

LOS PUENTES DE BAEZA. ARQUITECTURA E INGENIERÍA EN UNA CIUDAD SEÑERA ANDALUZA DURANTE LA EDAD MODERNA

Por José Policarpo Cruz Cabrera

Doctor en Historia del Arte. Universidad de Granada

RESUMEN

El presente artículo es un estudio monográfico sobre los puentes que se levantaron en la Baeza del siglo XVI, así como de su mantenimiento a lo largo de la Edad Moderna, para asegurar las comunicaciones y caminos desde esta importante ciudad andaluza a otros núcleos históricos de la época: Jaén, Granada y Madrid. Se trata de tres singulares obras de ingeniería, los dos primeros ubicados sobre el río Guadalquivir: el Puente del Obispo, uno de los primeros del Renacimiento hispano, y el puente de Mazuecos, obra trazada por el arquitecto Andrés de Vandelvira, aunque ha llegado muy mermada a nuestros días; y el tercero, en fin, sobre el río Guadalimar, la llamada Puente Quebrada, semihundido desde el siglo XVI.

Sommaire

Le présent article est une étude monographique des ponts bâtis à Baeza au XVIème siècle, et de leurs manutentions tout au long de l'âge moderne. Ceci, pour assurer les communications depuis cette importante ville andalouse vers les autres sites historiques de l'époque: Jaén, Granada et Madrid. Ils'agit de trois oeuvres d'art architecturales singulières, dont les deux premières placées au-dessus du Guadalquivir: le pont dit del Obispo («pont de l'évêque»), un des premiers de la Renaissance espagnole, et le pont de Mazuecos, oeuvre dessinée par l'architecte Andrés de Vandelvira; ce dernier ouvrage a mal survécu aux siècles écoulés. Le troisième pont, qui croise le Guadalimar, et nommé Puente Quebrada (le Pont Cassé), à moitié effondré depuis le XVIème siècle.

INTRODUCCIÓN

la ciudad de Baeza durante la Edad Moderna

LA ciudad de Baeza ha jugado históricamente un papel de primera magnitud en el Valle del Guadalquivir, desde el siglo XIII (1), con anterioridad a la conquista cristiana de 1227, hasta bien entrado el siglo XVII, momento a partir del cual sufrió un paulatino proceso de decadencia muy similar al experimentado por numerosas ciudades castellanas de la época (2).

Su prosperidad durante la Baja Edad Media se asentó en las siguientes bases: el establecimiento de un sólido núcleo nobiliario (3), su condición fronteriza con el reino de Granada, la jerarquización eclesiástica (4), la extensión de su término (desde Huelma, en las Montañas Subbéticas, hasta Despeñaperros, en Sierra Morena) y la presencia de un concejo realengo (junto con Úbeda, Andújar y Jaén, en la misma provincia) de amplia autonomía jurisdiccional, por ser su Fuero réplica del de Cuenca. Todo ello propició una dinámica vida agropecuaria, artesanal y comercial, regida a través de las Ordenanzas.

Baeza vivió su mayor época de esplendor a principios del siglo XVI. Los sectores privilegiados de la ciudad transformaron entonces su fisonomía urbana, hasta convertirla en una urbe plenamente renacentista (5). La alta nobleza y los numerosos hijosdalgos afincados en ella (había en 1590 unos 450 hidalgos en Baeza, la mitad de los existentes en todo el Reino de Jaén) construyeron o modificaron sus palacios y casas solariegas, mientras el

(1) Así se refería a la ciudad el rey don Alfonso VIII en una carta escrita al Papado en 1212: «Por fin llegamos a dos ciudades llamadas Úbeda y Baeza, cuya importancia no era superada desde el mar acá por ninguna otra, salvo por Córdoba y Sevilla».

(2) Véanse: *Historia de Baeza*. Dirigida por José Rodríguez Molina. Granada, Universidad, 1986. Y, más sucintamente, RODRÍGUEZ-MOÑINO SORIANO, Rafael; y CRUZ CABRERA, José Policarpo: *Breve historia de Baeza*. Málaga, Editorial Sarriá, 1999.

(3) RODRÍGUEZ MOLINA, José: «Jaén en el siglo XVI. Época de esplendor». En *Historia de Jaén*. Jaén, Diputación Provincial, 1982, págs. 269-308. Baeza fue «la cuna de gran parte de la nobleza del Valle del Guadalquivir, ya que desde ella irradian a otros núcleos de población andaluces».

(4) Sede episcopal restaurada en 1227, compartida con la Catedral de Jaén desde 1249; colegiata de Santa María del Alcázar, erigida en 1401; 12 iglesias parroquiales.

(5) PÉREZ ESCOLANO, Víctor: «Territorio y ciudad». En *Arquitectura del Renacimiento en Andalucía. Andrés de Vandelvira y su época*. Catálogo de la Exposición. Jaén, 1992, págs. 23-52. Durante el siglo XVI Úbeda y Baeza se situaron «a la cabeza en toda Andalucía, entre las ciudades de su rango, respecto al proceso de transformación urbana por medio de arquitecturas de extraordinaria calidad».

clero renovaba y ampliaba sus propios edificios. Campo abonado para la fundación de varios cenobios (7 de religiosos y 8 de religiosas), éstos pujaron entre sí por construir «a lo romano». La erección de la tercera Universidad andaluza, en 1538, finalmente, supuso un revulsivo para las antiguas fundaciones (franciscanos, mercedarios, dominicos, trinitarios calzados) y favoreció el establecimiento de otras nuevas (carmelitas y trinitarios descalzos, dos colegios de la Compañía de Jesús y un seminario de padres filipenses), que transformaron a la Baeza renaciente en una ciudad conventual, ya en la centuria siguiente.

El concejo municipal no fue ajeno, en modo alguno, a este proceso de transformación urbana. Desde la instauración del sistema de regimiento, a mediados del siglo XIV, el Cabildo se convirtió en una plataforma de control sobre todos los aspectos de la vida ciudadana, lo que proporcionaba indudables riqueza, prestigio y poder. Los regidores, adscritos a la clase hidalga y a la pequeña nobleza, pronto consiguieron ostentar ese cargo de forma hereditaria; su dirigismo sólo era mediatizado por el corregidor y el alcalde mayor, oficios instituidos en el siglo XV para asegurar la sumisión concejil a la Corona, así como por los jurados, que velaban por los intereses del común, si bien pronto también éstos usaron sus cargos como sistema de promoción social.

Pues bien, el patriciado baezano, como órgano rector de la vida ciudadana, de signo eminentemente aristocrático (6), se vio obligado a desempeñar una política de prestigio a niveles visual y urbano en franca competencia con la alta nobleza y el clero. La actuación del Concejo en salvaguarda de sus prerrogativas se desarrolló en dos direcciones diferentes pero complementarias: la edificación civil pública y la promoción de la cultura celebrativa de corte humanista. A través de ellas, la ciudad se va a convertir en escenario de su propia grandeza, a la vez que así se justifica el gobierno del Cabildo «en bien de la República», esto es, del vecindario, y «de Ambas Majestades», la Monarquía y la Iglesia, indisolublemente unidas a lo largo de toda la Edad Moderna (7).

(6) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *La sociedad española en el siglo XVII*. Madrid, C.S.I.C., 1963, pág. 257. Baeza obtuvo en 1632 confirmación real del monopolio de que gozaban los hidalgos en cuanto al oficio de regidor. El Reino de Jaén jugó un importante papel en la refeudalización de la sociedad barroca española, pues sus instituciones fueron de las primeras en exigir el estatuto de limpieza de sangre.

(7) CRUZ CABRERA, José Policarpo: *Patrimonio arquitectónico y urbano en Baeza (siglos XVI-XVIII)*. *Aristocracia urbana y conmemoración pública*. Granada, Universidad, 1999. Esta obra,

A nivel arquitectónico y urbano, en las primeras décadas del siglo XVI el Concejo dirigió la creación de un sistema axial de plazas públicas extramuros con funciones de abasto e intercambio, administrativas y judiciales, al tiempo que se adaptaba el viejo centro extramuros al nuevo lenguaje renacentista. De esta forma se acometió la construcción de una serie extraordinaria de edificios públicos con alto sentido de capitalidad, que rememoraban en sus aspectos ornamentales las glorias de la Antigüedad Clásica (8): las Casas Consistoriales Altas, la Casa de la Justicia y Cárcel, las Carnicerías, el Pósito y el vecino Alfolí de la Sal, las Escribanías Públicas y Audiencia Civil. Este esfuerzo edilicio se desarrolló en competencia o con la connivencia de otros sectores privilegiados, como la nobleza local y el clero, con edificios tan sintomáticos como la Catedral y el convento de San Francisco, de impronta vandelviriiana, o los palacios de Jabalquinto, Salcedo o Valenzuela, entre muchos otros, lo que propiciaría a la postre la conversión del viejo núcleo medieval en una urbe clasicista (9). Tal realidad histórica, artística y patrimonial de extraordinaria riqueza ha sido reconocida, en julio del año 2003, con la flamante incorporación de Úbeda y Baeza a la lista de Sitios del Patrimonio Mundial por la UNESCO.

Ese momento histórico de esplendor, que se desarrolló entre finales del siglo XV y el último tercio del siglo XVI, es al que corresponde la época en la que se alzaron los puentes objeto del presente trabajo: el Puente del Obispo y el puente de Mazuecos, ambos sobre el río Guadalquivir, y la llamada Puente Quebrada, salvando el Guadalimar. Si en el primero y más antiguo de ellos, una de las primeras obras de este tipo del Renacimiento andaluz, a principios del siglo XVI, se advierten la voluntad y el mecenazgo privado del obispo don Alonso Suárez de la Fuente del Sauce, que dio nombre

fruto de la tesis doctoral defendida en Granada, en 1995, bajo la dirección de profesor Ignacio Henares Cuéllar, analiza las competencias del Concejo baezano en materias de promoción arquitectónica y urbana y de mecenazgo de las solemnidades públicas y festejos de la época.

(8) ULIERTE VÁZQUEZ, María Luz de: «Baeza: el arte». En *Historia de Baeza*. Granada, Universidad, 1986, págs. 471-550. Afirma la autora que los edificios civiles baezanos se construyeron según un estilo transicional «en el que lentamente se introduce el concepto espacial del purismo renacentista unido a la carga decorativa plateresca».

(9) HENARES CUÉLLAR, Ignacio: «Arquitectura y mecenazgo: ideal aristocrático, reforma religiosa y utopía política en el Renacimiento andaluz». En *Arquitectura del Renacimiento en Andalucía. Andrés de Vandelvira y su época*. Catálogo de la Exposición. Jaén, 1992, págs. 182-212. En las ciudades de realengo el núcleo de la arquitectura renacentista viene integrado por las nuevas relaciones de poder, la idea de lo público y la renovada concepción de lo religioso, en un discurso al servicio del monarca.

a la obra, no es menos cierto que su conservación y mantenimiento recaerían luego sobre el Concejo de Baeza y los municipios comarcanos. Los otros dos ejemplares sí son ya fruto de una más amplia política urbana de promoción y construcción de edificios y espacios públicos, como prerrogativa propia del Consistorio, encabezado por el corregidor, según había prevenido la Pragmática de Corregidores de los Reyes Católicos, de 9 de julio del año 1500, con especial insistencia en los equipamientos urbanos y las necesidades funcionales (10), como años después recogería el humanista baezano Gaspar Salcedo de Aguirre (11). Por tanto, la construcción de caminos y puentes no venía sino a prolongar más allá del predio urbano el mecenazgo municipal sobre el ornato público y los aspectos funcionales de la ciudad, como así atestigua el nutrido grupo de fuentes públicas monumentales existente en Baeza, propio del siglo XVI, entre las que destacan las conocidas de los Leones y Santa María (12).

En un gran esfuerzo por dotar a la ciudad de una infraestructura viaria importante, los regidores baezanos mandaron construir o mantuvieron los mencionados puentes, vitales para la comunicación con otros núcleos urbanos. Así, el Puente del Obispo permitía unir las dos sedes episcopales del Santo Reino, Jaén y Baeza, lo que explica en gran medida el mecenazgo eclesiástico de esta obra, como más abajo comentaremos. Por su parte, el Puente de Mazuecos, posibilitaba la comunicación de mercancías y abastos con los lugares del término de Baeza más meridionales, a la vez que se posibilitaba una ruta de unión con el camino de Granada alternativa a la que cruzaba el

(10) CASTILLO DE BOVADILLA, Jerónimo: *Política para corregidores y señores de vasallos*. Madrid, 1597. Así, se compelia a los corregidores a que «las calles y carreras y carnicerías estén limpias y las salidas del lugar estén asimismo limpias y desocupadas».

(11) SALCEDO DE AGUIRRE, Gaspar: *«Pliego de cartas en que hay doce epístolas escritas a personas de diferentes estados y oficios»*. Baeza, Imprenta de Mariana de Montoya, 1594. Epístola primera, dirigida a un corregidor. Entre sus competencias, debe procurarse todo lo que convenga al acrecentamiento y adorno de la república, «como reparar edificios públicos, fabricar de nuevo obras provechosas y vistosas... según las necesidades de la ciudad, villa o lugar, porque con estas cosas se enriquecen, adornan y ennoblecen». Este texto sobre el buen gobierno, de raíces albertianas, se adelanta tres años a la edición de la obra de Castillo de Bovadilla. Sobre aquel personaje baezano, véase: TARIFA FERNÁNDEZ, Adela, y FRIAS MARÍN, Rafael: «D. Gaspar Salcedo de Aguirre, un clérigo giennense en la España de los Austrias. Noticias sobre su vida y sus escritos». En el *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 173, 1999, págs. 195-224.

(12) CRUZ CABRERA, José Policarpo: *«Las fuentes de Baeza. Las fuentes y el abastecimiento urbano: siglos XVI-XVIII. Captación, usos y distribución del agua»*. Granada, Universidad, 1996. Esta monografía aborda el tema del agua desde aspectos técnicos, arquitectónicos, jurídicos y funcionales.

Guadalquivir por el Puente de «Úbeda la Vieja». En cambio la Puente Quebrada, hundida a poco de terminarse sus obras, constituyó, como veremos, un estrepitoso fracaso como proyecto de variante del camino de Andalucía a la Corte, derivando por Baeza y no por Jaén la comunicación con las tierras orientales de la región.

La incapacidad del Concejo baezano de llevar a cabo la reconstrucción de la Puente Quebrada a finales del siglo XVI muestra ya claramente un punto de inflexión en la evolución histórica de este núcleo urbano: una honda crisis a lo largo del siglo XVII, no diferente del conjunto de Castilla, movida por sequías, hambres, epidemias, levadas de soldados, emancipación de algunas aldeas del término (Linares, Vilches) y excesivas cargas tributarias, que desembocó en un fuerte receso económico, demográfico y social (13). En esta centuria declinó por completo la actividad edilicia municipal, pues el embargo continuo de los bienes de Propios (entre 1637 y 1761) a duras penas permitió conservar los edificios públicos preexistentes. La única nueva realización, ya en las postrimerías del siglo, fue el Balcón del Concejo, con funciones puramente celebrativas.

Una lenta recuperación se advierte en cambio durante la era de los Borbones, si bien la decadencia postrera de la ciudad era imparable. La pérdida de las últimas aldeas del término (Ibros, Begíjar, Lupión) y la enajenación de las extensas dehesas concejiles en favor de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena supusieron un golpe irrecuperable para una población que entre 1595 y 1752 se había reducido de 4.750 a 2.239 vecinos. El Cabildo, más desahogado económicamente en esta centuria, luchó denodadamente por conservar su prestigio histórico (14); con todo, no pasó de ser la ciudad un centro ruralizado, con escasa actividad artesanal, reducida la antes numerosa nobleza a tres títulos de Castilla (uno al final del Setecientos) y al propio patriciado urbano, como reductos ideológicos del Antiguo Régimen (15). La Ilustración trajo consigo en Baeza la mejora de la

(13) CORONAS TEJADA, LUIS: «Baeza, una ciudad en decadencia (siglo XVII)». En *Historia de Baeza*. Granada, Universidad, 1986, págs. 205-232. Una de las notas más elocuentes de esta crisis es la existencia de tan sólo unos 50 hidalgos en la ciudad, lo que provocó la desaparición del antiguo barrio nobiliario del Alcázar.

(14) Buena prueba de ello serían los pleitos para evitar la traslación de la colegiata del Alcázar a Andújar, entre 1715 y 1764, y los intentos frustrados de erigir un obispado independiente de Jaén, en 1769 y 1793.

(15) ARIAS SAAVEDRA, Inmaculada: «Educación y economía en la Sociedad de Amigos del País de Baeza». En *Chronica Nova*, núm. 10, 1979, págs. 33-69. En Baeza se fundó en 1774 la

capacidad de actuación sobre el planeamiento y la transformación de los antiguos espacios celebrativos en lugares dedicados al ocio, como fueron las alamedas y paseos. Sin embargo, algunos edificios públicos se perdieron, y otros cayeron en desuso, pues con el retroceso urbano experimentado fue mayor el peso de su mantenimiento sobre las arcas municipales que los beneficios simbólicos que su presencia reportaba.

El empobrecimiento de la imagen urbana del Concejo en cuanto a la conservación de su patrimonio y la promoción de funciones públicas fueron la tónica dominante en los últimos años del siglo XVIII. A la postre, era un reflejo más de la desintegración del modelo estamental, culminada a partir de la Revolución Francesa. No obstante, todavía entonces pudo arbitrar el Concejo dos importantes proyectos de restauración, como veremos, uno alusivo al Puente del Obispo y otro, malogrado finalmente, sobre la Puente Quebrada.

EL PUENTE DEL OBISPO

El mecenazgo como vía caritativa y piadosa

El Puente del Obispo está ubicado junto a la Carretera A-316, que comunica Úbeda y Jaén, a unos 9 kilómetros de distancia de Baeza en dirección a esta última ciudad, a 38 de Jaén y al lado de una aldea pedánea baezana, conocida asimismo como Puente del Obispo, una de las Nuevas Poblaciones creadas en la comarca tras la Guerra Civil, entre 1956 y 1960. No tiene esta obra ya tráfico rodado, desde que a finales de la década de 1980 se inaugurara un nuevo paso sobre el Guadalquivir, como estructura ingenieril moderna de acero y hormigón. Es el Puente del Obispo una obra construida entre los años 1505 y 1518, formada por 4 arcos y sus correspondientes tajamares, con una capilla adosada a uno de sus estribos. Es uno de los más representativos puentes del Renacimiento andaluz, por ser de los primeros en incorporar espolones semicirculares con tajamares, pero adolece, por su temprana fecha de ejecución, de una estructura muy pesada (16).

Sobre este puente se dispone de amplia información bibliográfica desde antiguo, debido a que por tratarse de una obra de mecenazgo religioso es ci-

segunda Sociedad Económica de Amigos del País de España, a imitación de su homónima Vascongada, en Azpeitia, como reducto de la sociedad aristocrática baezana, más proclive a ideas retardatarias que a un verdadero reformismo.

(16) PÉREZ ESCOLANO, Víctor: Op. cit. Según el autor, los ejemplos más destacados de puentes andaluces del Renacimiento se encuentran en Jaén y Córdoba, siendo éstos los del Obispo, Montoro y Benamejí.

tada reiteradamente en los anales e historias eclesiásticas del obispado giennense (17). No ha pasado tampoco desapercibida para la historiografía moderna (18), si bien el estudio más exhaustivo y completo que del Puente del Obispo se ha hecho corresponde al latinista Higuera Maldonado (19), quien atinadamente comenta las causas y motivaciones que propiciaron su construcción.

En efecto, el nombre de esta empresa de ingeniería está íntimamente unido a la historia de uno de los más eminentes prelados de la diócesis giennense, don Alonso Suárez de la Fuente del Sauce, nacido en la década de 1450 en la localidad abulense homónima de Fuente el Sauz, prelado de Mondoñedo entre 1493 y 1496, después de Lugo, y de 1500 a 1520, hasta su muerte, obispo de Jaén. Ostentó importantes cargos eclesiásticos y políticos, como inquisidor general y presidente del Consejo Real en tiempos de don Felipe el Hermoso. Su llegada a Jaén, se produce en los años siguientes a la conquista del Reino de Granada, en una coyuntura histórica que supo encauzar debidamente. El fin de la secular frontera con el vecino reino nazarí trajo consigo la paz y una nueva época de prosperidad económica, pero hubo que hacer frente al fuerte aumento demográfico, a la conflictividad social (especialmente las luchas de bandos o linajes) y a las necesidades de reforma espiritual, como pondría de manifiesto el Sínodo diocesano de 1511.

Pero, sobre todo, la labor del prelado se centró en la reconstrucción material de su diócesis, rápida, constante y eficaz, en palabras de Higuera Maldonado, dado que «en veintidós años levantó más templos que los que levantaron juntos muchos de sus antecesores y sucesores», hasta el punto de ganarse el sobrenombre del «obispo edificador»: las iglesias de San Andrés

(17) RUS PUERTA, Francisco de: «*Historia eclesiástica del reino y obispado de Jaén. Primera parte, que contiene sus principios y progresos en la religión cristiana*». Jaén, Imprenta de Francisco Pérez de Castilla, 1634. Y: «*Segunda parte: Obispos de Jaén y Corografía antigua y moderna*». Mss. 5.582 y 5.583 de la Biblioteca Nacional.

XIMENA JURADO, Martín de: «*Catálogo de los obispos de las iglesias catedrales de Jaén y Anales eclesiásticos de este obispado*». Madrid, Domingo García, 1654.

(18) ROMERO DE TORRES, Enrique: «*Catálogo de los monumentos históricos y artísticos de la provincia de Jaén*», 1912. Manuscrito del Centro de Estudios Históricos del C.S.I.C. Existe una copia en los fondos de la Diputación Provincial de Jaén. Y CAZABÁN LAGUNA, Alfredo: «La Puente del Obispo». En *Don Lope de Sosa*, 1913, pág. 346

(19) HIGUERAS MALDONADO, Juan: «El Puente del Obispo según dos pergaminos latinos (siglo XVI)». En el *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 124, 1985, págs. 15-70. Seguimos al autor en sus aportaciones fundamentales para el conocimiento de esta obra, salvo en noticias documentales señaladas convenientemente en notas a pie de página.

de Baeza, San Pablo de Úbeda y San Pedro de Sabiote, en La Loma, amén de múltiples intervenciones menores en todo el territorio de la diócesis; y, en la capital del Santo Reino, la portada de San Ildefonso, el convento carmelitano de la Coronada y todo el crucero antiguo y capilla mayor de la Catedral de Jaén, donde deseaba ser sepultado, pero que, derribado en 1634 para proseguir la obra nueva trazada por Vandelvira, luego quedaría en ella insepulto hasta el año 2001, a causa de un largo pleito mantenido con el cabildo de Jaén (20). Precisamente, en la antigua capilla mayor de la Catedral giennense estuvo colocada la lauda de este prelado, que aludía a la construcción del Puente del Obispo (21) y que era clara muestra de la voluntad constructiva del obispo, que fue más allá del ámbito puramente religioso para dotar al obispado de decorosos edificios representativos (mandó edificar o terminar el antiguo palacio episcopal de Jaén, ya desaparecido, y la llamada Casa del Obispo en la calle Almendros Aguilar, así como las casas episcopales de recreo de la villa de El Mármol y el Palacio Episcopal de Baeza) y que sería continuada también por su sucesor, el cardenal-obispo don Esteban Gabriel Merino (1523-1535).

La obra que más fama y timbre dio al obispo constructor fue precisamente el puente que lleva su nombre. Obra «grandiosa, insigne, hermosa, alta, sólida, de severa majestad», a tenor de los epítetos con que la describieron Ximena Jurado, Cazabán Laguna y otros, como recoge Higuera Maldonado, quien también analiza dos pergaminos latinos conservados en el bulario del Archivo Catedral de Jaén (22). El primero de ellos es una bula de León X (1513-1521), fechada en Roma el 13 de febrero de 1516, a petición de don Alonso Suárez. Se expresan en el documento las motivaciones socioeconó-

(20) Sobre la vida de este prelado, véanse: XIMENA JURADO, Martín de: *Op. cit.*, págs. 445-448; HIGUERAS MALDONADO, Juan: *Op. cit.*; ESPEJO Y GARCÍA, J.: «Un obispo insepulto». En *Don Lope de Sosa*, 1913, págs. 206 y sigs.; MONTUANO CHICA, Juan: *Historia de la diócesis de Jaén y de sus obispos*. Jaén, Instituto de Estudios Giennenses, 1986; y TORAL FERNÁNDEZ DE PEÑARANDA, Enrique: «Elogio y nostalgia de un obispo. Don Alonso Suárez de la Fuente del Sauce». En el *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 179, 2001, págs. 69-100.

(21) Epitafio copiado a la letra por Ximena en el siglo XVII: «Esta sepultura es del muy reverendo y magnífico señor don Alonso de la Fuente el Saz, obispo que fue de Mondoñedo, y de Lugo, y de esta Santa Iglesia, el cual hizo a su costa esta capilla en los años de MDIX y DX, y asimismo hizo a su costa en los años de MDV y DVI y VII y VIII años la Puente que se llamó del Obispo, que es entre estas ciudades de Jaén y Baeza, sobre el río Guadalquivir, el cual paso dejó y es libre sin pagar tributo alguno. Murió a cinco de noviembre de MDXX».

(22) HIGUERAS MALDONADO, Juan: *Op. cit.* El extenso artículo nos ofrece la transcripción documental de los dos pergaminos.

micas y humanas de su construcción: «facilitar el acceso de las personas, animales y mercancías de ambas riberas y comarcas entre Baeza y Jaén», coadyuvando así a la reactivación económica postrera al fin de la Guerra de Granada; limar las asperezas entre los convecinos de ambas orillas, hasta entonces divididos en «los de río acá y los de río allá»; prevenir, en fin una obra de imperiosa necesidad para franquear el río por un paraje que ocasionaba pérdidas humanas y de animales, sobre todo en el periodo invernal. Otras motivaciones, no incluidas en el documento, podrían haber impelido la sabia actuación del obispo: la grave crisis de hambruna padecida en Castilla y Andalucía entre 1502 y 1506, seguida de la epidemia de peste de 1507; la conveniencia pastoral y doctrinal de unir eficazmente las dos sedes catedralicias de la diócesis; y, en fin, de forma más particular, la comunicación con las importantes propiedades de la mitra giennense en la zona de la Loma de Úbeda: la villa episcopal de Begíjar, la de El Mármol, la torre de Tiedar y el palacio episcopal baezano.

Lo que sí expresa la bula a continuación, siguiendo de nuevo casi a la letra el texto de Higuera Maldonado, es la financiación de la obra a expensas no de las rentas diocesanas, sino de los propios bienes del obispo, «sin ayuda ni subsidio de nadie», calificando a don Alonso Suárez de «prelado eminente en virtud y letras, piadoso y caritativo», por construir el puente y dejar su paso «libre y exento para todos sin que en lo sucesivo pudieran imponerse ningunas dádivas, pedajes, gabelas, ni otros cualesquiera impuestos por el simple tránsito sobre el mismo, ni tampoco en razón al paso de animales u otros objetos». El documento, de hecho, es la confirmación papal del deseo del mecenas de dejar franco el derecho de pontazgo, inhibiendo a los contraventores so pena de excomunión. Sólo una obligación espiritual se impone a los transeúntes: rezar un padrenuestro y avemaría por el alma del obispo don Alonso Suárez, aunque esta sugerencia viene compensada a su vez por la concesión de otras gracias espirituales que el Sumo Pontífice concede a quienes la cumplan. El segundo documento latino, en fin, añade poco al primero: una ejecutoria pontificia romana, datada en Roma el 7 de agosto de 1517, dirigidas a todas las instancias civiles y eclesiásticas del país para el cumplimiento de la bula antecedente (23).

Por tanto, no hay duda alguna de que el Puente del Obispo fue construido a partir del año 1505, por voluntad expresa y del propio peculio del prelado don Alonso Suárez de la Fuente del Sauce. Aunque Ximena Ju-

(23) *Ibidem*, págs. 21-28.

rado, al copiar el epitafio más arriba mencionado, indica que la obra se terminó tres años después (más que improbable, debido a la envergadura de los trabajos), el mismo autor cita en su obra el año de 1518 como fecha en la que se «acabó y perfeccionó la obra insigne de la Puente del Obispo», a tenor de una inscripción colocada sobre la puerta de la capilla adosada a este paso (24). No consta documentalmente, empero, el autor, tracista o artífice director de las obras, si bien Llaguno Amírola hace alusión a un tal Pedro de Mazuecos, a quien adjudica la Puente Nueva o Puente de Mazuecos, como empresa llevada a cabo a partir de 1495. Sin embargo, como veremos más adelante, el Puente de Mazuecos se construyó a mediados de la centuria siguiente, por lo que bien puede ponerse en duda la fiabilidad de las aportaciones de Llaguno al respecto, e incluso, la existencia histórica de aquel personaje (25).

Sea como fuere, el Puente del Obispo era ya una realidad histórica desde la década de 1520, muerto el promotor y benefactor de tal empresa. A partir de entonces, el mantenimiento de este paso correspondería al Concejo baezano, por hallarse en su término jurisdiccional; mantenimiento continuado y costoso, dado que estructuras de este tipo sufrían a menudo los embates y desperfectos ocasionados por las avenidas de agua. Así, una Real Provisión de don Carlos I, fechada en 1531, hace alusión a que «la puente del Guadalquivir está en muy gran peligro de se caer» y si no se repara brevemente lo que se cayese costaría más de 4.000 ducados (26). Y, en 1541, se

(24) «Esta Puente se llama del Obispo. Hízola toda a su costa don Alonso de la Fuente el Sauce, obispo que fue de Mondoñedo, y después de Lugo, y el año de 1500 de Jaén. Y dejó el paso libre de ella. Y es libre a todos sin pagar tributo alguno. Comenzóla el año de 1505 y acabóla año de 1518. Y concede a los que por ella pasaren y rezaren una Ave María a honor de la Virgen María 40 días de perdón». Esta inscripción ya no existe en la capilla, reconstruida en la década de 1940.

(25) LLAGUNO Y AMÍROLA, Eugenio: *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*. Madrid, Imprenta Real, 1829, I, págs. 157 a 158. Y GILA MEDINA, Lázaro: *Arquitectura religiosa de la Baja Edad Media en Baeza y Úbeda*. Granada, Universidad, 1994, pág. 195. Llaguno aporta los nombres de Pedro Mazuecos y Pedro López, como principales artífices de la época del obispo don Alonso Suárez, aunque también habla, erróneamente, de un ficticio Pedro de Vandelvira.

(26) Archivo Histórico Municipal de Baeza [A.H.M.B.]. Correspondencia Oficial. Signatura 1-53-80. Real Provisión de don Carlos I, en Ocaña, 19 de abril de 1531, sobre que en el término de la ciudad hay tres puentes sobre el Guadalquivir, Guadalimar y Guadalén, «muy necesarios y de muy buen edificio», para que el corregidor de Baeza informe sobre la conveniencia de reparar el del Guadalquivir, mediante un repartimiento de 130.000 maravedís entre los lugares de su jurisdicción.

ordenó a los maestros canteros Antón Pérez, Toral y Jurado, inspeccionar los reparos que necesitaba, con libramientos de dinero y acarreo de piedra a tal efecto. Quizás se tratase de aderezos de poca consideración, al igual que los efectuados, ya en la centuria siguiente, en 1626 (27).

El siglo xvii fue para Baeza una época de crisis aguda, que en lo edilicio se manifestó a través de la casi impotencia de los municipales en mantener y reparar los espléndidos edificios públicos levantados en la centuria precedente. Lógicamente, la carestía también alcanzó a los caminos y puentes, estando el del Obispo a pique de hundirse en varias ocasiones en aquella época por falta de libramientos para efectuar las necesarias reparaciones. La documentación municipal alude continuamente a reconocimientos de alarifes y peticiones de facultades regias para lograr arbitrios económicos, dando la impresión de que su mantenimiento material se redujo a parcheos imprescindibles más que a efectivas remodelaciones. Verbigracia:

—En 1638 los maestros canteros Martín de Benavides y Simón Lechuga pidieron al Cabildo baezano que se reconociese la obra hecha por ellos en el Puente del Obispo, para la que habían aprestado gran cantidad de piedra, pero que, no aportadas por la ciudad las cantidades suficientes según la contrata a tal efecto, se había casi perdido «la calera» fabricada a tal efecto. De nuevo en 1641 solicitaron al Concejo cumplierse lo estipulado en el contrato de obligación, lo que sugiere que no se llevaron a buen término las reparaciones pertinentes. No es de extrañar, por tanto, que 4 años más tarde se acordase aderezar «las puentes del Obispo y Mazueca» (28).

—Nuevamente, en 1667, el estado del puente era precario, con las claves desgastadas y a pique de arruinarse uno de sus estribos. Juan de Mendoza, a la sazón maestro mayor de la obra del colegio de San Felipe Neri, reconoció antepechos y empedrados, declarando era menester para su reparación la cantidad de 6.328 reales, que podrían costearse mediante repartimientos a los lugares comarcanos previa Real Facultad a tal efecto, y con la ayuda diocesana. Esta obra era considerada de gran necesidad, porque de caerse el puente «cesaba el comercio con esta ciudad y la comunicación con muchos lugares [...] que es paso a los reinos de Granada y Jaén, y para la Mancha, Castilla y la Corte». Todavía en 1673 no se había conseguido la Real Facultad

(27) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1540 (2 de agosto) y 1626 (6 de febrero).

(28) A lo largo de los siglos xvii y xviii, ambos puentes, del Obispo y Mazuecos, necesitarían reparaciones en fechas coetáneas, debido, lógicamente, a los desperfectos causados por las avenidas del mismo río Guadalquivir.

de repartimiento de costes entre Baeza, Jaén, Úbeda, Andújar y Bedmar, pero se acordó prosiguiesen los aderezos precisos.

—Poco debió hacerse entonces, porque nuevamente sufrió severos daños en 1675 y, al año siguiente, se acordó «recoger los materiales de la ermita del Puente del Obispo, que está empezada a hundir, y ponerlos en la parte donde está determinado». En 1679 se dio cuenta de estar desempedrada la entrada del puente, de cómo «se huella ya sobre las claves» y de haberse abierto «una quiebra en el arco primero de su entrada..., apuntalado malamente con un poco de madera», realizándose nuevos reconocimientos y acuerdos para su reparación en 1689 y 1690.

—Por fin, en 1693, se volvió a plantear la urgencia de una buena consolidación del Puente del Obispo, pues estaba casi desempedrado, descubiertas sus claves y con «una caverna» en el arco principal, según informe del maestro mayor de la ciudad, Martín Antonio Sánchez. Las reparaciones costaron 4.000 reales, pagados a partes iguales por las ciudades de Úbeda y Baeza, y con la aprobación de don Diego Flores Valdés, del Consejo de S.M., a condición de que el pretil del puente permitiese el paso de «coches, galeras y carros disparados» (29).

El mantenimiento del Puente del Obispo durante el siglo XVIII estuvo más cercano a lo precario que a lo eficiente, al menos en su primera mitad, en la que se constatan documentalmente pequeñas reparaciones en lo referente, especialmente, al empedrado o paso. Su estado era muy deficiente en 1763, cuando los maestros Luis de Molina y Juan Martínez declararon que en «el contramuro y estribo que mira al sol saliente que es por donde camina la madera que dicho río baja... hallaron un pedazo de él desolapado... y que asimismo habían encontrado un pedazo de empiedro deshecho, que está encima de las claves del tercer arco... y que a la entrada de dicho puente como se va desde esta ciudad a mano derecha se necesita hacer un pedazo de empiedro con un pretil para sujetarlo y detener la calzada». La situación se acercaba al peligro de ruina experimentado en el siglo anterior, agravada además por cierta inhibición de los munícipes baezanos, al haber pasado recientemente el puente a la jurisdicción de la emancipada villa de Begíjar. Nueve años después había aumentado la «concavidad en uno de sus

(29) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1638 (19 de junio), 1641 (23 de diciembre), 1645 (18 de septiembre), 1667 (4 de febrero, 4 de julio y 13 de octubre), 1673 (31 de octubre), 1675 (19 de abril), 1676 (16 de marzo), 1679 (21 y 25 de enero, 4 de agosto, 17 de noviembre), 1689 (25 de noviembre), 1690 (25 de enero), 1693 (25 de febrero) y 1694 (22 de noviembre).

machones», sin que nada se hiciera hasta 1779, cuando una avenida dejó aquel estribo «en gran parte destrozado» (30).

Cabe decir que el mantenimiento no chocaba tanto ya con la falta de caudales cuanto con la lenta maquinaria burocrática y administrativa precisa para la consecución de repartimientos y otros arbitrios. La política reformista de la Ilustración, bajo el reinado de don Carlos III, vino a resolver en gran medida estos problemas, con la creación de las Intendencias en lo que se refiere a lo económico, así como mediante un control eficaz sobre la concesión de contratos para obras públicas. La muestra más eficaz del nuevo centralismo sería la prohibición de adjudicar obras de relevancia a maestros no formados o tenidos por arquitectos por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, erigida en 1759. La necesaria reparación del Puente del Obispo a partir de 1785 se llevaría finalmente a cabo en estas nuevas condiciones, solventando la ineficacia demostrada por los municipales en ocasiones anteriores.

Así, en aquella época el puente mostraba peligro de hundimiento debido a los socavos arriba mencionados en uno de los estribos y en el empedrado sobre la clave del arco principal, según declaración, de 31 de mayo de 1786, de los alarifes Ignacio Moreno y Andrés Gallego, para quienes el coste de las obras ascendería a 88.792 reales, pagaderos mediante aportaciones de las rentas del Pósito, arbitrio de las rastrojeras del término y ayuda de los cabildos eclesiásticos de Jaén y Baeza, «por la comodidad que les resulta y para conservar la buena memoria del obispo». Pero dado que en enero de aquel año los maestros Diego Rodríguez y Antonio José López Cortés habían tasado aquellas mismas obras en 124.290 reales, el Intendente don Jorge Astrandi pasó el expediente a la Real Academia de San Fernando, que determinó la intervención de «un arquitecto de acreditada inteligencia», recomendando al señor don Domingo Tomás, entonces director de arquitectura de la Real Escuela de Bellas Artes de Granada.

Con esta decisión se evitaban los remates a la baja y las trapicherías de los alarifes locales, pero no fue bien recibida por el Concejo baezano, quizás al considerarla una intromisión en sus prerrogativas. De hecho, aunque aceptó la intervención de este maestro por real resolución, se quejó oficialmente de que pretendía cobrar demasiado salario por 17 días de trabajo

(30) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1711 (23 de febrero), 1714 (30 de enero, 23 de agosto), 1751 (3 de agosto), 1752 (13 de octubre), 1753 (2 de enero), 1763 (22 de julio, 13 de agosto), 1772 (24 de noviembre) y 1779 (24 de septiembre).

con calesa diaria hasta las obras, un ayudante que no tuvo y 15 días de trabajo por levantar un plano «cuando de 4 a 6 es suficiente». Por su parte, el arquitecto afirmaba que las obras se habían exagerado y «no eran lo que ellos querían suponer». Finalmente, por Real Provisión de 18 de julio de 1789, se ordenó la reparación del Puente del Obispo, ajustada al plan del mencionado arquitecto, con un coste de 49.000 reales, a pagar dos tercios por los Propios y arbitrios del Concejo de Baeza –sin repartimientos entre los vecinos– y la última parte por las villas situadas a distancia de 6 leguas.

El informe y plan de Domingo Tomás a la Real Academia de San Fernando, fechado el 28 de noviembre de 1787, expresa muy bien el estado y necesidades del Puente del Obispo entonces: pequeños socavos en el empedrado, agregaciones de mampostería recientes, un paredón semidesplomado junto al estribo de entrada del puente, y el punto central de la reparación, un machón socavado en el lecho del río, de mampostería agregada al muro de la primitiva fábrica, que podía repararse fácilmente con relleno de piedras pequeñas y medianas a 12 varas de distancia de ambas partes del puente. Asimismo, era preciso reparar hasta la tercera y cuarta hilada bajo los antepechos, por estar corroídos los sillares, como la colocación de sillares labrados en parte de ambas fachadas y de los estribos. Y, en fin, el refuerzo con piedra «jabaluna» –más resistente a la erosión que la arenisca local– de la cortina de la parte del camino de Baeza, la más golpeada por las fuertes avenidas, en las que el agua llegaba hasta el antepecho del puente. La comisión de la Academia, por su parte, incluyó en las obras un «rehinchido para igualar la madre del río», con una estacada o un encadenado de piedras gruesas alrededor, y el refuerzo de una de las cepas del puente. Toda esta documentación deja entrever cómo las reparaciones acometidas en periodos precedentes no habían modificado sustancialmente la trazas primigenias de la obra, y se habían reducido a parcheos, rellenos y refuerzos de mampostería. Con todo, y a pesar de la seriedad del informe de Domingo Tomás, pocos años después de su intervención, en 1810, de nuevo necesitaría reparos «urgentísimos», ya en los albores de la Edad Contemporánea (31).

(31) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1785 (25 de noviembre), 1787 (30 de enero, 21 de mayo, 8 de agosto), 1789 (22 de junio y 18 de julio) y 1810 (18 de febrero).

A.H.M.B. Correspondencia Oficial, signatura 2-5-130. Real Cédula de 15 de junio de 1789, por la que el Consejo de Castilla aprueba el plan de Domingo Tomás para la reparación del Puente del Obispo.

Archivo Histórico Nacional [A.H.N.]. Sección Consejos, legajo 1387. Expediente en virtud de R.O. remitiendo las diligencias practicadas por el corregidor de Baeza para la repa-

Realmente, a lo largo de su trayectoria histórica el Puente del Obispo ha mantenido un aspecto más o menos similar al que presenta hoy día, a pesar de las múltiples intervenciones que ha sufrido su fábrica, y, especialmente, la restauración realizada entre los años 1923 y 1927 por la Jefatura Provincial de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas, que tuvo un carácter bastante arqueológico e historicista, según proyecto, primero del ingeniero don Diego Lanzas Gámez y, después, de don José de Acuña y Gómez (32). En tales documentos, se menciona el puente como «original por su traza y majestuosa por sus proporciones, sino también artística y técnicamente interesante por constituir una verdadera reliquia de la ingeniería medieval». En efecto, el Puente del Obispo es una de las primeras actuaciones de este tipo del Renacimiento en Andalucía, si no de las últimas de la Baja Edad Media.

Su fábrica es de perfil o paso en línea recta, ligeramente descendente en dirección de Baeza a Jaén, lo que ha condicionado que la luz y altura de sus arcos sean desiguales, decrecientes en dirección a Baeza. Posee cuatro arcos de medio punto sostenidos por tres estribos o pilas de diferente espesor, reforzados con tajamares triangulares aguas arriba y semicirculares aguas abajo, dualidad que marca bien su carácter transicional, pues es el primer puente andaluz en usar este último tipo de refuerzo. Sobre el dovelaje de los arcos los paramentos de la obra se elevan dos o tres hiladas hasta alcanzar el pretil o antepecho, moldurado en su base y remate mediante una sencilla y gruesa imposta. Estos paramentos están realizados con sillería a soga, con algunos cambios de hilada y material que señalan claramente la huella de intervenciones históricas de refuerzo y acondicionamiento posteriores a avenidas fuertes de agua.

Hasta la restauración última, efectuada tras las averías sufridas durante la Guerra Civil de 1936 a 1939, bajo la dirección del ingeniero don Luis Chocano Martínez, el Puente del Obispo había conservado seis placas conmemorativas en sus paramentos, dispuestas dos a dos simétricamente a cada lado, sobre los espolones de los estribos entre sus vanos, tal y como se observa en fotografía realizada hacia 1913, perteneciente al Catálogo Monu-

ración del Puente del Obispo. Baeza, 1787. A este legajo acompaña un plano firmado por el maestro Ignacio Moreno, el 31 de mayo de 1786, pero falta el realizado por Domingo Tomás, que sirvió para ejecutar las obras.

(32) HIGUERAS MALDONADO, Juan: *Op. cit.* Reseña el autor el legajo 681 de la Jefatura Provincial de Carreteras de Jaén.

mental de la Provincia de Romero de Torres (33): sobre el estribo central, una placa con inscripción gótica, y sobre los laterales, los escudos del obispo don Alonso Suárez. Pues bien, en dicha restauración fueron arrancados de su lugar original y colocados en la fachada de la capilla ubicada a la entrada del puente desde el camino de Jaén, adosada al flanco de aguas abajo.

Esta capilla o «ermita» no es la original, pues consta que ya en 1541 estaba casi arruinada, según el testamento del arcediano giennense don Martín de Ocón (34), lo mismo que en 1675, como ya hemos mencionado más arriba. En la citada fotografía datada en 1913 puede observarse cómo esta capilla estaba arruinada desde la altura del pretil del puente. Reparada en 1927, debió ser reconstruida de nuevo tras la Guerra Civil con el aspecto que hoy ofrece. Un cuerpo prismático en forma de torre adosado al último estribo del puente en dirección a Jaén, en la fachada septentrional, aguas abajo. Es de fábrica maciza hasta la altura del paso del puente, a partir del cual se dispone como un modesto habitáculo con pequeños vanos en sus caras laterales y posterior, rematado en sencilla cornisa adornada con bolas y paramento superior.

En su fachada se disponen, bajo la cornisa, dos sencillas gárgolas, y tres escudos del obispo don Alonso Suárez, que estuvieron hasta entonces en los paramentos del puente, lo mismo que otros dos escudos dispuestos en las fachadas laterales sobre sendos vanos de medio punto y las dos placas murales con inscripciones góticas a ambos lados de la portada (35). La portada es, en fin, la parte más desdichada de la restauración, al conformarse como un profundo arco de medio punto abocinado de arquivoltas lisas completamente ajeno a la época de construcción del puente y que contrasta en exceso con la exigua decoración gótica de placas y escudos. Lo que sí se ha mantenido es el aspecto de fortaleza de esta capilla, que enfatiza visualmente la

(33) HIGUERAS MALDONADO, Juan: *Op. cit.* Y véase la nota 18.

(34) *Ibidem*, pág. 20.

(35) *Ibidem*, pág. 21. Su transcripción difiere algo de la perdida dedicatoria que estuvo ubicada originalmente sobre la portada de la ermita: «(Esta) puente se lla(ma)... del o(bis)po.../ ...della a todos (sin pagar tributo alguno hízola) toda a / su costa y de su hacie(n)da do(n) Alo(n)so Suarez de Fue(n)te el Saw/ -ce obispo q(ue) fue de Mo(n)doñedo y después de Lugo y en el año/ de (mil) y quinientos de Jaén .. / ... (a todos) los q(ue) por ella p/ -asare(n) y dijere(n) un Ave María a honor de la sagrada/ nuestra señora la V(i)rge(n) María cuare(n)ta días de perdón».

sustitución del derecho de pontazgo por el ejercicio pietista, según la voluntad del obispo edificador.

En definitiva, es el Puente del Obispo una obra de gran empeño monumental, que quizás adolece de un aspecto excesivamente pesado por la reciedumbre de sus pilares, aunque esta particularidad, como obra básica de ingeniería, más que de diseño o perfil arquitectónico, ha posibilitado la conservación de todos sus elementos estructurales, lo que no puede decirse de los otros dos puentes que forman parte de este trabajo, más esbeltos, pero incompletos.

LA PUENTE QUEBRADA SOBRE EL GUADALIMAR

Crónica de un estrepitoso fracaso

A unos 2,5 kilómetros de la Estación de Linares-Baeza, remontando el río Guadalimar y en terrenos del cortijo de Peñarrubia, se encuentran los restos de un monumental puente, reducidos a los arcos y estribos extremos de su fábrica (36). Esta obra fue catalogada por Romero de Torres con el expresivo nombre de Puente Quebrada, el mismo apelativo con el que se le cita en las fotografías que acompañan a su trabajo (37), así como en la documentación histórica consultada, si bien se le conoce asimismo con otras denominaciones recientes, como la incluida en mapas del Servicio Topográfico Nacional –Puente de Peñarrubia– y la popular de Puente Mocho. Aunque hoy día pertenece al municipio de Linares, la hemos incluido en este trabajo por haber sido construido este puente durante el siglo XVI, a instancias del Concejo de Baeza, institución a la que también competieron los proyectos de reconstrucción del mismo a lo largo de la Edad Moderna.

Escasas son las referencias bibliográficas alusivas a la Puente Quebrada, siendo la más completa la debida a Corchado Soriano en su trabajo sobre los antiguos caminos entre Jaén y la Mancha (38): Debido a la intensa

(36) Queremos agradecer al baezano don Francisco José Gálvez Titos su inestimable ayuda para la localización de la Puente Quebrada.

(37) Véase la nota 18. Por error tipográfico, las fotografías relativas a esta obra, catalogadas con las signaturas B-360-19/20, están encabezadas como «Fuente Quebrada»: CONTRERAS GILA, Salvador, PEDROSA LUQUE, María Isabel; REAL DURO, Ana María: «Catalogación y clasificación del fondo fotográfico Romero de Torres de la Biblioteca del Instituto de Estudios Giennenses». En el *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 170, 1998, págs. 281-377.

(38) CORCHADO SORIANO, Manuel: «Pasos naturales y antiguos caminos entre Jaén y la Mancha». En el *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 38, 1963, págs. 9-40. En este trabajo hay referencias a otra importante obra que acometió el Concejo baezano durante el siglo

romanización de la zona septentrional de la provincia, por su vinculación a las explotaciones mineras adscritas a la antigua ciudad íberromana de Cástulo, existen varios puentes en este ámbito, levantados durante la Edad Moderna, pero aprovechando estructuras preexistentes; la Puente Quebrada fue uno de los escasos ejemplares que se construyeron íntegramente durante el siglo XVI, a principios de aquella centuria, aunque una avenida destruyó su tramo central a poco de terminarse, y quedan en pie varios arcos «acreditando una fortísima construcción que hace inexplicable su fracaso». Fue levantado aprovechando como material de acarreo sillares y laudas epigráficas procedentes de las ruinas de Cástulo —a unos 8 kilómetros aguas abajo—, siendo hasta hace poco perceptibles algunas de aquellas inscripciones romanas embutidas en sus paramentos.

Las motivaciones que llevaron al Concejo baezano a levantar aquel puente tuvieron un carácter esencialmente económico y mercantil, pero también representativo, puesto que este paso sobre el caudaloso Guadalimar se configuró como una variante del camino real que unía Toledo y Granada, pasando por Baeza, en lugar de continuar hasta Bailén, distinta de otra variante que, desde Vilches, pasaba por Úbeda, aunque esta ruta se enlazaba con la de Baeza a partir de Jódar. Desconocemos su fecha exacta de construcción, si bien a tenor de una real provisión de don Carlos I de 1531, estaría ya concluido y necesitado de reparos, pues sería uno de los tres puentes que existían entonces en su término, sobre el Guadalquivir, Guadalimar y Guadalén, «muy necesarios y de muy buen edificio» (39).

No obstante lo dicho, esta noticia contrasta con otras referencias documentales que mencionan intensos trabajos en un puente sobre el Guadalimar en la década de 1530, según unos interesantes expedientes conservados en la Real Chancillería de Granada, sobre los derechos y porcentajes que el obrero mayor de la ciudad cobraba por asistir a las obras públicas de Baeza (40). Por una Real Provisión fechada el 6 de marzo de 1533 se da cuenta de que la administración de las obras del puente sobre el Guadalimar ha de recaer sobre Antonio de Mendaña, dado que en esa época de febril actividad constructiva para Baeza, las obras públicas urbanas eran asistidas por el

xvi: la Venta de los Palacios, o de los Pilares, de la que existen algunos restos, en el término municipal de Vilches.

(39) Véase la nota 26.

(40) Archivo de la Real Chancillería de Granada [A.R.CH.G.] Legajos 3-828-5 (1563) y 3-697-1 (1555).

obrero Antonio de la Peña (41). El nombramiento de un administrador específico para esta obra nos hace suponer que se trataba no de una restauración, sino de una empresa ex novo. Entonces, los pasos mencionados antes, sobre el Guadalimar y Guadalén, podrían ser puentes ubicados más al este y aguas arriba de ambas cuencas, dado que estos ríos se unen pocos kilómetros antes de discurrir por Puente Quebrada. El nuevo puente tendría que salvar solamente un vado, aunque más caudaloso, con la ventaja añadida de conectar más directamente entre sí Baeza con la importante villa de Linares. De los otros puentes no poseemos apenas noticias (42).

Lo cierto es que consta que documentalmente cómo la Puente Quebrada se levantó a partir de 1533, por los canteros baezanos Francisco de Toral y Luis Jurado, quienes «empezaron el puente de Guadalimar [así era conocido en el siglo XVI] y cerraron cuatro arcos, y el último lo cerró Antón Pérez, dirigiendo todas las obras Antonio de Mendaña», al que se le pagaban 2 reales diarios de salario (43). Desconocemos cuando se terminó el puente, aunque en 1544 se pagaron 200 carretadas por traer piedra desde Cazlona (las ruinas de Cástulo). Y, en efecto, poco tiempo después debió ser destrozado por una avenida de agua, dado que el 27 de marzo de 1555, por sentencia del corregidor Vallejo, se obligó al Concejo baezano a pagar al obrero Rodrigo de Molina derechos de veintena por su trabajo en «el puente del Guadalimar, en las obras de volver a labrarlo» (44).

Este importante haz de noticias relativas al siglo XVI no hace sino certificar los datos que de esta obra se poseían, así como dar a conocer sus au-

(41) CRUZ CABRERA, José Policarpo: «Oficios concejiles y arquitectura civil en Baeza: el Obrero de la Ciudad». En *Cuadernos de Arte, de la Universidad de Granada*, núm. 27, 1996, págs. 65-71. El obrero mayor no era maestro cantero o arquitecto, sino un administrador de rentas específico para obras públicas, diferente del mayordomo de Propios, que cobraba derechos de décima de materiales y jornales en reparo de murallas y la veintena en las restantes obras públicas.

(42) CORCHADO SORIANO, Manuel: *Op. cit.* Quizás se trate de alguno de los puentes de la variante del camino real que desde las Navas de Tolosa pasaba por Vilches, Giribaile y Úbeda: puentes de la Barca, de los Escuderos y Romano.

(43) A.R.CH.G. Legajo 3-697-1 (1555). Probanzas del pleito, de 1562. Es testigo el propio Francisco de Toral, que entonces contaba 70 años.

(44) A.R.CH.G. Legajo 3-828-5 (1563). Copia de la sentencia presentada por Rodrigo de Molina, hijo del obrero del mismo nombre, muerto en 1556, para poder por su parte ejercer los mismos derechos con la obra del puente de Mazuecos. Aquel personaje dirigió la administración de las obras del Pósito, terminado en 1554, quedando memoria de su nombre en la inscripción dedicatoria.

tores materiales. No aclara en cambio si fue reconstruido por completo o si, por el contrario, esta reconstrucción quedó inacabada, quizás por falta de dinero o por advertirse en su fábrica algún fallo estructural, si bien tampoco puede dejarse de tener en cuenta que en 1565 la villa de Linares se liberó de la jurisdicción de Baeza, lo que complicaría el entendimiento entre ambos núcleos para costear los trabajos.

A partir del siglo XVII son ya muy escasas las noticias que poseemos sobre la Puente Quebrada o «puente de Linares», como se le denomina entonces. La más clara corresponde a la obra manuscrita de Francisco de Torres, de 1677, en la que al describir el río Guadalimar, nos cuenta cómo tras unirse con el Guadalén «toma las vertientes del valle con nombre de Arroyo de Canena, entra por la puente de Linares (así llamamos porque nos daba paso para aquella villa) pero ahora caída, sin haber quien trate de volverla a reedificar siendo su paso tan forzoso; edificio magnífico, si bien moderno de material antiguo, despojos de la gran Cástulo» (45). Esta descripción contrasta con algunas noticias documentales relativas a reconocimientos del puente de Linares, para evaluar daños por avenidas, efectuados en 1661, 1665, 1675 y 1728 (46). Cabe preguntarse si se trataba de otro puente distinto a la Puente Quebrada, de la reparación de alguna estructura poco estable, quizás de madera, sobre la luz de su arco central, o simplemente de reconocimientos de lo que aún quedaba en pie.

Sea como fuere, su paso dejó de estar completamente operativo ya en el siglo XVIII, como nos aclara el abate Ponz en su monumental *Viaje de España*: «A la legua con corta diferencia, después que se sale de Linares para la ciudad de Baeza, hay que hacer una gran bajada hasta el río Guadalimar, que se pasa en barca, y también por el vado inmediato cuando no viene crecido» (47). El hecho de que aquel importante paso se realizase con medios no siempre practicables no dejaría de generar problemas, pérdidas y profunda insatisfacción a los habitantes comarcanos. Ello explicaría que durante el go-

(45) TORRES, Francisco de: *Historia de Baeza*. 1677. Manuscrito conservado en la Biblioteca Británica. Edición a cargo de José Rodríguez Molina, Baeza, Ayuntamiento, 1999, pág. 72.

(46) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1661 (5 de abril), 1665 (28 de enero), 1675 (19 de abril) y 1728 (29 de octubre).

(47) PONZ, Antonio: *Viaje de España*. Madrid, Vda. de Ibarra, 1791, Tomo XVI, Carta Segunda, pág. 106. La causa de que el viajero ilustrado llegase a Baeza desde Linares no fue tanto por la comodidad del camino, sino por haber pasado antes por las ruinas de Cástulo o Cázlona, con espíritu erudito y arqueológico.

bierno del Despotismo Ilustrado de don Carlos III se relanzase el proyecto siempre latente de reconstruir la Puente Quebrada, máxime cuando entonces se estaban impulsando las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, de la mano del intendente don Pablo de Olavide (48).

A este respecto se conserva un interesantísimo expediente en el Archivo Histórico Nacional, fechado en 1786, que contiene varios reconocimientos de obras, proyectos y planos sobre la recomposición de la Puente Quebrada o construcción de un nuevo paso, para mejorar, al igual que durante el siglo XVI, las alternativas de comunicación entre Andalucía Oriental y la Mancha (49). A pesar de las buenas intenciones, empero, el proyecto finalmente no se vería realizado, por la falta de entendimiento, entre otras cosas, de los consejos de Linares y Baeza.

Pues bien, ya en 1777 se habían practicado algunas diligencias sobre construcción de puentes y composición del camino que de Baeza a Linares enlazaría luego con el camino principal de Andalucía, realizándose varios proyectos de reconstrucción, con tasaciones y levantamiento de planos de la Puente Quebrada o de «Peñarrubia», por parte de Manuel López, arquitecto de Jaén, Manuel de Godoy, maestro de obras de la catedral giennense, el alarife baezano Antonio Cortés, los también baezanos Diego Rodríguez y Antonio López, y, en fin, el arquitecto y aparejador de la catedral de Jaén, Francisco Laincera y Velasco (50), quien presentó la mejor propuesta, y de la que se conserva un plano inserto en el citado expediente.

A tenor del mencionado plano, la Puente Quebrada era un puente de 140 varas de largo (unos 116 metros), de tipo angular o de suave perfil alomado, con cinco arcos decrecientes de tamaño, de los que sólo conservaba tres, habiéndose perdido el central y uno de los adyacentes, así como el tamar de unión entre ambos. Hoy día lo que queda en pie coincide con los

(48) RODRÍGUEZ-MOÑINO SORIANO, Rafael: *El intendente don Pablo de Olavide y la ciudad de Baeza*. La Carolina, Seminario de Estudios Carolinenses, 1985.

(49) A.H.N. Sección Consejos. Legajo 1.113, 1786. «Expediente en representación del corregidor de Baeza sobre composición del Puente de la Reina sobre el Guadalimar, dirigiendo por allí el camino de Andalucía a costa de los Propios o del Pósito de Linares e Ibros». En este expediente se aclara que el Puente de la Reina, también quebrado, se halla en el Guadalquivir, junto a Montiel.

(50) Sobre estos maestros y los que intervinieron en los nuevos proyectos de 1786, véase: RODRÍGUEZ-MOÑINO SORIANO, Rafael; y CRUZ CABRERA, José Policarpo: «Catálogo de artistas de Baeza o foráneos que en la ciudad trabajaron y en ella dejaron parte de sus obras (siglos XV-XIX)». En el *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses*, núm. 166, 1997, págs. 139-212.

levantamientos del siglo XVIII: un arco de amplia luz, rebajado, en la orilla hacia Linares y otros dos de menor tamaño en la vertiente opuesta, sin pretilos y con el pavimento casi perdido del todo a partir del dovelaje de los mismos. Posee esbeltos tajamares angulares, con remates piramidales aguas arriba y cónicos en la otra fachada. En su informe, Laincera expresaba que «se halla enteramente arruinado de inmemorial tiempo a esta parte, por lo que se hizo un barco para el comercio de las gentes»; asimismo, que la parte en pie «se halla con firmeza y según la lápida que se conserva con números romanos demuestra los siguientes MXXX de su construcción» (51), estimando el coste de su reedificación en unos 180.000 reales. El puente no debía adaptarse demasiado bien a los transportes de la época, puesto que el mismo arquitecto consideraba conveniente mantener la embarcación citada para «carruajes y bagajes».

Este plan chocó con el escaso interés de los munícipes baezanos «en participar respecto a los costes de las obras (52); y ello, a pesar de los crecidos derechos de la “Barca del Pasaje” (53) y de que los viajeros a menudo se arrojaban al agua por el vado para evitar este gravamen. Pero, sobre todo, con la tenaz oposición de la villa de Linares, cuyos habitantes tenían franquicia para el paso por barca. Un testimonio presentado en 1786 por la villa de Linares y el cantero Juan de Martos aclara que desde la Puente Quebrada al paso de la Barca, ubicado aguas abajo en el antiguo camino de romanos de Arrecife, había 3.150 varas de distancia y era preciso para comunicar ambos sitios construir una pontanilla sobre el arroyo de las fuentes del Álamo y la Higuera, solicitando se hiciese un puente de nueva construcción en el sitio de la Barca. Por su parte, el lugar de Ibros estimaba que el terreno del Pasaje era más inestable y que Linares actuaba con el «interés de que la carretera de Andalucía pasase por la villa».

Esta disparidad de opiniones motivó nuevos informes, testimonios y planos, relativos a la composición del camino de Baeza a Linares y alzado

(51) Este número posiblemente sea una mala transcripción de la fecha de 1530, época en la que se comenzó el puente.

(52) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1786 (17 de febrero). El Cabildo da cuenta de estar contribuyendo entonces a los repartimientos de la obra del puente de Puebla de Montalbán (Toledo), adjudicada en 1788 al maestro José Antonio Ibarrola.

(53) A.H.N. Legajo 1.1.13. El barquero, José Cabrero cobraba de arancel 2 cuartos por persona y caballería menor, 4 por persona y mayor, 4 por calesa y 8 por coche; y, si el río iba crecido, cobraba el doble, estando exentos de pago los vecinos de Linares, soldados y religiosos mendicantes.

de puentes. Al expediente acompaña un extenso memorial, con un nuevo plano de la Puente Quebrada, firmado por el maestro de obras de Baeza Ignacio Moreno en 15 de mayo de 1787. Este memorial cita tres posibles rutas: desde Baeza a la Barca del Pasaje había 20.930 varas de distancia, 21.260 al vado del Guadalimar y 23.180 a Puente Quebrada, si bien al informante le parecía este camino el de menos coste, por la Escaleruela, Fuente de la Tierra, Portillo de Canena y Dehesa de Ibros, con un coste de 51.670 reales, mientras que la reconstrucción del puente costaría entre 290.770 y 255.770 reales, en función de encontrar o no tierra firme para construir el estribo que le faltaba. Por su parte, el citado Juan de Martos tasó las obras del camino en 176.516 reales y, las del puente, entre 630.686 y 548.486 reales.

Evidentemente había una enorme diferencia entre ambos memoriales, más notable si se tiene en cuenta que la documentación alude a ciertos litigios entre ambos maestros, Martos y Moreno, aunque la tasación del segundo se acerca más a los informes ya aludidos de 1777. Juan de Martos presentó también un plano del nuevo puente proyectado sobre el sitio de la Barca, como obra de paso rectilíneo, más ajustada al tráfico viario de la época, con 5 arcos semicirculares idénticos. También interesa relatar del expediente que, de nuevo, se hace alusión a la utilización de materiales de acarreo procedentes de las ruinas de Cástulo, detallando entre ellos la descripción de una cruz, un busto, pilastras, repisas y capiteles. Ninguno de estos elementos se ha conservado, pues en los últimos años el puente ha sido objeto de expolios y saqueos por parte de desaprensivos que han arrancado sistemáticamente todos los sillares antiguos con relieves, epigrafía y ornamentación.

Ninguno de estos proyectos, empero, fue llevado a la práctica. Las rentas de Propios de Linares no superaban los 1.750 reales y aún menores eran las de Ibros, mientras que la casi ausencia de noticias en las Actas Capitulares de Baeza sugiere que los regidores de la ciudad tampoco eran muy proclives a participar en costosos repartimientos. El 25 de julio de 1787 acordó el Consejo de Castilla se remitieran al mismo las diligencias originales de construcción de puentes realizadas en 1777, terminando así el expediente analizado. La Puente Quebrada caería, de nuevo, en el olvido de los tiempos, mientras que ya en el siglo XIX se construiría una moderna carretera entre Baeza y Linares, con un puente que cruza el Guadalimar, precisamente, por el antiguo camino de Arrecife.

EL PUENTE DE MAZUECOS O «PUENTE NUEVA» DEL GUADALQUIVIR

Arquitectura versus Ingeniería

El Puente de Mazuecos, en el término municipal de Baeza, forma hoy parte de la carretera local J-304, que une esta ciudad con Jimena, a 10 kilómetros de la primera y a 13 de la segunda, vadeando el río Guadalquivir. Denominado primigeniamente como «Puente Nueva», ha pasado desapercibido para los estudiosos del arte (54), debido en buena medida a la desahogada recomposición que sufrió a principios del siglo XX. Sin embargo, los restos que aún quedan de su primitiva fábrica merecen por sí solos plena atención, tanto más cuanto al haberse desvelado recientemente la identidad de sus tracistas (55).

Su construcción vino a completar el equipamiento viario de la ciudad durante el Quinientos. Dos fueron los objetivos principales perseguidos con la obra de aquella «Puente Nueva»: afianzar la variante del camino real desde Toledo a Granada que pasaba por Baeza, en lugar de por Bailén y Jaén o por Úbeda (el camino de esta ciudad cruzaba el Guadalquivir aguas arriba, por la «Puente Vieja» o Ancha) (56), si bien esta motivación quedó pronto truncada por la inviabilidad del paso a través de la ya analizada Puente Quebrada; y, en segundo lugar, posibilitar una eficaz comunicación entre la ciudad y otros pueblos de su término, al sur del Guadalquivir, en su margen izquierda, como Jimena o Bedmar, dado que de los mismos se proveía Baeza de víveres y mercancías. Asimismo, daría paso a los batanes de la próspera pañería baezana, ubicados en el mencionado río. Nada sorprende por tanto que se emplearan para su construcción grandes sumas de dinero procedentes de las arcas municipales.

La «Puente Nueva» del Guadalquivir se comenzó el 19 de junio de 1561, al colocarse la primera hilada de piedra de su base, siendo corregidor

(54) Véase la nota 18. Romero de Torres no incluye este puente ni en el texto de su catálogo ni en el corpus fotográfico.

(55) CRUZ CABRERA, José Policarpo: «Una obra desconocida de Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo: el Puente Mazuecos de Baeza». En *Archivo Español de Arte*, núm. 272, 1995, págs. 380-387. El apartado del presente trabajo relativo al puente de Mazuecos se basa en su mayor parte en esta obra.

(56) ARROYO LÓPEZ, Emilio: «Baeza. Su marco geográfico». En *Historia de Baeza*, Granada, Universidad, 1986, págs. 5-19.

de la ciudad don Ruy Barba de Coronado (57). Se fijó su emplazamiento junto a la embocadura del «riato Ninches», arroyuelo de la margen izquierda del río, procedente de Sierra Mágina, que nace junto a la ermita de Nuestra Señora de Cuadros, cerca de Jimena. Aquel lugar presentaba unas márgenes rocosas, siendo la de la izquierda de mayor altitud, por lo que el paso presentaba una ligera inclinación ascendente hacia la parte de Jimena. Fue su tracista el cantero baezano Ginés Martínez, si bien el remate de las obras recayó en los maestros Juanes de la Carrera y Pedro de Mazueca, vecinos de Canena y de Úbeda, respectivamente, por la nada desdeñable cantidad de 4.300 ducados (58). Al parecer, del apellido de este último cantero parece haberse derivado el apelativo popular de «Puente Mazuecos», con que se le conoce desde mediado el siglo XVII. Así lo afirmaba Llaguno, que atribuyó éste y el ya mencionado Puente del Obispo a un tal Pedro de Mazuecos, a principios del siglo XVI. Sin embargo, como ya hemos comentado más arriba, hay que aceptar con serias reservas esta cita aportada en su Diccionario, pues entre ambas realizaciones median casi 50 años de diferencia (59).

La traza ideada por Ginés Martínez se concibió en 1560, siendo corregidor de la ciudad don Juan de Borja. Se trataba en principio de una obra relativamente sencilla, sin aditamentos, eminentemente práctica, según el más estricto saber tradicional de los maestros de cantería de la época: un puente con una sola arcada, de amplia luz y 100 pies de anchura. En el lado izquierdo los empujes laterales quedarían afianzados sobre la pared rocosa, sin tajamares ni contrafuertes; sin embargo, sí se levantaría un pie de entibo en la margen derecha, cimentado sobre roca, para contener el arco principal, así como un pequeño arco o pontanilla, que serviría de desagüe de un lecho seco.

La figura de este maestro ha sido recientemente dada a conocer gracias a los trabajos del profesor Gila Medina (60). Miembro de una dilatada fa-

(57) A.R.CH.G. Legajo 3-1.475-1. De esta pieza se han extractado los datos y noticias relativos a las fases y problemas de construcción del Puente Mazuecos, así como las reproducciones de las trazas.

(58) *Ibidem*. Juan de la Carrera y Pedro de Mazueca ganaron el remate de las obras al presentar la postura más baja. También participaron en las pujas los baezanos Juan Millón, Bartolomé Lechuga, Cristóbal de Linares y el propio Ginés Martínez, conjuntamente, por 5.000 ducados; y Antón Sánchez, cantero de Úbeda, por la misma cantidad.

(59) Véase la nota 25.

(60) GILA MEDINA, Lázaro: «Ginés Martínez de Aranda: Su vida, su obra y su amplio entorno familiar». En *Cuadernos de Arte, de la Universidad de Granada*, XIX, 1988, págs. 65-82. Este trabajo despeja la confusión existente hasta ahora entre Ginés Martínez, autor de la fuente de Santa María, y su sobrino Ginés Martínez de Aranda, conocido arquitecto y tratadista.

milia de canteros locales, hasta ahora se conocían únicamente como obras cuyas las trazas para las torres de la casa de don Alonso de Carvajal, en la plazuela baezana de San Gil, por desgracia perdida, y la monumental fuente de Santa María, «obra ingenieril y monumento urbano de primerísimo orden», según el profesor Bonet Correa (61), pues no sólo debe adscribirse la realización de la fuente en sí, sino también la materialización de la misma red hidráulica de abastecimiento, que comprendía la elaboración de una mina de más de dos kilómetros y medio de longitud y la posterior distribución del agua dulce captada por este medio (62).

Aparte de esta obra señera, se sabe que actuó como tasador en las Carnicerías Públicas de Baeza, en febrero de 1548 (63). Por tanto, a la luz de los nuevos hallazgos documentales, queda bien patente la colaboración estrecha que existió de 1548 a 1564, al menos, entre el Concejo y Ginés Martínez, dada su intervención directa en edificios y obras de carácter civil público (64).

No obstante, a poco de iniciarse las obras de la «Puente Nueva» del Guadalquivir, surgieron varios inconvenientes y dificultades, que motivaron el abandono progresivo de las trazas diseñadas por Ginés Martínez. En 1562 los canteros Enrique Egas, vecino de Almagro (personaje éste diferente al gran arquitecto homónimo del gótico isabelino), y maestre Florentín, vecino de Sabiote, hicieron una declaración acerca de sus problemas de estabilidad, señalando la necesidad de añadir un pie de entibo en la margen iz-

(61) MARTÍNEZ DE ARANDA, Ginés: *Cerramientos y trazas de montea*. Edición y estudio preliminar de Antonio Bonet Correa. Madrid, MOPU, 1986, págs. 13-34. Ginés Martínez de Aranda (Baeza, 1556-Castillo de Locubín, 1620) destaca no sólo como tratadista, sino también por su intervención en diversos lugares de Andalucía (iglesia abacial de Alcalá la Real, la Cartuja de Jerez de la Frontera, la iglesia de Santa Cruz de Cádiz) y por ser el iniciador, junto con el también baezano Bartolomé Fernández Lechuga, del barroco gallego de Santiago de Compostela, donde trabajó en la escalera catedralicia del Obradoiro y en el monasterio de San Martín Pinario.

(62) CRUZ CABRERA, José Policarpo: *Las fuentes de Baeza...* Op. cit., págs. 80-84.

(63) CRUZ CABRERA, José Policarpo: *Patrimonio arquitectónico y urbano en Baeza...* Op. cit., págs. 320-323. Se desconoce el nombre del tracista de las Carnicerías, si bien en ellas intervinieron los maestros Luis de Navarrete y Juan de Madrid. El mismo Ginés Martínez afirmó en las probanzas del pleito sobre la «Puente Nueva» del Guadalquivir, en 1569, haber trabajado durante varios años como alarife de edificios, veedor y maestro tasador de Baeza.

(64) *Ibidem*. La colaboración entre el corregidor don Juan de Borja y el cantero Ginés Martínez puede sugerir una puntual intervención de éste en las obras de la Casa de la Justicia y Cárcel de Baeza; edificio muy controvertido estilísticamente para la crítica histórica. Su portada principal posee una cartela con la fecha de 1559 y el nombre del mencionado corregidor.

quiera del río (65). Por otra parte, los maestros baezanos Francisco de Toral y Francisco de Aranda –hermano carnal de Ginés Martínez– aconsejaron darle mayor anchura a la obra y que se diese un perfil ligeramente escarzano al arco principal.

Así pues, se fue dejando de lado un proyecto de bajo coste, que daba al paso del puente un perfil inclinado y estrecho. A partir de 1565, en cambio, ya se baraja la intervención de Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo, el Mozo, quienes realizaron unas segundas trazas, con un sentido acusadamente más monumental. Por fortuna, se conservan los planos firmados por ambos arquitectos, fuente de excepcional importancia para la reconstrucción de esta obra, muy desfigurada, repetimos, en intervenciones posteriores.

Vandelvira y Castillo concibieron una estructura de empaque arquitectónico. El puente en sí se conformó mediante un monumental arco de medio punto (66) con tondos conmemorativos en las enjutas, flanqueado por cuatro cubos semicilíndricos, con tajamares angulares adosados a los lados de la fachada contra corriente. Sobre el arco principal se labraron antepechos de piedra, rematados por bolas a la altura de la clave, con ornamentación heráldica, al igual que sobre los estribos. En la margen izquierda del río se macizó todo el paso sobre peña tajada, salvo un pequeño arco de descarga. Mayor complejidad presentaba, en cambio, la margen derecha: para compensar la diferencia de altura entre ambas y dado que el paso del puente se había proyectado a nivel, se urdió una rampa descendente a partir del pie de entibo. En la base se mantuvo la pequeña alcantarilla proyectada con anterioridad por Ginés Martínez; sobre ella, una doble galería de arcos, conectados entre sí los inferiores, y descendentes en altura los superiores; en la parte extrema, quedó un pequeño habitáculo cerrado, destinado a caballeriza.

Las nuevas trazas introdujeron, pues, serias modificaciones en el proyecto primigenio: la construcción de un gran arco a nivel y de mayor anchura,

(65) A.R.CH.G. Legajo 3-1.475-1. Declaración fechada en 9 de agosto de 1561. Fue motivada por la acusación que Rodrigo de Molina, obrero de la Ciudad, hizo contra los canteros Pedro Mazueca y Juanes de la Carrera, de haber empleado piedra franca en el pie de la obra, en lugar de piedra «jabaluna»; sin embargo, los maestros Egas y Florentín afirmaron que el material era de buena calidad.

(66) TORRES, Francisco de: *Op. cit.*, pág. 73. Al referirse el autor baezano en 1677 a la Puente Nueva, la describe como «hermoso edificio de un arco de noventa pies», junto al cual, aguas arriba, se extendían dos leguas de batanes y molinos.

con las entradas rasgadas; cuatro grandes cubos laterales, la elaboración de arcadas destinadas a aposentos y de una caballeriza. Las obras continuaron realizándose a partir de 1565 según las nuevas directrices, menudeando las declaraciones de los maestros locales (67). Por fin, a finales de 1567 el puente ya estaba en uso, si bien faltaban por hacer los antepechos, algunas paredes y las inscripciones heráldicas.

El encarecimiento derivado de tales modificaciones trajo como consecuencia la apertura de un litigio entre el Concejo de Baeza y los canteros Juanes de la Carrera y Pedro de la Mazueca, que habían seguido teniendo a su cargo la construcción de la «Puente Nueva». Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo tasaron la obra en 1566 por un valor de 12.210 ducados, sin contar lo que aún faltaba entonces por hacer (68); sin embargo, los municipales sólo admitían el pago de los 4.300 ducados consignados en la primitiva escritura de concierto.

El pleito por la tasación del puente comenzó en agosto de 1568, finalizando el 31 de agosto de 1570, cuando la Real Chancillería de Granada emitió un fallo favorable a los citados maestros canteros (69). Por fin, en octubre del mismo año quedó tasada la obra en 13.890 ducados, mediante la intervención de Cristóbal Guerra, de Córdoba; Juan Redondo, de Granada; y Domingo de Zalbide, de Cuenca (70). Esta cantidad fue satisfecha por el Concejo en marzo de 1571 (71). Posteriormente, en 1574, se entabló otro litigio entre ambas partes, al pedir los maestros canteros 500 ducados más por

(67) A.H.C.H.G. Legajo 3-1.475-1. Declaración de 16 de febrero de 1565, firmada por Andrés de Vandelvira y Francisco de Aranda el Viejo, sobre que se hagan los cuatro cubos de entibo hasta la altura de los antepechos. Y Declaración de 4 de febrero de 1566 y firmada por los canteros Francisco de Aranda el Viejo y Francisco de Aranda el Mozo, sobre que los arcos que iban a construirse en el «adarve de la parte de la ciudad» podrían valer en régimen de arrendamiento como aposentos hasta 6.000 maravedís al año.

(68) *Ibidem*. Tasación de Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo, el Mozo, fechada el 26 de junio de 1566.

(69) *Ibidem*. Sentencia definitiva sobre que los canteros Carrera y Mazueca puedan nombrar tasador para la obra de la «Puente Nueva», pero sin que pueda ser tomado como tal ninguno de los canteros que intervinieron como testigos de las probanzas.

(70) *Ibidem*. El maestro Cristóbal Guerra fue nombrado por la ciudad, tasando la obra en 12.600 ducados; la parte de los canteros nombró a Juan de Maeda, pero vino en su lugar Juan Redondo, que tasó el puente en 19.000 reales. Por ello, intervino un tercer tasador, Domingo de Zalbide, el 19 de octubre de 1570.

(71) A.H.M.B.. Carta de pago del Concejo de Baeza en favor de Juan de la Carrera y Pedro de Mazueca, por valor de 152.828 reales. Signatura 5-2-17.

«el caso fortuito de la cimbra», si bien entonces los oidores de la Chancillería sí se pronunciaron a favor de la ciudad (72).

Pues bien, gracias a aquellos pleitos se han conservado las trazas de Ginés Martínez, Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo, el Mozo, así como importantes testimonios de los canteros locales de la época, que intervinieron como testigos de las probanzas (73). Algunos de ellos coincidirían con Francisco de Aranda en afirmar que la obra era «muy galana y de lo más vistosa que ninguna ciudad tiene en España, y de mucha autoridad y policía».

La «Puente Nueva» sobre el Guadalquivir se realizó, pues, entre 1561 y 1568. En ella, como en otros puentes andaluces levantados a mediados del siglo XVI, se observa claramente el avance clasicista de su diseño, predominando lo arquitectónico sobre lo ingenieril. Así se deduce de la importancia alcanzada por los espolones semicirculares provistos de tajamares (derivados del Tratado de Francesco de Giorgio Martini) y de la esbeltez del arco central en relación con el grosor de aquéllos. Con ello se intensificaba visualmente la amplitud de la luz del puente, de unos 33 metros aproximadamente.

Sin embargo, las arquerías del tramo descendente hacia el camino de Baeza denotan una gran capacidad de adaptación para superar los problemas estructurales, hallando incluso una funcionalidad práctica, derivada de modelos italianizantes, si bien más propia de los puentes urbanos que de los ubicados a distancia de las ciudades. De esta forma, la caballeriza y los aposentos creados bajo el paso del puente constituyeron un lugar seguro de almacenamiento, al tiempo que proporcionaban una pequeña renta al Concejo. El ahuecamiento del muro además aligeraba el excesivo peso de una cimentación débil, sobre conglomerados de escasa consistencia (74).

(72) A.R.CH.G.: Legajo 3-1.475-1. Juan de la Carrera y Pedro de Mazueca contra el Concejo de Baeza, 1574. Se trataba del hundimiento de una cimbra de madera para el arco principal del puente, que se destruyó por una tempestad, el 1 de septiembre de 1564, y que no entró en la tasación. La Chancillería emitió sentencia definitiva el 6 de diciembre de 1577.

(73) *Ibidem*. En los interrogatorios, fechados hacia 1569, intervinieron los ya citados Andrés de Vandelvira, Ginés Martínez (50 años), Francisco de Aranda el Viejo (52 años) y el Mozo. Asimismo, cabe citar a Juanes de Aizpuro (40 años), Cristóbal Pérez (45 años), Juan Millón (38 años), Miguel Abad (30 años), Miguel Ruiz (46 años), Alonso de Bayona, Marcos de Fuenllana, canteros de Baeza; Francisco de Herrera (34 años), Juan de Alarcos (30 años), Pedro Fernández de Cantabrava, García de Paredes (25 años), Alonso Hurtado (32 años), Juan de Madrid (40 años), Pedro de la Puente (27 años), canteros de Úbeda; y Blas Rolier (50 años), de Sabiote.

(74) GALERA ANDREU, Pedro: *Andrés de Vandelvira*. Madrid, Akal, 2000, pág. 147.

Por aquellos años Andrés de Vandelvira había tenido ocasión de mostrar sus dotes como constructor de puentes en el de Ariza, sobre el Guadalimar, a 15 kilómetros de Úbeda, y en el camino que unía esta ciudad con el Camino Viejo de Toledo. Proyectoado hacia 1562, se trataba de un puente de perfil alomado, de más de 100 metros de longitud y con 5 arcos de medio punto, mayor el central, y de entibo los laterales; una obra más tradicional, por tanto, que la «Puente Nueva» de Baeza (75). Francisco del Castillo, el Mozo, por su parte, había trabajado en la Villa Giulia, en Roma, como estuquista, entre 1552 y 1555, bajo las órdenes de Vasari y de Ammanati. Desde esa última fecha hasta mediada la década siguiente intervino ya en varias obras a lo largo de la geografía giennense, incluyendo fábricas parroquiales y fuentes. Sin embargo, que se sepa, esta es la primera noticia documental relativa a su intervención en las trazas de un puente (76).

Quizás la índole marcadamente clasicista de esta obra baezana se debiese a la influencia ejercida por Francisco del Castillo, que aunque desde años atrás trabajaba como cantero bajo las órdenes de Vandelvira había demostrado suficientemente su valía al realizar la fachada envolvente de la parroquia de Huelma (Jaén), en la que volcó todos los conocimientos adquiridos de primera mano en Italia. No obstante, hay que minimizar un tanto la intervención de Francisco del Castillo en este puente, dado que su nombre no figura ni en las declaraciones a pie de obra ni en las probanzas, como Vandelvira, sino tan sólo en la tasación final.

Sea como fuere, el hecho es que ambos arquitectos imprimieron a esta obra de ingeniería, como a toda su amplia producción arquitectónica, una fuerte impronta serliana, que perdurará en tierras giennenses hasta finales del siglo XVI derivando hacia un rico manierismo tardío de signo local (77). Asimismo, esta única constatación documental de la colaboración directa de Van-

(75) GILA MEDINA, Lázaro; y RUIZ FUENTES, Vicente: *Itinerarios vandelvirianos*. Sevilla, Consejería de Cultura y Medio Ambiente, 1992, pág. 63. Esta obra fue financiada por el Consejo de Úbeda, de Propios. También en ella la labor de Vandelvira se ajustó a las trazas. Las obras recayeron en el cantero ubetense Antón Sánchez; se iniciaron a finales de 1562, demorándose durante varios años.

(76) MORENO MENDOZA, Arsenio: *Los Castillo, un siglo de arquitectura en el Renacimiento andaluz*. Granada, Universidad, 1989. Entre 1555 y 1564 trabajó, al menos, en las parroquiales de Huelma, Bedmar, Santa María de Alcaudete, San Bartolomé de Andújar, Santa María de Martos y San Ildefonso y San Pedro de Jaén; asimismo, en la fuente de San Pedro, de Jaén, y en la de Neptuno, de Martos.

(77) GALERA ANDREU, Pedro Antonio: *Arquitectura y arquitectos en Jaén a fines del siglo XVI*. Jaén, Instituto de Estudios Giennenses, 1982.

delvira con el Concejo baezano puede servir de apoyo a la propuesta de Chueca acerca de una puntual intervención del mencionado arquitecto en la puerta lateral de la Casa de la Justicia y Cárcel, realizada hacia 1563 (78).

La «Puente Nueva» del Guadalquivir sufrió varios remozamientos con el transcurso de los años. Así, pequeños reparos en 1613 y 1626. Poco después, en 1640 (ya se le conocía como Puente de Mazueca o Mazuecos), se hallaba en mal estado, reparándose los socavones de su calzada a costa del gremio de cardadores de paños, por ser quienes más lo usaban para pasar a los batanes del río. No obstante, el empedrado de esta obra tardaba poco tiempo en deteriorarse, debido a la gran cantidad de cabalgaduras y carros que la cruzaban para el proveimiento de víveres y bastimentos desde Torres, Bedmar, Jimena, Albanchez, Garcéz y Jódar. Por ello, en 1647 hubo nuevamente necesidad de remozarlo, bajo la supervisión de Andrés de Jimena, obrero de la ciudad, quien aconsejó que se colocase un mojón para evitar el daño que hacían las carretas de mucho peso en la clave del puente. Es decir, ya era evidente cierta debilidad estructural en el arco principal de la obra.

Hacia 1648, tanto la caballeriza como las bóvedas del puente se hallaban arrendadas a Lorenzo de Vilches, vecino de Baeza, quien solicitó del Concejo licencia con objeto de cerrar una y otras, «para excusar que la gente de mal hacer se vaya a ellas con ocasión de dormir de noche o sestear de día». Así se proveyó entonces, al determinar los comisarios concejiles de obras que con ello no se perjudicaría la fábrica del puente ante el peligro de una eventual riada. De nuevo, en 1667, el puente de Mazuecos se hallaba en muy mal estado, desempedrado y con las claves semihundidas. En julio de aquel año fue inspeccionado por Juan de Mendoza, maestro de obras del obispado giennense, que a la sazón dirigía los trabajos del Seminario Conciliar de San Felipe Neri, en la misma Baeza, tasando la obra en 22.800 reales. Sin embargo, fue adjudicada al cantero baezano Antonio Bago, por 16.000 reales, quien realizó los trabajos entre octubre de 1667 y enero del año siguiente. Otras reparaciones menores tuvieron lugar en 1693, con reconocimientos efectuados por el maestro Martín Antonio Sánchez; y, posteriormente, en 1752 y 1794 (79).

(78) CHUECA GORTIA, Fernando: *Andrés de Vandelvira, arquitecto*. Jaén, Instituto de Estudios Giennenses, 1971, pág. 243. Sobre la historia de este edificio, véase. CRUZ CABRERA, José Policarpo: *Patrimonio arquitectónico y urbano en Baeza...*, págs. 183-190.

(79) A.H.M.B. Actas Capitulares de 1613 (10 de mayo), 1626 (6 de febrero), 1640 (2 de abril), 1647 (7 de octubre), 1648 (27 de abril y 15 de mayo), 1667 (4 de julio, 13 de octubre, 11

En años sucesivos se mantuvo el puente de Mazuecos en buen estado, hasta el hundimiento de su arco central, a principios del siglo XX. Se hizo entonces una radical reestructuración del mismo, hasta tal punto que su fábrica antigua quedó completamente desfigurada, según se muestra en las fotografías actuales. Esta desafortunada intervención, terminada hacia 1920 (80), adaptó la obra al tráfico rodado, pero la mutiló casi por completo desde un punto de vista histórico y artístico.

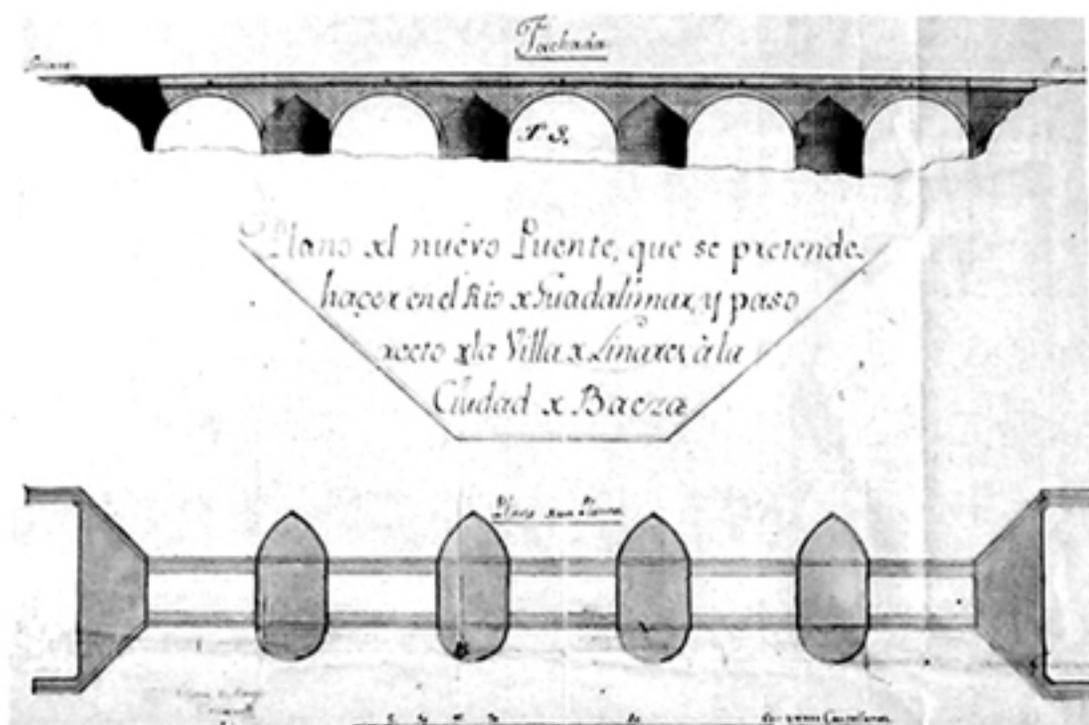
El gran arco central trazado por Vandelvira fue sustituido por una estructura metálica adintelada, de 33 metros de longitud y 5,5 metros de anchura. Los estribos laterales se macizaron a plomada para eliminar el trasdosamiento del mencionado vano. Asimismo, se modificaron los antepechos y se perdió la arquería superior descendente del camino de Baeza. Como resultado de aquella reestructuración quedó únicamente la visión de una obra ingenieril de difícil lectura, por la mezcolanza de fábricas antigua y nueva, desvelada en muy gran medida gracias a la conservación de las trazas originales.

Tanto la pontanilla de desagüe como la arcada de cuatro vanos semicirculares y la caballeriza aneja, de buena sillería, se han conservado puntualmente. La caballeriza forma una pequeña estancia con dos ventanas, cubierta por bóveda de cantería, de medio cañón. La arcada, que cuenta con vanos de intercomunicación flanqueados de pequeñas hornacinas, se va deteriorando rápidamente, debido a la falta de pavimentación y a al abandono. A falta del gran arco central, destacan por su fuerza los grandes estribos semicilíndricos, que dan al puente la impresión visual de estar rodeado por cuatro grandes torres.

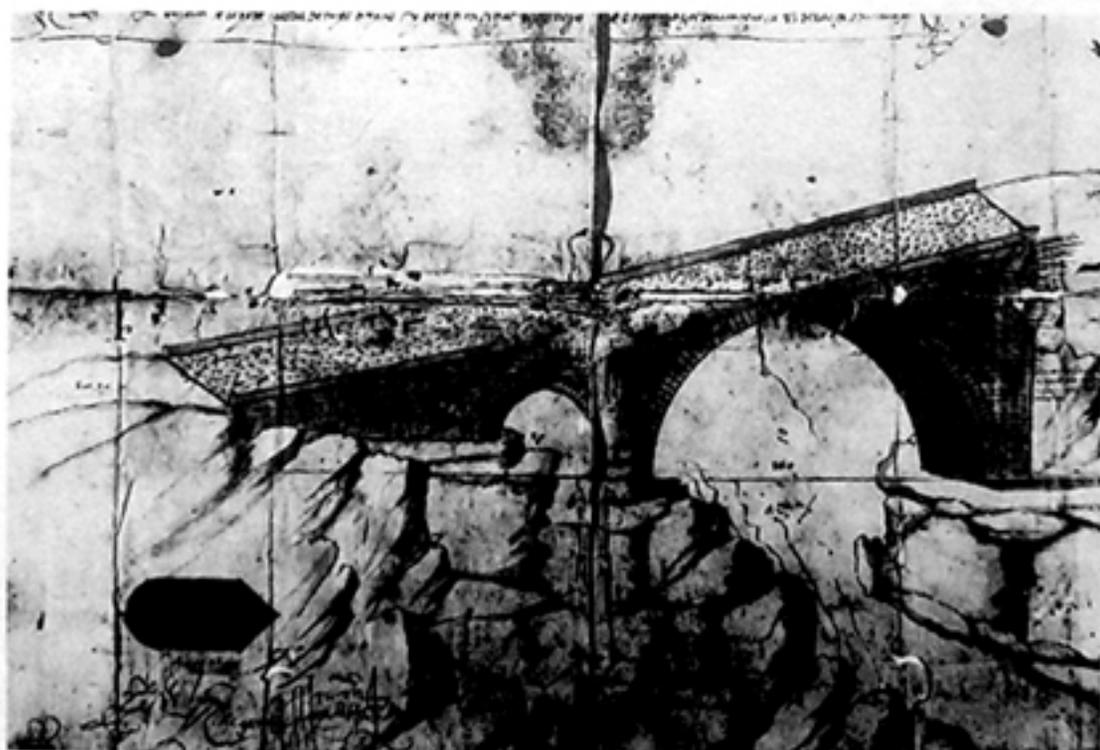
Por desgracia, esta obra ha seguido la misma suerte que otras realizaciones vandelvirianas en Baeza, como el conocido caso de la capilla mayor del convento de San Francisco. Sólo a través de las trazas, en aquel caso, y de los grabados decimonónicos, en éste, puede evocarse su antigua grandeza.

de noviembre), 1668 (9 de enero), 1693 (25 de febrero), 1752 (13 de octubre) y 1794 (14 de noviembre). Los maestros Bago y Sánchez eran también escultores y ensambladores. Véase CRUZ CABRERA, José Policarpo: «Las exenciones fiscales de los artistas en la Edad Moderna: el caso de Baeza». En *Cuadernos de Arte, de la Universidad de Granada*, núm. 29, 1998, págs. 69-78.

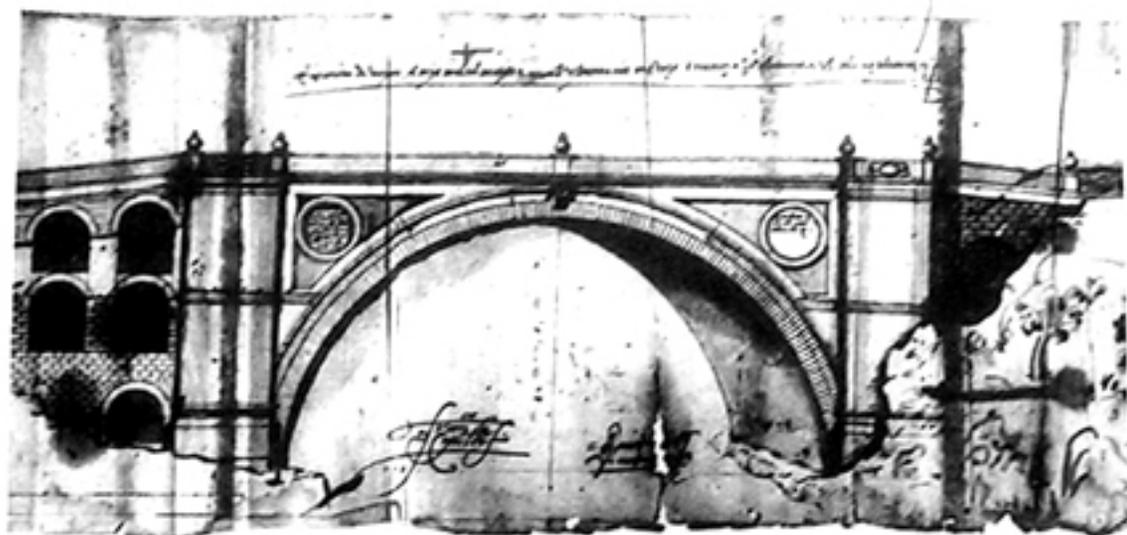
(80) En un flanco del puente, junto a las vigas de metal, puede leerse: «Linares, M.U.S.Q. y J.C.A.C., pintores, 29-8-1920».



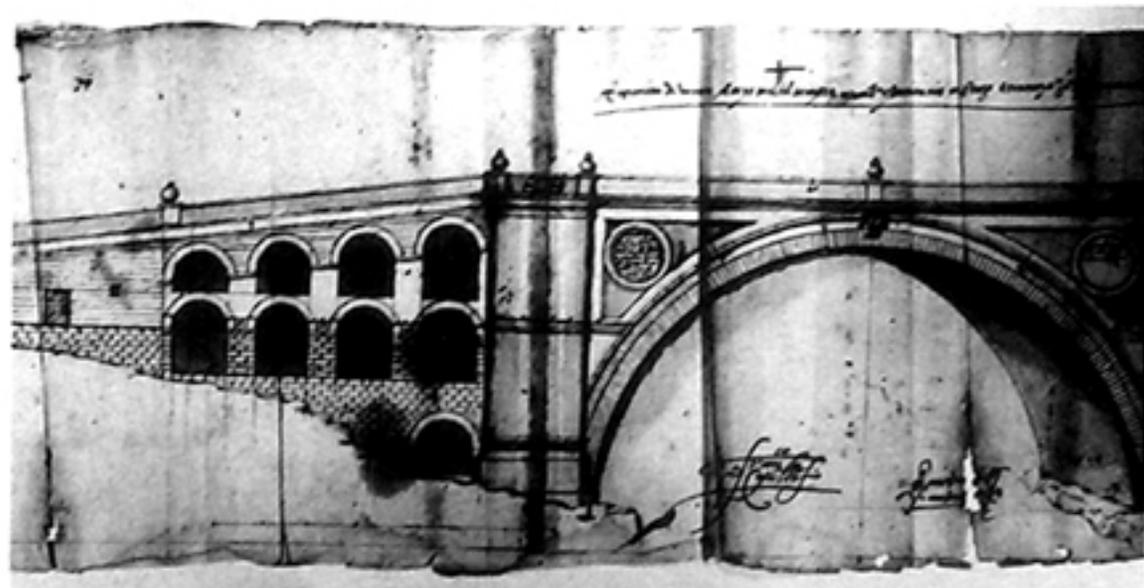
Plano 3.—Proyecto de puente de nueva obra para el camino entre Baeza y Linares, por el maestro de esta localidad, Juan de Martos, 1787. Madrid, Archivo Histórico Nacional.



Plano 4.—Traza del Puente de Mazuecos, realizada hacia 1560 por el cantero baezano Ginés Martínez. Granada, Archivo de la Real Chancillería.



Plano 5.—Traza del Puente de Mazuecos, realizada hacia 1565 por los arquitectos Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo, el Mozo. Granada, Archivo de la Real Chancillería.



Plano 6.—Traza del Puente de Mazuecos, de Andrés de Vandelvira y Francisco del Castillo, el Mozo. Detalle de los aposentos y caballeriza pertenecientes al mismo. Granada, Archivo de la Real Chancillería.



Foto 1.—Vista general del Puente del Obispo, sobre el río Guadalquivir. Flanco oriental.



Foto 2.—El Puente del Obispo, desde el lado occidental.



Foto 3.—Portada de la capilla del Puente del Obispo.

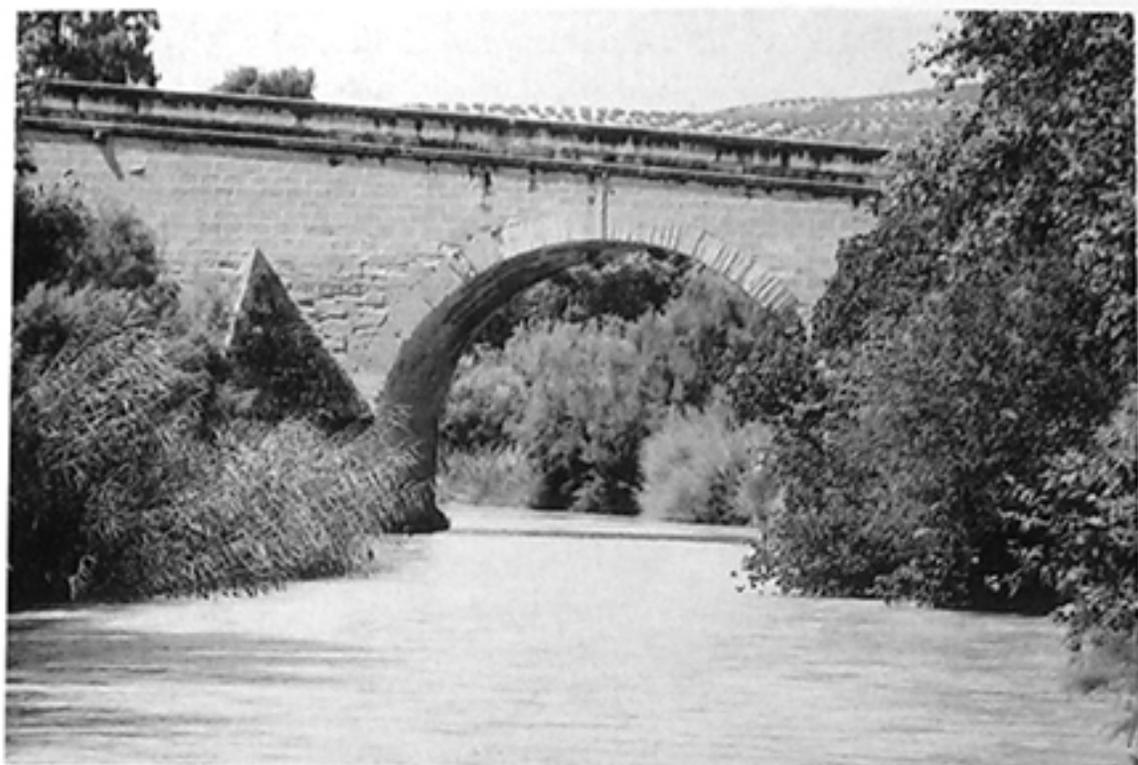


Foto 4.—Puente del Obispo. Detalle de uno de los arcos.



Foto 5.—Vista general de la Puente Quebrada, sobre el río Guadalimar.



Foto 6.—Puente Quebrada. Detalle de los dos arcos conservados en la vertiente meridional.



Foto 7.—Puente Quebrada. Arco conservado en la vertiente septentrional, hacia Linares.



Foto 8.—Puente Quebrada. Vista general.



Foto 9.—Puente de Mazuecos, sobre el Guadalquivir. Vista general, desde el flanco oriental.



Foto 10.—Puente de Mazuecos. Aposentos y caballerizas de la vertiente septentrional, hacia Baeza.

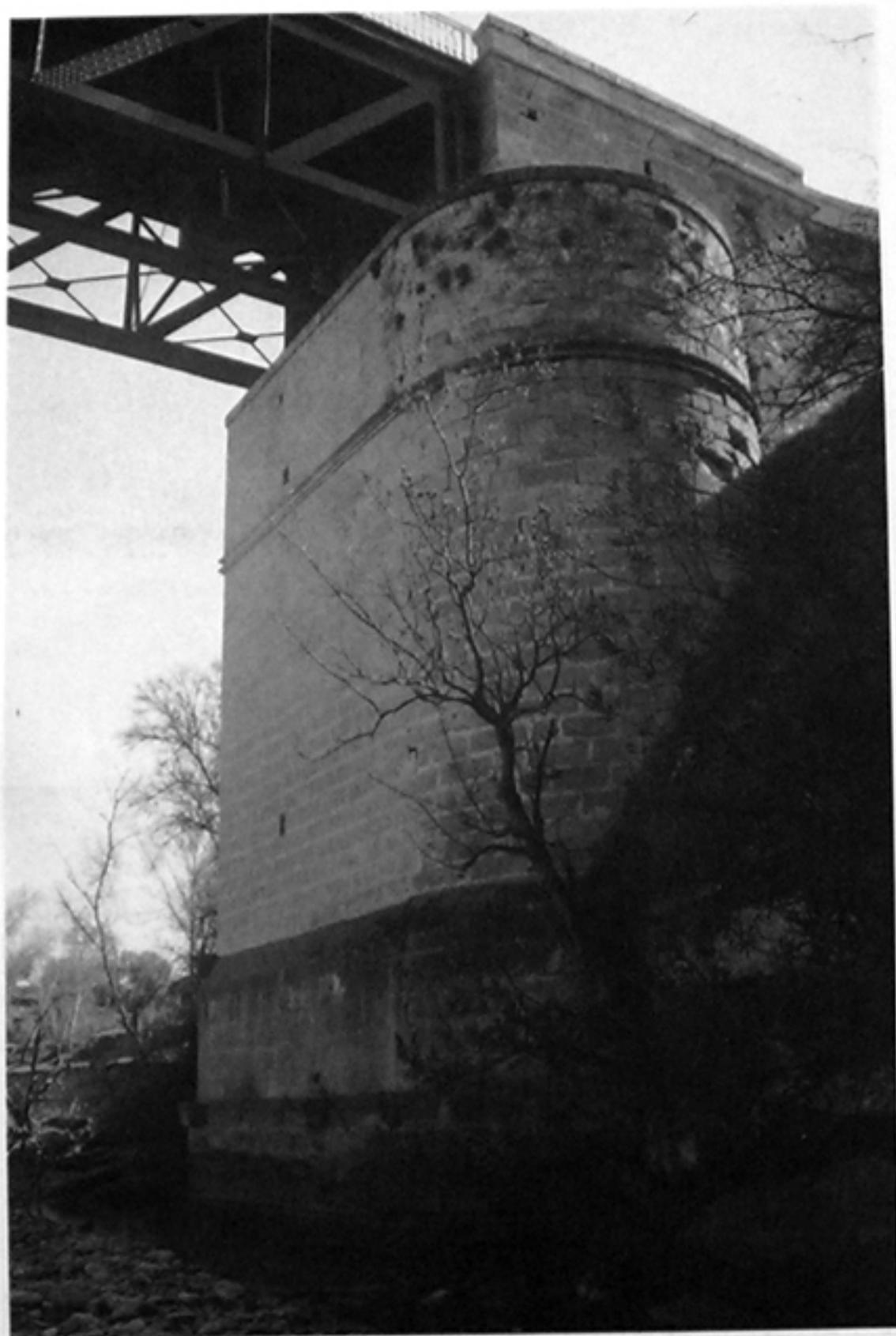


Foto 11.—Puente de Mazuecos. Detalle del estribo meridional.

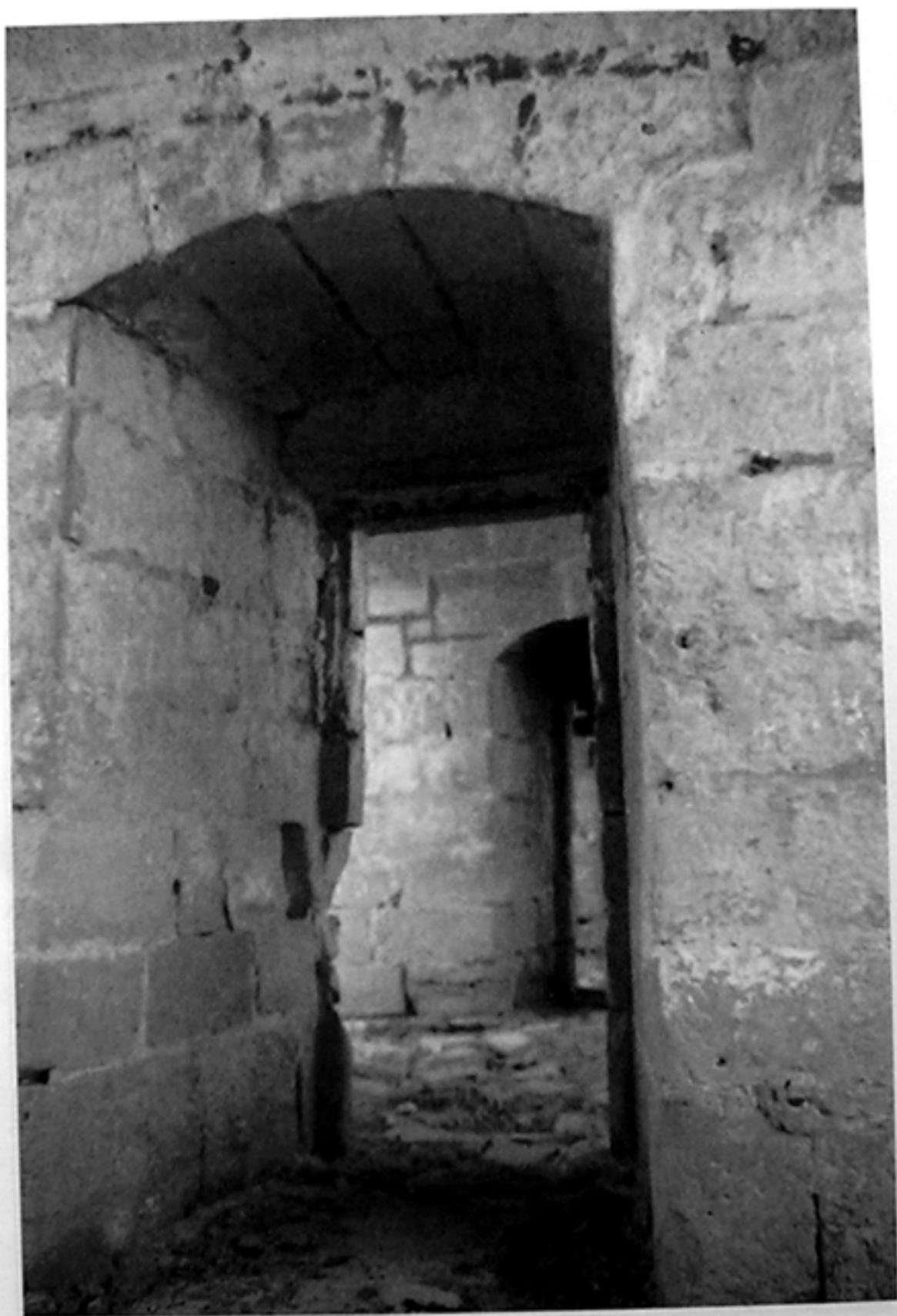


Foto 12.—Puente de Mazuecos. Detalle de las galerías de arcos bajo el paso hacia Baeza.



Foto 13.—Puente de Ariza, sobre el Guadalimar. Obra trazada en 1562 por Andrés de Vandelvira y levantada por el cantero ubetense Antón Sánchez.

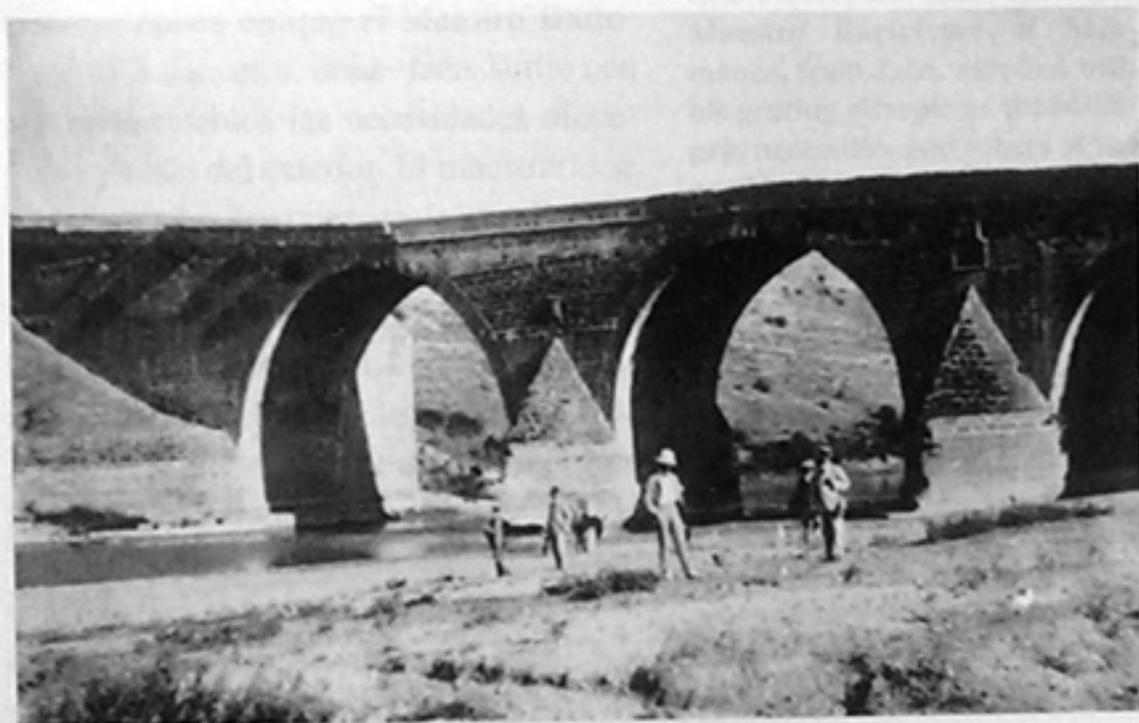


Foto 14.—Puente del Obispo. Fotografía del Catálogo Romero de Torres.



Foto 15.—Puente Quebrada. Fotografía del Catálogo Romero de Torres.



Foto 16.—Puente Quebrada. Fotografía del Catálogo Romero de Torres.