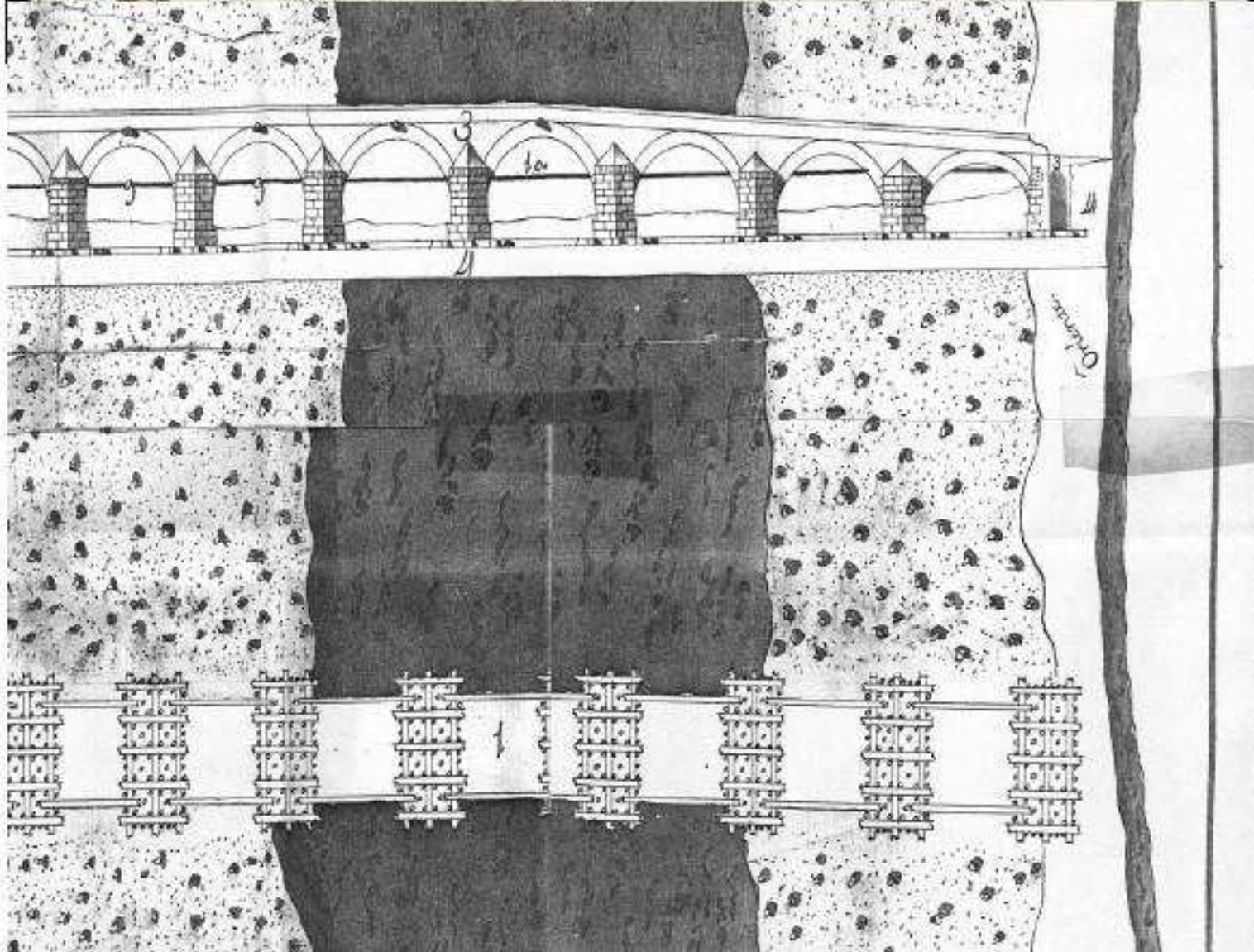
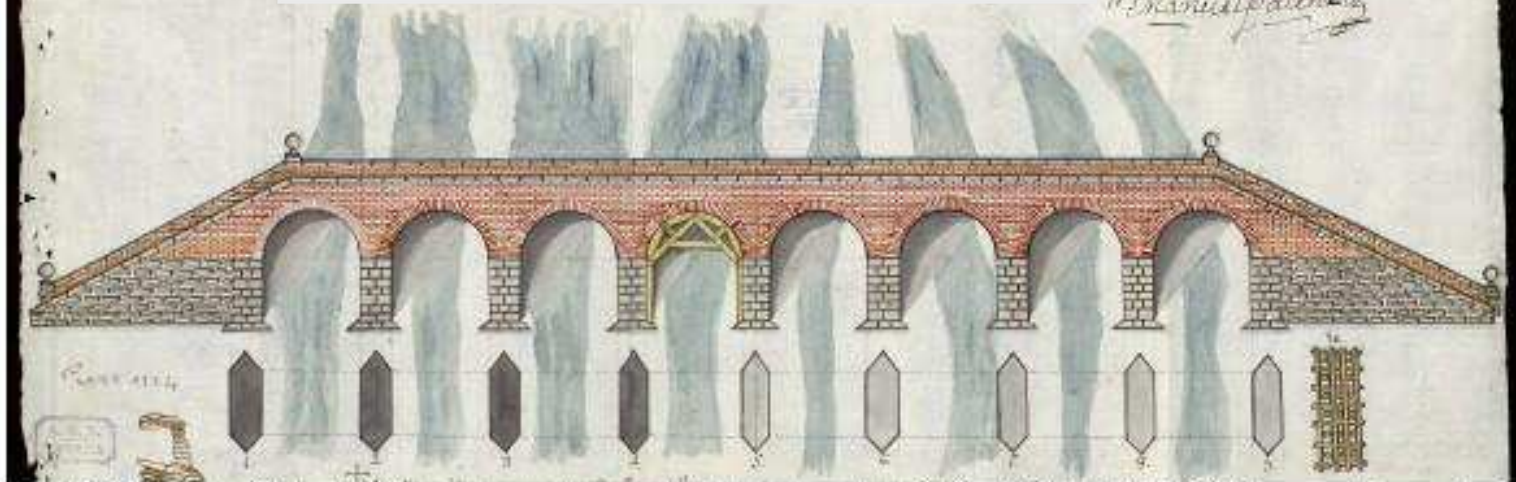
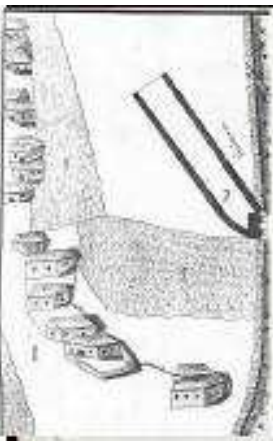


Diseño del Puente que se hizo en esta Villa de Calatayud del siglo de
el Rey don Carlos V. Rey de la Isla de Mallorca de la Cerdeña y de

El puente sobre el Jébalo. Entre la
naturaleza y los despachos. Siglos

XVIII-XIX



El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Juan Francisco Uceda García

2ª edición

ISBN: 978-84-606-8356-8

A mis padres Carmen y Fermín.

Barro originario de mi vida y de mi personalidad

Noble raíz¹

Germinaste en una tierra quemada,
por la mayor locura fratricida
que jamás atentó contra la vida,
regando de odio nuestra tierra amada.
Sin esa enseñanza a nosotros dada,
a una edad para el trabajo prohibida,
tuviste que afanar de por vida,
en una Iberia por Marte arrasada.
Ignorar ese magno y digno esfuerzo
herencia de una enconada discordia,
sería dejar nuestro feraz huerto
alejado de Irene y la concordia.
Dejar el ponzoñoso rencor muerto
será nuestra más gloriosa victoria.

¹ Este poema está dedicado a mis padres y, por extensión a todas aquellas personas que tuvieron que luchar, primero para sobrevivir, y posteriormente para reconstruir la tierra quemada por una irracional guerra, provocada por empecinadas convicciones.

Índice

Gévalo o Jébaló.....	3
Breve descripción.....	4
Temperamento fluvial.....	7
El puente del siglo XVI.....	10
Expediente sobre el puente en el siglo XVIII.....	10
Manuel Palencia y el proyecto de 1777.....	11
La financiación de la obras.....	18
Opinión de Marcos de Vierna y propuesta de financiación de las obras (1778).....	20
Reconocimiento y tasación de las obras por el arquitecto Patricio Núñez.....	29
Solución temporal. El puente de madera de Juan Escobedo.....	46
Perpetuación de los trámites.....	53
La Comisión de Arquitectura de la Real Academia de San Fernando (1792).....	54
El arquitecto Manuel Rodríguez Turrillo y la Junta de Comisión de la Real Academia de San Fernando.....	58
El puente de madera provisional.....	71
Pleitos internos.....	81
Datos sobre el puente en la centuria decimonónica.....	83
Anexos.....	89

Gévalo o Jébalo

La denominación de esta arteria fluvial que ha donado sus aguas durante siglos para las huertas y gentes de Alcaudete puede llevar a duda.

Gregorio Planchuelo, en un estudio geográfico realizado a mediados del siglo XX, afirmaba que debería ser Jébalo, debido a que en las Relaciones de Felipe II se lo denomina como Xéballo, por lo que lo lógico es que la “X” evolucionase a “J”, en lugar de la “G” que observamos en la actualidad².

Jiménez de Gregorio en sus estudios hace referencia también a este término. Informa del origen árabe de la palabra, siendo mantenida por los mozárabes repobladores de las tierras jareñas, con el significado de jabalí (*xebal*). La denominación Dehesa de los Xebalillos, para las zonas que los monarcas castellanos iban acotando dentro de la Jara, es, para don Fernando, un antecedente a tener en cuenta³.

En la octava edición de la ortografía (1815), la Real Academia de la Lengua reservará la *x* para el grupo culto /ks/ (*examen, exención*), pero no como grafía del fonema /x/, función que era reemplazada por la *j* (*caja, queja, lejos* en lugar de *caxa, lexos o dexar*)⁴. No obstante, hay que tener en cuenta la tradición establecida a

2 PLANCHUELO PORTALES 1953 241-243.

3 JIMÉNEZ DE GREGORIO, 2003: 317; JIMÉNEZ DE GREGORIO 1982: 22.

4 LAPESA, 1981: 423.

la hora de emplear el término aquí tratado. En este sentido, existen denominaciones diversas a lo largo del tiempo. Como Jévalo se lo nombra en el libro de acuerdos del concejo talaverano, a finales del siglo XVI⁵. En el expediente levantado para la reconstrucción del puente por el que se accedía a Alcaudete en el siglo XVIII, se menciona Gévalo, Gébalo y Jévalo⁶. Con intención de indagar en el uso del término por los alcaudetanos, y por tanto al uso tradicional del término, podemos decir que en 1848, Julián de Bodas, como cabeza del Ayuntamiento de Alcaudete, en un escrito a la Diputación, empleaba Gébalo. De la misma manera es denominado por el secretario de dicha institución jareña en el plan y presupuesto de obra que se tratará más adelante⁷. A estas referencias hay que añadir el empleo de la *g* y la *v* en los últimos tiempos, tanto en instituciones oficiales, como por buena parte los alcaudetanos y alcaudetanas.

De todas formas, esto no es más que una mera aproximación, que requeriría la revisión por parte de especialistas en lengua, para una visión etimológica más correcta.

Breve descripción

El Jévalo es uno de los más importantes ríos de la comarca de la Jara, a la que atraviesa desde su zona meridional hasta el septentrión de la misma⁸.

5 LÓPEZ GAYARRE, 2001: 23.

6 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

7 Archivo Histórico de la Diputación de Toledo. Tutela y control de Ayuntamientos.

8 PLANCHUELO PORTALES, 1953: 243-246.

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Este afluente del Tajo nace en la garganta de las Fuentecillas (a 1140 metros de altitud) en la vertiente suroriental de la sierra de La Hiruela, situada al oeste de Piedraescrita, zona en la que se encuentra la frontera entre las vertientes de la cuenca del Guadiana y la del Tajo.

Una vez pasado el puerto de Piedraescrita, penetra en el valle de Robledo del Mazo en dirección oeste-noroeste y, tras pasar por las cercanías de Navaltoril, se dirige hacia la parte septentrional del valle, encajándose por este lado pizarroso, lo que determina la asimetría de esta vallonada. El arroyo de La Canaleja, que recoge las aguas de los arroyuelos Robledillo y de Los Pozos, vierte sus aguas al Jébalo por su ribera derecha. Continúa hacia el orto, pegado a la zona norte del valle, pasando por las cercanías de Las Hunfrías. En el Robledo del Mazo, el arroyo Endrino tributa con sus aguas al Jébalo.

Posteriormente se encamina hacia tierras septentrionales, cortando la sierra entre el morro de El Canalizo y el cerro de La Solana de la Pared o de La Mina, dejando atrás el valle de Robledo del Mazo, tras haber enriquecido su caudal con las corrientes procedentes de las gargantas de la sierra de La Hiruela, conocidas con los topónimos de Gargantilla, Molinillo, Barrosas y Tejadillas.

Aguas más abajo, vuelve a recoger caudal, por su margen derecha, procedente de los arroyos Valdesu y La Chaparra, los cuales descienden por las laderas de la sierra de Las Pedrizas. Sin cambiar de dirección norte, irrumpe el Jébalo con sus aguas por el cerro de La Atalaya, encajándose entre pizarras y cuarcitas. En esta zona ha

contribuido a la creación de energía eléctrica, aprovechando la fuerza de las aguas del río. Se desliza por debajo del puente situado en la carretera que va de Espinoso del Rey a la Nava de Ricomalillo, donde recibe por la izquierda las aguas del Mazuelo, para dirigirse hacia las ruinas de El Martinete (antigua fundición de hierro), adentrándose hacia la zona central de la Jara, tras abandonar los montes silúricos⁹.

Continúa su ruta hacia el Tajo por los terrenos detríticos que forman la raña de Paniagua, territorio en el que añade a sus aguas las del arroyo Los Maillos, a las que se suman las que vierten los pequeños arroyos situados en los cámbricos¹⁰ terrenos de las fincas Paniagua, Rozas Viejas y Villarejos. De la zona meridional de La Fresneda procede el arroyo Valbellido, antes de llegar a la cual, es nutrido nuevamente por el arroyuelo Tejada. En término (a unos 520 metros de altitud) de esta aldea pedánea de Torrecilla de la Jara, se construyó en el año 2008, un embalse que abastece (además de a la ya mencionada aldea) a las localidades de Alcaudete de la Jara, Belvís de la Jara, Las Herencias y Aldeanuela de Barbarroya. Algo más adelante, por su derecha se unen al Jéballo los arroyos de El Rosal y La Berciosa.

Sigue su curso este jareño río, hendiendo su hidráulico cuchillo sobre murallas de rocas ígneas, dispuestas de este a oeste, hazaña tras la cual, el arroyo de La Alameda aparece por su margen derecha, para

9 Tercer período de la era paleozoica, que abarca desde hace 440 millones de años hasta hace 408 millones de años, caracterizado por los primeros terrenos sedimentarios y la formación de los mares continentales

10 Primero de los seis períodos geológicos en que se divide la era paleozoica, que abarca desde hace 600 millones de años hasta hace 500 millones de años.

desbordamientos que Alcaudete ha padecido desde tiempos inmemoriales.

En el siglo XVI, el concejo alcaudetano solicitaba permiso para ramonear los fresnos de la dehesa boyal, con el objetivo de convertirlo en puntales para hacer estacadas con las que hacer frente a las riadas que afectaban al lugar¹¹.

Durante el Siglo de las Luces (XVIII) también tuvieron lugar desbordamientos de este jareño río. En 1772, el procurador síndico del lugar nos describe los desastres ocasionados en la localidad, como más detalladamente se expone en su correspondiente epígrafe. De estos sucesos también encontramos noticias en el expediente que aloja los trámites para la reconstrucción del puente derrumbado por las aguas en 1777. En el mismo se mencionan varios desbordamientos: en los años 1772, 1777, 1780¹² y 1792. En este último, las aguas del Jébalo volvían a enfurecerse, derribando un pontón provisional de madera que los alcaudetanos habían construido para poder habilitar el paso entre las dos orillas del río, mientras esperaban el permiso para el inicio de las obras nuevas. Esta estructura reparada anualmente por los vecinos del lugar, era otra vez destruida en el invierno de 1796¹³.

Ya en el siglo XX se pueden encontrar noticias de las consecuencias de las crecidas del Jébalo. En diciembre de 1916 las

11 LÓPEZ GAYARRE, 2001: 23.

12 JIMÉNEZ DE GREGORIO, 1983: 99.

13 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

aguas del río volvían a embravecerse, inundando los barrios bajos de la villa y las huertas de la ribera. Al parecer no se produjeron daños personales. Las autoridades de la localidad anunciaban al gobernador civil acerca de la vigilancia montada por la noche al no haber luz eléctrica. Poco después, en febrero del año siguiente, el río se desbordaba por la zona de la carretera, desde Casablanca hasta el camino del Membrillo, inundando Las Dehesillas. El corresponsal de El Castellano afirmaba que el pueblo llevaba dos días sin corriente eléctrica y que la parte sureste del pueblo y huertas estaban en peligro de ser ocupadas por las aguas.

Consecuencias más trágicas produjo la cólera de las aguas de este jareño río en 1924. El 29 de marzo de este año la corriente provocada por fuertes temporales se cobraba la vida de Celedonio Juárez y Gregorio Ibáñez¹⁴.

El 10 de septiembre de 1928, el río y su afluente Overo, inundaban parte del caserío alcaudetano. En algunas casas se llegó a registrar hasta un metro de agua. Las autoridades locales y vecinos de la localidad, tuvieron que evacuar a las gentes que habitaban en la zona inundada con carros y caballerías¹⁵.

En 1941, volvería a encolerizarse el Jéballo. El resultado fue la destrucción de los dos puentes que había en nuestra villa, junto a parte del pueblo, dentro del cual se derrumbaron cincuenta casas¹⁶.

14 *ABC*, edición del 31 de marzo de 1924.

15 *El Siglo futuro*, edición del 11 de septiembre de 1928, p. 2.

16 CÁMARA NIÑO, 1947: 369.

El puente del siglo XVI

Todo parece indicar que la existencia de un vía pecuaria de tránsito para el ganado se remonta a épocas medievales. No obstante, hasta el XVI debió de ser considerado el trazado que pasaba por el sur de Alcaudete como secundario, debido a que la construcción del puente sobre el Tajo, en Puente del Arzobispo, provocó una variación en los trazados de los caminos empleados, así como en las estructuras puntuarias. Efectivamente, César Pacheco y Samuel Ruiz hacen alusión a la existencia de una cañada antigua, la cual se menciona en una concordia entre Talavera de la Reina y la Mesta en 1449. Para enlazar con esta vía se determinó que se abriera una colada que, partiendo del puente viejo talaverano se dirigiera hacia Alcaudete, pasando por Cerro Negro y por las tierras del Membrillo, para dirigirse hacia el casco urbano de Alcaudete. Apunta Pacheco la posibilidad de la construcción de un puente para pasar el Jéballo en 1537¹⁷.

Expediente sobre el puente en el siglo XVIII

En el año 1752 se iniciaba, en la Sala Segunda del Consejo de Castilla, el expediente de solicitud para la construcción de un puente sobre el río Jéballo en Alcaudete de la Jara, a petición del Concejo de la mentada localidad. En la portada se hacía la siguiente descripción:

17 PACHECO JIMÉNEZ, 2003: 19; RUIZ, 1994: 21.

"Sobre que se le conceda la facultad para [la] construcción de las [cepas] y reparación del puente sobre el río Géballo¹⁸ (sic)"

Desgraciadamente no se hace más alusión en el expediente que alojan los fondos del Archivo Histórico Nacional, lo cual deja en el aire el posible proyecto y construcción de esta estructura.

Manuel Palencia y el proyecto de 1777

En este año se puede seguir rastreando la actividad del Concejo, Justicia y Regimiento alcaudetanos, en su intento de construir un puente sobre el Jéballo¹⁹.

A inicios de este año, el escribano Miguel Bello Sánchez, daba fe, del proceso de traspaso de bienes por parte del mayordomo anterior, Manuel Ambrosio, al que ejercería el cargo desde ese momento, Vicente del Valle. En el documento notarial se afirmaba que los sobrantes que poseía dicho Concejo eran de 2.978 reales y catorce maravedíes. A esta cantidad en dinero había que sumar cincuenta fanegas y media de trigo.

Este mismo año, el procurador síndico de Alcaudete, Juan Bello Sánchez, en una misiva a sus superiores, afirmaba que, el día 10 de febrero las aguas del Jéballo habían desbordado la estacada y otros

18 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

19 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

obstáculos puestos para evitar inundaciones en la localidad, provocando daños en casas, huertas y heredades, cuya reparación se elevaba a unos 300.000 reales de vellón. Dentro de los elementos afectados, incluía Bello el antiguo puente de obra. Este, único paso para vadear el río, estaba dotado con cinco ojos, de los cuales dos habían sido derribados por las aguas furiosas del Jéballo en la citada fecha. Consideraba el procurador la necesaria ampliación de esta estructura en tres ojos más, para lo cual solicitaba la designación de un alarife (arquitecto o maestro de obras) que realizara un estudio de la situación en la que se encontraba el puente y diseñara los planos oportunos para el levantamiento de la obra pública solicitada. El aumento del número de arcos parece ser que se debía a que el río había variado su curso con el devenir del tiempo en su constante labor erosiva.

El 24 de julio de 1777, el letrado del Corregimiento y Justicia Mayor de Talavera de la Reina, Ángel Prieto y Sosa, tras tomar declaración a varios testigos, dictaba un auto en el que se disponía que Manuel Palencia, maestro alarife de la citada villa, pasase a reconocer las ruinas del puente, para dar cuenta de la urgencia de las obras requeridas, realizar los diseños necesarios y calcular el coste de la reparación del puente. Entre los testigos se mencionaba a:

- Agustín Sobrino, quien afirmaba llevar muchos años trabajando en la dehesa de El Cortijo.

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- Nicolás de Mejorada y Dávila. Visitador de los montes y alijares de la Villa de Talavera y su tierra.
- Juan de la Cruz Sánchez. Vecino de Talavera, cultivaba las tierras de El Cañalejal.
- Antonio de la Peña Terrones, quien afirmaba que había vivido tres años en Alcaudete, lugar que visitaba con frecuencia por motivo de negocios.
- Gabriel Pérez Leocadio. Guarda a caballo de los montes y alijares de la villa de Talavera y sus tierras.

Todos ellos coincidía en la urgencia de llevar a cabo reparaciones, antes de que entrase más el invierno. Entre las nefastas consecuencias aportadas por las declaraciones de los testigos se podrían destacar:

- Perjuicios económicos. Imposibilidad de comerciar con los productos del lugar y de la comarca (se menciona incluso el comercio con Andalucía), mantenimiento de ganados y tierras de los lugareños, impedimento de paso a los ganados de la cabaña real.
- De comunicación para los viajeros que iban a otras partes de la Jara y a las gentes que se dirigían a Andalucía que, tras el derrumbamiento de dos de los cinco ojos que tenía el puente, veían cortado el paso entre las dos orillas del río.

- Daños materiales y personales. Entre los que se mencionan ahogamientos de ganados y personas que, se arriesgaron a vadear el río con no muy buena suerte (esto también es mencionado por el procurador síndico alcaudetano).
- Espirituales. Debido a la profunda religiosidad de la sociedad del momento, este factor era considerado por aquellas gentes de importancia. A causa de la incomunicación entre las dos riberas, los habitantes de las labranzas situadas al oeste del casco urbano tenían dificultad para asistir a misa o recibir los sacramentos (se menciona varias veces enfermos que fallecieron sin recibir la unción).

El treinta de julio de 1777, se presentaba Manuel Palencia ante Ángel Nieto, abogado del Corregimiento y Justicia de Talavera, y del escribano Pedro López de Sigüenza, quien daba fe de todo lo expuesto por el alarife talaverano en un auto dictado en la fecha mencionada. El maestro de albañilería que, tras haber revisado las obras, indicaba la necesidad de hacer cuatro ojos más, junto a las remodelaciones que él mismo incluía en plano que diseñó para tal fin.

Con la intención de ayudar a interpretar el texto podemos mencionar que, para Marcos Burriel en 1758, el pie castellano equivale aproximadamente a 0,2786 metros²⁰ (ver anexos).

20 GARCÍA MONTES, "Medidas antiguas: la vara", Toletum: boletín de la Real Academia de Bellas Artes y Ciencias Históricas de Toledo, ISSN 0210-6310, Nº. 27, 1991 , p. 154

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Para la labor a realizar en la obra pública tratada, Palencia exponía las condiciones que se debían cumplir, entre las que se encontraban:

1. Toda la fábrica había de ser de arena y cal. No se emplearía nada de tierra (ni en calzadas ni en los fondos).
2. La proporción entre los dos componentes mencionados sería de dos espuertas de de cal por tres de arena.
3. En caso de no encontrar terreno firme, se encadenaría todo lo que se cimentase de nuevo.
4. Los muros hasta la altura de los arranques de los arcos deberían ser de cantería, procurando que las piezas de piedra fueran del mayor tamaño posible.
5. Los arcos nuevos debían tener las mismas dovelas que los antiguos.
6. Todo el puente debía ser macizo hasta el tercio del arco. Una lengüeta de dos pies de grosor acodaría un arco con otro hasta la altura de sus claves.
7. Todo el puente quedaría empedrado. Señalaba la precaución de dejar albañales en la fabricación de los antepechos, para permitir su desagüe.
8. Las piezas que formarían la imposta que coronaba los antepechos irían grapadas entre sí.

También realizaba una lista de los materiales necesarios para la realización de las obras, acompañados especificando el precio de cada uno de ellos. En el siguiente cuadro mostramos esta relación:

Material o trabajo calculado	Costo (en reales)
384 sillares y esquinas de corte de cantera y conducción	6.528 (17 por pieza)
100 varas de imposta de cantera, conducción y labra	1.500 (15 por vara)
Ocho remates de corte, labrados con escoda ²¹	240 (treinta cada uno)
28.000 ladrillos	2.800 (cien por cada mil ladrillos)
250 fanegas de cal (puestas en la obra)	10.000 (40 por fanega)
32 viguetas de cuarta y sexma de 18 pies (puestas en la obra)	576 (18 cada una)
88 cuartones ²² de sierra	88 reales
8 docenas de tablas de 14 pies	400 (cincuenta por docena)
2 estacas y media y clavos bellote ²³	95
400 clavos chillones ²⁴	18 (cuatro y medio por cada cien)

21 Herramienta en forma de martillo, con corte en ambos lados, para labrar piedras y picar paredes.

22 Madero que resulta de aserrar longitudinalmente en cruz una pieza enteriza.

23 Clavo de unos 20 cm de largo y 1 de grueso, y con la cabeza parecida al cascabillo de la bellota.

Material o trabajo calculado	Costo (en reales)
Para piedra tosca, macizos y calzadas, por estar muy cerca (sic) ²⁵	70
116 grapas	232 (dos por grapa)
72 hitos con sus clavos y recatones ²⁶	720 (diez por unidad)
6 docenas de espuestas y otras tantas de sogas	72
Cuatro picos y cuatro azadas	160 (veinte por cada pieza)
12 cubos	168 (catorce por cubo)
Máquina para clavar los hitos	350
70 libras de plomo	120
Jornales de maestros, oficiales, peones, carpinteros, albañiles y canteros	9442

El 30 de julio, las autoridades talaveranas reflejaban por escrito la orden de enviar los cálculos y el plano (el cual se expone en la

24 Clavo que sirve para tabla de chilla (delgada de ínfima calidad, cuyo ancho varía entre doce y catorce centímetros y dos metros y medio de largo).

25 Es de suponer que Palencia se referiría al transporte.

26 También casquillo o virola de las lanzas y bastones.

siguiente ilustración) realizados por Palencia²⁷, al procurador síndico de Alcaudete, don Juan Bello Sánchez.



La financiación de la obras

El 2 de marzo de 1777, se reunían en las Casas Consistoriales, convocados a toque de campana (según era costumbre) los siguientes cargos públicos²⁸:

- Cipriano García Portillo, alcalde
- Manuel Espinosa y Manuel Ambrosio, regidores
- Juan Bello Sánchez, procurador síndico general

27 El importe total calculado por Palencia variaba respecto a la suma de las cantidades que exponía en el informe (quizá porque olvidó incluir alguna), ya que ascendía a 34.473 reales.

28 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- Manuel Sánchez Valero, Ángel García Alonso Merino (sic), Vicente Ferrer Herrera, Luis Muñoz, Juan González de Salas, Ambrosio Fernández Molina, Juan del Pino, Rafael Antonio Barbados y García y Vicente del Valle. Todos estos vecinos y capitulares del lugar.

Estos representantes de los alcaudetanos, tras describir los desastres y gastos mencionados por procurador Juan Bello Sánchez, en la anterior carta ya descrita, decidían solicitar al Consejo de Castilla la venta de las tercias de la dehesa boyal y el ejido por un plazo de nueve años. Argumentaban que el costo de las obras superaría los 30.000 reales (como así calculó el maestro Palencia después), cantidad esta, que no poseían de sobrantes en los fondos de propios y arbitrios de la localidad. Se proponía el poder subastarlas al mejor postor, obligando al rematador a aportar la cantidad necesaria para la obra, así como para los gastos del común anuales. Para poder disponer de la venta del producto de estas hierbas, solicitaban que la villa de Talavera dejara de beneficiarse de las rentas generadas por estos pastos, como lo había venido haciendo hasta ese momento. Este privilegio que gozaba la Ciudad de la Cerámica, consistía en que, de cada cuatro años, correspondía la renta de uno a Talavera, por lo cual, los alcaudetanos pedían exención de pagar los dos años que correspondía a los talaveranos por el período solicitado para vender las hierbas. Otorgaban poder a los escribanos Miguel Bello Sánchez y Bernardo Echeitia (a quien se lo define también como agente de negocios de la villa y corte de Madrid), para que comparecieran ante

el Consejo de Castilla, con el fin de obtener licencia para la empresa solicitada. Echeitia a su vez, delegaba en el magistrado Juan Volante de Ocáriz, quien dirigirá el escrito pertinente al Consejo en nombre del Concejo, Corregimiento, Justicia, Ayuntamiento y procurador síndico de Alcaudete de la Jara.

El Consejo acordaba, el 23 de febrero de 1778, que se permitiese el arrendamiento de las hierbas de la dehesa boyal durante nueve años así como que el arquitecto Patricio Núñez, pasase a reconocer las obras. Se ordenaba a este que se cerciorara la segregación de este producto del resto de caudales en un arca de tres llaves. Estas cajas eran comúnmente empleadas en los diferentes reinos de la Monarquía hispánica para el alojamiento del dinero y, las menos veces para documentación de archivo²⁹. Estas órdenes eran transmitidas por Ocáriz en sendos despachos al intendente de la provincia (para que hiciera poner en el citado arca el producto del arrendamiento de la dehesa boyal) y al corregidor de la ciudad de Toledo.

Opinión de Marcos de Vierna y propuesta de financiación de las obras (1778)

El plano, condiciones y tasación incluidos en la documentación oficial eran enviados, en septiembre de 1777, al Comisario de Guerra Marcos de Vierna³⁰, para que los visualizara. No obstante, se indicaba que faltaban más diligencias sobre el medio que se proponía para la

29 ZOZAYA MONTES, 2011: 997-1012.

30 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

financiación del proyecto, tales como: si es suficiente, quiénes debían contribuir o si se cobraba algún derecho de portazgo.

Poco después contestaba De Vierna. Consideraba que el proyecto del alarife talaverano tenía bastantes deficiencias, entre los que destacaba:

- La excesiva elevación del puente.
- La necesidad de una demostración del perfil del firme, en la que se pudiera diferenciar la elevación de los márgenes y de los terrenos, con el fin de saber con más exactitud si se había de rebajar el puente o alargar las cepas de las entradas. Como referencia, apuntaba el Comisario las elevaciones alcanzadas por las mayores crecidas de agua experimentadas.

Para el reconocimiento de las obras, recomendaba De Vierna al arquitecto Patricio Núñez, quien se encontraba en Puente del Arzobispo.

En el ya citado acuerdo de 23 de febrero de 1778, el Consejo de Castilla, por medio de una Real Provisión (realizada por el escribano de cámara, Manuel Carranza), ordenaba al corregidor de la ciudad de Toledo a tomar testimonio a los procuradores síndicos de Talavera, Alcaudete y de los dos pueblos más importantes y cercanos a la construcción del puente. A ellos debía hacerles una serie de cuestiones, entre las que se encontraban:

- La importancia de las obras y los perjuicios que conllevaba el derrumbamiento del puente.
- El lugar exacto en que se encontraba esta infraestructura.
- Dónde estaba el puente más cercano.
- Si había otros pueblos que empleaban esta vía para el tránsito.
- Si en Alcaudete se cobraba algún derecho de portazgo.
- Cuál sería el arbitrio más idóneo para sufragar el costo de las obras del proyecto que realizaría el maestro Patricio Núñez.
- A cuánto ascendía el valor de las rentas por el arrendamiento de los pastos de la dehesa boyal y el ejido, así como la parte que recibía la villa de Talavera.

Se ordenaba que fuera llamado para el reconocimiento del estado del antiguo puente al arquitecto Patricio Núñez, residente en Puente del Arzobispo. El alojamiento y las dietas generadas por la visita del maestro Patricio Núñez correría a su propio cargo, no teniendo que pagar Alcaudete ni otro lugar costo alguno por las mismas. También se mencionaba que, si no hubiese suficiente con el arrendamiento de las hierbas de la dehesa boyal y el ejido, se podría recurrir al sobrante de propios de los pueblos circundantes y más interesados en la realización de esta obra.

El corregidor de la Ciudad Imperial, Pedro León García Jiménez, citaba a los cargos requeridos en la Real Provisión, considerando

como poblaciones más relevantes (cercanas a Alcaudete) a Cebolla y Navalморal de Toledo, para que, junto a los procuradores síndicos (o representantes con poderes habilitados para tal efecto) de Talavera y Alcaudete, respondieran a las preguntas explicitadas en la Real Provisión.

En respuesta a los despachos que se le enviaron, el procurador síndico general de Alcaudete, Rafael Antonio Barbudo García, afirmaba que había enviado los despachos (con el contenido de la Real Provisión) indicados por parte del corregidor toledano: uno al arquitecto Patricio Núñez, residente en Puente del Arzobispo, mientras las otras cartas fueron remitidas a los procuradores de Cebolla, Navalморal y Talavera. En este último caso, se quejaba de que, a pesar de haber entregado la notificación al escribano del Ayuntamiento talaverano, Pedro López de Sigüenza, para que pasara el despacho al corregidor e hiciese citar al procurador síndico (al tiempo que aprovechaba para solicitar el documento en el que se concretase el importe que recibía el ayuntamiento talaverano del arrendamiento de las hierbas de la dehesa boyal y ejido de Alcaudete), solo podía asegurar que había sido notificado el corregidor, dudando que se lo hubieran hecho saber al procurador síndico talaverano. Tras este intento, se presentó el despacho a otro escribano del ayuntamiento talaverano, apellidado Rivera (quien según se expresa, poseía los documentos necesarios en los que se habían de poner los testimonios), con igual éxito. Aprovechaba el procurador alcaudetano estos hechos para elevar una queja al Consejo por el trato que se había estado

recibiendo de Talavera al retener los despachos, lo que suponía ralentizar el proceso burocrático emprendido por los alcaudetanos para su puente. Para evitar esta obstaculización, solicitaba que se enviaran, desde jerarquías superiores, nuevos despachos al corregidor de esta villa.

Esta petición era atendida por el corregidor y justicia mayor de la ciudad y partido de Toledo. Disponía que se enviaran nuevamente despachos a los procuradores de Cebolla, Navalморal y Talavera. Tanto los talabricenses como los de Alcaudete tenían un plazo de seis días para entregar la documentación requerida en el proceso, incurriendo en una multa de 200 ducados si no cumplían con sus obligaciones.

El 12 de octubre de 1778, el procurador síndico (José Ortega y Marqués) y el personero (Luis Aguado Muñoz) de Talavera de la Reina contestaban a un despacho enviado por el corregidor de la ciudad de Toledo, en el que solicitaba que informasen en razón de las pretensiones del Concejo, Justicia y procurador síndico de Alcaudete (además de incluir el contenido de la Real Provisión del Consejo de Castilla), acerca de las reparaciones necesarias en el puente sobre el Jéballo, realizado no hace mucho tiempo según las citadas autoridades talabricenses. En el escrito, los representantes de Talavera afirmaban la existencia en su archivo de unas escrituras, pertenecientes a una concordia entre la villa de Talavera y las aldeas de su tierra, realizada ante Sebastián Sanz (escribano del ayuntamiento talaverano) en el

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

año 1692, por la que los lugares de la tierra de Talavera (en el caso de Alcaudete, la representación corrió a cargo de Pedro Blázquez Illán) cedían la cuarta parte del producto de los pastos y bellota de sus dehesas boyales, pagando de cada cuatro años uno íntegro. Para ratificar la existencia de esta concordia, el escribano José Antonio de Ribera, daba fe y transcribía el contenido del documento, el cual se enviaba al corregidor toledano.

El procurador alcaudetano, Rafael Antonio Barbados, respondía en un escrito levantado el 23 de octubre por el escribano Antonio Sánchez Gil Delgado (vecino de Belvís), que no tenía noticia del privilegio que decían tener los Propios de Talavera sobre los pastos y la bellota, al no existir en el archivo del Concejo de Alcaudete documento alguno que así lo confirmase. Este mismo escribano, daba fe por escrito del testimonio del alcalde de Alcaudete, Miguel Bello Sánchez, en el que se afirmaba que no se cobraba derecho de portazgo en el paso por el puente sobre el Jéballo, al no poseer el Concejo título que lo autorizase (al parecer, sí que se entregó algún tipo de limosna voluntaria por los viajeros y ganaderos que transitaron el puente, para la mejora del mismo, en vista de su estado). También afirmaba el alcalde que, entre 1773 y 1775 se habían arrendado las hierbas y bellota de la dehesa boyal, para que pastasen los ganados lanares merinos trashumantes (con la excepción de dos montaneras que se vendieron por separado). El precio rematado para el pasto en las mencionadas tierras de propios de Alcaudete fue de:

- 2.865 reales y 25 maravedíes anuales por el arriendo de los pastos y la bellota de la dehesa boyal.
- 2.767 reales por el ejido.

No obstante, reconocía Bello que se tenía que exceptuar el año 1775, debido a que tocaba a los Propios y Arbitrios de Talavera el arrendar este producto, haciéndolo en 2.545 reales. Insistía el alcalde de Alcaudete en que se desconocía el título que Talavera tenía para recibir dicho tributo, al no haber en el archivo del Concejo alcaudetano informe que así lo ratificara. Al parecer las autoridades talaveranas argumentaban que en los fondos de su archivo había constancia documental de que poseían derechos sobre las tierras en litigio desde tiempos de Sancho IV (quien reinó entre 1284 y 1295), siendo ratificados estos derechos en testimonios datados en 1579 y por la Concordia citada de 1692. Suplicaba que se enviase el informe pertinente para la realización del puente, por el beneficio que conllevaría no solo para Alcaudete, sino también para la propia Talavera, así como para los lugares de la Jara, e incluso los que se situaban en el camino hacia Guadalupe. Por estos motivos solicitaba la participación de la villa de Talavera en la construcción del puente, por medio de la renuncia a la cuarta parte de los pastos de la dehesa boyal y el ejido.

Por su parte, desde Cebolla, el procurador síndico del común (Luis López Aguilar) y el personero del común (Gaspar Sánchez Repollo), respondían al despacho del corregidor toledano afirmando

que, a pesar de que dicha localidad no se hallaba en carrera precisa para Andalucía y Extremadura (sic), las consecuencias de la ruina del puente serían nefastas para la población alcaudetana y de los pueblos de su alrededor, así como para quienes tenían que vadear el río por este paso. No obstante, a las preguntas sobre el cobro de portazgo o los privilegios de los talabricenses sobre la dehesa boyal ignoraban si existía aquel o a cuánto se elevaba el mencionado derecho sobre las hierbas del Concejo de Talavera.

Por Los Navalmorales respondían Lorenzo Ferrer de la Torre (procurador síndico) y Manuel Gómez Escalonilla (diputado). El contenido del escrito era similar al de los representantes de Cebolla.

Los diferentes documentos expedidos por los lugares citados (entre los que se encontraban testimonios de personas que ratificaban los daños ocasionados por las crecidas del río, en presencia de los procuradores de Alcaudete y Talavera) y la villa talabricense eran incluidos en el expediente del puente, y posteriormente enviados por el corregidor de Toledo al Consejo de Castilla el 9 de enero de 1779. En dicho expediente, en función de la documentación revisada y de los testigos interrogados, recomendaba García Jiménez que se emprendieran las obras del puente por la urgente necesidad no solo para Alcaudete, sino también para las poblaciones al este y al oeste del río, al no tener, las gentes de esta zona central de la península Ibérica, otro paso hacia el occidente peninsular que el puente sobre el Tajo, en Puente del Arzobispo. Para sufragar las obras, apuntaba la

posibilidad de que se realizara un repartimiento³¹ entre el vecindario, al considerar insuficientes los caudales sobrantes de Propios, así como el producto anual de las dehesa boyal y el ejido, los cuales eran, además, necesarios para la subsistencia de los lugareños. Así se lo hacía plasmar en el papel al escribano Juan Manuel Merchán.

Por su parte, Alberto Suelves, intendente de la provincia de Toledo transmitía a las autoridades alcaudetanas el contenido de una Real Provisión, ganada en su pedimento y fechada el 14 de julio de 1779, en la que se autorizaba el empleo del producto de la dehesa boyal por nueve años, destinando estos fondos a la construcción del puente, incluida la cuarta parte que le correspondía a los Propios de Talavera. La llegada y lectura del despacho del intendente era ratificada por las siguientes representantes alcaudetanos, ante el escribano Miguel Bello Sánchez:

- Juan Bello Sánchez, alcalde.
- Diego Carpani Fernández, regidor mayor.
- Felipe Serrano, regidor menor.
- Cipriano García Portillo, procurador síndico general.

Este mismo notario daba fe de la cuentas pertenecientes a Propios y Arbitrios del año anterior (1778), formadas por Ignacio Méndez, mayordomo de Propios. El valor de las hierbas y la bellota

31 Procedimiento tributario que consistía en la asignación a cada circunscripción territorial, localidad o contribuyente de una cantidad o cupo a pagar en concepto de un impuesto o conjunto de impuestos (RODRIGUEZ GARCÍA Y CASTILLA SOTO, 2002: 125).

del citado año fue de 9.493 reales y 12 maravedíes. Dentro de este producto se encontraba la cuarta parte que correspondería a Talavera, la cual se mantenía en el mismo arca de tres llaves (una custodiada por el alcalde, otra por el mayordomo y la tercera por el procurador síndico), por orden del Consejo de Castilla, hasta que la villa talaverana manifestase el privilegio por el que podía acceder a estos fondos.

Los pleitos entre los representantes de Talavera y Alcaudete fueron constantes, pugna que también tuvo lugar durante el tiempo que se tramitaban los proyectos y permisos para la construcción del puente. Jiménez de Gregorio, buen conocedor del pasado de las gentes de Talavera y su tierra, nos menciona, para el caso de Alcaudete, la iniciación de un pleito en 1789 que, diez años más tarde aún seguía sin terminar de resolverse definitivamente entre las localidades citadas por el derecho a la cuarta parte del producto de la dehesa boyal y el ejido alcaudetanos³².

Reconocimiento y tasación de las obras por el arquitecto Patricio Núñez

Tras confirmar haber recibido el despacho en el que se reproducía el contenido de la Real Provisión de 26 de febrero de 1778, el arquitecto Patricio Núñez pasaba a realizar el estudio de la situación del puente sobre el Jéballo³³.

32 JIMÉNEZ DE GREGORIO, 1983: 99.

33 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

Confirmaba Núñez el derrumbamiento de dos de los cinco arcos del puente. En opinión del arquitecto, la causa de esta ruina había sido el haber fundado los cimientos de los pilares en un terreno poco fiable de la madre del río, compuesto de guijarro y arena. Esto había permitido a la corriente del río socavar el terreno circundante a las cepas, provocando el derrumbamiento de dos ojos del puente. Advertía la posibilidad de que este derrumbamiento se repitiera en los restos del puente, aunque no lo podía confirmar con seguridad, debido a la falta del tiempo y dinero necesarios para el estudio de los terrenos en los que se apoyaban los arcos restantes, ya que aún había abundante agua, lo que entorpecía la realización de las necesarias catas que permitieran determinar la solidez del suelo sobre el que se apoyaban las cepas supervivientes, tarea esta que se podría realizar en verano, como indicaba Núñez.

Respecto a lo que quedo en pie, el técnico afirmaba que era posible su aprovechamiento, mas indicaba que se deberían realizar sobre dicha estructura antigua tareas de refuerzo tales como:

- Reforzamiento con estribos³⁴, elemento que, según Núñez no existía en la construcción anterior.

34 Estribo. Macizo de fábrica, que sirve para sostener una bóveda y contrarrestar su empuje. Machón para fortalecer un muro.

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- Recubrimiento de los tajamares³⁵ que poseía de ladrillo con hiladas de piedra.
- La fábrica del puente era de ladrillo, material considerado por Núñez poco resistente a la erosión fluvial, por lo que aconsejaba que se emplease la piedra, al menos hasta la máxima altura del nivel de aguas registrado.
- Las enjutas³⁶ de los arcos estaban macizadas con una mezcla de arena y guijarro, sin presencia de cal, lo que suponía una debilidad más en esta estructura de paso sobre el Jébaló. Reconocía el arquitecto que el reparo de esto supondría un coste mayor al valor de la estructura existente en sí.

Por los motivos aludidos, aconsejaba Núñez demoler los restos antiguos y edificar un puente nuevo que fuera de piedra hasta el nivel máximo que se tuviese constancia que habían alcanzado las aguas, siendo el resto de ladrillo para abaratar costos, al ser transitado fundamentalmente por los carros de los vecinos del lugar. La obra requería un mejor zampeado y pilotaje que la anterior.

En su estudio nos informa Núñez que los alcaudetanos realizaban anualmente estacadas, a base de guijarro del propio río, sin

35 **Tajamar.** Parte de fábrica que se adiciona a las pilas de los puentes, aguas arriba y aguas abajo, en forma curva o angular, de manera que pueda cortar el agua de la corriente y repartirla con igualdad por ambos lados de aquellas. No obstante, hay que mencionar que el empleo de estos dos términos puede dar lugar a equívoco, como se verá más adelante en el choque entre el arquitecto Turrillo y la Academia de San Fernando. Algunos autores lo definen de la siguiente forma (BORRÁS Y FATÁS, 2008: 139): **Estribo.** Contrafuerte. Saliente en el extremo de un machón de un puente de piedra. Si va contra corriente es un tajamar, y espolón si va a su favor.

36 **Enjuta.** Espacio que queda entre el arco y el dintel.

mucho éxito, ya que no eran suficientes para sujetar las aguas del Jébaló cuando venían crecidas. Para evitar esto, proponía como solución la creación de vanguardias³⁷ que sujetaran las aguas, de manera que estas pudieran seguir su curso por la madre del río.

Hecha esta introducción, Patricio Núñez pasaba a detallar las condiciones que consideraba necesarias para la edificación del puente.

Para las cepas se realizarían excavaciones de unos cuatro pies de profundidad teniendo como referente la parte más baja de la madre del río. En estas zonas descubiertas se realizarían zampeados³⁸ con forma de paralelogramos y bien nivelados. A la misma profundidad se realizarían unas zanjas en las que se situarían unas vigas, que unirían los zampeados contruidos para cada cepa entre sí. Las vigas de los zampeados (de pie y cuarto de sección) estarían empalmadas a media madera de sus ángulos y clavadas con estaquillas de hierro de pie y cuarto de largo. En los huecos se situarían cinco pilotes, uno inmediato a cada ángulo y otro en medio. Por la parte externa también se pondrían pilotes unidos y clavados en el terreno a golpe de martinete³⁹, forzando su penetración hasta que rechazase la maza (sic). Las cabezas de estos pilotes deberían quedar horizontales con la superficie de las vigas del zampeado. Ejecutado todo de esta forma, se

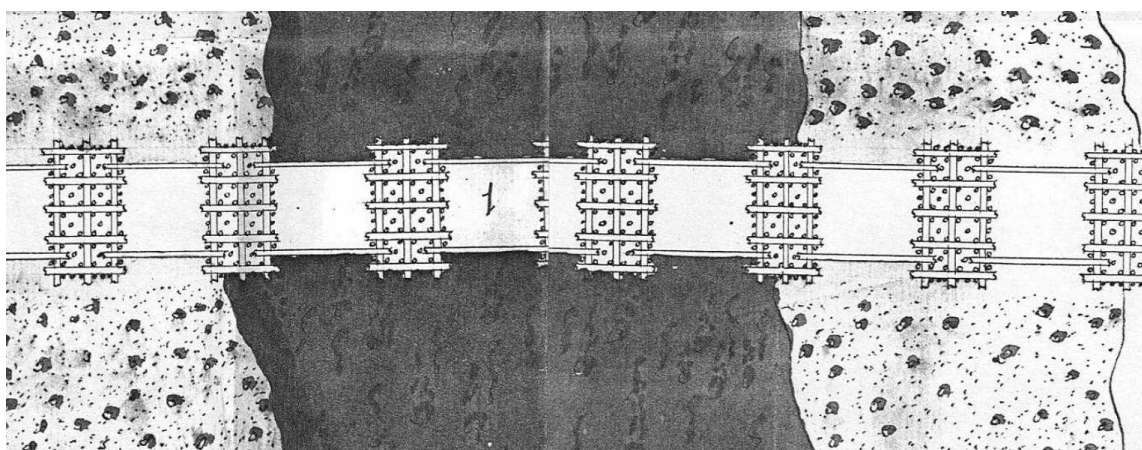
37 Cada una de las dos paredes o murallones que refuerzan por los lados los estribos de un puente. También se definen así los lugares, en los ribazos y orillas de los ríos, donde arrancan las obras de construcción de un puente o de una presa.

38 **Zampeado.** Obra que se hace de cadenas de madera y macizos de mampostería, para fabricar sobre terrenos falsos o invadidos por el agua.

39 Máquina que sirve para clavar estacas o pilotes, principalmente en el mar y en los ríos, por medio de un mazo que se levanta en alto para dejarlo caer sobre la cabeza de la estaca.

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

clavarían por sus costados y por el exterior con estaquillas de dos pies de largo, de manera que pudieran redoblarse por sus costados, con el fin de conseguir mayor firmeza en el conjunto. Los pilotes deberían ser de un pie de diámetro por la parte superior, la cual se reforzaría con un aro de hierro, al igual que la punta. La longitud de estos elementos alcanzaría unos quince pies. Lo vanos resultantes de este entramado se rellenarían con guijarro pelado apisonado en seco.



Detalle del zampeado diseñado para el puente por Patricio Núñez. Fuente: Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2.

Sobre este zampeado irían las cepas y arcos del puente. Los tres primeros arcos (señalados con el número 9 en los planos que a continuación se muestran), serían los que quedaban en pie, con unos diámetros de 23, 21 y 22 pies (aunque sigue reiterando Núñez la inutilidad de estas estructuras). El resto serían de 26 pies con unas cepas de diez pies que serían retalladas en toda su forma para la erección de pilares de nueve pies con sus estribos y tajamares. Siguiendo a esto irían:

"fuertes de diez pies de anchura para el empujo del estribo superior que necesita el esfuerzo o batalla que en sí tiene todo el puente contra sus extremos"

Formada dicha distribución y replanteo con arreglo al diseño, se apoyarían sobre cada cepa y fuerte ocho hiladas de cantería de pie y medio de alto con sus líneas regulares y tizones⁴⁰ de tres pies, excepto las dos primeras hiladas que servirían de zócalo a los pilares y cargan directamente sobre el plano horizontal del zampeado, teniendo estas *"de tizón"* (sic) cuatro pies con la zarpa de medio pie que en la anterior condición quedaba explicada. La primera hilada de dicho zócalo se apoyaría de manera que no dañase a las maderas, con el orden de trabazón interno y exterior que se describe en la planta y perfil en el diseño. Esta indicación se debería seguir en las demás hiladas acompañadas de relleno macizo interior compuesto de guijarro, cal y arena (en proporción de una y dos o de tres, si fuera necesario). Aconsejaba Núñez que en la construcción se tuviera la precaución de no levantar una hilada nueva hasta que no estuviese asentada y enrasados todos los macizos de la anterior.

De los ocho ojos pensados, siete serían semicirculares y el último elíptico, cuyos movimientos fundamentales con respecto a los primeros serían de tres hileras de dovelaje pétreo, mientras lo restante sería de fábrica de ladrillo. Los cinco arcos centrales tendrían una

40 Parte de un sillar o ladrillo, que entra en la fábrica. Se suele denominar como aparejo construido a tizón aquel en el que el sillar o ladrillo se inserta con su dimensión más larga de forma perpendicular al paramento.

altura de nueve pies (desde la superficie del zampeado a la clave⁴¹). Esta altitud disminuiría progresivamente en los laterales. La rosca⁴² de los mismos sería de dos pies y medio.

Los paramentos de toda la cantería se habían de labrar a pie tosco arreglados y "desalabiados⁴³" (sic). Todos se rematarían a escuadra, cuidando con la mayor exactitud posible los lechos de la dovelas conforme a las indicaciones hechas, por medio de vaiveles⁴⁴. Para asientos y juntas, recomendaba Núñez, buenas lechadas, mientras que para los trasdós⁴⁵ apuntaba el uso de la citada mampostería.

La tres hiladas primeras se enlazarían con la sillería de las vanguardias, en los extremos, y con las de los tajamares y estribos en la parte interna, con el fin de que formasen un solo cuerpo.

Los enjutados por la parte exterior habían de ser también de fábrica de ladrillo, con un grosor de dos pies y a plomo con los frentes de sus arcos. El trasdós de estos arcos sería adentellado para la trabazón de sus interiores (de mampostería de cal y arena), ascendiendo todo hasta la altura de las roscas superiores, de modo que sirvieran estos macizos de empedrado para el piso horizontal y oblicuo (sic) de la caja del puente, cuya parte central se elevaría pie y medio más para dirigir el desagüe hacia los canalones de piedra. Sobre este

41 **Clave.** Dovela central de un arco, a veces esculpida.

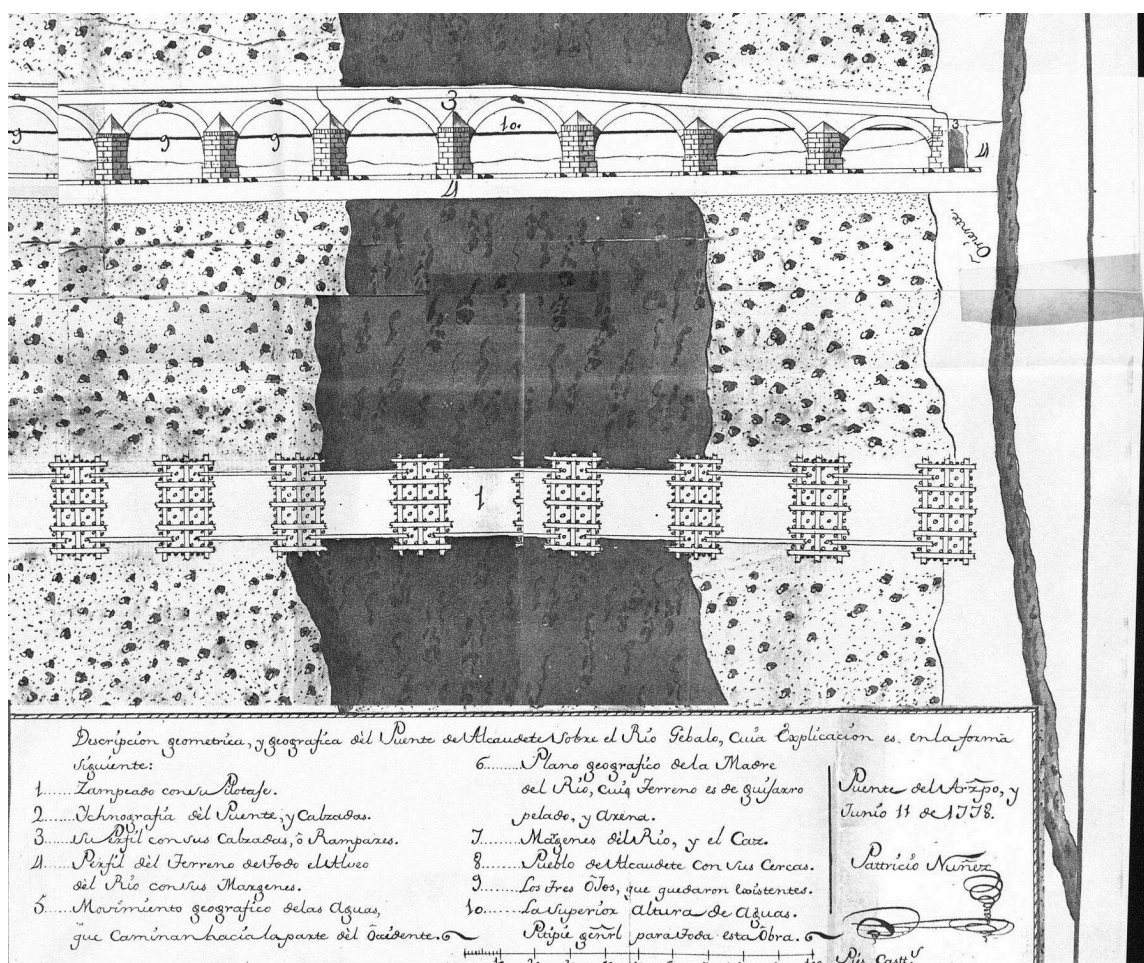
42 **Rosca.** Faja de material que, sola o con otras concéntricas, forma un arco o bóveda.

43 Probablemente el arquitecto se referiría a que se les quitasen las posibles rebabas a los sillares.

44 Plantillas para arcos y bóvedas (CALVO LÓPEZ, 1999, 328).

45 **Trasdós.** Superficie exterior convexa de un arco o bóveda, contrapuesta al intradós.

pavimento se levantaría el antepecho general de ladrillo, con una altura de tres pies y medio y un grosor de pie y tres cuartos, cubierto con piezas circulares de un pie de alto, machambradas entre sí. De esta manera, la caja del puente sería de unos once pies y medio de anchura y un macizaje de catorce pies, considerada suficiente por el arquitecto para soportar el peso de cualquier carro o coche.

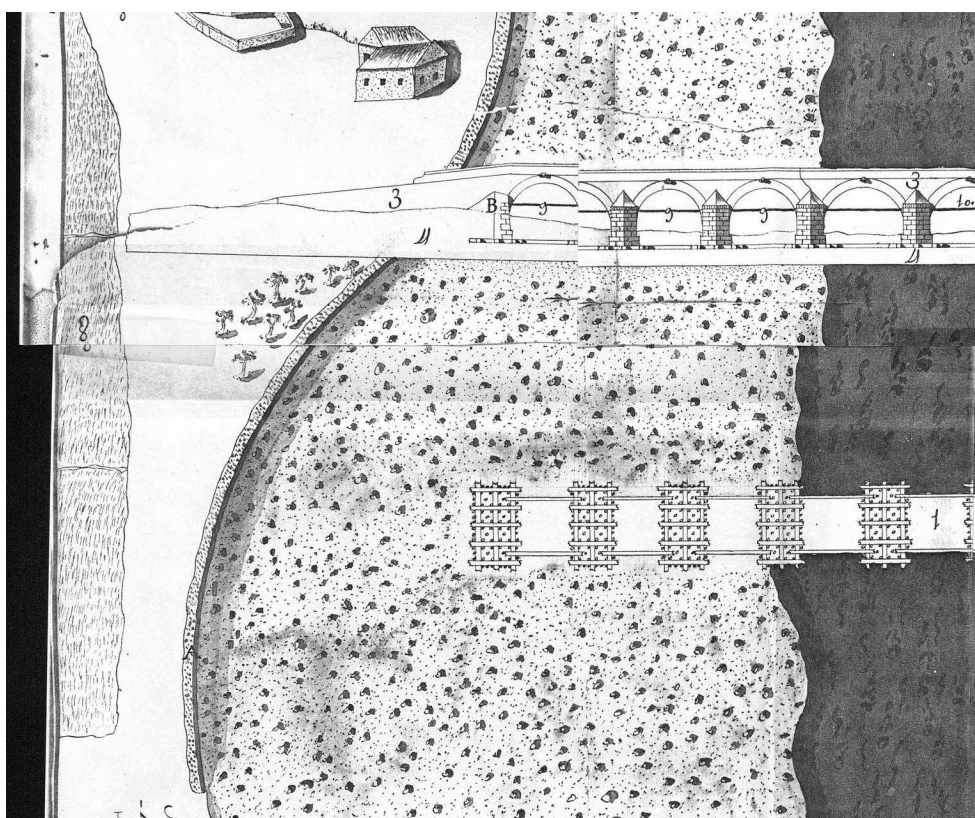


Planta del zampeado, alzado y leyenda del plano realizado por Patricio Núñez para el puente sobre el Jébalo. Fuente: Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

En la parte de entrada por el pueblo se abrirían zanjas de tres pies de profundidad para la elevación de paredes de unos cuatro pies de altura, que se rematarían en sus extremos contra el terreno en tres

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

pies. Estas paredes se coronarían con losas de "a cuarta de alto" (sic) y dos y medio de tizón, de manera que quedasen enrasados con la superficie horizontal sobre la que estaba fundado el antepecho. El espacio interior se terraplenaría y macizaría con buenos pisones⁴⁶. Se remataría con guijo⁴⁷ menudo con alguna tierra. Se procuraría que el perfil de este suelo tuviera una convexidad tal, que la parte central estuviese un pie más alta. La misma operación se realizaría en la rampa del extremo opuesto (a occidente), con la peculiaridad de que la pared tendría cinco pies de grosor y una cimentación más profunda.



Detalle de los planos realizados por P. Núñez. A la izquierda se puede ver la entrada por el pueblo y el muro que ideó para la contención del agua (marcado con la letra A). Fuente: Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

46 **Pisón.** Instrumento pesado y grueso, de forma por lo común de cono truncado, que está provisto de un mango, y sirve para apretar tierra, piedras, etc.

47 Pequeño canto rodado.

Las vanguardias que se señalan en el anterior plano con la letra "A" debían de tener 2.370 pies de largo, repartidos de la siguiente manera: en la parte superior (norte) 1.800, y en la de abajo (sur) 570. La altitud, longitud y escarpe la reflejaría el arquitecto con la letra "B" en los planos. Las zanjas para la cimentación de esta vanguardias tendrían la misma profundidad que el zampeado, por la parte del puente, mientras que en sus extremos sería de unos cuatro pies. La altura de la muralla habría de ser en sus extremos de doce pies desde la superficie de la zanja, siguiendo esta altura hasta encontrarse con el puente, concretamente con el perfil que se señala con la letra "B" en el plano. Su fábrica sería de mampostería, compuesta por guijarro mezclado con arena y cal. En la parte en la que incidirían las aguas del río se colocaría piedra berroqueña.

Aconsejaba el arquitecto “puenteño” emplear el guijarro del propio río en todas las partes de la obra en las que indicaba su inclusión. También advertía de la necesidad de revisar todos los años los efectos que las crecidas del río pudieran provocar en las estructuras diseñadas, con el fin de reparar posibles zonas dañadas y contribuir al mantenimiento y durabilidad de lo construido.

La cantería y mampostería necesaria se extraerían de las canteras denominadas "Riscales", distantes a una legua escasa de la obra. La cal sería de las caleras de El Carpio (a cuatro reales de vellón la fanega) y de La Fresneda, distante esta a dos leguas (a cinco reales la fanega).

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

La arena se extraería del mismo Jéballo; el ladrillo se conseguiría en el pueblo, a noventa reales cada mil ladrillos; la madera para zampeado, cimbrias, andamios y demás en Arenas (a once leguas), porque, aunque en las posesiones del monasterio jerónimo de Talavera de la Reina había álamos negros, el coste era mayor que traerlo de dicha zona abulense: por cada árbol (del cual se conseguía una sola viga de algo más de veinte pies) el cenobio talabicense pedía cien reales.

En el costo total de las obras, el arquitecto barajaba la posibilidad de que determinados factores permitieran el abaratamiento del proceso. Entre estos supuestos, mencionaba Núñez el que al descubrir para el zampeado se encontrase un terreno lo suficientemente sólido como para no rebajar más, o el aprovechamiento de los ojos en pie y los materiales de la anterior construcción.

Las diferentes tasaciones del puente (mano de obra y materiales incluidos) calculadas por Núñez serían las que se exponen en el siguiente cuadro.

Presupuestos calculados	Costo en reales
Muralla de las vanguardias de la parte del pueblo	159.975
El puente por sí solo con zampeado y calzadas	166.000
Dicho puente, siendo útiles los tres ojos con zampeado	138.913
Dicho puente sin zampeado con la misma utilidad de ojos	93.553

Como última matización, hablaba Núñez de la necesidad de revisar las obras, una vez que ya estuvieran abiertas y vaciadas las plantas en la forma referida. Para ello, el maestro o arquitecto al cargo debería de dar parte al Consejo de Castilla, con el fin de que este organismo nombrara un maestro arquitecto que determinara la actuación más adecuada en los particulares que quedaban prevenidos, o bien que tomara la decisión (el Consejo) que creyese más oportuna. Todo lo expuesto era signado por Patricio Núñez el 11 de junio de 1778 en Puente del Arzobispo.

Pero, no sería esta la única vez que este arquitecto realizaría un proyecto para el puente de Alcaudete. En julio de 1779, el magistrado Juan Volante de Ocariz, a instancia del lugar de Alcaudete, enviaba un despacho al corregidor de la ciudad de Toledo, en el que se solicitaba

un nuevo reconocimiento del puente por los maestros Patricio Núñez y Manuel Palencia.

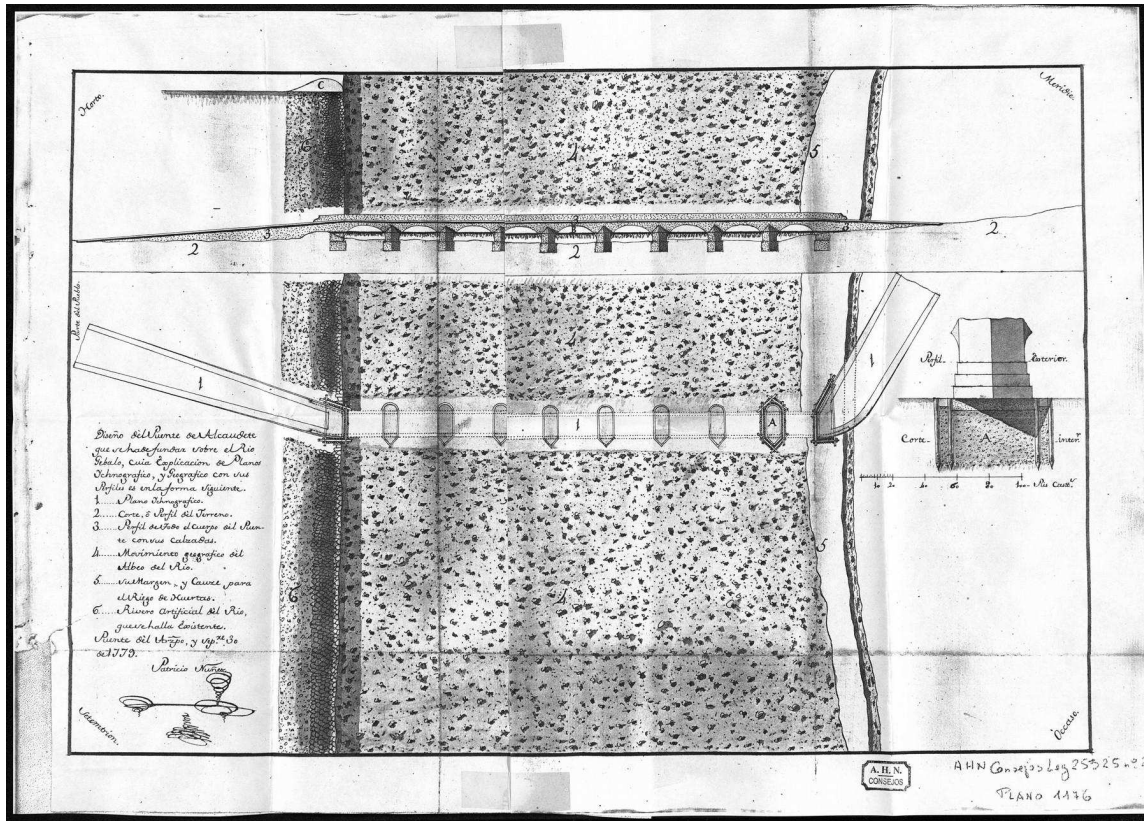
En agosto de este mismo año, una Real Provisión disponía un nuevo reconocimiento y tasación del puente por parte de Patricio Núñez, acompañado del anterior maestro, Manuel Palencia. Consideraba el Consejo que el tiempo en el que había realizado el estudio Núñez no era el adecuado, debido a la existencia de aguas, que impedían la realización de las calicatas⁴⁸ y descubrimientos necesarios para conocer con mayor seguridad el estado de las ruinas, algo que se realizaría mejor en la época del año en que se emitía este documento. Los gastos ocasionados por este nuevo reconocimiento no sería pagados por el Concejo alcaudetano, sino que los propios técnicos lo harían, entregando los correspondientes recibos de gastos a las respectivas justicias (sic).

Poco después, el corregidor de la ciudad de Toledo mandaba que se enviase el contenido de la Real Provisión (en la que se incluía la orden de la realización del reconocimiento de las obras nuevamente por Núñez y Palencia), al Concejo, Justicia y Regimiento de Alcaudete, así como a los lugares en los que se encontrasen los citados maestros de obras.

El 5 de octubre de 1779, Patricio Núñez redactaba un nuevo proyecto, en función del examen que había realizado nuevamente de las ruinas del puente sobre el Jéballo, labor que realizó en solitario,

⁴⁸ Exploración que se hace en cimentaciones de edificios, muros, firmes de carreteras, etc., para determinar los materiales empleados.

esto es, sin el acompañamiento de Manuel Palencia. En el mismo se incluían los planos que a continuación mostramos.



Plano realizado por Patricio Núñez en el segundo proyecto para el puente sobre el río Jébalu. Fuente: Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

En este segundo estudio, Núñez confirmaba que los restos que aún estaban en pie no se podían aprovechar para la obra nueva (algo que ya apuntaba en el anterior informe), al poder examinar con mayor detalle los terrenos interiores en las pruebas. La anterior imprecisión la achacaba Núñez a la falta de tiempo que dispuso. Se quejaba el arquitecto de la obstaculización en la realización de las catas, lo que llevaba a decir:

"...movidos, por una parte, sus interesados del espíritu de la codicia que les ciega y precipita a querer ejecutar con ciento, lo que no puede con mil..."

Respecto a las condiciones que el arquitecto consideraba necesarias, destacamos:

- Para el asiento de las cepas con sus fuertes, se debía de profundizar al menos seis pies desde la superficie más baja del terreno del río. Cada zarpa⁴⁹ estaría compuesta por cuatro hiladas de pie y medio de altura. Sobre estas zarpas se asentarían los pilares, compuestos por hiladas macizadas en su interior con guijarro del río, mezclado con cal y arena. Alrededor se clavarían estacas de madera, de 9 pies de largo y 10 dedos de ancho, con mazo de mano, y unidas entre sí con puntas y aros de hierro, inmediatas a la misma línea del paramento, quedando, las cabezas de estos maderos, horizontales al lecho superior de la primera hilada. Después de esto se realizaría un encadenado con vigas de un pie en cuadrado, cruzadas en sus ángulos, empalmadas a media madera y clavadas con estaquillas de hierro de pie y medio con dichas estacas, y sus empalmaduras con estaquillas de lo mismo de a pie. Contra estas vigas así sujetas se formaría otra línea de pilotes o

49 Parte que en la anchura de un cimiento excede a la del muro que se levanta sobre él.

estacas por toda su figura. En el plano se indica con la letra "A" el diseño de la cepa.

- Los arcos tendrían veintiséis pies de diámetro. Las cepas serían de diez pies de largo por 4 de ancho, en cuya mensura se incluirían las zarpas, de un pie paralelo a toda la figura. Cada uno de los estribos y tajamares se elevarían, desde la superficie plana del lecho superior del zócalo, ocho pies. Los fuertes tendrían la misma anchura para el empujo o estribo superior que necesitaba todo el puente, por el esfuerzo que en sí causa en sus extremos (sic).
- Los arcos, que Núñez define como "*semielípticos*", tendrían diez pies de alto (26 de diámetro, como ya se ha mencionado) y un grosor de dos pies. El dovelaje sería de cantería hasta la línea marcada en el plano con la letra "B", que señala la mayor altura alcanzada por las aguas en las crecidas. Hasta esta misma altura llegarían los estribos y tajamares de sillería, y comenzarían los remates escarpados hasta el antepecho, realizada esta última parte de ladrillo.
- Los estribos y tajamares estarían compuestos por cuatro hiladas de sillares "que atizonen en esta parte tres pies" (sic) con una altura de uno y medio. El ancho del puente aumentaría a trece pies, mientras su espesor pasaría a ser de dieciséis pies, ambas medidas mayores que las calculadas para el anterior proyecto.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- En lo correspondiente a los riberos artificiales existentes y confinantes con el pueblo, desde el puente que se debía realizar hasta lo último de las moreras indicaba Núñez que se debían reparar y reforzar las partes deterioradas, tal y como indicaba en el plano, donde definía este amurallamiento con la letra "C". La fábrica de esta vanguardia se realizaría con piedra extraída del propio río, mezclada en su interior con tierra apisonada, mientras su exterior se emplearían hiladas de sillería, revocadas con cal y arena, hasta la altura máxima alcanzada por las aguas (letra "B" en el plano). Señalaba Núñez que este revoco se hiciera en primavera para que pudiera hacer con seguridad el debido efecto.

El resto de las condiciones eran similares a las descritas en el primer proyecto. Indicar que, para los materiales (cantería de "Los Riscales", distantes a una legua escasa de la obra. La cal sería de las caleras de El Carpio y de La Fresneda) aconsejaba aprovechar el ladrillo del horno del pueblo (por la cercanía) y la arena del arroyo Overo.

El costo total (materiales, mano de obra y asistencia) de las obras a realizar, calculado por Patricio Núñez, era de 18.600 reales de vellón.

El proyecto realizado por este arquitecto era enviado al escribano del corregidor de la ciudad de Toledo, Juan Manuel Merchán, el 22 de

octubre. Un día después, Pedro León García Jiménez (corregidor de dicha urbe), incluía los planos y la memoria realizada por Núñez en el expediente y se lo enviaba al Consejo de Castilla, por medio de su escribano de cámara, quien lo pasaba al fiscal de esta institución regia el 19 de noviembre siguiente. El fiscal del Consejo lo derivaba, en marzo de 1780, al comisario de guerra, Marcos de Vierna, para que nuevamente expresara su opinión.

El comisario, en respuesta escrita el 13 de junio, consideraba buena la propuesta del maestro Núñez, si bien mostraba reservas respecto a los costos. De Vierna afirmaba que no podía dar una opinión segura, debido a que para ello necesitaría ver por sí mismo los materiales y caminos para el transporte de los mismos. También aprovechaba para sugerir a dos maestros albañiles de Madrid: los hermanos Juan y José de Toraya.

Solución temporal. El puente de madera de Juan Escobedo

A la par que la petición para la construcción de obra, Juan Volante sugería que se permitiese la fabricación de un pontón de madera⁵⁰, con el caudal de propios de Alcaudete, que facilitase el paso de ganados, labradores y viajeros, mientras se iban tramitando las necesarias acciones burocráticas o técnicas. Da la sensación de que el representante de la jareña localidad se temía que el proceso sería duradero.

50 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

El 27 de septiembre de 1777, Volante de Ocáriz recibía un despacho del Consejo de Castilla, en el que se le comunicaba que se accedía a la petición de la construcción del pontón de madera a cuenta del sobrante de propios, con la condición de que se registraran y enviaran a este organismo regio las cuentas ocasionadas con motivo de esta obra provisional.

El 3 de noviembre de 1777, las instituciones locales alcaudetanas decidían solicitar al maestro carpintero Manuel Escobedo (quien estaba al cargo de los puentes de madera sobre el Alberche y el Tajo) que se personase en Alcaudete para la realización del pontón de madera provisional que se pretendía levantar. Para llevar la noticia al maestro se entregó una carta a Pedro Alcántara, vecino de Talavera como el carpintero citado.

El 10 de noviembre se presentaba Escobedo, quien, tras estudiar la situación del puente determinaba los materiales necesarios para construcción del puente de madera que se le solicitaba en la carta citada anteriormente, los cuales se detallan a continuación:

- Quince vigas de álamo negro de media vara de grosor y de entre 45 y 48 pies de largo.
- Veintidós vigas de pino de 18 pies, de cuarta y de sexma.
- Veintidós cuartones de hacha de 18 pies.
- Veinticuatro quinzales⁵¹.

51 Madero en rollo de quince pies de largo.

- 11 arrobas de hierro en clavazón y demás que se necesite para la seguridad de las maderas.

Indicaba Escobedo que con las viguetas se formarían cinco castillos, clavadas en tierra con sus regatones⁵² a fuerza de mazo, tratando de conseguir que penetraran algo más de seis pies en el terreno. Los cuarterones servirían para el tornapunteado. Si se hubiese de entablar se necesitarían 150 tablones de media vara de ancho, unos doscientos de nueve pies y cincuenta de trece. Estos se apoyarían sobre las vigas (previamente labradas para tal efecto), a las que se clavarían.

Ese mismo día, las autoridades alcaudetanas solicitaban por escrito al marqués de Villatoya y al monasterio Jerónimo de Talavera, la extracción de las vigas de entre las alamedas que se hallaban en sus posesiones, así como la donación gratuita de algunas de ellas, al ser el puente una obra de interés común al lugar de Alcaudete y los citados terratenientes. También matizaban la propuesta de Escobedo de entablar el pontón. En lugar de las tablas, proponían que se pusieran travesaños de madera de enebro, árboles que se hallaban en la dehesa boyal, lo que suponía un ahorro en el costo de la obra. Estos travesaños se recubrirían con carrascas, estiércol y arena.

El 3 de diciembre de 1777, los componentes de la Junta de Propios y Arbitrios de Alcaudete (formada por el alcalde, Cipriano García; el procurador síndico, Juan Bello Sánchez; y el regidor mayor,

52 **Regatón.** Casquillo, cuento o virola que se pone en el extremo inferior de las lanzas, bastones, etc., para mayor firmeza.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Manuel Espinosa), registraban, de mano del escribano Miguel Bello, el coste generado por la construcción de un puente de madera de 196 pies de largo, para lo que habían contado con la asistencia del maestro carpintero Manuel Escobedo, quien dirigió y ejecutó dicha obra. Los gastos se detallaban de la siguiente manera:

Origen del material comprado o donado	Coste (en reales y maravedís)
9 vigas de álamo negro de la dehesa de Castellanos (el monasterio donó gratuitamente 3 vigas más).	540
3 vigas donadas por el marqués de Villatoya (sin costo alguno), procedentes de la dehesa El Cortijo.	
22 viguetas de pino de 18 pies. Compradas Antonio Díez, vecino de Talavera	352
22 cuartones de 18 pies, comprados a Francisco Hernández, vecino y carpintero de Talavera	198
Transporte de la madera de pino, clavazón e hierro en ocho carros de bueyes, realizada por el talaverano Juan de Llanos	160
24 quinzales, empleados para barandillas y contrapuntas (sic), comprados a Fco. Hernández	96

Origen del material comprado o donado	Coste (en reales y maravedís)
Cuatro cuarterones comprados al maestro de albañilería luso Francisco José	30
Se compró a Fernando Agüero (en Talavera): cinco clavos bellones, palanquillas, llanta ⁵³ , 400 clavos cabriales y 3 arrobas de hierro para la realización de regatones y costillas de los mismos.	343
Hierro adicional para regatones y clavos	87
27 regatones con sus clavos, 2 estaquillas de a tercia (sic) para asegurar las barandillas, 155 clavos cabriales y 4 agujas para los andamios (empleados estos para introducir los hitos y formar los castillos). Todo ello fue realizado por el herrero del pueblo Juan del Valle con el hierro anterior.	131,5
18 jornales, pagados a los peones Lorenzo y José Luirá (vecinos de La Estrella)	144
8 peones más necesarios	32
2 sogas de esparto para tirar y asegurar las vigas (estas quedaron inservibles al finalizar la obra)	224
Pago al maestro Manuel Escobedo, por	575

53 Pieza de hierro mucho más ancha que gruesa.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Origen del material comprado o donado	Coste (en reales y maravedís)
los 23 días empleados en el reconocimiento, realización de la obra y desplazamientos.	
Pago a José Vizcaíno por 23 días de trabajo (desplazamiento incluido)	230
A Juan Peña, aprendiz de carpintería, por 22 jornales	154 ⁵⁴
A Manuel Vizcaíno, aprendiz de carpintero (y vecino de Talavera como el anterior), por 22 jornales	88 ⁵⁵
A Antonio Calderón por el hospedaje de maestro, oficiales y aprendices que ejecutaron la obra	80
A Antonio Romero, Isidro Yepes y a José Serrano, vecinos de Alcaudete, por el transporte de estiércol para el piso del puente	25
3 arrobas de vino gastado por las personas que fueron a cortar las maderas para las vigas del pontón, así como para las que acarrearón la arena para el piso, sin recibir remuneración otra que la de darles de beber. Del mismo modo, las gentes de Alcaudete transportaron en	45 con 22

54 En este caso cobraría 2 reales menos por día que el anterior, esto es, 7 por jornal.

55 Cobraría menos aún este aprendiz, 4 reales por día.

Origen del material comprado o donado	Coste (en reales y maravedís)
sus carros de bueyes, sin cobrar por ello, los troncos de álamos, enebros (que servirían de travesaños en el asiento de las vigas) y material de monte bajo.	

La cantidad total resultante (según los documentos 3.801 reales con 12 maravedís -cifra aparentemente baja, pero, es la que consta en los escritos oficiales consultados de forma reiterada-) era pagada por el mayordomo de Alcaudete, Vicente del Valle. Toda esta detallada relación era enviada al Consejo de Castilla, junto a los recibos solicitados por la compra del material, para justificar los gastos ocasionados por la realización de esta estructura provisional. Las cuentas enviadas al Consejo eran aprobadas por esta institución en septiembre de 1778, que enviaba una carta al corregidor de la ciudad de Toledo, para que se ingresara en la cuenta de propios de Alcaudete la cantidad originada por los gastos del puente provisional.

Perpetuación de los trámites

En 1783, Narciso Francisco Blázquez, asumiendo la representación que había desempeñado Volante de Ocáriz (fallecido ya), solicitaba la resolución sobre la construcción del puente, argumentando que el río había destrozado el pontón de madera que se construyó como solución temporal⁵⁶.

⁵⁶ Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

De nuevo vuelven a aparecer montañas de textos emitidos por las instituciones locales (Talavera y Alcaudete) y nacionales (Consejo de Castilla), con motivo de los pleitos generados por los derechos talabricenses sobre la cuarta parte de los pastos de la dehesa boyal y ejido alcaudetanos.

La Comisión de Arquitectura de la Real Academia de San Fernando (1792)

En 1792, siendo ya monarca Carlos IV, se dirigía una carta al corregidor de la ciudad de Toledo con motivo de la existencia desde 1777 del expediente referente a la solicitud por el Concejo, Justicia y Regimiento de Alcaudete de la Jara de la construcción y reparación del puente "arruinado" en el Jéballo. El coste calculado afirmaba que ascendía a 183.600 reales de vellón⁵⁷.

En respuesta a la petición citada se proveyó un auto por el Consejo de Castilla, el nueve de mayo del año aquí referido, para que se pasase dicho expediente a la Real Academia de San Fernando, con el fin de que, en vista del reconocimiento, tasación y planos iniciales realizados por el maestro de albañilería Manuel Palencia, así como los ejecutados posteriormente por el arquitecto Patricio Núñez, junto al informe del Comisario de Guerra Marcos de Vierna y lo solicitado últimamente por el lugar de Alcaudete en el año anterior, ofreciese su opinión al respecto.

57 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

La petición alcaudetana consistía en que se desestimasen las pretensiones de la villa de Talavera y se procediese a la reparación del puente en cuestión. A este respecto recurrimos a los escritos del profesor Jiménez de Gregorio para corroborar esta confrontación entre Talavera y Alcaudete por el destino de un dinero que los talaveranos reclamaban a los jareños. En 1778 los alcaudetanos argumentaban que los costos que se tuvieron que afrontar para la construcción de un puente sobre el Jéballo eran el motivo de la demora en el pago a la Ciudad de la Cerámica⁵⁸, construcción esta que, seguramente sería el pontón de madera provisional que se realizó a finales de 1777⁵⁹. En mayo de 1792, la Sala Segunda del Consejo de Castilla, disponía que se entregaran los caudales que habían producido la cuarta parte de la dehesa boyal de Alcaudete, desde que se secuestraron (sic), en virtud de un auto del propio Consejo de 23 de febrero de 1778 hasta el presente, sin perjuicio de que la villa talaverana debiese contribuir a la construcción del puente sobre el Jéballo⁶⁰.

Hay que realizar un pequeño paréntesis para aclarar que una Real Orden de 23 de noviembre de 1777 disponía que: siempre que se proyectase una obra pública, en cualquier parte del reino, se debía consultar a la Real Academia de San Fernando, enviando a esta institución los planos y la memoria explicativa, pensadas para su construcción. Otra Real Orden, decretada por Carlos III, disponía que

58 JIMÉNEZ DE GREGORIO, F., “Anales alcaudetanos”, *Anales toledanos*, XLIII, Diputación de Toledo, 2007, p. 331.

59 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

60 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

no se admitiesen planos o dibujos que no estuvieran aprobados por la Academia de San Fernando, para lo cual debían tener estampada la firma de su secretario al pie de los mismos.

Dentro de la mencionada institución académica, se creó un organismo más especializado para la labor de revisión y aprobación de proyectos arquitectónicos y de obras públicas: la Comisión de Arquitectura. Creada por la Real Orden de 22 de marzo de 1786, realizó su primera junta el 21 de abril de ese año. Supuso una descarga tanto para el secretario general, como para la Academia que, gracias a la labor de la Comisión, podía dedicarse en sus reuniones a aprobar corporativamente los dictámenes de la Comisión. Desde la creación de esta institución, el número de proyectos censurados aumentó considerablemente, sobre todo hasta 1792⁶¹.

Se puede considerar la creación de estos organismos como fruto de una política ilustrada (impulsada en España por Carlos III de forma considerable) que buscaba un mayor fomento de las obras públicas (camino, carreteras, puentes, etc.), construcciones estas, que superaban en número a las religiosas en los expedientes estudiados por la Comisión “fernandina”. También se puede considerar como el esbozo de la división entre la labor propia de los arquitectos y la de los ingenieros. Esta compartimentación ya estaba presente en las instituciones oficiales, las cuales diferenciaban entre las obras de carácter ingenieril, cuya censura era encargada al comisario Marcos de Vierna, y las arquitectónicas, revisadas por Ventura Rodríguez. La

61 GARCÍA MELERO, 1996: 189.

culminación sería la creación de la Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales, por inspiración de Agustín de Betancourt en 1802. Además del estímulo a las construcciones para el bien público, se buscaba una racionalización de la labor en las obras, por medio de la especialización, que se tradujese no solo en una mejor terminación, sino también en un abaratamiento de costos. Los puentes fueron las construcciones civiles que más trabajo dieron a los arquitectos de la Academia. No obstante, en esta institución había una tendencia a una concepción arquitectónica de carácter más clásico (teniendo como referencia textos de Vitruvio, Scamozzi, Serlio o Alberti) que cercana a la que tenían ingenieros como Miguel Sánchez Taramas, quien diferenciaba ya tres momentos históricos, dentro de la concepción clasicista de la arquitectura para los puentes: la etapa romana, con obras como el puente de Alcántara sobre el Tajo; la renacentista, visible en el puente de Almaraz; y la que tenían coetáneos suyos como Marcos de Vierna, con su proyección del puente sobre el Jarama, construido en 1760⁶².

Esta Comisión, tras examinar el expediente y los planos, determinó (el once de agosto de 1792) que: al no constar la pericia de los profesores (sic) que habían realizado el reconocimiento y planos referidos en el expediente, no podía pronunciarse acerca de la urgencia de las obras solicitadas. Argumentaba que en la documentación aportada no se advertía el método regular de construcción, ni se indicaban las observaciones y nivelaciones precisas. Por los motivos

62 GARCÍA MELERO, 1996: 192-200.

aludidos, requería un nuevo reconocimiento y realización de planos por un arquitecto aprobado por la Real Academia de San Fernando, con el fin de hacerse una idea más segura del proyecto, tras la operaciones llevadas a cabo sobre el terreno por el dicho técnico. El salario del técnico autorizado por la Academia se sufragaría con el caudal de propios de Alcaudete, lugar este que debería facilitarle alojamiento y comida.

El arquitecto Manuel Rodríguez Turrillo y la Junta de Comisión de la Real Academia de San Fernando

El veinte de octubre de ese mismo año. El Corregidor y Justicia Mayor de la ciudad de Toledo y su partido, D. Gabriel Salido, conforme a lo que se le indicaba en una Real Provisión dictada por el Consejo de Castilla el 24 de septiembre, nombraba para el reconocimiento y tasación de las obras puntuarias en Alcaudete a D. Manuel Rodríguez Turrillo (vecino de Madrid), arquitecto examinado y aprobado por la Real Academia de San Fernando. La Real Provisión citada era enviada y aceptada por el señor Turrillo el día treinta del mismo mes⁶³.

En marzo del año siguiente el citado arquitecto (quien afirmaba ser académico de mérito de la Real Academia mencionada) redactaba un informe con las siguientes especificaciones:

"...Pasó [Turrillo] al reconocimiento del puente, que se halla sobre el río Gévalo (sic), inmediato a dicho Lugar,

63 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

partido de Talavera de la Reyna, y habiendo ejecutado con toda escrupulosidad, para la superior inteligencia del Consejo, debe informar: que el expresado río tiene su corriente de mediodía al norte, hasta entrar en el Tajo; su nacimiento en Sta. María de Piedraescrita, distante seis leguas de Alcaudete, hasta cuyo pueblo, siguen por uno y otro lado, unas cordilleras de extensas y elevadas sierras. La situación natural del río, con respecto a la del pueblo, desde sus pisos, se halla con la diferencia de cuatro pies, por los que en creciendo más de esta altura las avenidas, se entran dentro de la población, sin obstáculo alguno. El pavimento del río está tan horizontal, que apenas llega a un pie de descenso a cada ciento, y por consiguiente, las aguas en crecientes ordinarias, van paradas, mientras no se las obligue y estreche, como sucedió con el puente ruinoso señalado con el número 2 del plan que acompaña...”

Informa Turrillo que dos de los cinco ojos que tenía el puente se derrumbaron el 20 de febrero de 1777, lo que produjo el estrechamiento de más de la mitad del cauce del río en esta zona. No era la primera que sucedía este tipo de desastre, a tenor de lo que el propio Turrillo exponía en su informe:

“...e hicieron nuevos en [el año] de 72; de forma que fue mucho durante los cinco años de su existencia no se experimentase antes su defecto, porque además de su mala

colocación, se hallan sus cepas muy someras al piso del río, y las enjutas de los tres ojos esféricos, macizadas de tierra. Sus diámetros de luz son desiguales, y se conoce que aún no guardaron orden regular en su construcción, pues el de mayor diámetro, que es de 22 pies, le pusieron al estribo, debiendo ser en el del medio, y de consiguiente está todo inservible.

La dicha avenida extraordinaria, con motivo de la blandura repentina de las muchas nieves, que comúnmente hay en aquellas sierras en tiempo de invierno, fue mayor; como una tercera parte de la que sobrevino en el año de 1739, según los informes de los que conocieron una y otra...”

Afirmaba Turrillo en su informe que, además de la destrucción de los dos ojos del puente, el agua del río inundó la mitad de la localidad, arruinando varias casas. Incluso se tuvieron que abrir huecos en las paredes de algunas de las viviendas para poder sacar al ganado que había dentro de ellas.

Para evitar futuros desastres provocados por las crecidas del río, Rodríguez Turrillo proponía un puente con nueve ojos de veinte pies de diámetro cada uno, en lugar de los cinco que poseía la mencionada infraestructura, con poco más de veinte pies. Añadía el arquitecto, que la obra pública proyectada sería muy útil para el paso de los rebaños de merinas, los cuales en tiempos de otoño y primavera tenían que

detenerse, cuando su paso coincidía con crecidas del río. También estaba ideado para el disfrute del resto de las personas que tuvieran que vadear el Jébaló por esta construcción (vecinos del pueblo que iban a cultivar tierras, transeúntes, etc.). Según se deduce del informe de Turrillo, se seguía empleando una estructura provisional para poder pasar a la otra orilla este del río:

"...mientras facilitan el paso por el puente de madera que tienen y se le llevan no pocas veces dichas corrientes, causando muchos perjuicios y daños en los sembrados y heredamientos de los labradores de Alcaudete..."

Las condiciones en que se debía construir el puente, eran explicitadas por Rodríguez Turrillo en el informe redactado para tal fin. Entre las mismas se podrían destacar:

1. Que antes de antes comenzar las obras, se deberían traer los materiales lo más cerca posible del lugar donde se hubieran de emplear, sobre todo la cal y la arena, cuya mezcla se realizaría con bastante antelación, con el objetivo de que se consiguiera un mejor fraguado. La piedra de cantería debería estar labrada para completar al menos una cepa así como las maderas de zampeado.
2. Respecto a la calidad de los materiales, aconsejaba que se emplease la piedra berroqueña situada a media legua del pueblo para la cantería; la cal del lugar denominado Molino Nuevo o Fresneda; la madera, de no ser de la calidad suficiente se traería

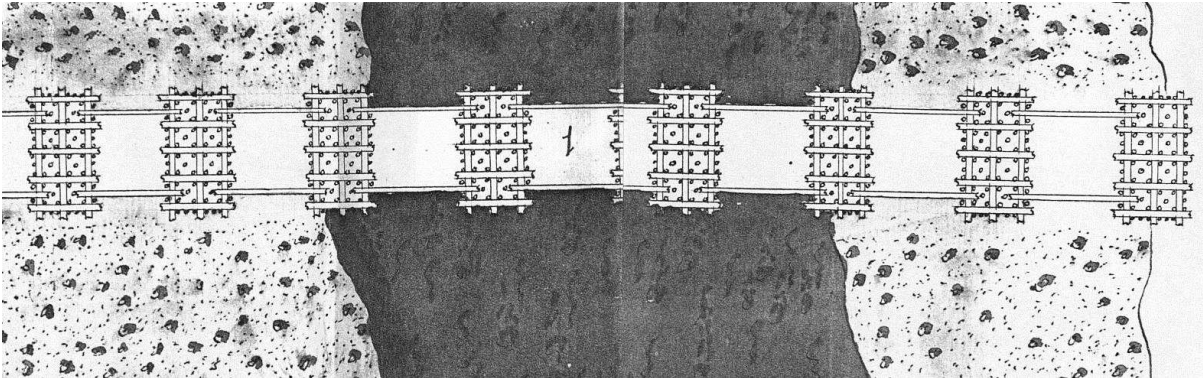
El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

de Mombeltrán o de Arroyocastaños (posiblemente una aldea actualmente despoblada cercana a Mombeltrán), a unas doce leguas de Alcaudete. La proporción que aconsejaba para la mezcla de arena y cal era de tres de aquella por dos de cal. Para la realización del hormigón consideraba Turrillo que las piedras del mismo río podrían servir, mientras que para los exteriores se debían reservar las graníticas mencionadas anteriormente.

3. La profundidad de los huecos destinados a alojar las cepas deberían tener desde la superficie unos diez pies y medio. La amplitud de estas excavaciones sería la suficiente para poder trabajar en la realización de las obras de las cimentaciones. Esto sin dejar de tener en cuenta la calidad del terreno que se horadaría.
4. Estos huecos abiertos se macizarían de hormigón apisonado de un grosor de tres pies, sobre el que se pondría una losa de una cuarta de espesor y un pie de retallo⁶⁴ alrededor de la cepa. De esta manera la cantería quedaría sepultada a una profundidad de unos siete pies y medio del lecho del río, con el objetivo de que si se producían inundaciones no previstas el agua no socavase el terreno que circundaba a las cepas.
5. Allí donde el terreno no fuese firme, previamente tentado con una barrena, se ahondaría más, aplicando un zampeado de tercias (cadena de vigas de madera y mampostería alrededor de dicho

64 Resalto que queda en el paramento de un muro por la diferencia de espesor de dos de sus partes sobrepuestas.

elemento de la cimentación) unidas unas a otras por medio de virolas de hierro en cola de milano.



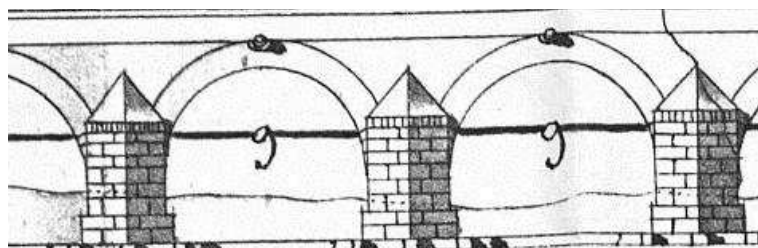
Detalle del entramado de madera (zampeado) de las cepas, perteneciente a uno de los planos incluidos en el expediente del puente (realizados por P. Núñez), fuente: Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2.

6. Sobre la losa que se situaba encima del zampeado se situarían cuatro hiladas de cantería, de pie y medio cada una, enterradas hasta la superficie del piso del río. Estas cepas tendrían continuidad hasta los arranques de los arcos, al igual que los estribos, que debían ser de cantería en las partes que estuvieran al descubierto, mientras en las que no fuera así, serían de mampuesto de cal y arena.
7. Los nueve arcos serían de ladrillo (con mezcla de cal y arena) de tres pies de grosor, de modo que soportasen los posibles impactos de árboles arrastrados en las riadas. Este mismo tipo de fábrica se aplicaría a impostas, verdugadas que dividían los "bancos de mampostería" (sic) y antepechos.
8. Las enjutas de los arcos se levantarían de hormigón hasta coronar con la clave de los arcos, como también los intermedios

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

de cantería en las cepas y los bancos exteriores que resultasen entre las verdugadas.

9. Serían de piedra tallada: el pavimento del puente, los vertederos de desagüe del mismo, la lápida para la inscripción sobre el antepecho y la albardilla.



Detalle del alzado de los arcos y pilares, perteneciente a uno de los planos realizados por Patricio Núñez, fuente: Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2.

10. Todos los sillares y piezas de cantería con que se dotarían cepas y medias cepas que saldrían de los estribos, se deberían unir con grapas de hierro, cubiertas con plomo para evitar la oxidación.
11. El pavimento que formaría el suelo y sus salidas, se debería terraplenar y empedrar con el guijarro recogido del propio río, dejando cierto bombeo.
12. Los malecones (muros) situados a ambos lados del puente se harían con terraplenes de tierra y piedra. Tendrían cuarenta pies de ancho y ocho de alto. Sus paredes serían de empedrado compuesto por guijarro grande del río.

13. Los materiales del puente arruinado se aprovecharían para la construcción del nuevo.

En junio de 1793, el corregidor de la ciudad de Toledo remitía las diligencias realizadas por Turrillo a la Real Academia de San Fernando. La Comisión de Arquitectura, reunida el 4 de agosto, examinaba el informe y plano realizados por Turrillo a los que realizaba las siguientes matizaciones:

- Consideraba que los estribos del puente carecían de la suficiente altura, ya que debían de llegar hasta la imposta (arranque del arco).
- La anchura del pavimento tenía que ser de 17 pies y se debía rebajar la curvatura, con el fin de facilitar el tránsito.
- Se debían modificar las aberturas de los ángulos de los extremos de entrada y salida, ampliándolos veinte grados.
- Que se omitiera el trabajo de los chaflanes y que los desagües no vertieran sobre las claves ni los tajamares, proporcionando las distancias entre los mismos.

Esta información era pasada al fiscal del Consejo de Castilla, quien, a su vez, comunicaba al arquitecto la necesidad de modificar su estudio. Rodríguez Turrillo, en 1795 entregaba los planos e informes corregidos al escribano de cámara del consejo, D. Manuel de Carranza. La documentación modificada era enviada a la Academia de S. Fernando en julio de ese mismo año.

En la diferente documentación analizada, la Real Academia de San Fernando alegaba que la demora en el proceso se debía fundamentalmente a los inoportunos recursos de Turrillo. En respuesta a estas acusaciones, Rodríguez Turrillo afirmaba que, a pesar de ser académico de mérito no se le había permitido acceder a las Juntas Generales, con el pretexto de que no se podía asistir sin previo aviso de la institución fernandina. Turrillo afirmaba que así lo habían hecho otros académicos que tampoco habían recibido previo aviso. El arquitecto, ponía como aval de su profesionalidad la realización del levantamiento topográfico del Real Sitio del Escorial (monasterio, bosques y zonas adyacentes), en su momento aprobado por la Academia y por los facultativos que la visualizaron. Al parecer el 15 de junio de 1795, Rodríguez Turrillo había tratado de demostrar ante la Comisión la validez de su proyecto. No obstante en la carta que el arquitecto dirigía al Consejo de Castilla, respondía a cada una de las matizaciones realizadas por la Junta de Arquitectura de la Academia, del siguiente modo.

- Respecto a la altura de los estribos (que Turrillo define también como tajamares) defendía que esta dimensión era la conveniente, al ser la marcada por el mayor nivel de aguas que pudiera adquirir el río, siendo un coste innecesario dar más altura a estos elementos arquitectónicos, ya que no suponían un refuerzo para las cepas de los arcos. Para reforzar sus tesis, recurría como ejemplos a dos puentes: el realizado sobre el Júcar (no muy lejos de Valencia), aprobado por la Comisión; y el realizado sobre el

Guadarrama, en las inmediaciones de Navalcarnero, diseñado por el presidente de la Junta de Arquitectura, Pedro Arnal (sic). No obstante de lo argumentado, Rodríguez Turrillo afirmaba que los estribos diseñados para el puente de Alcaudete superaban la altura requerida por la Junta de Arquitectura.

- En torno al ancho y curvatura del pavimento del puente, replicaba el arquitecto que la anchura de doce pies (que Turrillo pensó para la zona de tránsito del puente) era más que suficiente. Superaba a la del puente antiguo (nueve pies y medio) y permitiría pasar a caballerías cargadas y personas. Consideraba innecesaria la anchura recomendada por la Junta (diecisiete pies), por no ser transitado por carruajes el puente en cuestión. Advertía, además, que el aumento de cinco pies, supondrían un aumento del costo de ciento setenta mil reales, aumento este, en el que Turrillo no descubría razón alguna de conveniencia para que el Consejo adoptara el mencionado aumento. En cuanto al rebaje del pavimento, argumentaba el arquitecto que así se estaba llevando a cabo en otras obras, de las que había presentado ejemplos a la Comisión, en anteriores exposiciones a dicha institución.
- A la ampliación en veinte grados que la Comisión aconsejaba para los ángulos de entrada y salida del puente, contestaba Rodríguez Turrillo que no era posible abrir más los ciento treinta por él calculados. A pesar de esto, el técnico se ponía a

disposición de lo que el Consejo determinase oportuno en dicho punto.

- Para defender la presencia de los chaflanes en los arcos, Turrillo empleaba nuevamente el puente sobre el Júcar. Afirmaba que en esta obra existía un abocinamiento similar al que se reprobaba para el puente proyectado para la localidad jareña.

Insiste Turrillo, en toda su exposición, que la Comisión debería facilitar todo informe sobre obras que el Consejo le solicitase, lo cual según se deduce de apelación del arquitecto no se ha realizado en el caso del proyecto para el puente de Alcaudete. Todo lo expuesto era firmado el 30 de abril de 1797 en Madrid por el propio Turrillo⁶⁵.

El 16 de enero de 1799, el escribano del Consejo de Castilla, registraba por escrito lo acordado de la consulta al monarca, en el día 13 del mismo mes, en respuesta realizada el 9 de marzo anterior.

En el documento se confirmaba la resistencia de la Academia a informar sobre la solución ofrecida por el arquitecto Rodríguez Turrillo acerca de las objeciones puestas al proyecto diseñado para el puente alcaudetano. La Real Resolución dictada por el Consejo explicitaba que se enviase el expediente completo a la Academia, para que lo examinase de nuevo y, prescindiendo de las contestaciones realizadas por el arquitecto, expusiese las observaciones necesarias, siendo de obligado cumplimiento las mismas para el arquitecto que se hiciera cargo de las obras. Exhortaba a Turrillo a obedecer lo que

⁶⁵ Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

dispusiera la Academia de San Fernando y ordenaba dictar un Oficio que el Secretario de Estado y de Despacho enviaría al Gobernador del Consejo, para que en lo sucesivo lo tuviera como referencia en todo lo concerniente al proyecto para la realización del puente. Esta orden regia era publicada en las dos salas del Consejo los días 2 (en la primera) y 7 (en la segunda) de enero.

El 20 de abril siguiente, pasaban los fiscales los expedientes a la Real Academia de San Fernando. En la respuesta, la Academia reiteraba las matizaciones realizadas al proyecto de Rodríguez Turrillo.

El 10 de enero de 1800, los fiscales del Consejo de Castilla, transmitían una orden, emanada de dicha institución, en la que se disponía que Rodríguez Turrillo realizara las modificaciones que le propuso la Academia de San Fernando en el documento remitido al Consejo el 27 de septiembre de 1799. Así lo hacía público la Segunda Sala el ocho de febrero siguiente.

El puente de madera provisional

Volviendo atrás en el tiempo, sería conveniente mencionar la solución provisional que los representantes de Alcaudete propusieron. Mientras Academia y Turrillo se enfrascaban en la defensa de sus posturas, el Concejo alcaudetano, en vista de que el proyecto del puente, como diría el Don Juan de Tirso: “*largo me lo fiais*”, decidía

buscar soluciones temporales, pero inmediatas, para poder dar paso a ganados y gentes sobre el río⁶⁶.

El 1 de diciembre de 1796, la Justicia, Regimiento, la Junta de Propios y Arbitrios y el procurador síndico de Alcaudete de la Jara elevaban una petición de reparo del puente de madera provisional. Este tipo de estructura se venía empleando desde que se derrumbó la antigua construcción, en el año 1777, como consecuencia de la riada que tuvo lugar en febrero del mencionado año. Dicha construcción lígnea, que aprovechaba parte de los restos de la antigua estructura de obra, se empleaba cuando el río no era vadeable por traer una cantidad de agua que impedía el paso de ganado y gentes. En el mismo documento, mencionaba la corporación alcaudetana la destrucción que esta infraestructura temporal había padecido el 11 de enero de 1792, lo que nos da la idea de la inestabilidad que sufría este paso, que era derrumbado por las aguas del río cada cierto tiempo. Solicitaban los representantes alcaudetanos la agilización de los trámites para el comienzo de las obras para el puente nuevo, así como el permiso para la reparación del pontón provisional de madera con los fondos de los bienes propios. Argumentaban que el retraso que se había producido desde aquellos sucesos, estaba perjudicando no solo a las gentes del lugar y a los foráneos que utilizaban el puente, sino también a la cabaña real de merinas que forzosamente transitaba por este punto en su recorrido trashumante, añadiendo que había padecido nuevos destrozos (concretamente en los tramos centrales y en el de salida), en

66 Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Exp.2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

un momento en que se acercaba la entrada del invierno, y en el que las aguas eran abundantes, lo que hacía más necesaria la resolución del problema.

El 22 de marzo de 1797, el escribano José Antonio Sánchez Gil Delgado (vecino de Mohedas), afirmaba que la Junta de Propios de Alcaudete le había mostrado la orden por la que el Consejo disponía el reconocimiento y tasación del pontón de madera, junto a una declaración realizada (el 4 de febrero de 1797) por el arquitecto D. Juan Pío Clemente, maestro mayor del Ayuntamiento de la ciudad de Toledo, técnico enviado por el intendente general de la provincia, D. Vicente Domínguez.

Pío Clemente consideraba indispensables dichas obras de reparación. Explicitaba que la mitad del puente antiguo de obra estaba aún en pie, mientras la otra parte era ocupada por la construcción provisional de madera. En su informe, el arquitecto de la Ciudad Imperial aseguraba que la estructura que suplía a la de obra derruida estaba:

"...malísimamente construida y sin ninguna de las prevenciones propias de esta clase de obras, pues consiste este en un agregado de puntales colocados sin orden, ni dirección, sobre los que cargan otros maderos horizontales, que forman el piso; estos están entramados o enlatados con ramaje cubierto de tierra, todo tan ligeramente, que solo

ofrece el paso a las personas, pues de querer pasar alguna caballería, sería exponerla a que se desgraciase..."

Del estudio se deducía que, con esta fragilidad, era lógico que cualquier caudal de agua provocase el derrumbamiento del pontón, obligando a las gentes del lugar a reconstruirlo nuevamente con los restos de madera que se salvaran de la catástrofe y las que se cortaban en la dehesa boyal. Esta situación provocaba unos gastos en reparaciones anuales que ascendían a 2.200 reales de vellón, lo que suponía una carga perjudicial para el caudal de Propios, razón por la cual creían que se debía proyectar una obra que, aunque temporal, fuera más sólida, de manera que resistiera las embestidas del agua hasta la resolución del puente de obra.

En el informe se explicitaba que el río, en su camino hacia el Tajo (de sur a norte), recorría una distancia que podría ser de entre ocho y nueve leguas, espacio este en el que solamente se encontraba este paso para evitar el cauce del agua fluvial. Esto suponía una clara dependencia de la existencia de esta estructura, debido a que buena parte de las tierras cultivadas estaban separadas del casco urbano por el río, además de ser un perjuicio para los viajeros y ganados trashumantes que empleaban esta vía de paso, sobre todo en tiempos de lluvia.

Acorde a la orden que tenía dada, el arquitecto disponía que se reparase de inmediato la parte del puente dañada, para lo cual daba una serie de instrucciones precisas, destacar:

- Primeramente se clavarían con rectitud en el terreno los hitos o pies derechos acorde a lo largo del pontón, a una distancia de unos quince pies unos de otros. Estos pilares irían clavados en el terreno en la mayor medida posible, debido a que, esta labor determinaría en buena medida la pervivencia del puente. Los puntales se alinearían en grupos de tres, a una distancia de tres pies entre sí (el ancho de la superficie del puente era de 12 pies). La primera fila de postes, que arrancaría de la parte de obra aún en pie del antiguo puente, serían de viga de terciada, mientras los restantes serían de sexma⁶⁷. Estos pies serían clavados con el "mazo de ingenio" (sic). En el caso de encontrar excesiva resistencia al golpear con dicho mazo, aconsejaba poner en cada pie una punta de hierro.
- Sentados los pies derechos de la forma descrita, se apoyarían sobre los mismos asnillas⁶⁸, con escopladuras que entrasen en las espigas previamente insertadas en los postes verticales. Recomendaba que se dispusieran de manera que, una vez colocado el entablado que iba a ir sobre estas asnillas, la superficie resultante quedase alineada con el suelo del trozo de puente aún en pie y el empedrado de la calzada situada al otro lado del río, evitando dejar escalones.

67 Mariategui definía a las terciadas como piezas de madera de nueve pulgadas de tabla, seis de canto y unos diez y ocho pies de longitud (MARIATEGUI, 1876: 108); **Sexma**. Madero de doce dedos de ancho y ocho de grueso, sin largo determinado.

68 **Asnilla**. Pieza de madera sostenida por dos pies derechos, para que descansa y se mantenga en ella la parte del edificio que amenaza ruina.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- Sobre las asnillas se formaría el entramado del piso con ocho sexmas (vigas), distribuidas en el ancho del puente, sobre las que se construiría un entablado de cuarto de pie de grueso, y de la mayor anchura posible.
- En los dos extremos del piso, se elevarían unos antepechos de tres pies y medio de alto, a lo largo de todo el pontón, sujetos contra los del puente de albañilería, y en el resto tornapuntas insertas en los cogotes de los tablones del suelo que, para reforzar esta función se dejarían más largos. Todo ello realizado en rústica. El objetivo era evitar algún percance indeseado.
- Toda la obra se uniría mediante clavos, intentado que conformara un bloque compacto que aguantase bien las avenidas del río.
- Para la total permanencia del proyecto, consideraba indispensable Pío Clemente, levantar una estacada aguas arriba del puente, donde se unen el arroyo Overo y el Jéballo, con el fin de asegurar la obra del puente y evitar que dicho arroyo se desbordase, e inundase el pueblo cuando el río venía muy crecido y lo impedía desaguar en su cauce.

Calculaba el arquitecto una longitud de unos doscientos pies, y un coste de doce mil reales de vellón en mano de obra y materiales.

El 26 de mayo de 1797, Lorenzo Martín de la Alberca, vecino del lugar de Alcaudete, habilitado por el Concejo de dicha localidad

para tratar de los asuntos que en ella ocurrieran, daba fe de que el anterior día había tenido lugar una junta, describiendo los nombres y cargos de los que a la misma asistieron, estos fueron:

- Alcalde: José Antonio de Lema
- Regidores: Cayetano Rodríguez y Pedro Rodríguez
- Procurador Síndico General del Común: Manuel Díaz Bustamante
- Capitulares: Joaquín [Sánchez] Baleno (Familiar del Santo Oficio de la Inquisición de Toledo), Gregorio [Sánchez] Cadalso, Miguel del Hoyo, Eusebio Alejandro Romero, Vicente del Valle, Antonio Rodríguez del Cerro, Dionisio Ollero, Ignacio [Bello], Juan Pérez, Juan Bello Sánchez, Juan Martín del Valle, Gregorio Bohonal y Tomás de Bodas.

En dicha reunión se mencionaba la solicitud, el año anterior (1796), al Consejo de la reparación de los dos tramos principales que se habían derrumbado, mientras se verificaba el proceso de la construcción del nuevo puente. Se remarcaba la urgente necesidad de unas obras que ya habían sido revisadas por el arquitecto determinado por el intendente de la provincia. Para afrontarlas, debido a que en los caudales de Propios no había suficientes fondos, se pedía al intendente (en calidad de comisionado del Consejo) el poder realizar el arriendo durante seis años de las hierbas de la dehesa boyal, su ejido y la labranza de La Grajera. Con el fin de reparar el pontón mencionado,

se pediría por anticipado la cantidad necesaria para reconstruir las zonas dañadas del puente a los futuros arrendadores. Según hace constar José Antonio de Lema (alcalde), el coste de la obra ascendía a 12.570 reales.

El 10 de junio, el intendente de la provincia (Vicente Domínguez) solicitaba, por vía epistolar, que se comprobase el que sobre las hierbas que se pretendían arrendar (las de la dehesa boyal, el ejido y La Grajera) no tenía ningún pueblo comunidad de pastos con Alcaudete, cuánto valoraban en arrendamiento anual los citados espacios (acorde a la tasación y medición realizada por peritos). También requería que se consultase a los ganaderos del lugar y al Procurador Síndico acerca de la cuestión.

La orden era recibida el 19 de junio en Alcaudete. El alcalde, Antonio de Lema, llevaba a cabo las instrucciones enviadas por el intendente. Para ello recurría al escribano Lorenzo Martín de la Alberca, el cual informaba a las siguientes personas del lugar:

- A los mayores Joaquín Sánchez Peinado y Mateo Vargas, quienes se encargarían de la valoración de los pastos de la dehesa boyal, el ejido y de los terrenos de las labranza de La Grajera, Grajerilla y Romeral.
- A los ganaderos Fulgencio Pinero, Juan Bello Sánchez, Joaquín Sánchez Valero, Nicolás Gutiérrez de Castro y Manuela García. Los únicos ganaderos que había en el lugar, cuya actividad pecuaria era de tipo lanar (acorde a lo que escribía De la

Alberca). Dos de los componentes de este grupo, Nicolás Gutiérrez y Fulgencio Pinero ofrecían por el arrendamiento de los pastos 9.000 reales al año. Así lo se lo hacían saber los citados ganaderos, el 27 de junio, a los siguientes cargos públicos locales: José Antonio de Lema, alcalde y presidente de la Junta de Propios; el regidor, Cayetano Rodríguez; y el procurador síndico del común, Manuel Díaz Bustamante. Todo ello con el consenso del resto de los ganaderos del lugar ya citados.

No obstante, el procurador síndico, Manuel Díaz Bustamante, consideraba baja la cantidad ofrecida por el aprovechamiento de las hierbas. Para ello se basaba en los precios de los arrendamientos anteriores. Estos fueron:

- 10.500 reales por la dehesa boyal (desde 1794 según la documentación revisada por el procurador síndico del común).
- 2.560 La Grajera.

A estas dos cantidades, el procurador consideraba que se debía sumar la que produjera el ejido, lo cual elevaba todo a 13.060 reales. Según expone el funcionario citado, los ganaderos habían ofertado tal cantidad, sobre la base de que eran vecinos y ganaderos del lugar. Por esta razón Bustamante, se dirigía al Consejo para solicitar que se otorgara al mejor postor, o que al menos se exigiese la cantidad de 10.000 reales.

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

En lo que no parecía haber desacuerdo entre las autoridades locales era en que las hierbas que se iban a arrendar estaban libres, debido a que los pastos que compartía Alcaudete con la villa de Talavera y sus lugares, pertenecían a los baldíos y los comunes. Hay que matizar que los vecinos del lugar podían disfrutar de los pastos de la dehesa entre San Andrés (30 de marzo) y el 25 de abril (denominada en los documentos como hibernada).

El 3 de agosto de 1797, el intendente provincial (Vicente Domínguez) enviaba una carta al Consejo de Castilla, con el fin de solventar el punto sobre la cantidad de dinero por la que se arrendarían los pastos y a quién (según el intendente, el procurador era más partidario de arrendarlo a un foráneo). Domínguez, se mostraba más inclinado a que el arrendamiento se hiciera en subasta pública, pero dando prioridad a los lugareños. Indicaba también que las cantidades que se fueran recibiendo se destinaran al arreglo del puente provisional.

El 13 de octubre de 1799, se dirigía una carta a las autoridades superiores, en la que los representantes alcaudetanos solicitaban desesperadamente la realización del pontón provisional, debido al derrumbamiento de la estructura de madera con la que se había habilitado el paso por encima de la arteria fluvial jareña aquí tratada.

El 10 de enero de 1800, los fiscales del Consejo de Castilla disponían que se expidiera orden al intendente provincial para que este

dispusiera la reparación del pontón de madera, para lo cual debería sacar a subasta dicha obra pública.

La financiación de la misma se realizaría con el arrendamiento de los pastos mencionados, por medio de una subasta pública, en la que los que los mayores postores fueron los mencionados Nicolás Gutiérrez y Fulgencio Pinero. El valor en que finalmente se remato fue de 12.200 reales por año, adelantando la cantidad de 12.500 para la reconstrucción del puente de madera. El plazo que se estipuló para el disfrute de los pastos sería entre fines de noviembre de 1800 y 1806.

Pleitos internos

En 1804, Esteban Peirón y Merino, como representante de los hacendados, labradores y ganaderos alcaudetanos, Fulgencio Pinero y Nicolás Gutiérrez, dirigía un escrito al intendente de la provincia. En el mismo se recurría a dicho cargo, para quejarse de la solicitud realizada en enero de 1803, por parte de la Justicia y Regimiento de Alcaudete al Consejo de Castilla de Castilla de roturar la tercera parte de las tierras de la dehesa boyal, ejido y labranza de La Grajera, distribuyendo las 500 fanegas a que equivalía dicha porción entre labradores, indigentes, pegujaleros, braceros, jornaleros o sembradores. Esta acción era llevada a cabo, según dichas instituciones locales, por la necesidad que tenían de ofrecer tierras de cultivo a los lugareños, obviando el acuerdo derivado del remate de las hierbas que las autoridades tenían con los dos ganaderos

mencionados. La Justicia y Corregimiento de Alcaudete argumentaban que habían procedido a la medición para roturar la tercera parte de la dehesa boyal conforme a lo dispuesto en una Real Cédula de 26 de mayo de 1770.

La petición debió tomar curso legal, ya que el fiscal del Consejo transmitió las instrucciones decretadas el 8 de marzo de este mismo año, para que el intendente provincial procediera a ordenar la tasación y estado de los espacios requeridos por la Justicia, Ayuntamiento y Junta de Propios de Alcaudete, en presencia de los representantes públicos, ganaderos e interesados en la roturación requerida. La medición fue realizada por el agrimensor Juan Arias, vecino de Calera, con la ayuda de los varios vecinos del lugar. El resultado fue la acotación de 280 fanegas de marco, las cuales rentaban 9 celemines de trigo cada tres años, acorde a la costumbre para roturar la tierra en Alcaudete (del documento se deduce que se debía emplear la rotación trienal de las tierras para este tipo de cultivo). El arbolado que alojaban las tierras enmarcadas se componía de enebros, encinas y acebuches. Entre los topónimos que se mencionan en los documentos se encuentran los de *“llano de Nebral y valle Tobal o Tebral”*. Estos espacios destinados al uso agrícola eran mantenidos por una o dos yuntas de labor, aportadas por los vecinos del lugar. A modo de anécdotas, podemos mencionar que en el año 1803 había en la localidad unos 82 pares de bueyes y 20 de mulas (ver anexos).

Los ganaderos pedían la desestimación de la petición para la puesta en cultivo de las tierras mencionadas, al menos hasta que no se cumpliera el contrato, en 1806. Esta solicitud era pasada el quince de diciembre de 1804 al fiscal del Consejo. El seis de mayo de 1806 se solicitaba el informe pertinente acerca del caso al intendente de la provincia, por medio de una carta dirigida al mismo. Lo que resultó de este pleito es algo que se queda en el aire, pendiente de futuras investigaciones. Quizá la lentitud del proceso pudo dar lugar a que la guerra de la Independencia se interpusiera en el normal transcurrir de las labores de las instituciones españolas. En cualquier caso hay queda este ladrillo puesto, como estímulo a abrir nuevas líneas de estudio que mejoren la que aquí se ha desarrollado.

Datos sobre el puente en la centuria decimonónica.

El 21 de diciembre de 1836, el alcalde-presidente de la corporación alcaudetana, Francisco González de Salas, respondía a una circular comunicada por la Diputación (por medio del Boletín Oficial de la Provincia el 10 del mismo mes). Afirmaba que en el citado lugar ni en su término había obra alguna pública con cargo al Estado, ni del Ayuntamiento, pues la única que con urgencia y utilidad general de los transeúntes requería su reconstrucción era la del puente sobre el Jéballo, que se encontraba arruinado por falta de medios para la reparación⁶⁹.

El 12 de agosto de 1848 se formaba el expediente oportuno para la reparación del puente sobre el Jéballo, en el que se incluiría el

69 Archivo de la Diputación Provincial de Toledo (ADPT), *Tutela y Control de Municipios*.

presupuesto de la obra y condiciones facultativas y económicas para la subasta con los debidos datos prevenidos en las instrucciones y órdenes vigentes.

El 31 de agosto de 1848, desde la presidencia del Ayuntamiento de Alcaudete, se enviaba una carta (firmada por su presidente, Julián Bodas) al jefe civil del distrito de Talavera, notificando el acuerdo de la corporación, junto a una certificación del presupuesto y plan de la obra que había de ejecutarse para la reconstrucción del puente sobre el río Jéballo, con el objetivo (acorde a lo dispuesto por el jefe político de la provincia y en el artículo 48 del decreto de 10 de octubre de 1845), de ser enviada al ingeniero jefe de distrito (en el supuesto de que lo hubiera) para que examinase dicho plan y presupuesto.

En la misma fecha, el secretario del ayuntamiento de Alcaudete de la Jara, Diego del Pino, certificaba la realización del expediente por parte de la corporación municipal, con el fin de reconstruir el puente que existía sobre el río Jéballo, como forma de atenuar la insalubridad de la población. Debido a la ausencia del ingeniero civil, el plan de la obra y su presupuesto eran formados por los maestros albañiles Domingo Alfonso y Manuel Acosta, del modo que a continuación se expone.

Plan de la obra. Se construirían dos ojos en los tres derruidos, y al efecto se ejecutaría un machón o estribo de treinta pies de línea y quince de ancho. El asiento formaría recortes entre las hiladas (sic) hasta quedar en veintisiete pies de línea y doce de ancho. Los frentes

se realizarían de piedra labrada y el macizado con cantos de la ribera mezclados con cal y arena en la debida proporción. Del mismo modo se levantaría otro estribo de las mismas dimensiones y forma a la parte exterior, esto es, en el extremo del puente en el que arranca el primer arco. Los dos arcos (ojos) se harían con ladrillo y cal.

Presupuesto de la obra

Descripción de los materiales	Precio en reales
868 pies superficiales de piedra para los dos estribos	2.604
8.100 ladrillos de media vara de largo, una cuarta de ancho y tres dedos de grosor	1.458 (18 por cada centena)
40 carros de piedra de corte	80
495 fanegas de cal para los arcos y machones	2.470
Maderas, sogas y clavazón para las cimbras ⁷⁰	533
Arena	500
Trabajo de los operarios	2.557
Gastos extraordinarios	1.500
Total	11.702

⁷⁰ **Cimbra.** Armazón que sostiene el peso de un arco o de otra construcción, destinada a salvar un vano, en tanto no está en condiciones de sostenerse por sí misma.

El que este puente fuera el que se había tratado de reparar en la centuria anterior es algo que aún no queda claro, en función de la documentación revisada.

La comunicación al jefe político superior de la provincia de Toledo se realizaba en un documento fechado el 3 de septiembre de 1848. En el mismo se especificaba que el ayuntamiento de Alcaudete de la Jara formaba un expediente para la obra que se había de ejecutar en el puente sobre el Jéballo, cuyas primeras diligencias le fueron devueltas por el jefe político de Talavera para que se atuviese a lo que disponía el gobernador, así como a lo indicado en la Instrucción de 10 de octubre de 1845 y posteriores. Con el documento se adjuntaba, el plan y presupuesto de la obra, con el fin de que se designase a un ingeniero para la realización de presupuesto y pliego de condiciones facultativas⁷¹.

La notificación debió ser leída y aprobada por las autoridades provinciales, que comunicaban el 21 de noviembre al ingeniero Pedro Celestino Espinosa que, realizado el presupuesto por los alarifes de la localidad y considerando a la obra de cierta consistencia, dicho técnico hiciese el plano, presupuesto y pliego de condiciones en función de los datos que el Ayuntamiento de Alcaudete facilitaría. Esta misma resolución era enviada a la corporación alcaudetana por medio del jefe civil de Talavera⁷².

71 ADPT, *Tutela y Control de Municipios*.

72 ADPT, *Tutela y Control de Municipios*.

Pocos días después, el citado ingeniero respondía al jefe político provincial del siguiente modo:

"El reconocimiento de un puente sobre el río Gévalo, jurisdicción de Alcaudete de la Jara que V.S. se sirve encargarme con fecha 25 del presente se verificará tan luego como las urgentes atribuciones del servicio lo permitan"

Pasada ya la mitad de la centuria, Jiménez de Gregorio registra en sus estudios la construcción de un puente sobre el Jévalo en 1863. Este año era elegido como diputado provincial el farmacéutico de Belvís de la Jara, D. Juan Luis Gómez, quien conseguirá los créditos necesarios para la construcción de tres puentes sobre los ríos Jévalo, Huso y Anguilucha. El que se levantó sobre el Jévalo fue rematado por Ángel Gregorio, en una subasta a la que tuvo que presentarse como voluntario, por no pujar nadie para la realización dicha obra. El maestro José Baena estuvo al cargo de la obra, en la que trabajaron los albañiles Juan Baena, Manuel Castellanos y Alejo Madroñal, quienes finalizaban la construcción del puente en 1864⁷³.

A mediados de la centuria pasada, en una fotografía aérea, el aspecto que presentaba el puente era el que se muestra a continuación:

73 JIMÉNEZ DE GREGORIO, 1953: 201-202; JIMÉNEZ DE GREGORIO 1954: 239; JIMÉNEZ DE GREGORIO, 1982: 63; JIMÉNEZ DE GREGORIO, 1983: 126.



Detalle de una fotografía aérea de Alcaudete, tomada a mediados del siglo XX. Fuente: <http://s428.photobucket.com/user/Depazypaz/media/Planosaereos/Alcaudete19503-1.jpg.html>

Como se ha podido apreciar, a la lentitud de los procesos burocráticos, se sumaron los conflictos de intereses entre Talavera y Alcaudete, la diferencia de criterio entre los arquitectos que realizaron los proyectos y las instituciones encargadas de aprobarlos y la escasez de recursos económicos. Estos factores alejaron continuamente la posibilidad de que las gentes de Alcaudete realizaran las obras requeridas desde 1777, mientras tanto, es posible que las aguas del río continuaran derribando partes del puente. Debido a lo que se alargó el proceso, no sería de extrañar que factores de carácter histórico se añadieran a los ya mencionados, con la consecuente obstaculización de la construcción ansiada. El que el puente se llegó a construir lo demuestran fotografías antiguas tomada hacia 1950, de la que se extrae un fragmento en la imagen anterior, así como de los testimonios de las personas del lugar que llegaron a conocerlo en pie, ya finales del siglo anterior. Sería interesante averiguar más acerca de cómo

llevó a cabo la edificación del puente que, nuevamente en el siglo XX fue derribado por la furia del Jébaló.

Anexos

Anexo I. Equivalencias entre las medidas antiguas empleadas en Toledo y las establecidas por el Sistema Métrico Decimal (SMD)⁷⁴

Magnitud	Medida antigua	SMD
Longitud	Legua (Castilla)	5,57266 km.
	Vara (Toledo)	0,8370 m.
	Vara castellana	0,83590 m.
	Pie castellano	0,27860 m.
	Dedo	18 mm.
Superficie	Fanega (Toledo)	<ul style="list-style-type: none">• 3.757,6532 m².• 4.697,0665 m².
	Fanega (Castilla)	6.439,5617 m ² .
	Fanega de marco real	6.439,5617 m ² .
	Estadal cuadrado (Castilla)	11,1800 m ² .
	Celemín (Castilla)	536,6301 m ² .
Peso	Arroba (Castilla)	11,502 kg.
	Fanega (Toledo)	55,500 l.

74 PUENTE FELIZ, 1982: 118-125; CABALLERO DE LA CALLE Y RUIZ LORENTE, 1993; ROMERO GARCÍA, 2004: 64-67.

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Magnitud	Medida antigua	SMD
Medidas de capacidad para áridos	Fanega (Castilla)	55,501 l.
	Celemín (Castilla)	4,625 l.
Medidas para líquidos	Cántara o arroba de vino (Toledo)	16,24 l.
	Cántara o arroba de vino (Castilla)	16,133 l.

Anexo II. Lista de las juntas de labor que en 1803 había en Alcaudete de la Jara, incluyendo el nombre de sus poseedores.

Nombre del propietario	Pares de bueyes	Pares de mulas	Pares de caballos
Gregorio Cadalso	4		
Juan de Salas	2		
Félix de Salas	2	1	
Eusebio Romero	4		
Viuda de Vicente Larra (sic)			1
Santos García	5		
Isidoro Pavón	4		
Juan [Martín] del Valle		1	

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

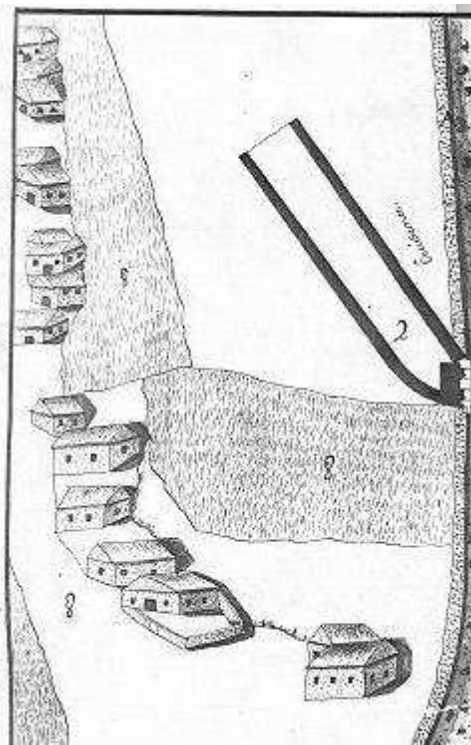
Nombre del propietario	Pares de bueyes	Pares de mulas	Pares de caballos
Ignacio [Resino]			1
Francisco Sierra	2		
Viuda Nicolás del Pino	4		
Cayetano Juárez		2	
Vicente del Valle		2	
Antonio de Bodas		2	
Viuda de Lorenzo López		1	
José de Lema	3	1	
Cástor Ollero		1	
Manuel Bustamante		1	
Joaquín Valero	5		
Vicente Valero		2	
Manuel Jiménez	3		
Viuda de Gabriel Moreno		1	
Viuda de Francisco del Pino	3		
Nicolás Gutiérrez		3	
Pío Ballesta		1	

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Nombre del propietario	Pares de bueyes	Pares de mulas	Pares de caballos
Ignacio Bermúdez		1	
Testamentaria de Juan Bello Sánchez	8	3	
Manuel Anchuras	2		
Juan del Valle	4	1	
José Gutiérrez	1	1	
Francisco Rubio		1	
Francisco Herreros	3		
Simón de Bodas	2		
Jerónimo Serrano	1		
Manuel Portillo	1		
Sebastián Paredes	2		
Raimundo Huertas	2		
Agustín Bueno	1		
Ciprián Gregorio	2		
Fulgencio Pinero		4	
Total	70	30	2

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Anexo III. Detalle de uno de los planos realizados por Patricio Núñez en 1777 para el puente sobre el Jébalo. En el mismo se puede apreciar parte del caserío alcaudetano



El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Anexo IV. Fotografías del conocido como Puente Viejo. Posiblemente la infraestructura a que hace referencia en los documentos perteneciente a los siglos XVIII y XIX examinados



El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX



El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

Anexo V. Fotografía de la desembocadura del arroyo Overo en el Jébalo en la actualidad



Fuentes

- Archivo de la Diputación Provincial de Toledo: Tutela y Control de Ayuntamientos.
- Archivo Histórico Nacional. CONSEJOS, 25325, Ex 2, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte de España.

Bibliografía

- BORRÁS, Gonzalo y FATÁS, Guillermo, Diccionarios de términos de arte y elementos de arqueología, heráldica y numismática, Alianza, 2008, Madrid.
- CALVO LÓPEZ, José, “*Cerramientos y trazas de montea*» de Ginés Martínez de Aranda, Tesis doctoral presentada por el Arquitecto Superior José Calvo López bajo la dirección del Doctor Arquitecto Enrique Rabasa Díaz, Universidad Politécnica de Madrid, 1999.
- CÁMARA NIÑO, Antonio, “Reconstrucción de Alcaudete de la Jara”, *Reconstrucción*, Madrid, 1947, pp. 369-372.
- CABALLERO DE LA CALLE, Juan y RUIZ LORENTE, Teófilo, "La fanega como unidad de superficie", *Agricultura: Revista agropecuaria*, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, N° 726, 1993, pp. 24-28.

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- GARCÍA MELERO, José Enrique, "Los puentes y la Comisión de Arquitectura (1786-1808), Espacio, tiempo y forma. Serie VII, UNED, 1996, págs. 189-217.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, Fernando, *Historia de Belvís. Lugar en la comarca de la Jara*, Madrid, 1953.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, Fernando, "La población de la Jara toledana IV", *Revista de estudios geográficos*, vol. 15, 1954, págs. 209-245.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, Fernando, *La villa de Alcaudete de la Jara. Notas para su geografía e historia*, ARCA, 1983.
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, Fernando, "Materiales para la toponimia de la provincia de Toledo. V.", *Anales toledanos*, Diputación de Toledo, 2003, núm. 39, págs. 291-323
- JIMÉNEZ DE GREGORIO, Fernando, *Temas toledanos. Comarca de la Jara toledana*, IPIET, Toledo, 1982.
- LAPESA, Rafael, *Historia de la lengua española*, Gredos, Madrid, 1981.
- LÓPEZ GAYARRE, Pedro, *Historia documental del urbanismo en Talavera (1450-1700)*, Excmo. Ayto. De Talavera de la Reina, Talavera de la Reina, 2001.

El puente sobre el Jéballo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- MARIATEGUI, Eduardo, Glosario de algunos antiguos vocablos de arquitectura y de sus artes auxiliares, Madrid, 1876.
- PACHECO JIMÉNEZ, César, “Puentes históricos de la Jara I: río Huso (aportaciones históricas y arqueológicas), *Cuaderna: revista de estudios históricos de Talavera y su antigua tierra*, núm. 11, 2003.
- PLANCHUELO PORTALES, Gregorio "Aportación al conocimiento de la Jara toledana. El río Jéballo", *Estudios Geográficos*, 1953, págs. 241-260.
- PUENTE FELIZ, G., "El Sistema Métrico Decimal. Su importancia e implantación en España". *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, Universidad Complutense de Madrid, Nº. 3, 1982, págs. 95-126.
- RODRÍGUEZ GARCÍA, Justina y CASTILLA SOTO, Josefina, *Diccionario de términos de historia de España. Edad Moderna*, Ariel, Barcelona, 2002.
- ROMERO GARCÍA, “Medidas antiguas españolas”, *Técnica industrial*, Fundación Técnica Industrial, Madrid, 2004, núm. 254, págs. 64-67.

El puente sobre el Jébalo. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- RUIZ, Samuel, “Las cañadas de Talavera y su tierra en el siglo XV”, *Cuaderna: revista de estudios históricos de Talavera y su antigua tierra*, núm. 1, 1994.
- ZOZAYA MONTES, Leonor, “Las arcas de tres llaves en la Edad Moderna: ¿arcas municipales de archivo o de dinero?”, *XIV Congreso Nacional de Numismática*, Madrid 2011, págs. 997-1012.

Webgrafía

- <http://pagina.jccm.es/agenciadelagua/index.php?id=124&p=28>. Página de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha dedicada a la mancomunidad del Jéballo.
- <http://dialnet.unirioja.es/>. Buscador de trabajos científicos ofrecido por la Universidad de La Rioja en el que se pueden hallar artículos especializados, tesis doctorales o referencias bibliográficas de interés, en no pocas ocasiones digitalizados.
- <http://hemeroteca.abc.es/>. Página ofrecida por este diario para la consulta de las noticias registradas en su redacción en tiempos pasados.

El puente sobre el Jébaló. Entre la naturaleza y los despachos. Siglos XVIII-XIX

- <http://hemerotecadigital.bne.es/index.vm>. Página en la Biblioteca Nacional ofrece prensa histórica a través de su buscador.
- <http://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/busqueda.cmd>. Portal que ofrece el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte donde se puede encontrar información acerca de los sucesos registrados en la prensa de tiempos pasados.
- <http://www.rae.es/recursos/diccionarios/drae>. Diccionario en línea que ofrece el portal de la Real Academia de la Lengua.
- <http://www.uclm.es/ceclm/>. Buscador de documentos digitalizados por la Universidad de Castilla-La Mancha.