

JOSÉ MARÍA TORRES PÉREZ

PROYECTO INÉDITO DEL SIGLO XVIII PARA LA
RESTAURACIÓN DEL PUENTE ROMANO DE MÉRIDA

Separata de ACADEMIA
Boletín de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando
Núm. 73. Segundo Semestre de 1991

MADRID
1 9 9 1

**PROYECTO INÉDITO DEL SIGLO XVIII PARA LA
RESTAURACIÓN DEL PUENTE ROMANO DE MÉRIDA**

Por

JOSÉ MARÍA TORRES PÉREZ

El puente romano de Mérida sobre el Guadiana ha sido sometido a numerosas restauraciones a lo largo de su existencia. De mayor envergadura fueron la de 1610, que intercala cinco arcos en sustitución de un gran tajar, y la de 1879, que reconstruye otros cinco arcos gravemente dañados o arrasados en las riadas de 1860, 1876 y 1877. El proyecto inédito de restauración que presentamos, está firmado por el arquitecto Juan Eusebio de la Biesca en 1780 y pretende atajar el grave problema de la cimentación del puente. El proyecto hay que considerarlo dentro del contexto político de la dinastía borbónica, que en su afán de impulsar el desarrollo del comercio, la industria y la agricultura, promueve la reparación de caminos y la construcción de una red viaria en orden a favorecer el intercambio de mercancías entre provincias. Pero entre las causas impulsoras más directas tenemos que señalar el restablecimiento de las relaciones políticas con Portugal, que llevarían consigo la urgente reparación del camino Madrid-Caya, por ser principal vía de comunicación con la Corte de Lisboa. Este interés se hizo patente —como señala Isabel Redondo (1)—, sobre todo, a partir de 1729, año en que tuvieron lugar las bodas reales. En 1777-78 con motivo del viaje de la reina madre de Portugal a España, doña María Ana Victoria, hermana de Carlos III, el Consejo de Castilla envía una circular a las justicias de los pueblos de tránsito, fechada el 15 de septiembre de 1777, pidiéndoles que reparen las entradas y salidas a costa de los Propios y Arbitrios, para que la señora y su séquito pudiesen hacer el viaje con mayor comodidad.

A estos móviles políticos se suma el interés personal de don Pedro Rodríguez de Campomanes, que al regreso de un viaje a Extremadura para atender “negocios propios”, presentó al Consejo de Castilla, con fecha 4 de mayo de 1778, un interesante informe (2) en el que describe el itinerario

desde Madrid a la frontera portuguesa y sugiere reparaciones y construcciones de caminos, puentes y edificios públicos, a la vez que propone también el establecimiento de nuevos pueblos y la puesta en cultivo de tierras inclutas. Solicita al Consejo comisione a don Marcos de Vierna, Comisario de Guerra, para que en compañía de dos o tres maestros levante plano de las obras nuevas y de las reparaciones que necesiten las existentes y efectúe la tasación.

El Consejo por Real Resolución, publicada el 1 de julio de 1778, atendió esta solicitud y dio comisión a don Marcos de Vierna “para que pasase al reconocimiento y composición de dicho camino, y levantase plano, y condiciones de los Puentes y cantarillas (sic), que fuese necesario construir” (3).

El Comisario de Guerra presentó al Consejo un informe, fechado el 28 de enero de 1779, en el que señala “la dirección del mas recto y firme camino, que conbiene construirse con los Puentes necesarios” (4). Pero lo que nos interesa destacar es la descripción que hace del puente romano de Mérida y las reparaciones que sugiere.

Asegura “que tiene cinquenta y siete arcos principales sin los pequeños sobre los Machones y Pechinas” (5). El dato es de interés, pues los autores que se han ocupado del puente han discrepado en la cuenta del número de arcos. Su coetáneo don Pedro Rodríguez Campomanes dice que “pasaran de ochenta los arcos sobre que está construido” (6), lo que nos permite pensar que en la cuenta debió incluir los arquillos de los aligeramientos. Bernabé Moreno de Vargas (7), historiador local del siglo XVII, le asigna sesenta y cuatro, incluyendo los cinco en que se acrecentó su número en la reconstrucción de 1610. Juan Eusebio de la Biesca –autor del proyecto de consolidación que estudiamos– dice acertadamente que “se compone de 60 ojos inclusive tres que cuasi se hallan cegados” (8). En el grabado publicado por Laborde (9) aparecen sesenta. Fernández Casado da la misma cifra, tras incluir los tres finales que estaban enterrados (10); apreciación que también comparte Álvarez Martínez (11). Por lo que tenemos que considerar equivocada la cifra de Moreno de Vargas, pero no la de Marcos de Vierna que coincide con la de Juan Eusebio de la Biesca y con la de nuestro ilustre ingeniero, si le sumamos los tres arcos ocultos.

El Comisario de Guerra observó problemas en cimentaciones de las pilas y expone que “para recalzarlas con acierto se hace preciso habrir las pre-

sas de los Molinos que se hallan a la parte ábaxo del puente, porque con el desagüe se podran ver las obras precisas y executarlas como corresponde”. Estima que la causa productora de las cavernas y socavones de los machones está en la presa de los molinos situados agua arriba del puente pues “cuando crecen las aguas toman allí mucha corriente, y llegan furiosas à battir contra dicho Puente...” por lo que considera “mui conveniente quitar toda la referida presa con el batan biexo, y otros terrenos que allí mismo embarazan el curso pacifico de las corrientes del Río; y asimismo combendría quitar y arrasar una gran parte de la Ysla (...) para que las aguas se extiendan sin criar tanto cuerpo como el que aora se experimenta, reduciendose por dichos terrenos que las inpiden su correspondiente extensión, a pasar violentas, destrozando las plantas de los arcos principales, lo que no sucedería si se hallanasen éstos terrenos, á que con ygualdad pasen por los treinta y cinco arcos principales, que comprehende la Madre del Río” (12). Del mismo parecer son el fiscal del Consejo de Castilla Pedro Rodríguez de Campomanes y el arquitecto Juan Eusebio de la Biesca. También comparten la misma opinión los ingenieros que intervinieron en la restauración del siglo XIX, quienes concluían que toda una serie de accidentes de las márgenes y del cauce ocasionaban variaciones o perturbaciones del régimen, imprimiendo en el agua, direcciones perjudiciales, que se traducían en socavaciones de las pilas (13).

Los fiscales del Consejo estudian el informe de Marcos de Vierna y consideran que “los reparos del Puente de Mérida para socalzarle y evitar la ruina de los Machones, que se hallan socavados (...) son urgentisimos, y se deven hacer por repartimiento de cuenta del publico” e instan al referido arquitecto para que designe un maestro habil, que se encargue de la tasación ante el Procurador Síndico personero de la ciudad y los dueños de los molinos (14).

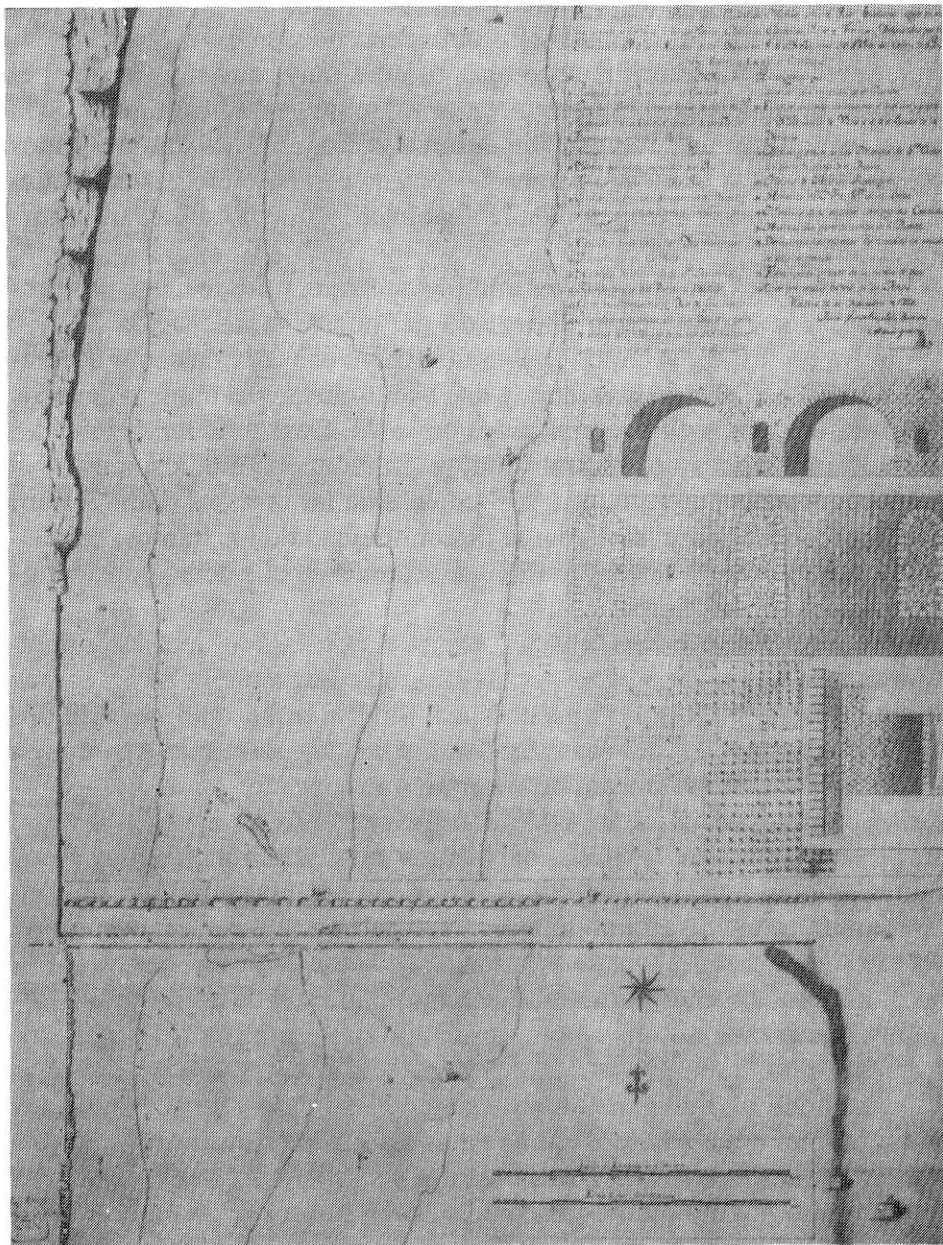
El 18 de octubre de 1780, el Consejo designa para este trabajo a Juan Eusebio de la Biesca Marroquin, profesor de arquitectura, y comunica este nombramiento al gobernador de Mérida y a Marcos de Vierna (15).

ANÁLISIS DEL INFORME Y PLANO DE JUAN EUSEBIO DE LA BIESCA

El arquitecto de la Biesca redacta una memoria de 22 folios de extensión, firmada en Madrid el 14 de diciembre de 1780, que juntamente con las descripciones de Moreno de Vargas y de Rodríguez Campomanes hay que considerar como documentos clave para conocer su estado de conservación, reconstruir el primitivo aspecto del puente y desentrañar algunos aspectos poco claros o erróneamente interpretados hasta el presente, como lo es el problema de la plataforma de granito bajo los arcos nunca hasta ahora tratada expresamente. Gran interés presenta también esta memoria para la historia de la ciudad de Mérida, por el extenso proceso judicial que suscitó la demolición de los molinos que proponía. Además los interrogatorios y declaraciones dejan entrever el poder de los caciques, y aportan nombres de maestros y albañiles hasta hoy desconocidos.

En la primera parte de la memoria, Juan Eusebio de la Biesca va siguiendo el informe de Marcos de Vierna, pero, además, aporta la siguiente descripción del puente: “es de piedra de sillería y se halla sobre el Río Guadiana a la parte de poniente de la ciudad de Merida el qual tiene de largo 2.826 pies y de ancho 27 y se compone de 60 ojos inclusive, tres que cuasi se hallan cegados, los demás, el que menos llega su diámetro a 20 pies y el que más a 55; Además de los referidos 60 ojos tiene dicho Puente em medio de sus Cepas y hasta el tercio de los Arcos colocados en estas hasta 24 Arcos chicos, vnos de 5 pies de diametro y otros 4 y medio y de alto los vnos 10 pies y otros 8, que en todos componen 84 arcos entre grandes y pequeños como lo demuestra el Plano que acompaña y he formado para la mayor ynteligencia...” (16). Moreno de Vargas fue más escueto y menos preciso en la descripción pues solamente refiere lo siguiente: “tiene sesenta y quatro arcos, por donde passa el río, y su largo contiene novecientas y cinquenta varas, y de ancho ocho, sin que lo ocupen los pretiles, que son de muy grandes piedras de sillería, como lo es todo el puente...” (17).

Rodríguez de Campomanes al tratar del puente repara en detalles constructivos y funcionales, y emite algunos juicios estéticos personales, que escaparon al arquitecto madrileño y al historiador emeritense; cuando habla de los descendaderos expone que “a la derecha tiene una surtida o bajada al río por una gradería de piedra que se halla algo gastada, así en las gradas o escalones como en las acitaras o antepechos. Por ella se baja a lo



Lám. 1: Plano de Juan Eusebio de la Biesca. A.H.N. Sección de Consejos. Plano nº 827.

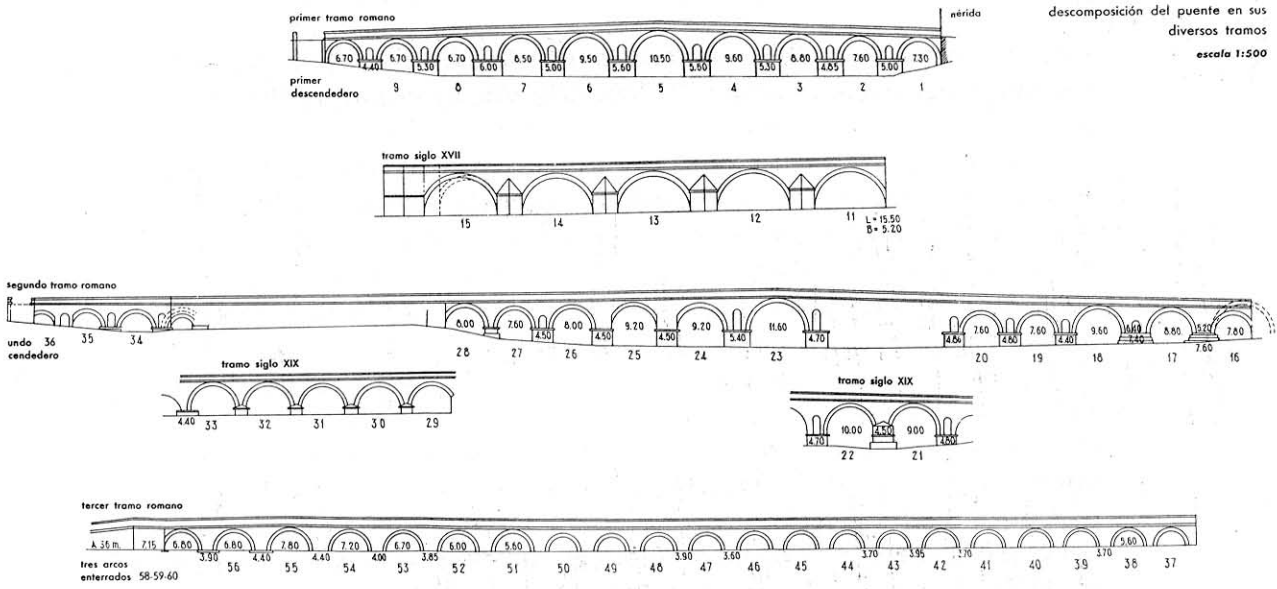
que llaman Guadiana Chico, que en tiempo de los romanos servía de paseo y no tenía agua alguna”. Compara los otros descendedores con los del puente de Segovia y los describe “con unas bajadas muy suaves y sus antepechos para la gente o coches que van de paseo, obra también antigua y de la mayor magnificencia”. Repara también en los arcos construidos en tiempos de Felipe III, cuya fábrica le parece “ejecutada con bastante gusto e imitación de la romana, a excepción de la almohadilla, que no supo darle el arquitecto” (18).

Las tres descripciones vienen a complementarse, y desde luego nos proporcionan una exacta visión del estado del puente en los siglos XVII y XVIII. La de Juan Eusebio de la Biesca incluye unas dimensiones aceptables, aunque no del todo correctas, y una buena cuenta del número de arcos y de arquillos, éstos últimos reducidos hoy a 21. Descubrió también la degradación de los mismos aunque sin llegar a hablar de modulación de luces. Acertó a dibujar en su alzado el quiebro de las rasantes (lám. 3) pero no abordó el problema relativo a la discontinuidad de los tramos, tan discutido entre los arqueólogos, por lo que suponemos que debió considerarlo como una pieza unitaria.

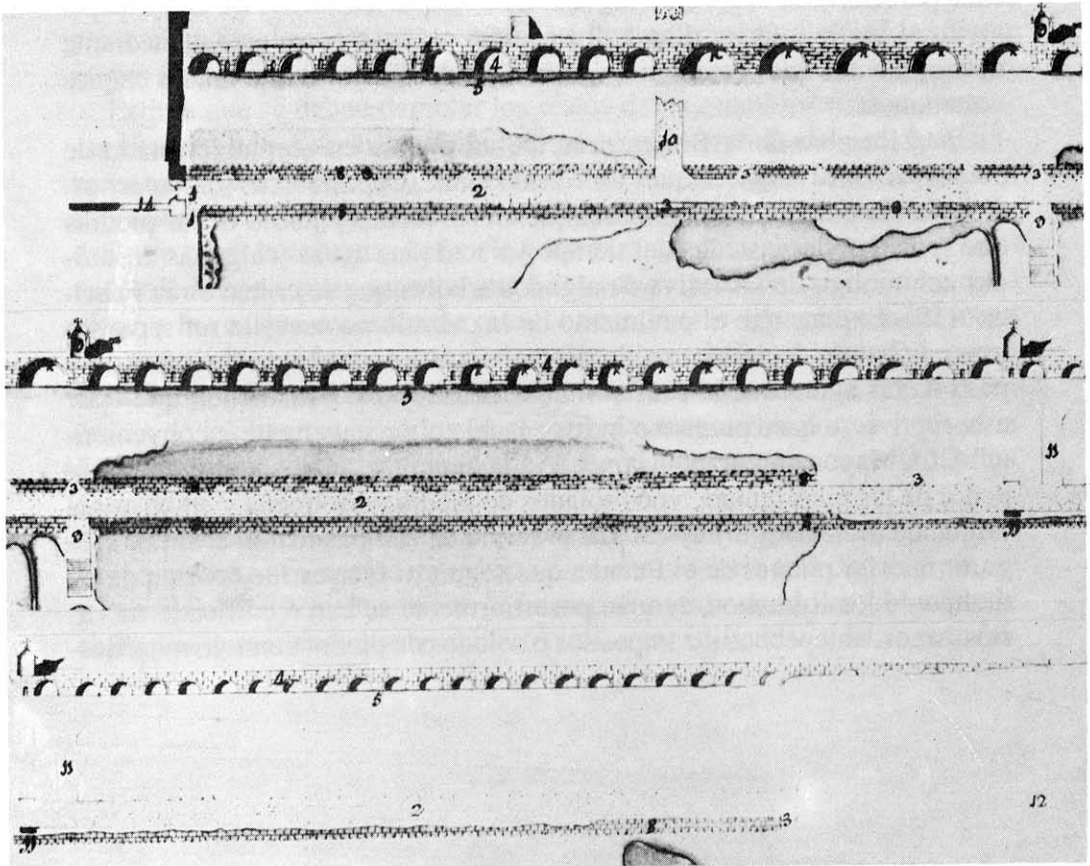
En la restitución que nos deja de la planta y alzado (lám. 1), localiza la puerta de entrada a la ciudad, tres descendedores, el edículo que soportó la placa conmemorativa de la restauración del siglo XVII, la ermita de San Antonio, e identifica y señala diez arcos reedificados, cinco frente al tajamar, los otros en la madre del río, de los que nos ocuparemos más adelante.

En el terreno del cauce destaca la isla, los dos brazos de agua, el dique que protegía la ciudad, las ruinas del tajamar de la isla en ángulo muy avanzado, que interpreta como muralla y restos de “vna Plaza de Mercado que formava un triángulo en que lo antiguo se celebrava feria”. Las presas y molinos, aguas arriba el que don Fernando de Ulloa y el del conde de la Berrona, aguas abajo el de las monjas de Santa Clara y el de don Alfonso Rodríguez, y, también, localiza junto a este último la ermita de Nuestra Señora del Orito.

A mayor escala, en un recuadro, dibuja una sección y un alzado de dos arcos romanos comprendidos entre pilas, mostrando éstas su planta rectangular con cabeza semicircular aguas arriba, y su apeo sobre una plataforma de sillares de granito, que especifica “se debe hazer para refuerzo de las plantas”.



Lám. 2: Plano de Fernández Casado.



Lám. 3: Ampliación por tramos del plano de Juan Eusebio de la Biesca.

La cimentación de las pilas se consigue mediante pilotes. El hormigón y mampostería se emplean en el núcleo, quedando revestido por sillares dispuestos a tizón y en rediente.

En el alzado, las pilas presentan un arquillo de aligeramiento. Las dovelas de las arquerías aparecen dibujadas con gran regularidad y uniformidad, destacando el trasdós. En los sillares de los tímpanos sorprende la perfecta horizontalidad de las hiladas. Sobre la cornisa, tangente a las claves, se eleva el pretil construido con sillares y rematado por una piedra en forma de albardilla.

Las secciones permiten ver idéntica disposición de los sillares en los paramentos de las pilas y en las bóvedas. También es notoria la convexidad del pavimento de la calzada, sigiendo el sistema de construcción descrito y empleado por los tratadistas de su siglo.

Utiliza la técnica del lavado para destacar en color rojo las obras que deberán realizarse, con amarillo las fábricas que propone demoler y en azul los brazos del río.

En un recuadro representa pequeñas huertas cercadas y la vegetación de cada parcela.

En el borde inferior dibuja dos escalas gráficas conseguidas mediante dos segmentos que presentan divisiones y subdivisiones expresadas en pies castellanos.

Juan Eusebio de la Biesca describe un puente en aceptable estado de conservación al asegurar que “todo este Puente, Cepas, Arcos y antepechos, se halla sin quiebra ni lesión, mas que en los lechos y juntas de las piedras que se hallan desgastadas del tiempo y vso de las aguas y algunas desunidas con motivo de las raices de algunos arboles que se crihan en la Fabrica” (19). Expone que el pavimento de la calzada no necesita ser repuesto más que en una décima parte, donde conviene repararlo para “evitar el traspaso de las aguas que le causan mucha deterioridad –añadiendo que– por este motivo se haze preciso e indispensable el precaver este inconveniente” (20). Mayor importancia concede a la cimentación al advertir que alrededor de las pilas tenían “vnos solados de piedra verroqueña y en otros ormigón de morrillo, guiyo y cal que le servía de zampeado con el fin de asegurar mas las plantas de el Puente, que segun su fábrica fue construido en tiempo de los Romanos, avnque posteriormente se han reedificado en varios Arcos, antepechos y zampeados o solados de piedra como lo manifies-

tan las inscripciones colocadas en las pilastras de vn cenador que se halla sobre el Puente a mas de un tercio de su línea” (21). Transcribe seguidamente el texto castellano de la lápida conmemorativa de la restauración del puente, terminada en 1610, e insiste en la necesidad de acometer algunas reparaciones, expresándose en los siguientes términos:

“Viendo la falta de este solado o zampeado tanto en el hueco de los mas de los Arcos como a la parte inferior y superior entiendo que se deve reparar todo precisamente a causa de ebitar el mayor daño que le puede acaezar en alguna abenida, pues seria lastima que un Puente tan sumptuoso y de tanto balor le aconteciese alguna ruina por falta de solado o zampeado, reparación de juntas y elebacion de la linea de em medio de Aduquines a efecto de que biertan las aguas por los Calavones del curso de las aguas. Se hallan desgastadas y sin cal las juntas y lechos de las piedras de los machones y Dovelages de los Arcos; y el primero contiguo a los torreones del alcazar de la Ciudad es necesario por hallarse mas desgastado que otro alguno en sus dobelas fortalecerle aminorandole su diametro desde la salida de un pilastron de la muralla que tiene ocho pies haciendole vn arco por debajo de aquel hasta recibirle ensalmerado en la segunda dobela de la primera cepa y por el ancho de el Puente lo qual assi bien executado quedará a un con mayor firmeza que los demas” (22).

Estima que se deben demoler los restos del tajamar, los molinos y presas situados aguas arriba; y de la misma opinión eran Rodríguez de Campomanes y de Vierna (23). Pero no considera necesaria la excavación y supresión de la isla propuesta por el mismo arquitecto, ni se muestra partidario de cegar las charcas de la isla y terrazas, tal como le sugería el gobernador de Mérida, pues pensaba que éstas volverían a formarse con las avenidas, a la vez que desestimaba que el hedor de esas aguas inmundas fuese la causa de las epidemias que periódicamente azotaban a la ciudad, como opinaba también el gobernador emeritense. Propone, además, derribar las cercas de los huertos situados en el cauce, y sustituirlas por cerramientos de cañas, para facilitar el tránsito del agua y evitar perjuicios en la fábrica del puente.

En cuanto a la demolición de las construcciones emplazadas aguas arriba, argumenta erróneamente que las crecientes del río tras derribar presas y molinos “con aquellas ruinas y fracmentos (sic), dando en el puente le causarían las (ruinas) que se abbierten estan rehedificadas y ademas la fal-

ta de ormigon o solado en el hueco de arcos y demas fabrica que reforzava a las plantas y cepas que sostienen dicho puente...” (24).

Asegura que son diez los arcos que por esta causa tuvieron que reedificarse. Cinco en la isla, frente al tajamar, que se intercalaron en el siglo XVII, a imitación de los romanos pero con tajamares cortantes. Los cinco restantes en la madre del río, frente a los molinos. Dato este último, de sumo interés, pues confirma las reparaciones que se habían supuesto para este segundo tramo, por considerarlo más castigado por la fuerza de la corriente y por la evidencia de los notorios defectos de su fábrica.

Fernández Casado (25) considera que, en ese puente central es difícil asegurar de algún arco que se conserve en el estado primitivo, y que todos deben haberse rehecho, algunos muy torpemente, reutilizando los sillares, sin observar una ordenación regular en la fluctuación de las luces ni de las pilas, que se han recrecido a bastante altura; habiendo, además desaparecido todos los arquillos de aligeramiento menos uno, y sillares aislados de la boquilla de otro. Observa estas alteraciones en los arcos que median entre los números 23 y 29 (lám. 2). Juan Eusebio de la Biesca identifica mediante la letra “R” (lám. 3), precisamente los enumerados por Fernández Casado con las cifras: 24, 25, 27, 28 y 29. José María Álvarez Martínez considera que estos arcos sufrieron una restauración en la Edad Media y posteriores obras de consolidación en el siglo XVII, denunciando asimismo torpes defectos de construcción (26).

Juan Eusebio de la Biesca visita los molinos y, después de levantar los planos, tasa en 18.600 reales el del conde de la Berrona y en 15.300 el de don Fernando de Ulloa, proponiendo que “pagando su valor a los dueños se derriben con sus presas para la seguridad y permanencia de este puente” y se aprovechen los materiales en la nueva plataforma de cimentación.

Describe la entrada a Mérida desde el puente en los siguientes términos: “que con motivo de haver cerrado o condenado las puertas principales de el Alcazar de frente de el Puente se halla aora con la precisión todo carruagero o traginante que pasa por él de formar vn angulo recto para entrar ô salir en dicha Ciudad y por vn estrecho de treze pies y medio mucho menos que el de el Puente por lo que está imperfecta su entrada y salida â ésta”, y propone, para mejorar este acceso, derribar “el torreón a esquinazo que tiene unos 16 pies por 19 de planta y de alto 50 pies y la pared que tiene contigua hasta la mitad de su linea, y parte de el ôtro que se esta arruinando frente de el antepecho de

la línea del Puente dejándole su esquina reformada de las ruinas que manifiesta el âz de el antepecho interior de la parte de arriba del dicho Puente a plomo hasta la altura de 15 pies y lo demás que forma gradas hasta toda su altura y lo mismo en la mitad de el lienzo de pared que mira al norte contigua â una plazuela que tiene vna Fuente sin vso y todo esto con el fin de ensanchar su entrada como le corresponde...” (27).

El texto permite conocer el estado de ruina incipiente en que se encontraba este reducto paralelogramico descrito con mayor brevedad por Moreno de Vargas como “vna plazuela que servia de Atrio y Aduana para el registro, y mayor seguridad de la ciudad” (28). Serra Rafols (29) restituye el plano con dos torres y cuatro puertas enfrentadas, una a cada lado, la principal afrontada con el puente; y le atribuye las mismas funciones que el historiador emeritense. Juan Eusebio de la Biesca se muestra partidario de la demolición de “los torreones a la salida de la ciudad”, y aunque se acometió posteriormente el derribo no liberó de la torsión a la antigua carretera de Madrid, ni a la calle del Puente. Obligando, por otro lado, el quiebro a rematar la obra bajo el pretil en forma de bovedilla, cercana al cuarto de esfera como advierte Álvarez Martínez (30).

En el plano de Juan Eusebio de la Biesca se destaca en planta solamente el muro fronterero al puente con su torre y el paramento de la Alcazaba que mira al río, con ocho torreones regularmente espaciados, pensamos que erróneamente pues solo hay seis: cuatro en la cortina y dos en los vértices como se aprecia en el plano publicado por Serra Rafols.

PLATAFORMA DE CIMENTACIÓN

A uno y otro lado de la madre del río afloran rocas dioríticas –“peña viva o lastra” en terminología empleada por Juan Eusebio de la Biesca–, que constituyen un sólido basamento para las pilas, favoreciendo la buena conservación de sus cepas, por lo que se hallaban éstas “sin rompimiento ni lesión grave ni falta de piedra alguna”. Los problemas de cimentación afectaban solamente a 26 arcos, para los que proponía construir un nuevo zampado de acuerdo con las siguientes condiciones:

El pilotaje se hará “con estacas de madera de Roble del largo de 6 y de a 8 pies con las puntas de Yerro teniendo estas el diámetro vnas de 6 dedos

y otras de 8 poniendolas en las cabezas de estas vn aro de yerro a efecto de que no se abran ni descacharren quando se les de con un mazo de quatro arrobas de peso continuando sus golpes a fuerza de brazo hasta que se conozca claro no pueden entrar mas y en este estado poniendo las estacas tan juntas como se demuestra en el plano —a distancia de a dos pies y medio de una a otra, dirá en otra cáusula—, se cortaran a el nibel de los 6 pies de profundidad...”, por debajo del solado de las pilas y arcos levantados en 1610; después se enrasarán “de ormigon de cal, morrillos, mayores y menores, bien pisonado hasta dicha altura que se empezara á sentar las quatro iladas” de la base de la plataforma, tal como se aprecia en el plano (lám. 1) “y por todo el ancho de 56 pies (que tienen el ancho de las plantas 37 pies y 14 a la parte de abajo mas que las dichas y cinco a la parte de arriba) y por la linea de 26 arcos que se hallan sin solado, siguiendo en los demas restantes la paralela de los 14 pies (31).

Determina la disposición de los sillares, especificando la alternancia de las piedras del siguiente modo: “Vna de cinco pies de tizon y luego otra de tres, y haciendo sus travazones, poniendo vna sobre dos y dos sobre vna y todas a tizon...” (32).

Una vez sentada la piedra de sillería en los bordes de la plataforma se macizará toda con mampostería “hasta el nibel de vn pie mas bajo del solado de los cinco arcos nuebos” (33). Especifica en la cláusula siguiente que sobre el mampuesto “se ha de solar, con losas de a pie de grueso y la que menos de los pies de ancho y las que ban en el hueco de arcos han de hazer la figura que demuestra el Plano (lám. 1) con sus travazones y rozando en las cepas en partes medio pie de entrada en las tirantezes de dobelas en arcos á rregla y en lo demas como ba figurado y todas sentadas sobre tortada de cal y pisonadas con un pison de á quatro arrobas de peso, continuando sus golpes hasta que resobre la cal” (34).

RESTAURACIÓN DE PILAS Y ARCOS

Dedica de la Biesca la 8ª cláusula a la reparación del arco número 1, —el más próximo a la ciudad—, sugerida en el informe de Marcos de Vierna tras decir “que se halla mas desgastado y socavado en sus juntas y lechos, y en sus dobelas a causa de transponerse las aguas llovedizas por el piso que es-

tá sobre este” y decide hacer “vna cepa de 8 pies de grueso ya referido ô salida con el medio tajamar correspondiente a las demas cepas sobre la que cargara el Arco que se hará por devajo de el otro y se ensalmerara en la segunda dovela de la Cepa primera del dicho arco a efecto de sostener o recibir este que al parecer es el mas descarnado y necesita de mayor fortaleza para contener el grave peso que estriban las murallas de el Alcazar de la Ciudad viniendo la nueba contra la muralla de dicho Alcazar haciendo a este fin la roza de vn pie de profunda por el alto y tizon de vna piedra de sillera que tiene poco mas de media vara de gureso (sic) en vna piedra si en otra no y assi qudera echa su travazon correspondiente lo nuevo con lo biejo siendo como es la planta de esta peña viva la que se rozara los altos y vajos en la parte que ocupase esta planta a nibel y assi siguiendo la uniformidad que tienen los demas arcos en el corte y travazon de sillares y dobelas que se le han de poner devajo del que tiene para mayor fortificacion maziando y acuñando por los trasdoses y enjutado de estas dobelas con las otras todo como ba demostrado en el plano con el color encarnado y sobre tortada de cal todo bien sentado” (35).

El reforzamiento y reforma de este arco no se realizó, de lo contrario hubiese roto la armonía y belleza de este primer tramo romano, sin duda el mejor conservado, y elogiado por todos los autores que de él se han ocupado. Álvarez Martínez manifiesta que se conserva bien, pero hace notar la existencia de refuerzos en las juntas de los sillares con inyecciones de cemento y fragmentos de ladrillo (36).

Piensa de la Biesca reparar las juntas de los sillares y dovelas. Para ello limpiará, primero, la tierra, broza, hierba y raices; después macizará esas profundas concavidades con cuñas de madera, hierro o lajas de piedra ajustadas “a golpe de martillo y vañadas en cal” hasta “que queden estas juntas al az de las voquillas de las dobelas repellandolas...” (37).

REPARACIÓN DE LA CALZADA

Para evitar el daño que causa el agua de lluvia, filtrada desde la calzada, propone levantar los adoquines y el firme de tierra hasta donde lo permita la rosca del arco, y después tener un hormigón fabricado con “guijo menu-do rebuelto con cal (...) con el grueso de una quarta y con el descenso â que

biertan las âguas a los lados quedaria este guijo mas vajo que la losa (sobre la que carga el antepecho) Seis dedos”, después se asentará un adoquín en el centro, en sentido longitudinal, más elevado que la losa del antepecho, para dirigir el empedrado que se deberá hacer “con la mejor calidad de morrillo que atizone medio pie sentado sobre cal perpendicularmente mui unido uno con otro travando bien las juntas mas iguales y luego pisonandolo vien hasta que resobre la cal y quede haziendo lomo de toro (...) con el fin a que biertan las aguas por los calabones y concluido este empedrado con el lomo correspondiente bien pisonado todo se le echará tres dedos de arena y assi quedará remediado el que no traspore como antes y subsista el Puente muchos años” (38).

MATERIALES, COSTOS Y SALARIOS

En la cáusula primera especifica que los sillares y las losas han de ser de piedra berroqueña de la mejor calidad, extraida de las canteras de la Charca Grande de la ciudad o de la Dehesa de las Yeguas y que se han de labrar a escuadra. En los paramentos se dispondrán los sillares “de modo que formen angulo agudo el lecho con el paramento a efecto de que quando se sienten las dos líneas de la parte de abajo y de arriba a la altura de seis pies queden rastreras ó escarpeado un pie teniendo estos sillares que se han de poner en cada una de estas dos líneas unos 5 pies de tizon y otros 3 y de grueso media vara” (39).

La cal se fabricará a partir de la piedra caliza de los cerros que distan poco mas de media legua de la ciudad. El precio por fanega es de cuatro reales. Después se mezclará con arena “observando la regla de echar dos espuertas de cal y tres de Arena y haciendo mortero aguado” (40).

La piedra para la mampostería se extraerá de las inmediaciones de la Charca Grande procurando sea dura y de la mejor calidad (41).

En la cláusula número 11 expone que la madera para las estacas del pilotaje tiene que ser de roble, cortada en los Altos de Guadalupe “en el mismo año que se gaste porque assi poniendolas con el jugo de su berdor se conservan en el agua sin corromperse”. Y en la cláusula siguiente pide que la madera para las cimbras y las cuñas se corte en el mismo Monte, exigien-

do que esté bien seca. La madera de pino ha de ser de Navarredonda, en Castilla distante 35 leguas (42).

En cuanto a los salarios deja la siguiente relación: “Los oficiales de cantero se pagan a 9 reales cada día, los de Albañil a 6 y a 7, los Peones a 1 real cada día y un par de Bueyes 14 reales por día” (43).

Estima el costo de las obras en la cantidad de 972.000 reales de vellón (44).

Juan Eusebio de la Biesca ocupó en viajes y estancia en Mérida 31 días y 17 en levantar el plano y redactar las condiciones. Le ayudaron en las mediciones tres maestros a los que pagó 320 reales. Solicitó se le pagasen 3.700 reales de vellón pro todos los gastos y dietas (45).

PLEITO SOBRE LA DEMOLICIÓN DE LOS MOLINOS

Don Fernando María de Ulloa propietario de los molinos denominados Aceña Blanca y Pancaliente va a promover un extenso informe jurídico en defensa de sus intereses. El 22 de marzo de 1781, el Consejo atiende la primera solicitud de Ulloa al cursar una copia de la memoria de de la Biesca al gobernador de Mérida, solicitándole que la de a conocer a los propietarios de los molinos, para que nombren “maestros acreditados en obras de puentes”, e informen sobre la necesidad de las demoliciones, asimismo pide al gobernador que designe maestro o ingeniero acreditado para que defienda los intereses públicos (46).

Los regidores perpetuos y don Alfonso María de la Vera y Pantoja, procurador síndico general, representantes del Ayuntamiento, en escrito de 26 de junio de 1781, toman postura en favor de Juan Eusebio de la Biesca, pues consideran que la presa de los molinos es la causa principal del estancamiento de las aguas inmundas de la ciudad, que produce “pestilentes y perniciosos olores” y origina las epidemias de tercianas que anualmente padece la ciudad en el estío. Desacreditan a don Fernando de Ulloa al decir que se olvida de los intereses públicos en defensa de los propios, y que se vale de falsos testigos afines a sus ideas. Afirman también que su “despotismo cede con visible menoscauo de los demas, constituyendo â su autor digno â respetar la pena de su demolición” (47).

Las religiosas de los conventos de Santa Clara y de la Concepción, propietarias de sendos molinos, solicitan el derribo del de don Fernando de Ulloa, alegando que lo amplió sin licencia en el año de 1780 (48). En el mismo sentido se dirigen al Consejo de Castilla: don García de Mendoza, don José Fernández Reinoso, don Cristóbal Gómez Lozano, don Joaquín de Mendoza y Rocha, y don Alfonso María de la Vera dueños de otro molino (49).

Don Fernando María de Ulloa desacredita el informe y recurso de don Alfonso de la Vera y consortes, reprochándoles que se mueven por intereses personales, pues también son parte afectada por ser dueños de un molino (50). Y deja en manos de don Juan José Hernández (51) el interrogatorio de testigos y peritos, mediante un elaborado cuestionario que en esencia se resume en los siguientes puntos:

1º. Que la corriente del agua, ni aun en avenidas, tiene fuerza suficiente para arrastrar los materiales de construcción de la presa y molino, y golpear con ellos el puente, como prueba que durante los años en que estuvo derruido el de la Aceña Blanca no se movieron del pie de la caja sus ruinas.

2º. Que los únicos arcos del puente de que se tiene noticia documental sobre su reedificación no son los de la madre del río, sino los de la isla, por lo que nunca se puede atribuir a los molinos y presa el daño padecido en esta parte del puente.

3º. Que las cavernas y socavones del zampeado son producidos por los cerdos que pacen bajo el puente.

En el mes de abril de 1781 tienen lugar los interrogatorios. Declarando a su favor: Antonio del Barco, Manuel de Bargas, Andrés de Atienza, Diego de la Banda y Pedro de Bera y Ovando, regidores. Lorenzo Matheos Malpartida, Julián Antonio Gómez, Francisco Carrasco y Vicente Jiménez, escribanos del Ayuntamiento. Antonio Pino, Francisco Bravo, Francisco Palomo, Gerónimo Pino, Alfonso Moreno y Bartolomé Chaves, molineros. Francisco Antonio Navarro, mayordomo. Antonio Segundo y Antonio Galván, acarreadores. Vicente Jiménez, Juan Ábalos, Juan Moreno, Manuel Mañanas y Agustín Candado, panaderos. Juan Rodríguez, Francisco Silbero, Fernando Rodríguez, Francisco García, Juan Rodríguez (Vulgo Seisdedos), Felipe Álvarez y Manuel Rodríguez, maestros alarifes.

El escribano Lorenzo Matheos, de 56 años, declara no haber encontrado ningún documento en el Archivo del Ayuntamiento que de noticia de la reedificación de los arcos situados frente a los molinos, en la madre del río. Manifiesta “que no han sido construidos de nuevo desde que se hizo la Puente otros ojos que los cinco que están en la Ysla y constan en la lapida y a los que por consiguiente no pudieron causar perjuicio alguno a los citados molinos aún cuando se los llevara la corriente por no estar en frente de ellos” (52). De forma parecida argumentan los demás escribanos, resaltando que jamás han oído decir, ni han visto papel, documento, lápida, ni inscripción antigua que trate sobre la reedificación de arcos fuera del tramo de la isla.

Los alarifes también coinciden en sus declaraciones y aseguran que, la corriente del río Guadiana nunca ha arrastrado las piedras que caen de la muralla de la Alcazaba, ni tampoco los sillares del molino de la Aceña Blanca. Y que el deterioro del puente se debe a las matas y árboles que crecen en cepas y arcos. Declaran también que nunca se ha derribado la Pesquera del Vado y que ésta favorece la conservación del puente al detener la corriente del agua (53).

Juan Rodríguez, alarife, de 70 años de edad, es quien aporta datos de mayor interés. De su declaración resaltamos lo siguiente:

1º. “De romperse dicha Pesquera es preciso que se causase daño al puente, no porque las aguas sean capaces de llevar hasta él su material, sino porque se reunirían y tomarían más fuerza ahondando el canal si se les quitase la detención que hallan en la presa y las esparze á cuyo fin ai tradición en ésta ciudad de que en tiempo del emperador trajano se hizo á la parte superior del Puente un tajamar prolongado río arriba para que rompiese y distribirse las aguas y disminuiese su fuerza en las grandes avenidas del qual se conserba todavía algunas Paredes y fragmentos en la Ysla que esta formada en medio de el río”.

2º. “Dijo que jamás á conocido reparar el puente de esta ciudad por lo que se halla su piso inferior y superior despues de tantos años bastante descarnado ya por el daño que causan los cerdos como ba dicho en el inferior, y ía en el superior de el Puente con el continuo transito de las caullerías por ser vnas piedras mas blandas que ôtras por lo que esta sumamente desigual y se detiene en los hoios que haze toda el agua que lluebe, repasan-

dose á las dobelas con cuiá humedad cria mucho salitre que las corroe, no siendo menos dañoso las muchas matas y aún árboles que con esta humedad se crian en las cepas y plantas de los ârcos tan gruesos que desmienten y desencajan las piedras, de lo que a prozedido la ruina de el Puente del Río de Aljuzen que es de igual fabrica y tan ântiguo como el de Guadiana y en el qual no havia presas ni molinos por cima de dicho Puente”.

3º. Declara que él reedificó el molino de Aceña Blanca y que su destrucción se debió al derrumbamiento de los tejados de madera pues “el agua se introducía por dichos techos y los rebentaba, y para evitar este daño se han hecho de bobeda” (54).

INFORMES DE LOS ARQUITECTOS NICOLÁS DE MORALES Y JOSÉ GARCÍA GALIANO

Para defender los intereses públicos, el gobernador de Mérida designa en 1781 a dos arquitectos extremeños: Nicolás de Morales, de 41 años de edad, vecino de Badajoz, “Maestro de obras, profesor de las artes de Arquitectura política y civil, discípulo de la Real Academia de San Fernando, y opositor en ella â premios de medallas y Maestro Mayor de la Santa Yglesia Cathedral de dicha ciudad” (55). Este arquitecto tuvo un papel muy destacado en las obras del Camino Real de Madrid a Caya en el tramo de Extremadura, debiéndose a él los diseños y cálculos de los puentes de Talavera, Guadajira, Lantrín, Búrdalo y Caya, y los proyectos y modelos de casas para labradores, guardas, posadas, mesones e iglesias en los nuevos pueblos de repoblación, concretamente, los pensados para el puerto de la Serrana: los de Villarreal de San Carlos y Encinas del Principe (56).

El segundo arquitecto fue José García Galiano, maestro de arquitectura e ingeniero, de 56 años de edad, experto en obras de puentes, que por comisión recibida del Consejo de Castilla había intervenido en varios reconocimientos y tasaciones de las obras del Camino Real de Madrid a Caya (57). En el momento en que se le solicita esta expertización está en Almendralejo dirigiendo la fábrica de la iglesia parroquial. Isabel Redondo (58) dice que es vecino de Guareña, arquitecto, profesor de maquinaria y perito nombrado para la tasación de obras municipales en Medellín. Sabemos también

de su intervención en los proyectos de restauración del puente de Alcántara (59) y del de Alconétar (60).

Ambos ingenieros efectúan juntamente el reconocimiento, teniendo presente la memoria de Juan Eusebio de la Biesca, y comprobando dimensiones y niveles de las aguas.

Nicolás de Morales (61) estima que en caso de rompimiento de la presa de los molinos el caudal del agua embalsada “no puede perjudicar â el puente favoreciendo la grande estension que este tiene de Novecientas Noventa baras: ni tampoco ês dable de que el rio rompa generalmente toda la pesquera, pues lo mas que, se suele experimentar es alguna, rotura, y por ella desagua la que permite y no mas, por lo que no podia causar perjuicio, como ni tampoco llebar los materiales de esta presa batiendo con ellos contra el puente; pues lo cierto es, que se experimenta que éstos se quedan al pie de la rotura o en sus senos y hoios que se hallan en la expresada distancia entre molinos y puente por no ser este rio de velocidad como da â entender el Arquitecto Biesca por correr desde donde nace hasta donde fenece por grandes llanuras de que procede (...) Los daños que se notan en él son en las Plantas bajas que se hallan en varios de sus ojos desfalcadas sus explanadas que se estienden por los huecos ó bonos de los arcos sin que dichas explanadas esten unidas ni traçadas con las zepas de dichos ârcos; y si solo se observa en las que han quedado, que arriman a ellos, sin que se note por esta falta haver padecido ninguna de sus zepas que estan en frente de dichos molinos. La causa de haver levantado estas explanadas es, y no ôtra, lo êlevado que se halla el terreno en âlgunas partes delante del Puente, y al descender las âguas por este plano inclinado âiudadadas de lo que dejan y mueben en tiempo de feria y en todo el año el ganado de zerda que de continuo se âcoje devajo del Puente causando daño”.

Discrepa también de Juan Eusebio de la Biesca en el número de arcos reedificados testimoniando lo siguiente: “Los cinco ôjos que se hallân constringidos de nuevo vnicamente (y no diez como afirma el Arquitecto Biesca, diciendo que los cinco de ellos estan frente de los êxpresados molinos, siendo asi que ninguno de estos fronteros ha sido redificado, y solo êchosele algunos reparos, al uno desde sus ârranques de impostas toda su buelta sin que para su ôperazion se conozca siquiera que se hubiese âbierto el Puente, ni desmontado sus pretilles): dichos cinco ojos que son los que estan en la isla en sentir del declarante no es tampoco como dize dicho Don Juan

Biesca que se hayan hecho de nuevo por haver sido ântes ârruinados, pues por los bestigios que se hallan por la parte de âriba del Puente, cuja porcion de estos, que en pie se hallan, miran rectamente â llenar el espacio que ôcupan âhora los dichos cinco ojos, se demuestran haver sido una êspecie de recreacion ô paseo que á manera de muelle unia â el puente dividiendo â este en dos partes y habiendose ârruinado éste muelle falto el paso del Puente de la vna â la ôtra parte, ôbligando esta necesidad â la construccion de los cinco ârcos, pues quando hubiese hauido por esta parte, arcos v ojos, no es dable se hubiesen arruinado éstos, y no ôtros âlguno de los demas, y maxime quando eran los que menos trabajaban contra el curso de las aguas por estar vnido â ellos dicho muelle, ô llamese cortamar. Y tambien se prueba de que estos cinco ôjos son quasi duplos en su ânchura á los ântiguos y no se nota en el espacio de ellos zepa ô bestijio en que pudieran haver ynsistido ôtros, y si bestijios â los que benían â unirse las murallas de dicho muelle”.

Considera que el deterioro de los arcos y en particular el desgaste de las dovelas nada tiene que ver con las crecidas del río y asegura “que este perjuicio prozede del pauimento del puente por la desigualdad de su piso que êncharcandose en el las aguas de las llubias no pudiendo salir estas por sus buzones, y contenidas con las basuras de tantas cauallerias y ganados que por el transitan, se filtran por las juntas de sus canterías cuios percolados salitres las degranan mas ô menos segun su calidad, y esto se prueba por no padezer este desfalco los sillares que de la misma calidad se hallan en sus plantas sin dicha lesion quedando si fuese la causa del Rio o los molinos padecerian mas las cepas, que no los cerramientos y sucede lo contrario como es de ver en los mismos ârcos que se hallan por la parte concaba escaradas sus dobelas tanto que no guardan ya orden muchas de ellas, de modo que se deja percibir del menos practico la causa de este daño, y no serlo los molinos, ni la presa y si los percolados salitres del plano superior como lleua dicho, cuios mordaz estilicidio en el transcurso de mas de diez y ôcho siglos ôcasiona este lento modo de irse demoliendo insensiblemente”.

Y por último se pronuncia sobre el deteriorado zampeado de la siguiente forma: “¿Y por las Plantas bajas lo mucho que falta en sus êxplanadas de canterias se conoze (tambien que ha faltado por no haver sido las canterias de aquel grueso que para su maior sujecion les correspondia tener y carezer de âlgunas linias yntroducidas de canto formando cajas entre las quales

quedarían zerradas y firmes las puestas de tabla. Libertándose por esta operación de los ôideros de guadana y de los zerdos: y asimismo ay desmentidas algunas canterías á causa de las matas y vegetables que entre sus juntas han criado raizes y troncos, y del mismo modo que los salitres tienen tanto volumen de dobelas consumidas por sus boquillas, así dichas raizes y troncos con su ynsensible crecer han desquizado de su artificial asiento en las zepas de dicho puente algunas y bastantes canterias, por lo que no le queda duda segun su entender que todos los reparos obrados en el Puente fueron orixinados de la corrupcion de canterias y de dichos vegetables, como de facto sucedera en muchos otros ârcos no âcudiendo con tiempo â su reparacion...”.

Se sirve de la cifra incompleta encontrada en un sillar de la presa, para considerar que su construccion data del siglo XIV, y que el puente en el largo periodo de tiempo transcurrido desde su edificaci3n, no ha sufrido consecuencias negativas que pudieran haberse derivado de ella.

José García Galiano (62) opina que la presa y los molinos son beneficiosos al regular la corriente del río y facilitar la limpieza de las inmundicias que los albañales de la ciudad vierten en su parte. Considera que en las crecidas “es la celeridad la que en realidad hace las excavaciones y causa las ruinas de las plantas”. Tampoco descarta como “causa menor principal” la acción de los ganados que pacen bajo el puente “principalmente el de cerdos que es de naturaleza de revolver y maltratar con la trompa quânto encuentran por delante”. Otra causa que en su opini3n es de mucha consideraci3n y que exige pronto remedio, aunque muy costoso, es la mala disposici3n del “piso plano superior del Puente destruido con los años, y consumidas las piedras ô gastadas formando muchas desigualdades, en las que se detiene el âgua plubial sin hallar salida por que no la deja cursar hasta los buzones ô albañales del Puente y se repasa â la misma fabrica convirtiéndose en salitre, cuió aire y mordaz estilicio con el transcurso del tiempo, corroye y demuele las piedras, siendo confirmacion de esta verdad el de hallarse en muchos ârcos por la parte concaua muchas de sus dobelas descaradas y gastadas tanto que no guardan orden, habiendo perdido las mezclas de cal y las cuñas que al tiempo de su colacion (sic) se introducen en sus juntas y lechos y otra causa es la de los muchos vegetables (sic) que se crian en las mismas cepas de los ârcos con fuertes rayces que ban bus-

cando los encuentros y juntas de las piedras desuniendolas y echandolas de su lugar”.

Se muestra partidario de la reconstrucción del tajamar, pues estima que fue edificado “para el propio intento de dividir las âguas en dos brazos y para maior grandeza y seguridad del Puente al que llegaba” y propone reponer en su seno “todo el cascajo, que en muchos de los arcos está depositado â la parte superior con alzados de dos y mas varas”. Se percata también de la necesidad de “fortificar las plantas y explanadas de los vanos con bastante longitud por la salîda, de que tiene necesidad todo el puente, y sin duda es tambien esta una de las causas que le haze el agua”.

RESOLUCIÓN DE LAS DILIGENCIAS

Don Miguel Maldonado, Superintendente de las Rentas de Mérida, el 14 de mayo de 1781, provee un auto (63) en el que manifiesta que en las diligencias obradas a petición de don Fernando de Ulloa se comprueba que los molinos situados aguas arriba no causan al puente ningun daño ni perjuicio “y que el poco que se le advierte dimana y tiene el origen de su antigüedad de mil y ôchocientos años del mal uso que hazen los ganados de zerda en sus ojos, ô y arcos, con el abuso de darles de comer debajo de los que no tienen agua y de la mala proporcion de su empedrado en el suelo superior del Puente que no permite la salida de las aguas llovedizas, antes bien por su mal empedrado con piedra menuda, haze que el agua trasmine por las bouedas, y se convierta en salitre que corroe las principales canterias de su fundación, como asi lo declaran con otras cosas mas menudamente los dos peritos nombrados por judicial ministerio, y la parte de Ulloa, siendo una de ellas, y no de poca consideración del grave perjuicio que se causaría al público y ningun beneficio âl puente con la demolición de los dos molinos”.

Estima que el empedrado de la calzada deberá hacerse de sólidas piedras de cantería “al modo que se hallan los de Badajoz y de Alcantara, dejandolo con pendiente regular â los Albañales para que puedan con facilidad berter las aguas llouedizas” y que debe ejecutarse a expensas del Caballero Comendador de la Encomienda de Casas Buenas por ser quien percibe los pontazgos.

Prohíbe que en adelante, los ganados pazcan bajo el puente, sancionando el incumplimiento con 50 ducados. Y remite el expediente al Consejo de Castilla.

Don Antonio Martínez Salazar, Secretario del Consejo, certifica el 11 de marzo de 1782 que don Nicolás de Morales, maestro de obras, y don José García Galiano, ingeniero, en sus convincentes declaraciones, aseguran que la presa y molinos nunca han podido causar perjuicio al puente. Y desestima el recurso de don Alfonso de la Vera por considerar que el móvil de la contradicción no está en la defensa que él hace de la salud pública de la ciudad, sino en su interés particular.

Da a conocer la siguiente resolución de los fiscales: “El reparo del Puente de Mérida aunque vigente devera tamvien suspenderse por ahora, é interin que desembarazados los Pueblos del aumento de la tercera parte de contribuciones se abilitan, para sufrir el repartimiento de los novecientos setenta y dos mil y seiscientos reales en que le ha tasado don Juan Eusebio de la Biesca, á quien con calidad de reintegro, é inclusion en el repartimiento quando se forme se le podran mandar pagar de el caudal de propios los tres mil reales de sus dietas, jornales de operarios, que le acompañaron y levantamiento del plano...” (64).

El 13 de marzo de 1782 el Consejo resuelve en todo de acuerdo con los fiscales y encargan al gobernador de Mérida “cele y cuide de que tenga devido efecto su providencia de que no se introduzca el ganado de cerda, ni otro alguno bajo los ojos del puente para darlos de comer ni con otro pretexto a efecto de que no ocasionen daño ni perjuicio al mismo puente; y que tambien cuide de que se executten sin dilacion a costa de los propios las obras menores que sean necesarias para evitar maior ruina y mas costosa de reparar interin y hasta tanto que los Pueblos se ponen en estado de sufrir el repartimiento de los gastos para las obras mayores que necesitan dicho Puente” (65).

CONCLUSIÓN

El interesante proyecto de Juan Eusebio de la Biesca resultó fallido como tantos otros del mismo siglo por falta de caudales.

Desde 1780 y hasta la segunda mitad del siglo XIX solamente se debieron acometer las obras de reparación consideradas urgentes, necesarias y

de menor cuantía en la plataforma de los arcos, acuñaamiento de las dovelas y, sobre todo, en el firme de la calzada. La reutilización de los materiales y el cuidado puesto por los arquitectos e ingenieros para no romper la armonía de la construcción romana plantean grandes problemas de interpretación, todavía no resueltos.

Con estas obras de menor entidad se pudo contener el deterioro del puente, pero no se acometió el obraje que se necesitaba para lograr la consolidación definitiva, porque nunca se consiguieron los fondos económicos que se precisaban, ni fueron atendidos por parte del comendador de Casas Buenas los requerimientos que el gobernador y procuradores dirigían a quien estaba más obligado por percibir los pontazgos.

El deterioro del puente se acrecentó en la primera mitad del siglo siguiente: las tropas españolas e inglesas derribaron con sus cañones dos arcos en 1812, las riadas de 1823 y 1860, 1876 y 1877 dejaron maltrechos y arruinaron al menos otros seis.

Por fin en 1879 se emprenden las obras de reconstrucción y se expropiaron algunos molinos, en feliz coincidencia con el proyecto de Juan Eusebio de la Biesca, desconocido por los ingenieros decimonónicos, que, en su empeño y buen quehacer, lograron detener su ruina y reconstruir lo perdido, rescatando esta relevante obra pública.

APÉNDICE: TRANSCRIPCIÓN DE LA LEYENDA DEL PLANO

Plan Ychonografo de el Puente de la Ciudad de Mérida sobre el río Guadiana segun su actual estado y confines como son Presas, Molinos, Murallas, Yslas y Terrenos, Delineados por el Arquitecto Don Juan Eusebio de la Biesca en 8 de Noviembre de 1780: de Orden de el Rl. y Supremo Consejo de Castilla.

Nota para la Ynteligencia

1. Entrada de el Puente por la Ciudad.
2. Longitud, Latitud y empedrado de el piso del Puente.
3. Tagamares de las Cepas Machones de los Arcos.
4. Elevacion o perfil de el Puente.

5. Tereno sobre el que carga el Puente.
6. Ysletas que estan en medio de el Rio.
7. Terrenos confinantes a dicho Rio.
8. El color encarnado demuestra el Pilotage y solado que se deve hazer para refuerzo de las Plantas.
9. Cenador donde estan las Ynscripciones.
10. Rampla que va a la Ysla.
11. Rampla de enfrente de San Antonio.
12. Rampla que va de el Puente á Badajoz.
13. Color azul demuestra el Rio de Guadiana.
14. Muralla arruinada sobre la Ysla de la parte de arriba de el Puente demostrada con color amarillo como el esquinazo ô pilar de el alcazar a la entrada de el Puente.
15. El color amarillo demuestra el molino y presa de Don Fernando de Villosa y el de el Conde de la Berrona.
16. Molino de Alfonso Rodríguez.
18. Hermita (sic) de Nuestra Señora de el Orito.
19. Murallas de el alcazar contiguo a la Ciudad.
20. Huertas a la parte de arriba de el Puente.
21. Demuestra las plantas Horizontales en escala de pies en grande.
22. Elebazion en grande de la escala de pies.
23. Corte por medio de vno de los Arcos.

Madrid 14 de Diziembre de 1780

Juan Eusebio de la Biesca Marroquin

NOTAS

- (1) Cfr. REDONDO CASTRO, Isabel: "Las obras públicas en España durante el último tercio del siglo XVIII: El camino Real Madrid-Caya", en *Reviswa de la Universidad Complutense*, t. XXII, 1973, nº 86, pp. 149-171.
- (2) Publica este informe RODRÍGUEZ AMAYA, Esteban: "Viaje de Campomanes a Extremadura", en *Revista de Estudios Extremeños*, 1948, pp. 199-246.
- (3) A.H.N. "Sobre los reparos que necesita el puente de Mérida". Leg. 806, 5; Exp. 1, fol. 3. (En adelante: A.H.N., Leg. 806, 5).
- (4) *Ibidem.*, fol. 3 vto.
- (5) *Ibidem.*, fol. 4.
- (6) *Ibidem.*, fol. 1 vto.
- (7) MORENO DE VARGAS, Bernabé: *Historia de la ciudad de Mérida*, Madrid: Pedro de Taso, 1633; h. 24.
- (8) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fol. 17 vto.
- (9) LABORDE, Alexandre de: *Voyage pittoresque et historique de l'Espagne*. Paris: P. Didot; 1811; t. I, Lám. 54.
- (10) FERNÁNDEZ CASADO, Carlos: *Historia del puente en España. Puente de Mérida*. Madrid: Instituto Eduardo Torroja, s.a.; h. 7.
- (11) ÁLVAREZ MARTÍNEZ, José María: *El puente y el urbanismo de Augusta Emerita*. Madrid: Universidad Complutense, 1981; p. 152.
- (12) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fols. 4-5 vto.
- (13) Cfr. ÁLVAREZ MARTÍNEZ, José María: *op. cit.*, p. 138.
- (14) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fols. 5-6 vto.
- (15) *Ibidem.*, fols. 10-11.
- (16) *ibidem*, fol. 17 vto.
- (17) MORENO DE VARGAS, Bernabé: *op. cit.*, h. 24.
- (18) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fols. 1 vto. -2 y RODRÍGUEZ AMAYA, Esteban: *op. cit.*, pp. 236-237.
- (19) *Ibidem.*, fol. 17 vto.
- (20) *Ibidem.*, fol. 18.
- (21) *Ibidem.*, fol. 18.
- (22) *Ibidem.*, fol. 18 vto.
- (23) Rodríguez de Campomanes era partidario de esta demolición por un criterio puramente historicista: reconducir el río hacia su cauce primitivo "en la forma que corría en tiempo de los romanos". Marcos de Vierna y Juan Eusebio de la Biesca para defender y proteger el puente.
En cuanto al arrasamiento del tajamar, Fernández Casado expone que sus restos se destruyeron sistemáticamente mediante voladuras en las obras de reconstrucción de 1879.
- (24) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fol. 21 vto.
- (25) Cfr. FERNÁNDEZ CASADO, Carlos, *op. cit.*, h. 5.

- (26) ÁLVAREZ MARTÍNEZ, José María: op. cit., pp. 108-109.
- (27) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fol. 23 vto.
- (28) MORENO DE VARGAS, Bernabé: op. cit., h. 21 vto.
- (29) SERRA RAFOLS, José de C.: "La Alcazaba de Mérida", en *Archivo Español de Arqueología*, nº 62, 1946, p. 335.
- (30) ÁLVAREZ MARTÍNEZ, José María: op. cit., p. 95.
- (31) A.H.N., Leg. 806, 5; Exp. 1, fol. 25 vto.
- (32) *Ibidem.*, fol. 26.
- (33) *Ibidem.*, fol. 25 vto.
- (34) *Ibidem.*, fol. 26.
- (35) *Ibidem.*, fols. 26 vto.-27.
- (36) ÁLVAREZ MARTÍNEZ, José María: op. cit., p. 95.
- (37) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 1, fols. 27-28.
- (38) *Ibidem.*, fols. 27-27 vto.
- (39) *Ibidem.*, fol. 24 vto.
- (40) *Ibidem.*, fols. 24 vto.-25.
- (41) *Ibidem.*, fol. 26.
- (42) *Ibidem.*, fol. 23.
- (43) *Ibidem.*, fols. 23-23 vto.
- (44) *Ibidem.*, fol. 28 vto.
- (45) *Ibidem.*, fols. 29 y 52.
- (46) *Ibidem.*, fols. 31-48.
- (47) *Ibidem.*, fols. 65-78.
- (48) *Ibidem.*, fols. 83-85.
- (49) *Ibidem.*, fols. 87-87 vto.
- (50) *Ibidem.*, fols. 99-100 vto.
- (51) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 2, fols. 12-13 vto.
- (52) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 2, fols. 44 vto-45.
- (53) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 2, fols. 30-39.
- (54) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 2, fols. 28-30.
- (55) A.H.N. Leg. 806, 5; Exp. 2, fol. 62 vto.
- (56) REDONDO CASTRO, Isabel: op. cit., pp. 157, 161, 169 y 170.
- (57) A.H.N., Leg. 806, 5; Exp. 2, fols. 59 vto-60.
- (58) REDONDO CASTRO, Isabel: op. cit., p. 161.
- (59) FERNÁNDEZ CASADO, Carlos: *Historia del puente en España. Puente de Alcántara*, Madrid, Instituto Eduardo Torroja, s.a.; hh. 17-36.
- (60) CRUZ VILLALÓN, María: "Un proyecto de restauración del puente romano de Alconétar en el siglo XVIII", en *Norba-Arte*, IX, 1989, pp. 159-173.
- (61) A.H.N., Leg. 806, 5, Exp. 2; fols. 63-67 vto.
- (62) A.H.N., Leg. 806, 5, Exp. 2; fols. 71-77 vto.
- (63) A.H.N., Leg. 806, 5, Exp. 2; fols. 83-85.
- (64) A.H.N., Leg. 806, 5, Exp. 1; fols. 101-106 vto.
- (65) *Ibidem.*, fol. 90 vto.