

# UN DIBUJO DEL SIGLO XVIII PARA EL PUENTE DE LA PEDRERA EN VILLA DEL PRADO

## A DRAWING OF THE 18<sup>TH</sup> FOR THE BRIDGE OF LA PEDRERA IN VILLA DEL PRADO

**Pilar CORELLA SUÁREZ**  
**Catedrática de Bachillerato.**  
**Profesora tutora de la U.N.E.D., Madrid**

### **Resumen**

El artículo da a conocer un importante dibujo de 1760 firmado por el arquitecto jerónimo Fray Antonio de San José Pontones, para el puente de la Villa del Prado denominado de La Pedrera.

### **Abstract**

The article shows an important picture from 1760 made by the jeronimous architecture Fray Antonio de San José Pontones who dit it for the bridge of “La Villa del Prado” . It was named «Bridge of La Pedrera».

**Palabras clave:** *Arquitectura y construcción del siglo XVIII - Ingeniería de puentes del siglo XVIII - Dibujos del siglo XVIII - Arquitectura e ingeniería de la Ilustración – Arquitecto fray Antonio de San José Pontones - Obras del Consejo de Castilla.*

**Key words:** *18<sup>th</sup> Century - Architecture and Constructions - 18<sup>th</sup> Century bridge - 18<sup>th</sup> Century pictures - Illustration Architecture and Engineering - Architector fray Antonio de San José Pontones - Consejo de Castilla works.*

Las obras públicas –y los puentes en particular—fueron en la España de la Ilustración las grandes realizaciones del Estado premoderno como fórmula para lograr el desarrollo económico y el progreso social de la población, como muy bien conocemos. En este contexto las numerosas aportaciones que sobre construcción de puentes durante el siglo XVIII se están realizando corroboran muy certeramente lo anteriormente expuesto, a la vez que profundizan en los esfuerzos que las poblaciones particularmente implicadas hicieron en ello.

El largo proceso que inició la Villa del Prado para conseguir un puente permanente beneficioso para el comercio, la población y el tráfico en general, es una buena prueba de ello. Se inició en 1760 y no se concluye hasta 1844.

Iniciamos estas consideraciones históricas sobre el proceso constructivo del puente de La Pedrera en Villa del Prado, con la aportación al conocimiento del primer dibujo que se conserva del inicio de todas las diligencias ante el Consejo de Castilla, obra del arquitecto jerónimo fray Antonio de San José Pontones en 1760<sup>1</sup>.

## PROCESO CONSTRUCTIVO

El proceso y diligencias se inician a instancias de la Villa del Prado ante el Consejo de Castilla en 1760, obteniendo la villa Real Provisión sobre solicitud de construcción de un puente en 8 de julio de 1760. La Villa del Prado dista de Madrid y la Corte unas diez leguas y a una legua y media del camino real fluye y pasa el río Alberche bastante caudaloso, no habiendo puente cercano en unas tres leguas para pasarlo y tampoco se puede vadear, habiéndose ahogado muchos por intentarlo. Tampoco hay barca por lo que el puente es muy necesario para el comercio de la villa, los abastos de los sitios Reales y para otros muchos trajineros.

El puente de Escalona está situado a tres leguas<sup>2</sup>; el de San Juan a más de dos, también sobre el mismo río Alberche. Se da un gran rodeo para ir a Madrid por estos puentes. La economía de la Villa del Prado se basa fundamentalmente en el vino conducido a la Corte y a los Reales Sitios del Escorial y San Ildefonso. Se construyó una barca a cargo de dos dueños de los molinos harineros en el sitio denominado la Vega del Santo, pero cesó en 1757. Toda esta situación lamentable pudo cesar construyéndose a expensas de la propia villa un puente de madera bien fortificado y seguro, en un sitio que ya está tanteado que se llama vado de La Pedrera sobre el mismo río Alberche, camino real recto a la Corte.

La Villa del Prado pagaría a sus expensas el puente de sus propios y arbitrios y de la economía de sus montes: el carboneo.

El Consejo manda verificar toda la información que aporta la Villa del Prado y manda al padre fray Antonio de San José Pontones, arquitecto jerónimo, «reco-

---

(1) Sobre el arquitecto jerónimo fray Antonio de San José Pontones y el contexto en el que desarrolla su trabajo teórico y práctico, véase REDONDO CANTERA, M<sup>a</sup> JOSÉ; ARAMBURU-ZABALA, Miguel Ángel, «La construcción de puentes en el siglo XVIII: innovación y tradición», *Actas del Primer Congreso Internacional de Historia de la Construcción*, Madrid, 1996, Cehopu, Cedex, MOPU, Instituto Juan de Herrera, 1996, págs. 435-443. CORELLA SUÁREZ, Pilar, *Puentes Madrileños de la etapa isabelina*, conferencia del ciclo *El Madrid de Isabel II*, Madrid, Instituto de Estudios Madrileños, núm.10, 1993, 47 p., ils.

(2) CORELLA SUÁREZ, Pilar, «Trazas y proyectos para puentes toledanos del siglo XVIII», *Anales Toledanos* (Toledo, C.S.I.C., Diputación Provincial), XXXIII, (1996), págs. 95-136.

nozca el terreno en que se intenta fabricar el enunciado puente, y en su vista forme traza, planta y condiciones apreciando su importe [...]»<sup>3</sup>.

## INFORME DEL ARQUITECTO

Obedeciendo la Real Provisión del Consejo de Castilla de 8 de julio de 1760 fray Antonio de San José Pontones vio y reconoció el vado de La Pedrera donde la Villa del Prado pretende ejecutar la obra del puente de madera, sobre el río Alberche, vía recta a la Corte y demás sitios reales. El arquitecto en su Informe al Consejo de Castilla expresa —aunando su larga experiencia técnica y práctica en ello— que existen muchos puentes de madera contruidos arreglados a diferentes procedimientos y formas, dando también diferentes resultados; se pueden construir totalmente de madera o mixtos, levantando pilares de piedra y sentando sobre ellos la madera, para en lo sucesivo levantar los arcos correspondientes de igual fábrica ( se necesitarán veinte cepas o pilares); en las actuales circunstancias puesto que el tiempo apremia, el arquitecto propone que todo el puente sea de madera y en el sitio que ya se había elegido del vado de La Pedrera, cuya idea es la más simple, fuerte y menos costosa es la que demuestra el diseño *a* del arquitecto en la primera y segunda figura, como va explicado, cuyo valor y tasación también se expresan pormenorizadamente.

## EL DISEÑO

El arquitecto une a su informe el diseño del plan del puente que va unido al expediente:

Dibujo sobre papel verjurado, tinta china negra, sin color.

Escala de 25 pies y pitipí para la primera y segunda figura; escala de 120 pies y pitipí para la figura tercera.

Formato: 275 X 430 mm.

Cronología: 1760, 22 de noviembre en Tordesillas.

Procedencia: Archivo Histórico Nacional.

Mss: «Figura Primera// Figura Segunda // pitipí para primera y segunda figura

---

(3) Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), *Consejos*, leg. 24.243.

// Pitipié para la figura tercera// fr. Antonio de Sn. Joseph pontones, rúbrica»(ángulo inferior derecho)

Y a continuación pasa a explicar su formulación práctica:

La idea para la fábrica del puente de madera que pretende ejecutar la Villa del Prado al vado llamado La pedrera sobre el río Alberche es la siguiente. El dicho vado consta de 768 pies de largo [unos 256 metros lineales] que es la travesía del río cuando las más altas crecientes en cuya longitud repartidos 32 tramos, es cada uno de ellos de 24 pies, como representa el perfil de la figura primera.

La figura segunda es una sección o corte que expresa la forma de un caballete, y en una y otra figura la correspondencia de las letras da a conocer el ensamblaje de toda la obra.

AB. Son las barandillas.

C. Los pies derechos que las mantienen.

DD. Los tablones del piso.

EE. Vigas que alcanzan de uno al otro caballete.

F. Zapatas o canes sobre los que sientan dichas vigas.

GG. Viga traviesa en la que se reciben y entran los pies derechos.

Y. Pie derecho, el del medio a plomo y los demás inclinados.

II. Dos piezas de madera que sujetan a los pies derechos, y en donde se apoyan las zancas o jabarcones H.

KK. Otras dos piezas que sujetan a los pies derechos por la parte más inferior y debajo del agua.

NN. Piezas de empujo que fortifican el caballete.

PP. Tornapuntas del antepecho.

L. Rejones de hierro a las puntas de los pies derechos. Las puntas que se notan en la figura segunda, muestran donde deben meterse los tarugos de hierro.

RR. Las mayores crecientes del río según las cuales ha de estar el piso del puente a lo menos a una vara más alto.

SS. Las aguas más bajas.

La figura tercera muestra en pequeño toda la longitud del puente. Fr. Antonio de Sn. Joseph Pontones [rúbrica].

Se trataba, pues, de un puente de gran sencillez tanto de traza como de construcción, y asequible a la economía de la villa.

## LA TASACIÓN

Dentro del informe del arquitecto se incluye la tasación preceptiva tanto de materiales como de ejecución.

Las diferentes piezas de madera que componen los cinco pies derechos señalados con las letras YL, redondos, y de 25 pies de largo, que importan 88 reales y 8 mrs. de vellón.

-Las dos vigas de tercias de 25 pies de largo señalados en la figura segunda con las letras KK que sirven de soleras, sentadas bajo las aguas para asegurar los cinco pies derechos, importan 100 reales de vellón.

-Las dos piezas NN de la figura segunda y la pieza de más de arriba II. Para afianzar los pies derechos, importan 98 reales de vellón.

-La traviesa o asnilla que termina el caballete GG. es un trozo de viga que tiene 15 pies de largo, pie y cuarto de grueso, e importa todo 52 reales y medio mrs.

-Las cinco zapatas o canes señalados con las letras F, de cuarta y tercia y de 14 pies de largo, importan 140 reales de vellón.

-Los 10 jabarcones o zancas de cuarta y tercia que sostienen a los canes señalados con la H. en la primera figura de 6 pies de largo, importan 120 reales de vellón.

-Son necesarios 5 rejonos de hierro señalados con la letra L. para clavar y plantar los 5 pies derechos, cada uno de doce a quince libras de peso, que son 3 arrobas e importan 99 reales de vellón.

-Los clavos importan 5 reales 9 mrs. de vellón.

-Los 18 tarugos de hierro importan 135 reales de vellón. Todo suma la cantidad de 836 reales de vellón que importan las 29 piezas de madera expresadas, y las 53 de hierro, que son las necesarias para un caballete y cómo estos deben erigirse y plantarse a una distancia de 24 pies uno de otro como demuestra la figura primera, son necesarios 31 en toda la distancia de la travesía del río, que multiplicados por el importe de cada uno resulta 25.916 reales de vellón.

La madera y clavazón necesarios para la armadura de un claro entre caballete y caballete importan en sus diferentes clases 250 reales de vellón, 33 reales de vellón y 13 mrs. Los antepechos con los pies derechos, las barandillas y las tornapuntas importan 144 reales de vellón y otros 10 reales y 30 mrs. Todas

estas partidas suman 737 reales y 9 mrs., por cada tramo, y multiplicados por los 32 tramos importan 23.592 reales 16 mrs., más los 25.916 reales, suma todo 49.508 reales de vellón 16 mrs., sólo de materiales.

La obra de manos: explica el arquitecto que estas obras de puentes de madera no tienen un precio fijo de ejecución para saber, de antemano, su importe porque se salen fuera de lo que es regular hacer; pero teniendo esto en cuenta se estima lo siguiente: para el trabajo de meter y sentar los 5 pies derechos por los 32 tramos que tiene la longitud del puente se estiman 13.516 reales de vellón. Cada uno de los 32 tramos lleva para su formación 18 piezas, todo importa 22.348 reales. Esta partida con los materiales hacen 71.856 reales y 16 mrs. Éste será le coste del puente, poco más o menos.

Se indica que realmente un puente tan sencillo no necesita alarife y que sólo con la conducta de un oficial que gane 12-15 reales de salario por día, juntamente con otros más ordinarios a 6, 7, y 8 reales de jornal, la obra se puede levantar<sup>4</sup>.

Con la Real Provisión en la mano, el diseño y una estimación aproximada del coste del puente, la Villa del Prado inicia los preparativos necesarios para llevarla a cabo aunque, más adelante, se introducirán cambios significativos siendo el más importante la resolución real de 6 de mayo de 1761 en la que el rey autoriza un puente con cepas o pilares de piedra y piso de madera, todo bajo la dirección del Comisario de Guerra don Marcos de Vierna, que acababa de concluir con gran éxito una de las magnas obras del periodo: el Puente Largo sobre el Jarama en el Real Sitio de Aranjuez<sup>5</sup>. La idea del arquitecto jerónimo se abandona.

En realidad fue lo más acertado pues un puente de madera, aunque económico y rápido de ejecución, no habría resistido mucho tiempo ni el aumento del tráfico que con el desarrollo del comercio a fines del siglo XVIII y principios del XIX se fue desarrollando.

Los cambios introducidos en el diseño del puente fueron de tipo formal, lógicamente, y de coste económico. El aumento del precio de la obra hace que se autorice a la Villa del Prado a utilizar sacas de montes y a carbonear. Toda esta nueva situación económica del carboneo de sus montes –cuestión que está exquisita y minuciosamente documentada– será objeto de un tratamiento histórico posterior unido a todo el proceso constructivo del puente definitivo hasta 1844<sup>6</sup>.

(4) A.H.N., *Consejos*, leg. 24.243.

(5) CORELLA SUÁREZ, Pilar, «Puentes y barcas en el Real Sitio de Aranjuez», *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XLIII, págs. 191-238.

(6) La autora tiene autorización expresa del Ministerio de Cultura, por Convenio de 2006, para publicar la documentación del Archivo Histórico Nacional pertinente a esta investigación, que tomará forma definitiva de monografía.

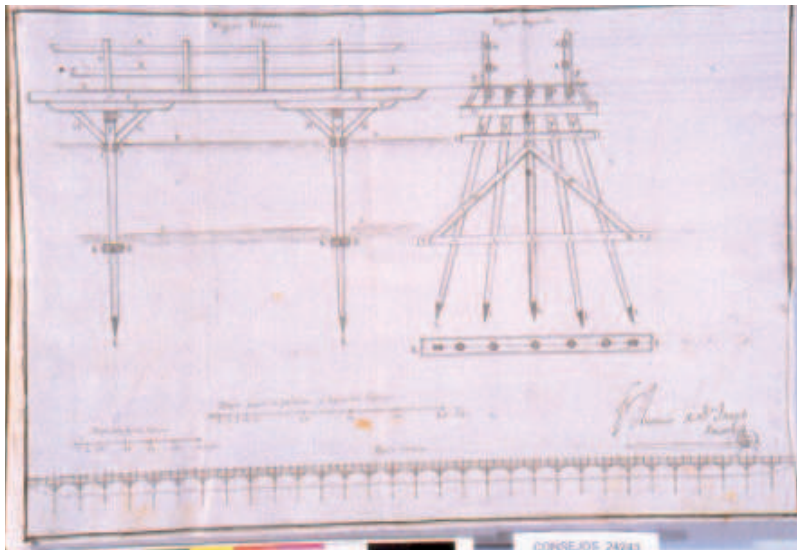
En la actualidad el puente de La Pedrera se encuentra en el tránsito de la carretera M-507, Km.18-19, más cerca de Aldea del Fresno que de la Villa del Prado.



1 y 2. Villa del Prado. Puente de La Pedrera, estado actual.  
(Foto P. Corella, 2007).



3. Villa del Prado, M.T.N. 1: 50.000 Hoja 580.  
Localización del puente de La Pedrera.



4. Dibujo para el puente de La Pedrera, 1760,  
de fray Antonio de San José Pontones (A.H.N.)