuidad e firme/ça del arco grande, e para dar dis/cargo a la subida e deçendida de él, / se a de abrir una çanja de treinta / pies de ancho e más de çinquen/ta pies de largo detrás del es/trivo que agora tiene a la parte / de El Condado, .../... e allí se haga un adar/ve para restribo de la obra e huello / de la dicha puente; y este adarve su/ba lo que fuere menester para / subida e deçendida, con descargo / a el arco prinçipal...".

DOCUMENTO 5

Los canteros Andrés de Vandelvira y Francisco de Herrera no son partícipes de macizar ciertas partes de la estructura del puente, sino que se decantan por arcos. Para ello dan replanteos y planos.

"muy Illustrres Señores. Andrés de Vanda/elvira e Francisco de Herrera deçimos .../... que en la / última visita se proveyó que se / çerrase el arco e se estribase; / a esto deçimos que parece *que esta/va* la mitad del arco por çerrar, / y está çerrado; e munchas partes es/tribado, e tiene traída muncha / piedra para el sobrearco...

en lo demás que *Vuestras Merçedes* piden / que debajo de juramento digamos, // si haçiendo arcos o maçiçando las / faltas del estrivo prinçipal del / arco a lo que falta para la corrien/te de la subida deçimos: que haçién/dose arcos e no maçiço se ahorra / muncha costa de rípiaçón e cal / e manos; .../... e nos pare/çe que para el estrivo del arco no haçe / ninguna falta ser arco o ma/çiço, antes se ahorra costa haçién/dose arcos...

ansimismo deçimos que en quan/to toca a lo largo de los arcos se an / de haçer, que an de ser dos a cada / parte, que son dos arcos de acá, / treinta e dos pies de largo cada / uno, a el lado de la puente; y otras / dos alcantarillas, que cada una / tenga a quinze pies de largo; e lo / demás sean paredes para la / subida; y estos arcos, de la manera / dicha, irán las tardosas de ellos a/guardando a la subida; y todo se / verá conforme a un rascuño fit/mado de *nuestros nombres* .../...

los pilares que se sacaren para / los arcos, los de la parte de El Con/dado serán conforme a los de ésta / parte de Úbeda; y el de ésta parte úl/timo de la alcantarilla terná el / ancho de la puente, e de largo diez / pies...".

DOCUMENTO 6

Andrés de Vandelvira se ratifica en lo dicho durante una visita anterior y replantea los accesos al puente.

"...en tre/ze días del mes de mayo del dicho año [1572] /... el ... señor Alcalde Mayor e los señores //... comi/sarios de la dicha obra .../... lleva/ron consigo a ... An/drés de Vandaelvira .../... a el qual le fue mos/trado e leído el parecer que dio/ en catorze días del mes de setien/bre del ... año pasado de mill e / quinientos e setenta e un años açerca / del allanar del paso e la traça / de los arcos pequeños que el dicho / Vandaelvira hizo; e aviendo visto / la dicha obra .../... dixo: / que lo que está fecho e eligido en la dicha / obra está conforme a la traça; / e que para haçer la subida llana, / conforme a las corrientes de / anbas partes de la dicha puen/te, es neçesario çerrar el arco / que está de ésta parte del río, / a la parte de Úbeda; e çerrado ha/çer los henchimientos de los / lados para que puedan subir / a el arco prinçipal, aunque no / se acompañen los lados en to/da la cantidad que tiene el ancho / de la dicha puente; ésto de su / rípiaçón, de manera que ven/ga en una corriente sin escalo/near; e ansimismo a la parte / de El Condado le parece que se çierre / el arco sigundo del prinçipal, // que es tan grande como el que

Vicente Miguel Ruiz Fuentes: «Ariza: El puente de Úbeda sobre el Guadalimar»

está / dicho de ésta parte, e se çierre el otro / sigundo de éste, que es de anchura de / quinze pies, que es el final de la / corriente de la subida, e se queden / llenos los rincones para que / venga la subida llana, conforme / a el otro de ésta parte que está dicho...".

DOCUMENTO 7

Tabla de equivalencia en métrica por pies castellanos a métrico decimal

VARA	835'9 mm.
PIE 278'6 mm.	
TERCIA.....	278'6 mm.
PALMO	208'9 mm.
CUARTA	208'9 mm.
SEXMA.....	139'3 mm.
OCHAVA	104'4 mm.
PULGADA.....	23'2 mm.
DEDO.....	17'4 mm.
LINEA.....	1'9 mm.
PUNTO	0'1 mm.

COTOMedida lineal de medio palmo. Es aproximadamente la formada por los cuatro dedos de la mano cerrada, sin contar el pulgar. Como medida aleatoria, en la práctica viene a ser poco menos que la ochava.

ESTADOMedida lineal equivalente a dos varas de medir.

JEMEDistancia que hay desde la extremidad del dedo pulgara la del dedo índice, separando el uno del otro todolo posible. Como medida aleatoria, en la práctica viene a quedar más cerca de la cuarta o palmo que de la ochava.

BIBLIOGRAFÍA Y ABREVIATURAS DE
ARCHIVOS CONSULTADOS

A BIBLIOGRAFÍA

ALONSO RUIZ, B.:

1992 EL ARTE DE LA CANTERÍA: LOS MAESTROS TRASMERANOS DE LA JUNTA DE VOTO (SANTANDER).
Universidad de Cantabria-Asamblea Regional de Cantabria. Bilbao.

ALMEDRAL, J. M.:

1986 JAEN DESDE SUS OBRAS PÚBLICAS. Editorial Turner. Madrid.

BLANCO MARTÍNEZ, E.:

1992 ESPARTERÍA ARTÍSTICA. Enrique Blanco. Baena.

BARBÉ-COQUELIN DE LISLE, G.:

1977 EL TRATADO DE ARQUITECTURA DE ALONSO DE VANDELVIRA. Caja Provincial de Ahorros de
Albacete, 2 Tomos. Albacete.

BARRIO LOZA, J. A. y MOYA VALGAÑÓN, J. G.:

1980 *El modo vasco de producción arquitectónica en los siglos XVI-XVIII*. Revista Kobie, Nº
10, Tomo 2, pp. 283-369. Diputación Foral del Señorío de Vizcaya. Bilbao.

CHUECA GOITIA, F.:

1954 ANDRÉS DE VANDELVIRA. Laboratorio de Arte de la Universidad de Sevilla-Instituto Diego
Velázquez. Madrid.

1972 ANDRÉS DE VANDELVIRA: ARQUITECTO. Instituto de Estudios Giennenses. Jaén.

DIRECCIÓN GENERAL DE BIENES CULTURALES DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA
DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA:

s.a. PLAN GENERAL DE BIENES CULTURALES. s.n., s.l.

FERNÁNDEZ CASADO, C.:

1985 INGENIERÍA HIDRÁULICA ROMANA. Editorial Turner. Madrid.

GARCÍA RETUERTA, C.:

1987 *Puentes renacentista: tiempo de armonía*. En GUÍA DE LOS PUENTES DE ESPAÑA, Nº 345,
pp. 88-104, julio-agosto, de la Revista del M.O.P.U. Ministerio de Obras Públicas y
Urbanismo. Madrid.

GILA MEDINA, L. y RUIZ FUENTES, V. M.:

1992-a *Andrés de Vandelvira: aproximación a su vida y obra*. En LA ARQUITECTURA DEL RENACIMIENTO EN ANDALUCÍA, pp. 81-118. Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Sevilla.

1992-b ITINERARIOS VANDELVIRIANOS. Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Madrid.

GÓMEZ-MORENO CALERA, J. M.:

1989 LA ARQUITECTURA RELIGIOSA GRANADINA EN LA CRISIS DEL RENACIMIENTO (1560/1650). Universidad de Granada-Excelentísima Diputación Provincial de Granada. Granada.

GUTIÉRREZ-CORTINES CORRAL, C.:

1987 RENACIMIENTO Y ARQUITECTURA RELIGIOSA EN LA ANTIGUA DIÓCESIS DE CARTAGENA. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos. Murcia.

JIMENA JURADO, M. de:

1654 CATÁLOGO DE LOS OBISPOS DE LAS IGLESIAS CATEDRALES DE JAÉN Y BAEZA Y ANALES ECLESIASTICOS DE ESTE OBISPADO. Imprenta de Domingo García y Morraas. Madrid. Puede resultar más asequible la edición de la Universidad de Granada (Granada, 1991).

LÓPEZ DE ARENAS, D.:

1982 BREVE COMPENDIO DE LA CARPINTERÍA DE LO BLANCO Y TRATADO DE ALARIFES. Albatros Ediciones. Valencia. Es un facsímil de la edición de 1633.

LLAGUNO Y AMÍROLA, E.:

1977 NOTICIAS DE LOS ARQUITECTOS Y ARQUITECTURA EN ESPAÑA DESDE SU RESTAURACIÓN. Ediciones Turner, Tomo II, pp. 189-191 (facsímil del original de 1829). Barcelona.

MADOZ, P.:

1848 DICCIONARIO GEOGRÁFICO-ESTADÍSTICO-HISTÓRICO DE ESPAÑA Y SUS POSESIONES DE ULTRAMAR. Imprenta del diccionario geográfico-estadístico-histórico de don Pascual Madoz. Madrid.

MARÍAS FRANCO, F.:

1983 LA ARQUITECTURA DEL RENACIMIENTO EN TOLEDO (1541-1631). Tomos I y III. Instituto Provincial de Investigaciones y Estudios Toledanos. Salamanca.

MARTÍNEZ DE MAZAS, J.:

1978 *RETRATO AL NATURAL DE LA CIUDAD Y TÉRMINO DE JAÉN*. Editorial El Albir. Barcelona.
Edición facsimilar a la de 1794.

MARTÍNEZ JUSTICIA, M^a J.:

1992 *A propósito de la nueva Carta del Restauo 1987. Algunas consideraciones sobre la restauración arquitectónica y sus formulaciones teóricas*. En *ARQUITECTURA Y CIUDAD*. Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales. Madrid.

MERTENS, D.:

1987 *Planificación y realización de anastilosis en construcciones de piedra*. La conservación en excavaciones arqueológicas, pp. 125-148. Centro Nacional de Conservación y Restauración de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos. Madrid.

MIÑANO, S. de:

1828 *DICCIONARIO GEOGRÁFICO-ESTADÍSTICO DE ESPAÑA Y PORTUGAL*. Imprenta de Pierart-Peralta. Madrid.

NUERE MATAUCO, E.:

1985 *LA CARPINTERÍA DE LO BLANCO. LECTURA DIBUJADA DEL PRIMER MANUSCRITO DE DIEGO LÓPEZ DE ARENAS*. Ministerio de Cultura. Madrid.

1990 *LA CARPINTERÍA DE ARMAR ESPAÑOLA*. Ministerio de Cultura. Madrid.

1992 *La carpintería hispanomusulmana en el Renacimiento andaluz*. En *LA ARQUITECTURA DEL RENACIMIENTO EN ANDALUCÍA*, pp. 151-180. Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Sevilla.

PALACIOS GONZALO, J. C.:

1990 *TRAZAS Y CORTES DE CANTERÍA EN EL RENACIMIENTO ESPAÑOL*. Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales. Madrid.

1992 *LA CANTERÍA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL RENACIMIENTO ESPAÑOL*. Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Madrid.

PONZ, A.:

1989 *VIAGE DE ESPAÑA*. Editorial Turner, Tomo XVI, Carta Segunda (reedición de la de 1791). Barcelona.

PRETEL MARÍN, A.:

1975 ARQUITECTOS DE ALCARAZ A PRINCIPIOS DEL SIGLO XVI. Instituto de Bachillerato Andrés de Vandelvira. Albacete.

RIERA Y SANZ, P.:

1886 DICCIONARIO GEOGRÁFICO, ESTADÍSTICO, HISTÓRICO, BIOGRÁFICO, POSTAL, MUNICIPAL, MILITAR, MARÍTIMO Y ECLESIAÍSTICO DE ESPAÑA Y SUS POSESIONES DE ULTRAMAR. Imprenta y librería religiosa y científica del heredero de D. Pablo Riera. Barcelona.

RIVERA, J. E.:

1925 PUENTES DE FÁBRICA Y HORMIGÓN ARMADO. Tomo I. Gráficas Barragán. Madrid.

ROKISKI LÁZARO, M^a L.:

1989 a DOCUMENTOS PARA EL ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA EN EL SIGLO XVI. Parte I, Volumen V. Real Academia de Bellas Artes de San Fernando. Madrid.

1989 b ARQUITECTURA DEL SIGLO XVI EN CUENCA: ARQUITECTOS, CANTEROS Y CARPINTEROS. Excelentísima Diputación Provincial de Cuenca. Cuenca.

RUIZ PRIETO, M.:

1982 HISTORIA DE ÚBEDA. Asociación Cultural Pablo de Olavide-Úbeda. Úbeda.

RUIZ FUENTES, V. M.:

1990 CONTRATOS DE OBRA PROTOCOLIZADOS ANTE LOS ESCRIBANOS UBETENSES DURANTE EL SIGLO XVI. Tesis Doctoral. Granada.

1991 CONTRATOS DE OBRA PROTOCOLIZADOS ANTE LOS ESCRIBANOS UBETENSES DURANTE EL SIGLO XVI. Universidad de Granada. Granada.

1994 *El artista en la Úbeda del siglo XVI*. Jornadas Internacionales sobre Humanismo y Renacimiento, pp. 59-84. Centro Asociado a la Universidad Nacional de Educación a Distancia en Jaén. Úbeda.

SIGÜENZA, J.:

1988 LA FUNDACIÓN DEL MONASTERIO DE EL ESCORIAL. Editorial Turner. Madrid.

VV.AA. [Módulo de Promoción y Desarrollo de las Escuelas taller de Úbeda y Baeza, Ministerio de Trabajo-I.N.E.M., Ayuntamiento de Baeza y Ayuntamiento de Úbeda]:

1994 INVENTARIO DE RECURSOS DE LA COMARCA DE LA LOMA. Fundación Cultural Banesto. Madrid.

B-ARCHIVOS CONSULTADOS: ABREVIATURAS

A.H.Ú.:	Archivo Histórico de Úbeda:
____ F.M.:	____ Fondo Municipal:
____ A.C.	____ Actas de Cabildo.
____ S.V.	____ Sección de Varios.
____ F.P.N.	____ Fondo de Protocolos Notariales.
A.R.Ch.G.	Archivo de la Real Chancillería de Granada.

ÍNDICE

Asociación Cultural Ubetense «Alfredo Cazabán Laguna»

CAPÍTULO I: APROXIMACIÓN HISTÓRICO-ARTÍSTICA AL PUENTE DE ARIZA

1.1. ¿QUIÉN ES EL PUENTE DE ARIZA?.....	5
1.2. PROCEDENCIA DE SU NOMBRE.....	7
1.3. Descripción del puente	
1.3.1. Cronología y aspectos constructivos.....	8
1.3.2. Aspectos decorativos.....	10
1.4. RAZONES DE SU SITUACIÓN Y CONSTRUCCIÓN.....	10
1.5. AUTORÍAS DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO Y DE EJECUCIÓN.....	12
1.6. EL PROCESO CONSTRUCTIVO	
1.6.1. La financiación de las obras.....	13
1.6.2. El primer momento constructivo del puente.....	16
1.6.3. El segundo momento constructivo del puente.....	16
1.6.4. Intervenciones posteriores.....	19
1.7.EL PUENTE DE ARIZA Y SU SITUACIÓN DENTRO DE LA NORMATIVA LEGAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA	
1.7.1. Introducción.....	20
1.7.2. Situación actual.....	21

CAPÍTULO II: ESTUDIO ARQUEOLÓGICO DEL PUENTE DE ARIZA

A- APROXIMACIÓN DOCUMENTAL AL PUENTE DE ARIZA	
2.1.LA DOCUMENTACIÓN SOBRE LA OBRA DE FÁBRICA DEL PUENTE DE ARIZA.....	24
B- ANÁLISIS ARQUEOLÓGICO DEL PUENTE DE ARIZA	
2.2. EL OJO CENTRAL.....	27
2.2.1. Fase primera.....	27
2.2.2. Fase segunda.....	27
2.2.3. Fase tercera.....	28
2.2.4. Fase cuarta.....	28
2.2.5. Fase quinta.....	28
2.2.6. Fase sexta.....	28
2.3. LOS PILARES DE SOSTÉN AL OJO CENTRAL.....	29
2.3.1. Orilla hacia Úbeda.....	29
2.3.1.1. Fase primera.....	30
2.3.1.2. Fase segunda.....	30
2.3.2. Orilla a El Condado.....	30
2.3.2.1. Fase primera.....	31
2.3.2.2. Fase segunda.....	31
2.3.2.3. Fase tercera.....	31
2.3.2.4. Fase cuarta.....	31
2.3.2.5. Fase quinta.....	32
2.3.2.6. Fase sexta.....	32

2.4.	EVOLUCIÓN DE LOS OJOS LATERALES	32
2.4.1.	<i>Los arcos inmediatos al colateral</i>	34
2.4.1.1.	<i>Estado actual</i>	
2.4.1.1.1.	<i>Los de la orilla de Úbeda</i>	35
2.4.1.1.1.1.	<i>Arco b_1</i>	35
2.4.1.1.1.2.	<i>Arco b_2</i>	35
2.4.1.1.2.	<i>El de la orilla a El Condado</i>	35
2.4.2.	<i>Evolución de esos arcos</i>	
2.4.2.1.	<i>En la orilla de Úbeda</i>	
2.4.2.1.1.	<i>Arco b_1</i>	36
2.4.2.1.2.	<i>Arco b_2</i>	36
2.4.2.2.	<i>En la orilla de hacia El Condado</i>	37
2.4.3.	<i>Los arcos finales</i>	37
2.4.3.1.	<i>En la orilla de Úbeda</i>	38
2.4.3.1.	<i>En la orilla de hacia El Condado</i>	38
2.4.4.	<i>Conclusiones</i>	38
2.5.	EL ACCESO AL CERRAMIENTO DEL ARCO B_1	39
2.6.	RAZÓN DE LA CONFIGURACIÓN EN LOMO DE ASNO DEL PUENTE DE ARIZA	40
2.7.	EL PRETEL	42
2.7.1.	<i>El pretil en su concepción inicial</i>	42
2.7.1.	<i>El pretil actual</i>	44
2.8.	EMPEDRADO DE LA CALZADA DEL PUENTE	44
2.9.	LOS ELEMENTOS DECORATIVOS DEL PUENTE	46
2.9.1.	<i>El escudo de la ciudad</i>	46
2.9.2.	<i>Las molduras decorativas</i>	48
2.9.3.	<i>Los hitos</i>	49
2.9.4.	<i>El pretil de forja</i>	50

CAPÍTULO III: OTROS ASPECTOS, MATERIALES Y CONSTRUCTIVOS, DEL PUENTE

3.1.	LA BONDAD DE LOS MATERIALES	
3.1.1.	<i>Las mezclas</i>	54
3.1.2.	<i>La piedra, calidad, lugares de extracción y rutas de transporte</i>	55
3.2.	SISTEMAS DE CONSTRUCCIÓN	
3.2.1.	<i>De la obra de fábrica</i>	58
3.2.2.	<i>Del puente en sí</i>	59
3.2.3.	<i>De la cimbra</i>	59
3.2.4.	<i>De la labra de piedra</i>	61
3.2.5.	<i>De las ataguías</i>	62

	99
3.2.6. De la verificación de la cimentación	62
3.3. EL ELEMENTO HUMANO	63
 APÉNDICE DOCUMENTAL	
DOCUMENTO 1	
<i>Resumen de la evolución cronológica en la construcción del puente de Ariza durante el siglo XVI</i>	68
DOCUMENTO 2	
<i>Condiciones de Andrés de Vandelvira para el puente Nuevo o de Ariza sobre el Guadalimar</i>	79
DOCUMENTO 3	
<i>Andrés de Vandelvira elige tanto las canteras adecuadas para extraer piedra con destino a la obra del puente, como señala los caminos más idóneos para transportarla</i>	82
DOCUMENTO 4	
<i>El cantero Pedro de la Mazueca replantea la descarga del arco central y acceso al puente desde la orilla de hacia El Condado</i>	83
DOCUMENTO 5	
<i>Los canteros Andrés de Vandelvira y Francisco de Herrera no son partícipes de macizar ciertas partes del puente, sino que se decantan por arcos. Para ello dan replanteos y planos</i>	84
DOCUMENTO 6	
<i>Andrés de Vandelvira se ratifica en lo dicho durante una visita anterior y replantea los accesos al puente</i>	84
DOCUMENTO 7	
<i>Tabla de equivalencias en métrica por pies castellanos a métrico decimal</i>	85
 BIBLIOGRAFÍA Y ABREVIATURAS DE ARCHIVOS CONSULTADOS	
A- BIBLIOGRAFÍA	89
B- ABREVIATURAS	93
 ÍNDICE	 95