

El proyecto del Camino Real de Cáceres a Trujillo de Fernando Sánchez Pertejo (1792)¹

The Project of Royal Road from Cáceres to Trujillo by Fernando Sánchez Pertejo (1792)

Vicente Méndez Hernán

Universidad de Extremadura
vicentemh@unex.es

RESUMEN: Con este trabajo nos proponemos dar a conocer el proyecto de camino que el delineante, y después arquitecto, Fernando Sánchez Pertejo hizo en 1792 con motivo del establecimiento de la Real Audiencia de Extremadura en la villa de Cáceres.

PALABRAS CLAVE: Extremadura, Cáceres, Trujillo, Real Audiencia, camino, Fernando Sánchez Pertejo, siglo XVIII.

ABSTRACT: The aim of this study is to promote the project of the royal road that the draughtsman, and later architect, Fernando Sánchez Pertejo carried out in 1792 to commemorate the creation of the Royal Court of Extremadura in the city of Cáceres.

KEYWORDS: Extremadura, Cáceres, Trujillo, Royal Court, Road, Fernando Sánchez Pertejo, 18th Century.

Recibido: 13 de diciembre de 2016 / Admitido: 26 de diciembre de 2016.

1. INTRODUCCIÓN

El rey Carlos IV creó la Real Audiencia de Extremadura en virtud de la pragmática sanción que dictó el 30 de mayo de 1790, en respuesta a la solicitud que «las ciudades y villas de voto en Cortes de Badajoz, Mérida, Plasencia y Alcántara»

¹ Este trabajo se enmarca dentro del Proyecto de Investigación Nacional del Ministerio de Economía y Competitividad (Gobierno de España), Plan Nacional I+D+i 2013, titulado: *La Patrimonialización de un territorio: conformación de paisajes culturales entre el Tajo y el Guadiana en Extremadura* (HAR2013-41961-P).

habían elevado al Consejo de Castilla, ante «los perjuicios y agravios que padecían (...) por el costoso y distante recurso á los Tribunales superiores constituidos fuera de la provincia». Para su establecimiento se designó la villa de Cáceres, «por ser pueblo mas sano, mejor surtido, mas poblado y mas oportuno que otro alguno»²; pero en realidad fue –entre otras razones– su ubicación geográfica la que determinó esta elección, pues la distancia que la separa de las ciudades y villas signatarias de aquella solicitud es muy similar³.

A partir de ese momento se empezó a trabajar en las infraestructuras necesarias para que el nuevo tribunal pudiera ejercer lo antes posible su actividad procesal. Durante los primeros días del mes de julio de 1790, don Arias Antonio Mon y Velarde (†1811), Regente y máximo responsable de la Real Audiencia, junto a Manuel Martín Rodríguez (1746-1823), Director de Arquitectura de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, sobrino y discípulo de Ventura Rodríguez, iniciaron los trámites necesarios para habilitar el edificio que albergara el nuevo tribunal, así como la cárcel y el archivo donde custodiar la documentación, y realizar un censo con las viviendas disponibles en orden a alojar a los funcionarios⁴.

2. EL «CAMINO REAL» DE CÁCERES A TRUJILLO

La necesidad de componer el *camino real* que unía Cáceres con Trujillo fue una consecuencia lógica del interés por dotar a la Real Audiencia de las infraestructuras que se hacían imprescindibles para su buen funcionamiento. Recordemos que la ciudad de Trujillo era uno de los hitos en el camino de corte que unía Badajoz con Madrid⁵, y también en los itinerarios de las carreras de posta trazados entre la capital de España y la ciudad badajocena, o el propio enclave trujillano (1766)⁶. Hasta la traza del proyecto que nos ocupa, en las guías de viajeros publicadas entre el siglo XVI y la segunda mitad del XVIII se recoge únicamente el camino que unía Cáceres con Jaraicejo. Pedro Juan Villuga ya lo citaba en su *Repertorio* de 1546, como un tramo de los itinerarios que partían desde Lisboa hacia Toledo o

² *Novísima Recopilación de la Leyes de España*, Madrid, 1805-1829, tomo II, Libro V, Título VI, p. 399.

³ PEREIRA IGLESIAS, J. L. y MELÓN JIMÉNEZ, M. A., *La Real Audiencia de Extremadura. Fundación y establecimiento material*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1991, p. 30.

⁴ *Ibidem*, pp. 53-54; LOZANO BARTOLOZZI, M.^a del M. (Comisaria), *Arquitectura, urbanismo e ingeniería sobre el papel. Cáceres. Siglos XV al XX*, Catálogo de la exposición celebrada entre los meses de septiembre y octubre en el Colegio Oficial de Arquitecto de Extremadura –Palacio Camarena–, Villanueva de la Serena, Asamblea de Extremadura, 1992, pp. 104-105; CADIÑANOS BARDECI, I., «El arquitecto Manuel Martín Rodríguez; discípulo de Ventura Rodríguez», *Academia*, n.º 71, 1990, pp. 448-451.

⁵ Está recogido en las distintas ediciones de la guía de José Matías Escribano: ESCRIBANO, J. M., *Itinerario español, o guía de caminos, para ir desde Madrid à todas las Ciudades, y Villas mas principales de España*, Madrid, En la Imprenta de Miguel Escribano, 2.^a ed. añadida y corregida, 1760, p. 38. De igual modo consta en las ediciones de 1767 y 1775, p. 45 en ambos casos.

⁶ RODRÍGUEZ CAMPOMANES, Pedro, *Itinerario de las carreras de posta de dentro, y fuera del Reyno...*, Madrid, Imprenta de Antonio Perez de Soto, MDDLXI, pp. 6 y 72.

hacia su Valencia natal, y con «la venta de la vadera» como único hito entre ambas localidades⁷. Este camino también lo recogieron Alonso de Meneses (1576)⁸, Pedro Pontón (1722)⁹ –si bien es cierto que ambos autores siguieron muy de cerca la obra de Villuga y aportaron más bien poco a su guía de caminos de la primera mitad del siglo XVI– y, ya avanzado el siglo XVIII, José Matías Escribano (1760), con un itinerario que partía de Jaraicejo y pasaba por Aldea del Obispo y la entonces denominada «Venta de la Motilla» hasta alcanzar la villa de Cáceres¹⁰. A esta vía se sumaba el *camino real* entre Cáceres y Trujillo que figura en la documentación consultada, y cuya compostura se hizo necesario proyectar a finales del siglo XVIII. De este modo, en la *Guía general de correos, postas y caminos* que Xavier de Cabanes publicó en 1830 se cita, por un lado, la «carrera de Madrid á Cáceres», que «es montada hasta Trujillo, y de carruage» hasta la capital cacereña; y por otro, la «carrera de Madrid a Cáceres» que llegaba hasta Jaraicejo, y se encaminaba hacia Aldea del Obispo y Sierra de Fuentes para alcanzar después el punto de destino, siendo además una carrera de *herradura* desde el enclave jaraicejano hasta el cacereño¹¹. Este camino de *herradura* estaba destinado a los «carros que se gobiernen a mano», y tenía una anchura de cuatro pies (1 pie castellano equivalía a 0,278 m), mientras que la carretera estaba orientada a todo tipo de carruajes y tenía una anchura «de ocho pies en lo recto, y diez y seis en lo tortuoso»¹².

El proyecto para la «composición del camino real que media» entre ambos núcleos de población se conserva en el Archivo Histórico Nacional; data de 1792¹³ y se acompaña de dos dibujos (Figs. 1 y 2) con las trazas necesarias para realizar la nueva vía de comunicación, así como también la serie de puentes y alcantarillas

⁷ VILLUGA, P. J., *Repertorio de todos los caminos de España*, Medina del Campo, 1546. Cito por la reimpresión de la obra realizada en Nueva York, Kraus Reprint Corporation, 1967, s/p. Un mapa de España con los caminos de Villuga, diseñado por Gonzalo Menéndez Pidal para ilustrar su obra titulada *Los Caminos en la Historia de España*, Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica, 1951 (plegado al final), se conserva en Real Academia de la Historia, sign.^a C-030-030. La citada venta de la Vadera debía estar situada en las inmediaciones del puente actualmente conocido con este nombre, sobre el río Tozo y en los límites territoriales de Aldea del Obispo y Trujillo; sobre el citado puente *vid.* RAMOS RUBIO, J. A. y LÓPEZ MUÑOZ, F., «Los puentes de Trujillo», *XLIV Coloquios Históricos de Extremadura*, Trujillo, 2015; disponible en <<http://www.chdetrujillo.com/los-puentes-de-trujillo/>> [consultado: 4/12/2016].

⁸ MENESES, A. de, *Repertorio de Caminos*, Alcalá de Henares, por Sebastian Martínez, 1576, s/p.

⁹ PONTÓN, P., *Gvia de caminos para ir, y venir por todas las Provincias mas afamadas de España, Francia, Italia, y Alemania*, Madrid, Por Francisco Martínez Abad, 1727, p. 46.

¹⁰ ESCRIBANO, J. M., *Itinerario español...*, *op. cit.*, 2.^a ed. añadida y corregida, 1760, p. 39. De igual modo consta en las ediciones de 1767 y 1775, p. 49 en ambos casos. La citada venta de la Motilla estaba situada, como veremos a continuación, a la salida de Trujillo.

¹¹ CABANES, X. de, *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España*, Madrid, Impr. de D. Miguel de Burgos, 1830, p. 164.

¹² COLLANTES Y BUSTAMANTE, L., *Recitaciones del Derecho Civil de J. Heinecio*, tomo I, Madrid, Impr. de Don Pedro Sanz, 1855, p. 280.

¹³ Archivo Histórico Nacional (en adelante, A.H.N.), Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., documentos fechados en noviembre de 1792.

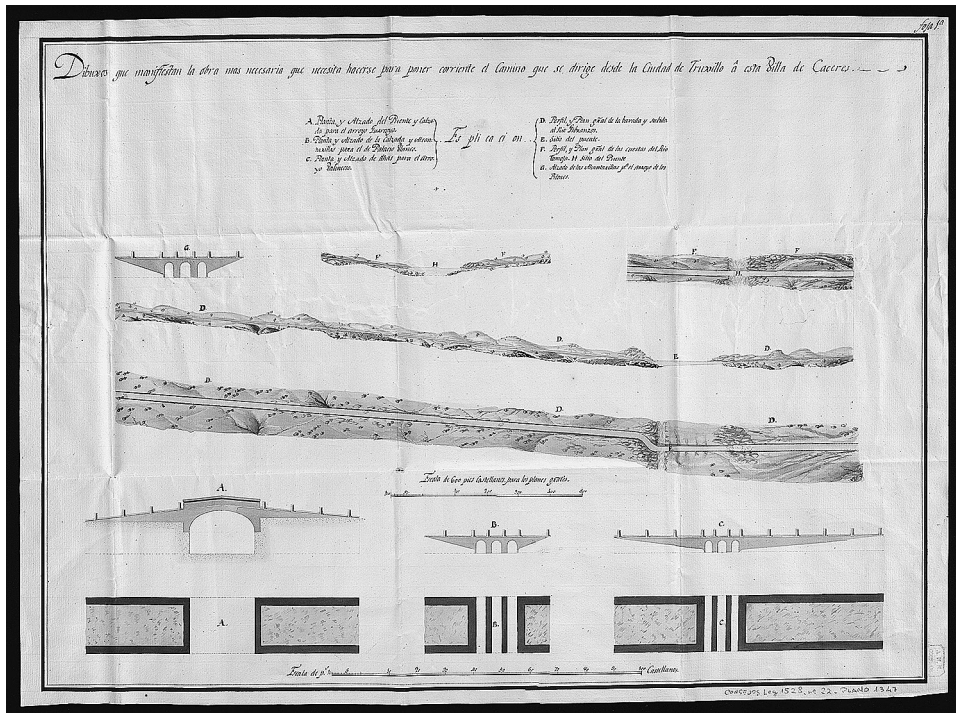


FIG. 1. *Fernando Sánchez Pertejo*, «Dibuxos que manifiestan la obra mas necesaria que necesita hacerse para poner corriente el camino que se dirige desde la ciudad de Truxillo â esta villa de Cáceres./ Hoja 1.ª. Tinta y aguada de colores, 479 x 654 mm. 1792. A.H.N., Consejos, M.P.D., 1347. Leyenda que figura en el dibujo: «**A.** Planta y Alzado del Puente y calzada para el arroyo Guarroyo. / **B.** Planta y Alzado de la calzada y Alcantarillas para el de Palacio Vlanco. / **C.** Planta y Alzado de dichas para el arroyo Valincoso. / **D.** Perfil y Plan general de la baxada y subida al Rio Gibranzos. / **E.** Sitio del puente. / **F.** Perfil y Plan general de las cuestras del Rio Tamojo. / **G.** Alzado de las Alcantarillas para el arroyo de los Pilonos. / **H.** Sitio del puente». Escala gráfica de 600 pies castellanos para el trazado de los caminos; y de pies castellanos para la luz de los puentes.

subsidiarias de la misma¹⁴. Se trataba de cubrir las ocho leguas de distancia existentes entre Cáceres y Trujillo que se recogen en el *Interrogatorio de la Real Audiencia extremeña* –según la información que se remitió en 1791–¹⁵, y unir ambos términos municipales, que además eran fronterizos¹⁶.

¹⁴ A.H.N., Consejos, Mapas, Planos y Dibujos (en adelante, M.P.D.), 1347 («hoja 1.ª») y 1348 («hoja 2.ª»).

¹⁵ BARRIENTOS ALFAGEME, G. y RODRÍGUEZ CANCHO, M. (eds.), *Interrogatorio de la Real Audiencia. Extremadura a finales de los tiempos modernos. Partido de Trujillo. Tomo II*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1996, p. 819.

¹⁶ Archivo General de Simancas, Catastro de Ensenada, Respuestas Generales, Libro 137, f. 68v (Cáceres, marzo de 1753); y Libro 151, f. 2r (Trujillo, julio de 1753).

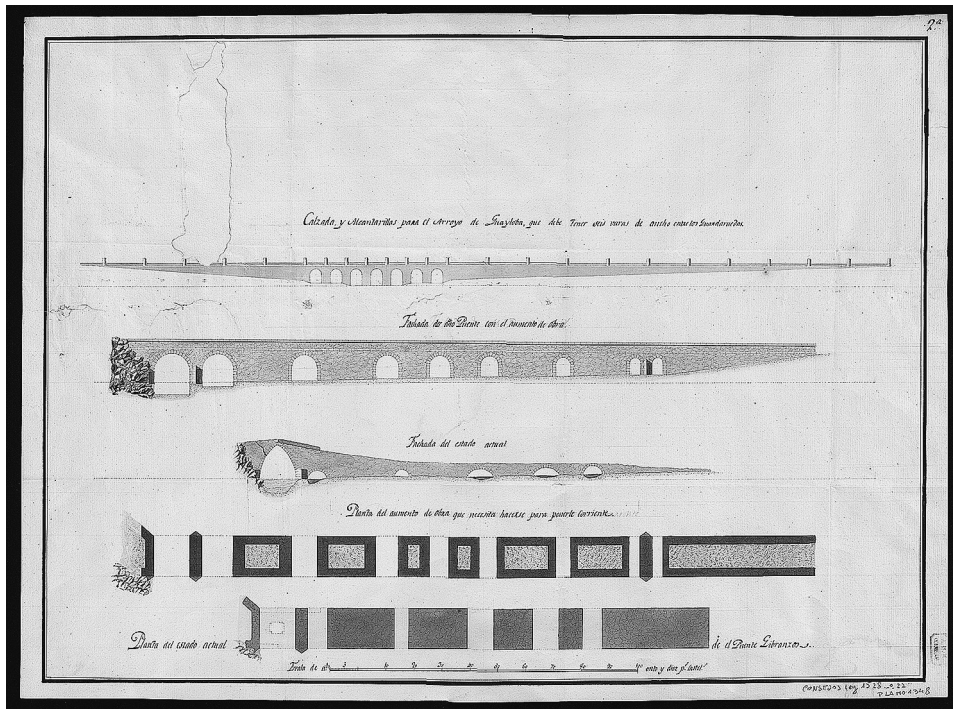


FIG. 2. Fernando Sánchez Pertejo, Dibujos para el camino de Trujillo a Cáceres, «Hoja 2.^a»: «Calzada y alcantarillas para el arroyo de Guayloba» y puente sobre el arroyo Gibranzos (estado actual y diseño). Tinta y aguada de colores, 483 × 654 mm. 1792. A.H.N., Consejos, M.P.D., 1348. Escala gráfica de pies castellanos.

En la carta que Arias Antonio Mon y Velarde elevó el 17 de noviembre de 1792 al conde de Aranda (1719-1798), dejaba constancia del informe que había remitido el año anterior al conde de Floridablanca (1728-1808) dando cuenta del «mal estado del camino Real que media entre esta villa [Cáceres] y la ciudad de Trujillo», y de cómo entonces se le «previno que hiciese reconocer este camino y sus malos pasos por persona practica y facultativa formando un plan y regulacion económica de la obra», el cual también remitía¹⁷. Para realizar el proyecto de dicho camino recurrió al leonés Fernando Sánchez Pertejo¹⁸, que entonces trabajaba como delineante con

¹⁷ A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 17 de noviembre de 1792.

¹⁸ Fernando Sánchez Pertejo había nacido en León en 1765 (; tomo el dato del trabajo dirigido por CADENAS Y VICENT, V. de, *Pleitos de Hidalguía que se conservan en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Extracto de sus expedientes. Siglo XIX*, tomo VIII: *Letras Rurales-S*, Madrid, 1979, p. 158). Según Demetrio de los Ríos (1827-1892), el talento precoz de este arquitecto hizo que el Cabildo Catedral y el Ayuntamiento leonés le costearan los estudios de arquitectura en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando (1786-1794) donde llegó a alcanzar el título en 1794. A partir de esta fecha se encargó de dirigir las obras de la Catedral leonesa hasta 1810, pasando después a trabajar en la Diócesis de Astorga; y en 1830 volvería a la sede catedralicia para encargarse

el citado arquitecto Manuel Martín Rodríguez¹⁹, y a cuyo cargo estaban «las obras de ampliación y extension de las cárceles y de otras oficinas para esta Real Audiencia» de Extremadura; «y aprovechando la ocasion en que este se pudo separar unos días de su principal obligacion, ha formado los planos y calculo» del importe de la obra, estimado en 205.308 reales y 17 maravedís de vellón²⁰, «contando con el auxilio de cinquenta jornales de Presidarios (*sic*) destinados á las obras publicas». Asimismo, Mon y Velarde dejaba constancia en su misiva de la urgente necesidad de esta obra una vez

«verificado ya el establecimiento de la Real Audiencia en esta Villa [y] el transito preciso por este camino, no solamente para los correos que deven venir á ella y para el Partido de Alcantara, sino tambien para los que vienen de la Corte y de todo el de Trujillo, parte del de Plasencia y la Serena, siendo estas ocho leguas un despoblado en el qual no se encuentra otro edificio sobre la ruta que una infelicísima venta –la ya citada venta de la Motilla, que Tomás López señala en el mapa de Trujillo y alrededores (c. 1763), conservado en la Biblioteca Nacional de España, a las afueras de Trujillo, en las inmediaciones al puente situado sobre el río Tamuja, al que luego nos referiremos (Fig. 4)²¹–, y en mala proporcion porque dista cinco leguas de esta villa, y tres solamente de la Ciudad de Trujillo. Y por tanto parece que de aquellos

de la fachada del brazo sur del crucero, muy afectada por el terremoto de Lisboa de 1755. En 1795 fue nombrado arquitecto municipal de León, razón por la cual fue el responsable de los cambios que experimentó la ciudad a raíz de la Guerra de la Independencia (: ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A. y SOLDEVILLA ORIA, C., *Jándalos. Arte y sociedad entre Cantabria y Andalucía*, Santander, 2013, p. 375). Citemos, asimismo, el nuevo pretil que realizó para el atrio de la Catedral de León a finales del siglo XVIII (: RIVERA, J., «Obras inéditas de Mariano Salvador Maella», *BSAA*, tomo XLV, 1979, p. 519, nota 2; MORAIS VALLEJO, E., «El atrio de la Catedral de León. Edificación, polémica y reclamaciones de una obra singular a finales del siglo XVIII», *De Arte*, n.º 7, 2008, pp. 167-192); o las modificaciones que hizo en el mirador de la plaza mayor de León entre 1805 y 1807 (: FLÓREZ CRESPO, M.ª del M., «La transformación del Mirador de la Plaza Mayor de León a principios del siglo XIX: la apertura de la puerta del Peso Merchán y la alteración de los balcones», *De Arte. Revista de Historia del Arte*, n.º 6, 2007, pp. 223 y ss.). *Vid., etiam*, entre otros trabajos, GONZÁLEZ MARTÍNEZ, R. M.ª, «Instrucción Pública en León: 1780-1799», *Investigaciones Históricas*, n.º 3, 1982, p. 251; NAVASCUÉS PALACIO, P. y GUTIÉRREZ ROBLEDO, J. L. (eds.), *Medievalismo y neomedievalismo en la arquitectura española: aspectos generales*, Actas del Primer Congreso, celebrado en Ávila durante el mes de septiembre de 1987, Ávila, 1990, p. 42; ALONSO GARCÍA, F., *León en la cartografía histórica*, Madrid, 1996, pp. 63, 74 y 76; LÓPEZ FERNÁNDEZ, M.ª T. y SÁNCHEZ CARRASCO, M.ª J., *Colección de planos y dibujos de la Real Chancillería de Valladolid*, Madrid, 1999, varias páginas; etcétera.

¹⁹ CADINANOS BARDECI, I., «El arquitecto Manuel Martín Rodríguez, discípulo de Ventura Rodríguez», *Academia*, n.º 71, 1990, p. 448, y pp. 448-451 para lo referente al edificio de la Real Audiencia, que finalmente se instaló en el inmueble que hasta entonces había albergado el hospital de la Piedad. *Vid., etiam*, PEREIRA IGLESIAS, J. L. y MELÓN JIMÉNEZ, M. Á., *La Real Audiencia...*, *op. cit.*, p. 57.

²⁰ En el informe que Sánchez Pertejo había suscrito el 8 de noviembre de 1792, y que ahora analizaremos, figura la cantidad de 205.388 reales y 17 maravedís vellón: A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 8 de noviembre de 1792.

²¹ Biblioteca Nacional de España (en adelante, B.N.E.), MSS/20241/125 (H.4R.). *Vid., etiam*, para contrarstar el nombre de la venta, ESCRIBANO, J. M., *Itinerario español...*, *op. cit.*, 2.ª ed. añadida y corregida, 1760, p. 39.

caudales que por V.E. se destinan á la composicion de caminos, debe ser socorrida con preferencia esta estrecha necesidad: por mi parte lo suplico a V.E. y espero que atenderá mis ruegos si hallase arvitrio para ello»²².

2.1. Obras de «primera necesidad»

El proyecto de Fernando Sánchez Pertejo está fechado el 8 de noviembre de 1792, y se acompaña de dos «Dibuxos que manifiestan la obra mas necesaria que necesita hacerse para poner corriente el camino que se dirige desde la ciudad de Truxillo á esta Villa de Cáceres»²³. A través de las respuestas con las que el bachiller Crespo respondió al conocido interrogatorio del geógrafo Tomás López (1730-1802) en enero de 1796²⁴, es posible ver el estado en el que entonces se encontraban las obras que Sánchez Pertejo proponía en 1792. Entre las que el delineante consideraba de primera necesidad estaba el puente sobre el Guadarroyo, un regato situado a dos leguas de Cáceres, que nace en los campos de Sierra de Fuentes y se incorpora al río Guadiloba otra legua más abajo. Sin embargo, la obra no se hizo, ya que el bachiller Crespo hacía constar en 1796 que dicho regato «no tiene puente y en tiempos lloviosos es difícil vadearle»²⁵. Sánchez Pertejo había proyectado un puente de un solo arco –con una luz de 13 pies castellanos (3,61 metros)– y perfil alomado (Fig. 1, letra A), mampostería «en paredes de terraplen y antepechos» y sillería para el cierre de éstos y las dovelas, todo ello por un importe de 9.336 reales, en el que también se incluía la calzada que habría de haber desembocado en el puente²⁶.

2.1.1. Los cursos del río Guadiloba y el regato de Palacio Blanco

Los cursos del río Guadiloba –a tres leguas de la villa de Cáceres– y del regato de Palacio Blanco se salvaban mediante la construcción de dos tramos de calzada con sus correspondientes alcantarillas, cimientos y terraplenes de mampostería, arcos de ladrillo y superficie empedrada. El regato de Palacio Blanco se salvaba con una alcantarilla de tres arcos –y una luz de 3 pies castellanos (0,8 m) cada uno de ellos– (Fig. 1, letra B), y el río Guadiloba con otra de siete ojos (Fig. 2, primer alzado); esta calzada llevaba además guardacantones para evitar que los carruajes se salieran del camino, con «seis varas de ancho entre los guardaruedas». El importe de este tramo se presupuestó en 17.675 reales, y en 3.767 reales el de Palacio Blanco.

2.1.2. Los puentes sobre los ríos Gibranzos y Magasca y los «pedazos de camino»

Desde Cáceres a Trujillo era necesario salvar dos ríos más, Gibranzos y Magasca. El primero se sitúa a cinco leguas de Cáceres, y en 1796 consta que tenía

²² A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 17 de noviembre de 1792.

²³ La cita textual la tomo del primero de los dibujos citados: A.H.N., Consejos, M.P.D., 1347.

²⁴ BARRIENTOS ALFAGEME, G. (estudio y recopilación), *Extremadura. Por Lopez año de 1798*, Mérida, Asamblea de Extremadura, 1991, p. 105.

²⁵ *Ibidem*, p. 105.

²⁶ A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 8 de noviembre de 1792.

puente pero estaba arruinado²⁷. Sánchez Pertejo había dibujado en 1792 la planta y alzado del paso que entonces existía –el arco mayor tenía una luz de 7,7 pies castellanos (2,14 m)– (Fig. 2, diseño 1.º), y en sustitución del cual propuso un aumento del puente, con el diseño de la bajada y subida al río (Fig. 1, letras D y E), y un paso elevado con dos ojos principales –con una luz de 7,7 y 6,6 pies castellanos (2,14 y 1,83 m)– a los que se unían otros siete arcos de medio punto para salvar los desniveles del terreno (Fig. 2, diseños 2.º a 5.º). Es muy probable que esta obra no se realizara entonces, ya que en 1796 consta que el puente sobre el río Gibranzos estaba arruinado. Situado en las inmediaciones a la finca Las Alberguerías, entre los términos municipales de Trujillo y La Cumbre, actualmente se conserva un puente ganadero cuyo alzado se corresponde en gran parte con el dibujo que Sánchez Pertejo hizo de forma previa al diseño que proponía (Fig. 3), cuyo importe ascendía a la nada despreciable cifra de 33.845 reales y 17 maravedís²⁸. En lo que respecta al puente sobre el río Magasca, situado a media legua antes de Trujillo, en el proyecto solo se contempla su reparo²⁹ –como veremos a continuación–; en 1796 se recoge la existencia de un puente en uso³⁰, y el que se conserva actualmente data del año 1848, según consta en la inscripción conmemorativa situada sobre el tajamar³¹.

Por último, entre las obras de primera necesidad que era necesario realizar, nuestro delineante contempló el trazado de diversos «Pedazos de camino (...) junto al puente que se debe hacer en Guarroyo»; «desde el río Tamoja a Palacio Blanco»; «hasta el puente Gibranzos»; y «hasta Truxillo», con un importe total de 65.537 reales, en el que se incluían los reparos del puente de Magasca, y el coste de cimbras y andamios³².

2.2. Obras de «segunda necesidad»

En lo que respecta a las obras de segunda necesidad, Sánchez Pertejo proponía en primer lugar realizar la «Calzada de Valincoso», arroyo situado en el término de Sierra de Fuentes³³, con cimientos de mampostería, arcos de ladrillo –y una luz de 2,5 pies castellanos (0,6 m)–, guardacantones y empedrado (Fig. 1, letra C); su importe, 7.379 reales y 6 maravedís. La «Calzada del arroyo de los Pilonos», cuyas alcantarillas Pertejo diseñó de forma muy similar a las del regato Palacio

²⁷ BARRIENTOS ALFAGEME, G. (estudio y recopilación), *Extremadura. Por Lopez...*, op. cit., p. 105.

²⁸ A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 8 de noviembre de 1792.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ BARRIENTOS ALFAGEME, G. (estudio y recopilación), *Extremadura. Por Lopez...*, op. cit., p. 105.

³¹ GATO, P., CASTRO MIKEL, M. A., GARCÍA, C. y GONZÁLEZ MONTERO, M., *Puentes de Extremadura*, Mérida, De la Luna Libros y Asamblea de Extremadura, 2004, s/p, puente n.º 102.

³² A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 8 de noviembre de 1792.

³³ MIÑANO, S. de, *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*, tomo VIII, Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta, 1827, p. 278.



FIG. 3. *Puente sobre el río Gibranzos, cuyo alzado se corresponde en gran parte con el dibujo que Sánchez Pertejo hizo de forma previa al diseño que proponía en 1792.*

Blanco (Fig. 1, letra G), con un importe de 4.371 reales y 8 maravedís; está situada en las inmediaciones del río Gibranzos. Se añadían varios «Trozos de camino» que conectaban e iban «desde Guarroyo al arroyo de los Pilonos», «desde la venta â Gibranzos», además de «superficies de terraplenes y zanjas en el Berrocal hasta Truxillo»; y en el inicio mismo del camino también se contempló «la composición desde el puente de Vadillo â Valincoso / hasta el de Guarroyo». El importe, 53.209 reales³⁴.

Por último, Sánchez Pertejo añadió una partida de 525 reales y 3 maravedís para afrontar los gastos de «piedras para pasaderas en los valles y arroyos que no lleban calzada, con el cargo de asentarlas y recibirlas de mampostería», así como «en los mismos arroyos, para allanarlos, y aterrapienarlos», y empedrarlos «para que no robe el agua la tierra blanda que se encuentra»³⁵. A todo ello se añadía el «Perfil y plan general de las cuestas del rio Tamoja» que se recoge en el primer dibujo de Pertejo (Fig. 1, letra G), y que ya entonces contaba con el puente cuya ubicación se contempla en el dibujo, según se desprende del mapa de Trujillo y sus alrededores (c. 1763), de Tomás López, que se conserva en la Biblioteca Nacional de España (Fig. 4)³⁶. En la actualidad, el puente está muy deteriorado a raíz de las obras de la antigua N-521.

³⁴ A.H.N., Consejos, leg. 1528, exp. 22, s. f., 8 de noviembre de 1792.

³⁵ *Ibidem*.

³⁶ B.N.E., MSS/20241/125 (H.4R.).

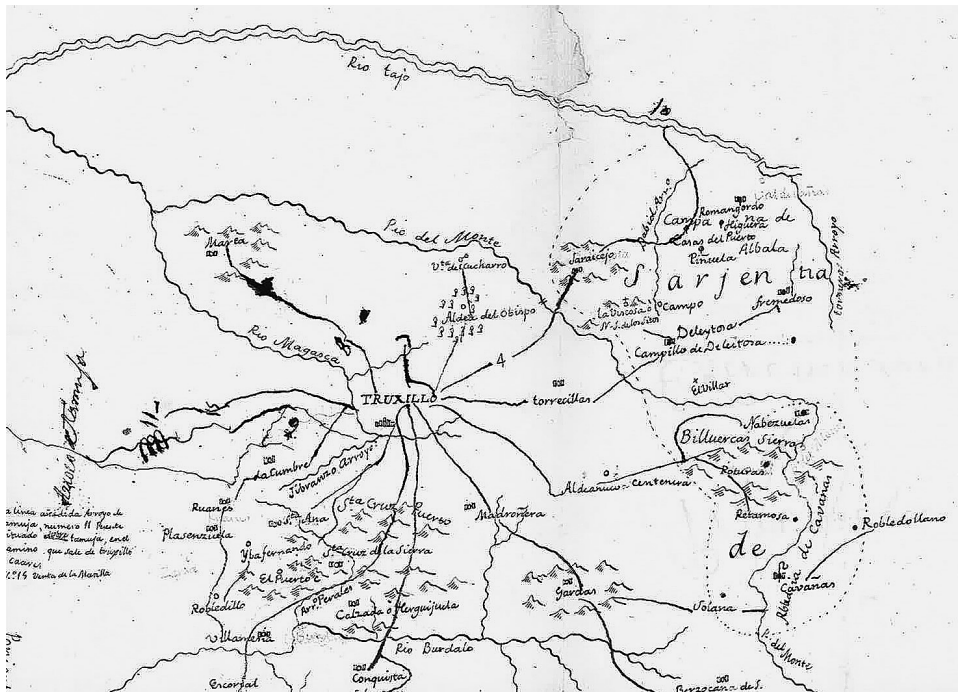


FIG. 4. Tomás López, Trujillo (Cáceres) (alrededores). *Mapas generales*, c. 1763. Detalle. Biblioteca Nacional de España, MSS/20241/125 (H.4R.). En el n.º 11 tenemos el puente sobre el río Tamuja, y en el n.º 15 la venta de la «Matilla».

3. CONCLUSIÓN

A través de la información de Tomás López que hemos analizado, cabe decir que el proyecto de Sánchez Pertejo no se acometió, o bien solo se hizo en parte. El trazado ya aparece recogido en la *Nueva guía de caminos* de 1818 para ir de Madrid a Cáceres, hito que habría de alcanzarse llegando a Trujillo a través del *camino real de Extremadura y Portugal*; y una vez en esta ciudad, «desde la misma calle mayor (...) se toma el camino á la derecha á La venta de la Mantilla» para encaminarse hacia el final del trayecto³⁷. Sin embargo, y aunque dicho camino ya figuraba en los itinerarios de comienzos del siglo XIX, cuando Pascual Madoz (1806-1870) publica en 1846 el tomo V de su conocido *Diccionario geográfico*, habla del mal estado en el que entonces se encontraba la carretera entre Cáceres y Trujillo, sobre todo en «las inmediaciones de la villa hasta una legua de distancia, en el cual por decoro siquiera de la capital, deberian hacerse obras muy importantes, que diesen mejor idea del celo de los encargados de este ramo del servicio público y de la cultura de

³⁷ LÓPEZ, S., *Nueva guía de caminos para ir desde Madrid, por los de rueda y herradura, á todas las ciudades y villas más principales de España y Portugal*, Madrid, Impr. de la Viuda de Aznar, 1818, 3.ª ed., p. 77.

los moradores»³⁸. Su denuncia surtió efecto, y en 1849 habla de las obras que ya se habían emprendido para mejorar dicho camino: «en la misma población [Trujillo] se une a esta carretera [Madrid-Badajoz] la que viene de la capital de la provincia, la cual se hallaba en pésimo estado (...); pero actualmente se está trabajando en la construcción de un buen camino y en los puentes necesarios, que facilitarán las comunicaciones con dicha capital»³⁹.

La plena conformación y puesta en funcionamiento de este camino se recoge en el *Itinerario descriptivo militar de España* publicado en 1866, donde se describe con todo detalle:

«A la salida de esta ciudad [Trujillo], desciende por un terreno pedregoso y cubierto de cultivos, cercados por vallados de piedra, al río Magasca, que pasa á 4,5 k., por un puente de piedra de dos arcos.

La carretera continúa despues por un terreno cubierto de monte, y ondulado, más o ménos fuertemente por los varios arroyos de alguna consideración que cruza, y que tienen su origen en la sierra de Montanchez ó sus descendencias.

A 7,5 k. se pasa el arroyo Magasquilla, por un puente de piedra de un arco; á 14,5, el Gibranzo, por otro puente de piedra con dos arcos; agua abajo, y á corta distancia, se encuentra otro puente, que da paso al antiguo camino.

A 19 k., y despues de una rápida bajada, se atraviesa el río Tamuja, por otro puente de piedra de un arco.

A 21 k. se separa, por la derecha, el camino de Garrovillas (...).

A 32 se pasa el arroyo Guadiloba, por un puente de piedra con un arco.

La carretera faldea la sierra de Cáceres, de la que descienden algunos arroyos de poca importancia, que desaguan en el Guadiloba, el cual sigue en alguna extension, por la derecha, y no muy distante; el de más importancia, la ribera de Cáceres, se cruza por un puente, como los anteriores, 2 k. ántes de dicha capital.

En el trayecto de la carretera se encuentran los edificios siguientes: (...) la venta de la Matilla, con 33 pesebres, á 16 k. (...) en el término municipal de Trujillo.

A poco más de 1 k. del puente de la ribera de Cáceres, se separa, por la derecha, el camino á Plasencia por Villareal de San Cárlos (...)⁴⁰.

Sin duda alguna, el proyecto que Fernando Sánchez Pertejo presentó en 1792 fue la base para ultimar la carretera descrita, así como también para la entonces futura, y hoy ya antigua, N-521. Asimismo, cabe recordar el proyecto que Dionisio Sánchez Aguilera trazó a comienzos de la década de 1760 con el plano y perfiles del camino que entonces se proyectaba en la bajada y subida sobre el río Almonte, en el camino que unía Jaraicejo con Trujillo⁴¹.

³⁸ MADDOZ, P., *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en ultramar*, tomo V, Madrid, Impr. del Diccionario, 1846, p. 88.

³⁹ *Ibidem*, tomo XV, Madrid, Impr. del Diccionario, 1849, p. 170.

⁴⁰ *Itinerario descriptivo militar de España. Formado y publicado por el Depósito de la Guerra*, tomo II: *Castilla La Nueva y Búrgos*, Madrid, Impr. y Estereotipia de M. Rivadeneyra, 1866, pp. 81-82.

⁴¹ MÉNDEZ HERNÁN, V., «Los caminos y el arte en el entorno del Tajo. Desde la Edad Moderna hasta la llegada del ferrocarril», en LOZANO BARTOLOZZI, M.^a del M. y MÉNDEZ HERNÁN, V. (coords. y eds.), *Paisajes modelados por el agua: entre el arte y la ingeniería*, Mérida, 2012, pp. 131-135.