

El puente del Cardenal (Cáceres) y su historia arquitectónica

José Alberto Moráis Morán

Erigido entre la ruta que desde la Antigüedad unía las localidades de Trujillo y Plasencia y obra de ingeniería esencial en el paso del río Tajo, el llamado puente del Cardenal puede considerarse como una de las estructuras tardo medievales más relevantes del panorama arquitectónico extremeño (Santos 1986). Pocos datos fiables se conocen a través de las fuentes documentales del periodo medieval y fueron los autores que transitaron por Extremadura durante los siglos XVII al XIX los que acabaron por reunir toda una serie de noticias que se perpetuaron hasta la actualidad y que informan tanto de la comitencia del puente como de su fortuna a lo largo de los siglos. Las siguientes páginas intentarán aportar datos¹ que permitan demostrar que la obra fue proyectada a finales de la Edad Media por el cardenal placentino Juan de Carvajal (1400-1469) y, asimismo, reflexionar sobre su construcción y las sucesivas tentativas de reformas de las que fue objeto hasta el mismo siglo XIX.

LA COMITENCIA DE UN PUENTE MEDIEVAL

Una de las primeras autoridades que se refirió al puente y su patrocinador fue Antonio Ponz, allá por el año 1784, ofreciendo ricos datos que, sin titubeo, adjudicaba al citado prelado de Plasencia. Para su construcción, según informa, tuvo que transportarse desde Malpartida (Cáceres) la piedra fina de cantera «que llaman de los Cinco Hermanos», identificando

incluso, en la subida al puerto de la Serrana y las Sierras de Guadalupe, «un trozo de calzada antigua de grandes losas» que Ponz señala como la vía utilizada para el traslado de materiales (Ponz 1784, 94, 128-129, 151). Se trata de la misma cantera que identificó perfectamente Alexandre Laborde, maravillado por el granito que de ella extrajeron los habitantes de Malpartida de Plasencia para la construcción de la villa (Laborde 1808, 360). Sin duda una noticia valiosa que ofrece idea de las dificultades en la construcción de este tipo de estructuras, y donde entraban en juego otros factores relacionados con la proyección y acondicionamiento de una funcional red de caminos que desembocaban en el puente.

La figura del comitente eclesiástico apuntado por Ponz, el cardenal Juan de Carvajal, alcanzó una reputación indudable en el panorama del mecenazgo de obras públicas y de ingeniería de la Extremadura medieval. De su creciente fama se hicieron eco no sólo los viajeros y eruditos hispanos. El ambiente inglés victoriano consideraría los proyectos del cardenal y sus labores de reparación de obras públicas, caminos y puentes, como un «acto de misericordia» tal y como lo califica el viajero inglés Richard Ford (Martín 2002, 157-160).

Juan de Carvajal debió nacer en Trujillo en torno al año 1400 y murió en Roma el 6 de diciembre de 1469, ciudad en la que prácticamente había pasado toda su vida como legado de la Santa Sede. Entre los años 1441 y 1448 se ha documentado su vertiginosa actividad político-eclesiástica que le llevó a realizar

múltiples viajes a Alemania o Hungría. Fue posible-mente en diciembre de 1446 cuando recibió la digni-dad de cardenal de Sant'Angelo, mientras que su le-gación postrera se ha documentado en Venecia, en torno al año 1466. Fue enterrado en la iglesia de San Marcello *al Corso* de Roma, donde descansa en el monumento funerario erigido por mandato del carde-nal Basilio Bessarion (1403-1472) (Pastor 1894, 131-135; Hack 1999, 88-100, Tani 2005, 48).

Ponz no duda en adjudicar la obra a la comitencia eclesiástica del obispo medieval. Su *Carta Séptima* resulta prolija al respecto pues en ella se señala que la obra, de cinco ojos, resistente y de buena construc-ción, se levantaba en la confluencia del Tajo y el Tiétar. Tenía estribos redondos que no alcanzaban hasta las acítaras, comparables, nos dice, con los del puen-te de Toledo en Madrid. Ponz ya insistía en el lomo del puente y la complejidad geográfica de este paso, especialmente cuando las avenidas de los citados ríos, arrastrando árboles, provocaban el enrasamiento de los ojos del puente. La fuente documental es muy explícita al señalar que «El año de 1737 sucedió un mal de fácil remedio al penúltimo ojo, viniendo de Truxillo para acá; y pudiéndolo haber compuesto Plasencia con mil reales, no lo hace; pues solo se lle-vó, sin tocar en los arcos, las losas del pavimento; pero esto ha sido causa de hacerse allí un hoyo, y pi-sando las gentes, y las caballerías en las mismas cla-ves, necesariamente ocasionarían su ruina sin pasar gran tiempo» (Ponz 1778, 153-155).

La noticia revela que, pese a los desperfectos pro-vocados por las riadas y la destrucción del enlosado que dejó las bóvedas al raso, el puente del Cardenal no debía presentar mayores desperfectos. Sin duda Ponz ofrece un documento descriptivo excepcional, pues vio la obra antes de su restauración, y constató la presencia de una inscripción, hoy perdida y que el erudito transcribe a partir de los datos dados por José Alfonso de Roa. En ella se podía leer: SERVILO.../ CORCOR.../ F. AN. XXX.../ H. S. E.../ AMOEN .../ A. F. C.

Apenas diez años después, la adjudicación del puente al obispo medieval se ha convertido en un tema asimilado y recurrente prácticamente en todos los escritos. Sirva de ejemplo la mención del año 1895 de Antonio Vegas quién señala que «Este céle-bre puente le costeó el cardenal Don Juan Carvajal» (Vegas 1895, 177). Pero este hecho no fue privativo de las fuentes modernas y decimonónicas. En el mis-

mo siglo en el que vivió el prelado sorprende encon-trarlo bajo la pluma de uno de los humanistas más importantes de la España del siglo XV. Hernando de Pulgar (1436-1493) ya señalaba: «Otrosí por escusar el daño grande que conocio recrecer a todas las gen-tes que passavan el rio de Tajo cerca de la ciudad de Plasencia movido con herviente caridad hizo a sus grandes spensas la puente que oy allí está edificada, que se llama la puente del Cardenal, edificio muy no-table» (Del Pulgar 1670, 26; Gómez 1947, 92).

Datos tan explícitos como este, cronológicamente coetáneos a su figura, deberían desacreditar final-mente todas aquellas voces que dudaron del papel promotor de Juan de Carvajal con respecto al puente cacereño.

Los letrados del siglo XVI insisten en el tema. Diego de Hinojosa de Vargas, cronista de Trujillo, señala en 1550 la estrecha relación que unía al carde-nal con el noble Juan de Rodas, indicando que con sus rentas se había levantado el puente del Cardenal, así como otras grandes obras (Muñoz 1952, 41-60; Aguilar 2007, 32).

Como decíamos, la crítica decimonónica encum-bró todos estos datos y los convirtió en referentes in-dudables de la personalidad comitente del cardenal. Para Llaguno y Amirola el obispo de Plasencia ha-bría sido el gran benefactor de la obra, constatando el hecho a través de una vida manuscrita, conservada en la Biblioteca Real de Madrid, compuesta por el ba-chiller Diego Martínez, clérigo del conde de Nieva, fechada el 25 de marzo de 1571 donde se señalaba: «Hizo la puente sobre el Tajo, que llaman del Carde-nal. Llevaban la piedra de Cincohermanos a seis o siete leguas; y representándole estas dificultades, y que no había dineros, respondió desde Roma, que desde allí se la enviaría si era necesario» (Llaguno 1828, 109). Resulta significativa la alusión en el tex-to de Llaguno a la copla del caballero de Torrejón Garci López de Carvajal que según transcribe canta-ba: «Vos D. Joan de Carvajal/ Quién por gran virtud y ciencia/ Os vimos ser cardenal/ Del título angeli-cal/ Y prelado de Plasencia/ Y em el puerto dó arri-bastes/ Cuando a los turcos vencistes/ Esta real puen-te obrastes/ Por do se cree pasastes/ Al cielo que merecistes» (Llaguno 1828, 109; Soler 2008, 418).

Andando el tiempo, nuevos datos sobre el puente los aporta otro personaje culto de la España decimo-nónica y buen conocedor de la historia de la Extre-madura medieval. Para Manuel María Rodríguez

Valdés (Rodríguez 1842, 334), Juan de Carvajal era hijo del corregidor de Plasencia, Juan de Tamayo y Doña Sarra de Carvajal. Se había formado en Salamanca. A partir de los datos tomados del cardenal Jacobo Papieri, señala que había sido veintidós veces legado y encomendado de la abadía de Santa María de Moreruela. Aporta noticias nuevas sobre su largueza ante la diócesis placentina indicando que «regaló a su iglesia algunas piezas de plata muy ricas, y ornamentos de brocado». En cuanto a la piedra con la que se construyó el puente, se concreta que provenía de Robledo «a seis leguas de distancia, y de la dehesa de arriba de Malpartida, no lejos de Gargüera (de la Vera), por no ser a propósito la de las sierras inmediatas. Se tuvieron que romper sierras asperísimas para poder conducir los carros con la piedra, costando todo cuantiosísimas sumas» (Rodríguez 1842).

Estas apresuradas pinceladas biográficas sobre la figura del prelado deben completarse a través del clásico estudio de P. Lino Gómez Canedo (Lino 1945), obra de referencia sobre la dimensión política y cultural del personaje (Rodríguez 1947).

A pesar de la claridad de las fuentes documentales que se inician desde el mismo siglo XV y que no dejan lugar a dudas sobre la comitencia del obispo placentino, algunos autores han dudado de la veracidad de estos hechos. Se aludió en este sentido al eclesiástico de Malpartida, Francisco Carvajal como su verdadero patrocinador, mientras que otros autores defendieron que el puente lo había construido Bernardino de Carvajal, hijo del señor de la Villa de Torrejón, don Francisco López de Carvajal y su esposa Aldonza de Sande y que pertenecería igualmente a la saga del mismo apellido. Sin embargo, las fuentes a las que hemos aludido no parecen avalar estos supuestos.

UN LARGO PROCESO DE TENTATIVAS RECONSTRUCTIVAS EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX

Hasta donde conocemos son pocos los datos seguros que aporta la documentación medieval sobre el proceso constructivo del puente y su funcionamiento. En todo caso, al menos desde el año 1492, si no antes, este se encontraba en pleno ejercicio pues conocemos la noticia donde los Reyes Católicos solicitaban al juez de términos de Plasencia un informe sobre los

derechos en el cobro del portazgo por el cruce del río Tajo en este punto. Sabemos además, y ello delata que posiblemente una década antes ya estaba construido, que los derechos de portazgo sobre el puente durante el siglo XVII eran propiedad del conde de la Oliva mediante un privilegio que se remontaba a la época de Enrique II de Trastámara (1333-1379) (Cadiñanos 2003, 138; Soria 1986). Y es que en época del monarca los puentes y caminos fueron objeto de legislación, cuando en noviembre de 1369 revoca todos los privilegios de donación de rentas sobre albalas, portazgos, almojarifazgos y otros tributos. Según se ha estudiado su reinado se caracterizó por la construcción de puentes donde fuese necesario y de que no se cobrasen portazgos indebidos (Porrás 1992, 180).

En este sentido, el *Libro de Ordenanzas Municipales* de la Plasencia medieval editado por Gloria Lora y que posiblemente se remonta a mediados del siglo XV denomina su título XXIX como *De la Puente del Cardenal*. Se trata de una ordenanza valiosísima en cuanto nos indica exactamente la naturaleza de los desplazamientos por este puente y los pagos que debían sufragarse por su utilización. La fuente constata el paso de ovejas cabañiles, carneros, cochinos y vacas (Lora 2005, 235-236).

De la morfología que presentó la estructura medieval nada sabemos a través de la documentación y poco se puede afirmar con seguridad teniendo en cuenta la serie de reformas que se acometieron sobre el puente del Cardenal, especialmente en el siglo XIX. Al contrario, las fuentes dieciochescas son prolijas.

En apenas dos años, entre 1737 y 1739 conocemos el estado ruinoso de la obra. Ponz informaba en la primera fecha de una gran avenida que había dañado el último ojo, viniendo desde Trujillo. Insistía el autor en la calamitosa situación del enlosado que había dejado las claves al aire. A ello habrán de sumarse los conflictos bélicos con Portugal acaecidos precisamente en esas fechas que intentaron un corte del paso que nunca llegó a materializarse, actuando principalmente en el arco central del puente que intentaron desmoronar mediante el desencaje de las claves (Cadiñanos 2003, 138). Evidentemente será este arco central el objetivo habitual en los intentos por cortar la circulación en los tiempos de guerra.

La documentación de ese año 1739 indica como el corregidor de la ciudad de Plasencia, representado por

Pablo Antonio Becerra, insistía en el desastre que amenazaba al puente, y la imposibilidad de continuar cobrando el portazgo que pertenecía, señala el documento, al conde de la Oliva (AHN, Consejos, leg. 79.29): «que la puente que dizen del Cardenal, que esta sobre el rio Tajo... su fabrica es toda de piedra de cantería labrada y parece que en la guerra proxima pasada con Portugal se intento por los enemigos cortar este puente con efecto del arco de en medio se descajaron las dos piedras que hazían clave en sus extremos... así las dos piezas de las claves del arco las hecharon en el rio... el piso se sufre sobre las piezas de la bobeda de manera que haze ondura». Solicitándose entonces «los reparos de que necesita y se deben hazer para su conserbación», y remarcando su relevancia como único paso, junto con el puente de Almaraz, en la comunicación con Ávila, Salamanca, Zamora, Toro, Valladolid, Segovia y Peñaranda. La documentación moderna no cesará de reiterar la preminencia del puente como hito fundamental del Camino y la Cañada Reales, paso esencial en el cruce de puertos de montaña y unión con Malpartida de Plasencia y la Villa de las Corchuelas, sin población alguna en ese trayecto donde se «experimentan frecuentes robos e insultos... que desde Andalucía y de los partidos desta Provincia (como son los de Truxillo, Medellín, La Serena, Merida, Badajoz, Zafra y Llerena que lleban a las Provincias de Castilla; con todos los generos de azeite, pescados, azeitunas, frutas de espino, vinos, y granos» (AHN, Cons. Leg. 79-2).

Pero a pesar de su relevancia viaria en la articulación del territorio, tanto castellano como extremeño, lo que la documentación revela de manera sistemática son los esfuerzos fallidos por actuar sobre el puente y aquellos desperfectos que por entonces dificultaban su mantenimiento en pie. Un proceso que se dilató más de un siglo y cuyos sucesivos proyectos de restauración llegarán a contar con la participación de, al menos de los que tengamos constancia, más de nueve arquitectos, alarifes e ingenieros.

En 1739 se encargó a dos arquitectos realizar la valoración de los costos de la reparación del puente para su conservación, calibrar el estado en el que se hallaba y convocar la subasta pública para que «formen traza, planta y conclusiones y conforme a ellas tasen y aprecien su coste» (AHN. Cons. Leg. 79-2). Las fuentes revelan la contratación de los arquitectos Juan Gómez Rebuelta, de 38 años y vecino de Torrejoncillo e Ignacio Lordelo, de 28 años y natural de Coria, «los mejores maestros de esta Provincia» (AHN, Cons. Leg. 79-2, fol. 33). A este último debemos el diseño del puente realizado por estos años (figura 1) (ARABASF 2-31/7; Cadiñanos 2003, 141).

El reconocimiento, realizado el 1 de julio de 1739 puso de manifiesto, entre otros daños, la «falta por la parte de oriente de donde viene el rio ocho piedras del arco del medio de los cinco que tiene esta puente y por la parte de poniente le faltan así mismo alrededor de seis piedras y también las losas corres-

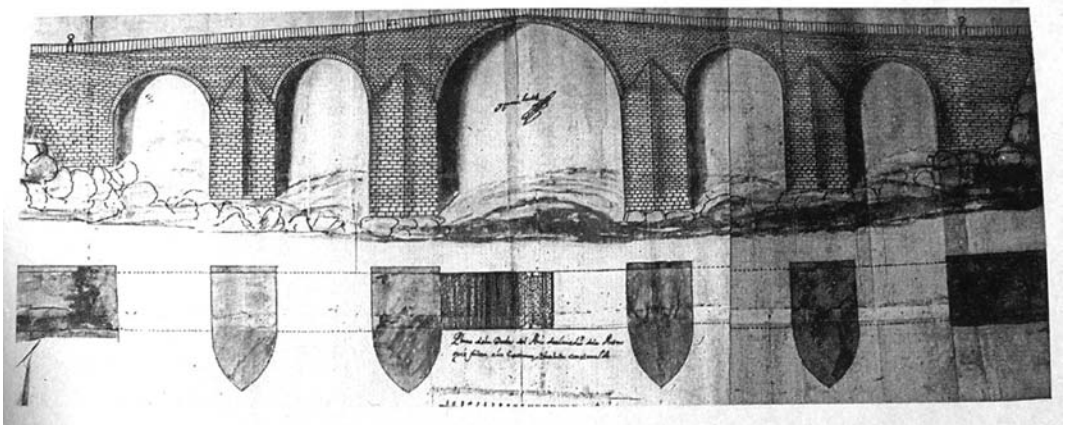


Figura 1
Puente del Cardenal en 1739 (Lordele 1739)

pondientes a cuatro baras de ancho ... sería muy combeniente poner a esta puente azítaras de pizarra y cal».

El problema fundamental al que se enfrentaron los constructores medievales y los reconstrutores modernos fue la falta de piedra de calidad en las áreas cercanas al puente. La documentación revela que ese año se planteó un traslado de material en barco, descartándolo rápidamente por lo costoso de tal operación. Esa fue sin duda una de las razones por las que todos los proyectos setecentistas concibieron las acítaras de pizarra y cal, antes que sillería, pero cuya decisión no estuvo exenta de cierto conservadurismo y fidelidad hacia la forma que habían tenido los antepedechos destruidos: «acítaras de pizarra y cal, como antes tenía según sus vestigios lo manifiestan y será a la menos costa por estar la pizarra proxima pues en este territorio no se encuentra cantería a propósito para hacerlas de ella, ni caminos para conducirla» (AHN, Consej. Leg. 79-2.3, fol. 5). Se tasaron estos primeros trabajos sobre el puente en 8.000 reales. Un capítulo aparte merecería el análisis del proyecto de reconstrucción de dos ventas anexas al puente, que las fuentes consideran elementos fundamentales en el funcionamiento de la estructura y que se tasaron en 12.702 reales. Se especifica igualmente la gestión y obtención de los recursos económicos destinados a estas obras y la «obligación que tubiese el Conde de la Oliba de constituíese a los gastos de la enunciada obra» (AHN, Consej. Leg. 79-2.3, fol. 5).

No cabe duda que, a la luz de estos presupuestos en los que el grueso de los gastos se los llevaba las dos ventas, el puente del Cardenal no necesitaría más que una intervención de corto alcance que afectaba a los pretilles, el arco central y otros pequeños desperfectos. Ello hace difícil explicar el estado de total abandono que señalan las fuentes en torno a ese año 1739 donde ya se ordenaba que «se cortase la higuera que está nacida en las juntas de las piedras» (AHN, Consej. Leg. 79-2.3).

Un año después ninguna obra de las proyectadas se había realizado. Es más, otro documento alerta de los nuevos daños aparecidos en 1740. Las lluvias y la crecida del Tajo habían hecho el puente impracticable. Dos nuevos arquitectos, Fabián Hernández, vecino de Torrejoncillo, y Francisco Monrrovel Rebuteta fueron enviados a reconocer los nuevos daños, que continuaban afectando al piso (AHN, Consej. Leg. 79-2.3, fol. 65).

Resulta paradójico que tras los reconocimientos de los trabajos a realizar y su tasación tampoco aquí se hiciese obra alguna. Surge entonces la iniciativa, potenciada desde las autoridades placentinas, de proyectar un «nuevo puente sobre el río Tietar a las Barcas de Bazagona situado en el camino que desde Madrid va a la ciudad de Plasencia», según documento del año 1778 (AHN, Consej. Leg. 1870-14).

Se trata de un nuevo factor a tener en cuenta, pues resulta imposible comprender el dilatado proyecto de actuación sobre el puente del Cardenal sin analizar la construcción de este nuevo viaducto en la antigua venta de la Bazagona. Ambos proyectos se enlazan en la documentación, entendiéndose como claros hitos en la articulación del territorio extremeño. El primero por su papel esencial en la comunicación de Plasencia y Trujillo, mientras que el segundo intentaba paliar la ausencia de un puente en las antiguas barcas de la Bazagona, paso ineludible que comunicaba la ruta que unía el Camino Real desde Madrid, Toledo y Navalmoral de la Mata con Plasencia. Y es que en 1779 los informes remarcan el objetivo fundamental de «evitar las muchas desgracias que ocasiona la barca por lo muy caudaloso del río», señalando «que el puente del Cardenal hace muchos años no produce cosa alguna».

Para el reconocimiento del lugar y el trazado de nueva planta en la Bazagona se contrata en mayo de 1778 a un maestro que habría de «elegir el sitio más estrecho y seguro para la solidez y facilidad de la construcción». No fue otro que Marcos de Vierna, cantero trasmerano muy activo en el territorio extremeño y que aparece como «maestro arquitecto vecino del Puente del Arzobispo».

Un año después aparece en relación con este proyecto en la Bazagona el maestro arquitecto Juan Antonio de la Puente Ortiz, cántabro igualmente (AHN, Consej. Leg. 1870-14). Se señala que «era vecino del lugar de Omoño, Junta de Ribamontán en las montañas de Santander», presentándose como artífice de obras, puentes y caminos desde hacía más de diez años, y citándose como obras suyas «la construcción del puente de Cordobilla la Real en la Provincia de Burgos (actualmente Palencia)... concuriendo Pedro de la Puente hermano de mi parte», dice el documento.

Resulta muy interesante comprobar como mientras que las obras de refacción en el puente del Cardenal fueron encargadas a maestros oriundos de Extremadura, para la proyección de una nueva obra hubo de

requerirse los servicios de los afamados canteros trasmeranos.

La importancia de Marcos de Vierna en multitud de obras realizadas en estas tierras durante el siglo XVIII viene avalada por el alto número de documentación histórica en la que aparece. Es más, su colaboración en el solar cacereño se rastrea fácilmente, por ejemplo cuando el citado De la Puente y Vierna colaboran en el informe sobre los aledaños del río Búrdalo y la proyección del puente de Miajadas. En el mismo sentido se ha estudiado ampliamente el papel de Vierna como protector de los dos hermanos trasmeranos, especialmente de Pedro de la Puente, al que se le atribuyen trabajos en los puentes de Guardo (Palencia), Casalareina (La Rioja), Cordavilla la Real (Palencia), Tordueles (Burgos) y Coca (Segovia) (González y otros 1991, 541; Sánchez 1989).

Pero el proceso de obra en la Bazagona fue muy lento. Otro arquitecto, Patricio Núñez, es requerido para realizar una nueva inspección en el lugar con el objetivo de localizar una ubicación adecuada para el nuevo puente, nuevamente bajo la inspección de Vierna. Son escuetas las informaciones contrastadas del arquitecto Patricio Núñez pero conservamos, entre otros, un plano del puente del Arzobispo sobre el río Gévalo (Toledo), firmado en el año 1779 (AHN, Consejos plano 1.175). De hecho en el proceso de reconocimiento y levantamiento de planos para las obras en Extremadura, el arquitecto figura como vecino de Puente del Arzobispo.

Núñez informa cumplidamente de la idoneidad del emplazamiento elegido en el lugar llamado de Calizo y el vado de la Otaza, lindante con Fresnedoso, y la Dehesa de los monjes de Yuste. Así las cosas es posible que los esfuerzos se enfocasen hacia el nuevo puente de la Bazagona, mientras que, inexplicablemente, los limitados y concretos trabajos en el del Cardenal fueron posponiéndose siempre. Es más, mientras que los antepechos de este último fueron concebidos de pizarra debido al alto coste del transporte de materiales, para la obra de la Bazagona no se escatimó en la estimación de gastos. El nuevo puente se realizaría en cantería «que toda la sillería para esta obra se hace sacar de las canteras de berroqueña de la mejor calidad y en particular para los zócalos la misma que se hallan en la Dehesa de Maltartida... la cal de Cáceres pues es de la mejor calidad que hay en esta tierra... la madera para cimbras, andamios, planchas y un cubierto para refugio

de los operarios... ha de ser de los pinares de dicha Bazagona». Se planifica su levantamiento sobre la roca viva del río excavando hasta «encontrar con lo vivo de la peña... apartando la mucha arena que hay sobre ella», sobre la que se asentarán tajamares y estribos semicirculares, dice el documento, de un puente que habría de ser de nueve arcos, con ocho pilares. «Sobre las cepas sillares de cantería, zócalos en los tizones, bóveda de cañón, desagüaderos en los extremos, enlosado... con el conocimiento de ponerle más alto en el medio... para la vertiente de sus aguas por los canalones de piedra que se dispondrían dos en cada arco por ambos costados, rampas de acceso en cada entrada fundamentadas sobre la peña» (AHN, Consej. Leg. 1870-14).

En el mismo expediente que planifica la construcción de un nuevo puente y dos ventas en Bazagona, se recogen las condiciones relativas al antepecho del puente del Cardenal así como la mejora del camino de acceso, remarcando lo costoso de los trabajos que ascendían 450.000 reales. El antepecho o pretil se construiría en pizarra, cal y arena «con la trabazón interior y exterior que el arte pide, revocada, falseada y fingida de cantería generalmente por todos sus costados a imitación del puente antiguo... bien que de cantería sería mucho más durable, pero de mayor costo con el inconveniente de ver el camino intransitable para el carruaje que precisamente había de conducir este material». Se barajó la posibilidad de sustituir el pretil por uno de metal, más costoso pero finalmente se decide usar solo este material: «buena losa de pizarra... sujetas con grapas de yerro, emplomadas por la mayor seguridad y duración». El costo total era de 30.624 reales. En realidad, como veremos, esta concienzuda planificación de un detalle menor como el que supone un antepecho, más aún cuando tenemos constancia que las claves del puente estaban al aire y algunas dovelas del arco central caídas, nunca llegaría a realizarse. El documento fue firmado en Puente del Arzobispo, el 12 de septiembre de 1778 por el arquitecto Patricio Núñez, elegido por Marcos de Vierna.

Pero la valoración del proyecto de Núñez fue más compleja aún y acabó por dilatar más el proceso. En 1781 se indica que los planos realizados por el arquitecto que debían ser revisados por el comité se habían extraviado, solicitando que se remitiese un duplicado. Una tardanza que queda bien reflejada de puño y letra por el arquitecto quién declara: «no extrañen

ustedes la tardanza en remitir los diseños pues no ha podido ser otra cosa respecto de una enfermedad que he padecido que me ha tenido postrado en cama tres semanas». Con este motivo se le encarga que «vuelva a formarlos, por haverse extraviado... pero no puedo ver a causa de hallarme conveciente de una enfermedad». Finalmente el 23 de junio de ese año remite los nuevos planos: «presenté originales dentro de una cajoncito de madera» (AHN Consej. Leg. 1870-14).

Nueve años más tarde ni el puente del Cardenal había sido intervenido ni traza alguna se había materializado en la Bazagona. En este punto resulta importante la presencia del obispo placentino José González Laso de la Vega (1766-1803) y la contratación del alarife Fernando Rodríguez quién informa sobre el lugar que llaman chozas de Naveta o el Sotillo «en donde se advierte que todo el suelo del río, desde una orilla a otra es de firme», como emplazamiento idóneo para erigir el puente de la Bazagona. Se presupuesta, otra vez, detalladamente todos los trabajos, desgranando costes de materiales y mano de obra, tanto para el puente como para la venta próxima. No podemos detenernos, por lo limitado de este espacio, en señalar la relevancia del obispo González Laso y su impecable actuación en el mantenimiento y reconstrucción de ciertas estructuras públicas en Extremadura. Pero en relación con las vías que transitaban por el puente del Cardenal hay que mencionar la financiación del acondicionamiento del camino que unía Plasencia y Torrejón el Rubio, aplaudido ya por Ponz (Ponz 1778, 155; Barrero 1998, 173).

Finalmente, un último arquitecto aún realizaría su propuesta para este proyecto en la Bazagona. Se trata de Juan Rigueros que aparece en la documentación sin aportar grandes novedades a lo ya dicho (Cadiñana 2002, 140).

A pesar de los magnos intentos de proyectar la obra y la disparidad de opiniones, ambos proyectos fueron desestimados por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que ante el trazado de Rodríguez muestra «desconfianza de su firmeza... la regulación que hace del total de la obra, baxa mucho de la suma que supone Nuñez y una mitad de la de Biesca... cosa ridícula el hacer palacios magníficos en un despoblado que por lo común solo le habitan arrieros... no alcanzan los fondos a cubrir las galanuras y el lujo... no es el nuestro aprobado por la Academia... para los caudales de esta obra tropieza con graves dificultades... La Academia ha advertido que las demostraciones de estos planos carecen de los preceptos constructivos del Arte: que el excesivo numero de cepas o tajamares detendría las corrientes con prejuicio considerable del puente: y que faltan la demostración de sus entradas y de sus cimientos y el perfil de nivelación del lecho del Rio y de los terrazos... Por lo qual se abstiene la Academia de producir su dictamen, hasta que el todo vuelva a nueva censura bien demostrado y explicado con la debida inteligencia... en relación al proyecto del referido maestro de obras D. Fernando Rodríguez».

La última palabra de la Academia también fue para el puente del Cardenal donde se especifica en el dictamen de 1799: «si le pusieran acítaras... basta

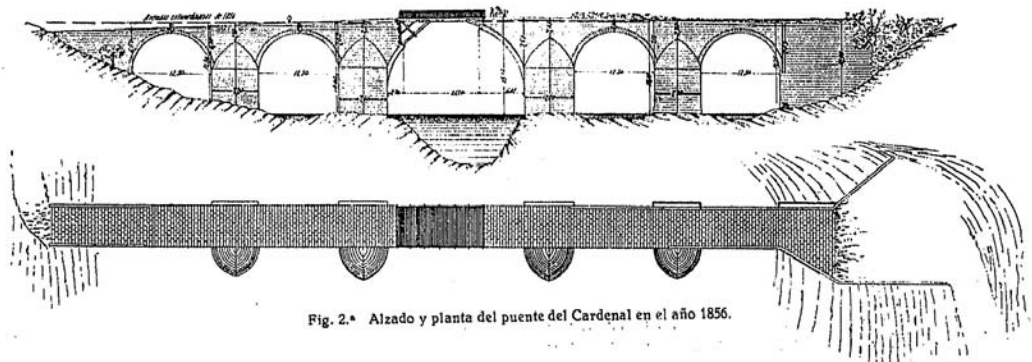


Fig. 2.* Alzado y planta del puente del Cardenal en el año 1856.

Figura 2
Puente del Cardenal en 1856 (Machimbarrena 1926)

que sean ligeras, y de poca costa. Empeñarse en hacer antepechos firmes lo juzgo arriesgado. Quanta mas resistencia encuentre el impulso del agua en la cabeza del puente, juzgo mas probable su ruina. Es mucha casualidad el que se junte a un tiempo la crecida del rio Tiétar y la del Tajo, que es la unica ocasión en que montan el puente». Este dictamen negativo de 1799 fue firmado por Bartolomé Núñez de la Real Academia de San Fernando y condenó al puente del Cardenal y al futuro paso de la Bazagona al más absoluto olvido.

Las noticias sobre las estructuras cacereñas reaparecen en plena Guerra de la Independencia, cuando sabemos que en el año 1808 ninguna obra se había realizado en la Bazagona, pues aún «Sir Roberto Wilson con la fuerza de su mando y los batallones que Cuesta le proporcionaría... cruzaría el ejército británico por la Bazagona el Tiétar, en que se había echado un puente provisional» (Queipo 1839, 22).

Paralelamente sabemos que ese mismo año el coronel Prieto ordena volar el arco central del puente del Cardenal ocasionándole, sin duda, el mayor de los daños que este había sufrido a lo largo de su dilatada historia. Conocemos el alcance de la destrucción a través del dibujo publicado en 1926 por el ingeniero de caminos Vicente Machimbarrena y Gogorza y que refleja su estado en 1856 (figura 2). De la comparación entre el diseño del setecientos realizada por el arquitecto Lordele (figura 1) y este último dibujo de mediados del siglo XIX se observa que la fisonomía de la obra medieval se había mantenido prácticamente intacta. Uno de los puntos más relevantes del puente y que con frecuencia se suele olvidar es el de su trazado alomado, prácticamente imperceptible en los cuatro arcos de medio punto exteriores pero que se acrecienta en la rosca del arco central, ligeramente apuntada tal y como refleja la vista de Lordele. En nuestra opinión, antes de su destrucción en 1808 el perfil del arco central mostraría un desenvolvimiento similar al que ofrece uno de los arcos del puente de Almaraz, coetáneo cronológicamente al del Cardenal e igualmente destruido durante la Guerra.

De las fuentes documentales generadas durante estos años bélicos cabe mencionar la carta dirigida al general Gregorio de la Cuesta, firmada en Fresnedoso del Ibor en 1809. En ella se observa la importancia vital del puente del Cardenal que «consta de 272 pies de largo y 12 de ancho, y está establecido sobre cinco arcos. El del centro se halla roto por los costa-

dos con dos cortaduras hacia los riñones y de tres pies de ancho, y sin guarda lados en esta parte, tiene algunos agujeros de barrenos y se hallan sentidas las dovelas de las citadas cortaduras. También se advierte otra cortadura en la cabeza del puente viniendo de Castilla, que cubre todo el paso excepto unos tres pies que ha quedado para el tránsito de las caballerías... Es muy importante la defensa de este punto así por que es la avenida de Plasencia a Truxillo, como porque cerrará la izquierda de la linea que debemos proponer para la defensa de la parte de Extremadura y que se comprende entre este puente y el del Arzobispo» (CGH 1809).

El dibujo del puente del año 1856 aún muestra el estado provisional de un paso de madera que salvaba el socavón y que debió durar poco tiempo para acabar hundiéndose «con el peso de una vacada» (Machimbarrena 1926).

La historia tantas veces truncada de la intervención sobre el puente del Cardenal llegaría a su fin tres años después, cuando en 1859 se encarga al ingeniero de caminos Baldomero Cobo la redacción de un proyecto definitivo, momento en que habría de resolverse la pública subasta de las obras, «del acopio y labra de la piedra de sillería necesaria para la construcción del puente del Cardenal» (Boletín 1859, 204). Cobo era el ingeniero destinado al distrito de Cáceres, como aspirante primero, siendo jefe Alejandro Millán, afamado en Extremadura por su intervención en la restauración decimonónica del puente romano de Alcántara (Guía 1859, 598; Rodríguez 1992). Bajo las directrices de Cobo se presupuestó ese año una nueva carretera que cruzase el río Tajo a través del puente del Cardenal (Memoria 1861, 134).

Serán entonces las directrices técnicas y estéticas del siglo XIX las que acabaron otorgando a la estructura su esencia clasicista, alejada ciertamente de los planteamientos constructivos medievales. Un punto fundamental del proyecto definitivo abordaba la problemática de las crecidas del Tajo y el Tiétar que al menos documentalmente desde 1727 provocaban «mayor riesgo quando enrasa con los ojos, por el empuje que en él hacen los grandes árboles, y vigas que suele traer» (Ponz 1784). Para solventar el problema Cobo intervenido drásticamente en los tajamares y los tímpanos donde se adosaban, destruyendo los coronamientos cónicos, muy verticales, que se observan en el dibujo de Lordele y en el del año 1856. Fueron afeitados con el objetivo de proyectar, en el

espacio sobrante entre estos tajamares y el antepecho, cuatro ojos de buey de gran diámetro que permitirían una mayor superficie de desagüe. El arco central fue reconstruido íntegramente, lo que posiblemente acabó por otorgarle un apuntamiento menor del que en origen tuvo, mientras que el recrecio del enlosado de la calzada del puente elevó el nivel del mismo, desdibujando el alomado tardomedieval.

Las propuestas de todos los arquitectos del siglo XVIII que debatieron ampliamente sobre el sistema de pretilos que habría de colocarse al puente fueron desechadas por completo. Cobo proyectó una gruesa cornisa que elevó aún más la altura de la estructura, mientras que se dispusieron gruesas placas en los antepechos. La fotografía realizada por Jean Laurent en 1867, apenas unos años después finalizada la intervención de Cobo y que se conserva en la Biblioteca de la Universidad de Navarra muestra la monumentalidad que los nuevos pretilos otorgaron al puente (figura 3). Actualmente muchos de los sillares que configuran este antepecho se han desprendido y yacen en el fondo del río o sobre el mismo piso del puente, visibles cuando las aguas del embalse de Alcántara lo permiten.

A modo de conclusión debemos señalar que el puente del Cardenal fue un paso fundamental en la circulación que, por el norte, procedía de Madrid y Toledo, una vez atravesado el puente de Almaraz y con destino en la ciudad de Plasencia y, por otro lado, desde el sur, paso obligado en la unión de los territorios placentinos con la ciudad de Trujillo. Un itinerario bien documentado en la etapa medieval y que se perpetuó hasta la misma Guerra de la Independencia.

Asimismo, resulta significativo el largo proceso que se dilató durante siglos, con la sucesión de diversos proyectos que nunca llegaron a realizarse, bien por un mayor interés sobre la construcción del nuevo puente en la Bazagona, bien por el informe negativo de la Real Academia de San Fernando. Mientras que para las obras de reconstrucción las fuentes señalan el papel de los obradores extremeños, para la planificación de estructuras ex novo se prefirió contar con el saber hacer de los tracistas trasmeranos.

Por último, una conclusión más relevante señala que el puente del Cardenal debe incluirse entre los grandes viales extremeños que fueron arruinados en los continuos tiempos de guerra, culminados en la de la Independencia, y que tan sólo serían remozados y restaurados a partir del siglo XIX. Como el del Cardenal son conocidos por ejemplo, los casos del puente romano de Alcántara, restaurado por Alejandro Millán en 1860 y el puente de Almaraz, igualmente destruido uno de sus arcos en la contienda y solamente intervenido a partir del año 1841 cuando se inician los primeros intentos de reconstrucción que finalizarían en 1845 de mano del ex lego Manuel Ibáñez que rehizo el arco demolido (Pérez 1870, 44; Hernández 1980; Rodríguez 1992, 126).

NOTAS

1. Grupo de Investigación Artarq Uex. Trabajo realizado en el marco del Proyecto I+D MICINN HAR, 2010-19264.

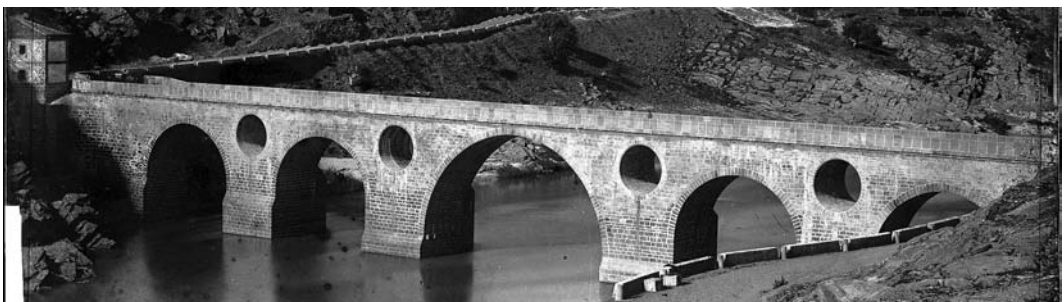


Figura 3.
Puente del Cardenal en 1867 (Jean Laurent. Navarra, Biblioteca de la Universidad, signatura 05194).

LISTA DE REFERENCIAS

- Aguilar Rodas, Raúl. 2007. *Gaspar de Rodas, c1520-1607: gran gobernador de Antioquia: inicios de la construcción social de Antioquia*. Medellín: Interprint.
- AHN Archivo Histórico Nacional. Consejos, Legajos 72.29, 79-2, 79-2.3, 1870-14.
- ARABASF Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, plano 2-31/7.
- Barrero de Valenzuela, Adolfo y Arrojo Alonso de Cadenas y López. 1998. *Nobiliario de Extremadura*. Madrid: Instituto Salazar y Castro.
- Boletín Oficial del Ministerio de Fomento*, 1859, XXXII. Madrid: Imprenta Nacional.
- Cadiñanos Bardeci, Inocencio. 2003. *Puentes de Extremadura*. Badajoz: Centro de Estudios Extremeños - Diputación de Badajoz.
- CGH Centro Geográfico del Ejército, Cartoteca Histórica, Sección de Documentación, 60-59. *Memoria sobre el terreno que ocuparon las tropas del General Cuesta a la izquierda del Tajo entre los puentes de Almaraz y el Arzobispo*, 1809, no foliado.
- Gómez Canedo, Lino, 1947. *Un español al servicio de la Santa Sede, Don Juan de Carvajal: cardenal de Sant'Angelo legado en Alemania y Hungría, 1399 - 1469*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Jerónimo Zurita.
- González Echeagaray, María Carmen et. al. 1991. *Artistas cántabros de la Edad Moderna*. Santander: Servicio de Publicaciones Universidad de Cantabria.
- Guía de forasteros en Madrid para el año 1859*. 1859. Madrid: Imprenta Nacional.
- Hack, Achim Thomas. 1999. *Das Empfangszeremoniell bei mittelalterlichen Papst-Kaiser-Treffen*. Böhlau Verlag.
- Hernández García, Vicente. 1980. *Almaraz, una villa con historia*. Madrid: s. e.
- Laborde, Alexandre. 1808. *Itinéraire descriptif de l'Espagne*. Vol. I. París: Nicolle.
- Llaguno y Amirola, Eugenio. 1828. *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*. Vol. I. Madrid: Imprenta Real.
- Lora Serrano, Gloria. 2005. *Ordenanzas municipales de la ciudad de Plasencia*. Sevilla: Universidad de Sevilla.
- Lordele, Ignacio. 1739. Plano 2-31/7. Archivo de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.
- Machimbarrena y Gogorza, Vicente. 1926. «Puentes sobre el río Tajo III. Provincia de Cáceres. Puente del Cardenal, Almaraz, Arlanza y Conde». *Revista de Obras Públicas*, LXXIV, 2, 467, 521-524.
- Madrazo, Santos. 1984. *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850: La red viaria*. Vol. I. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos - Ediciones Turner.
- Marín Calvarro, Jesús Ángel. 2002. *Extremadura en los relatos de viajeros de habla inglesa (1760-1910)*. Badajoz: Universidad de Extremadura.
- Memoria de las Obras Públicas en España, en los años 1859 y 1860*, 1861. Madrid: Imprenta Nacional.
- Muñoz de San Pedro, Miguel, Conde de Canilleros. 1952. *Crónicas trujillanas del siglo XVI: manuscritos de Diego y Alonso de Hinojosa, Juan de Chaves y Esteban de Tapia*. Cáceres: Archivo Histórico de Cáceres.
- Pastor, Ludwig. 1894. *History of the Popes from the Close of the Middle Ages*. IV. London: K. Paul, Trench, Trubner.
- Pérez de Guzmán, Juan. 1870. *Crónica General de España. Provincia de Cáceres*. Madrid.
- Porrás Arboledas, Pedro A. 1992. «Los portazgos en León y Castilla. Política real y circuitos comerciales». *En la España Medieval*. 15, 161-211.
- Pulgar, Hernando del. 1670. *Los claros varones de España*.
- Ponz, Antonio. 1778. *Viage de España, en que se la noticia de las cosas mas apreciables y dignas de saberse, que hay en ella*. VII. Madrid: Joachin Ibarra Impresor.
- Queipo del Llano Ruiz de Saravia Toreno, José María. 1839. *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España por el conde de Toreno*. Vol. II. Madrid: Imprenta del Diario
- Rodríguez Amaya, Esteban, 1947. «Juan de Carvajal». *Revista de Estudios Extremeños*, tomo III, 1-2, marzo-jun, 208-214.
- Rodríguez Pulgar, María del Carmen. 1992. *El puente romano de Alcántara: reconstrucción en el siglo XIX*. Cáceres: Institución Cultural El Brocense - Excma. Diputación Provincial de Cáceres.
- Rodríguez Valdés, Manuel María. 1842. «El cardenal don Juan de Carvajal, y la fiesta de la transfiguración del Señor». *Seminario Pintoresco Español*, serie II, tomo IV.
- Sánchez Lomba, Francisco Manuel y Antonio Navareño Mateos. 1989. «Vizcaínos, trasmeranos y otros artistas norteños en la Extremadura del siglo XVI». *Norba-Arte*, IX, 7-14.
- Santos Canalejo, Elisa Carolina de. 1986. *La historia medieval de Plasencia y su entorno geo-histórico: La Sierra de Bejar y la Sierra de Gredos*. Cáceres: Institución Cultural El Brocense - Excma. Diputación Provincial.
- Soler Salcedo, Juan Miguel. 2008. *Nobleza española: grandeza inmemorial*, 1520. Madrid: Visión Libros.
- Soria Sánchez, Valentín. 1986. «Puentes, caminos, ríos: fronteras como armas defensivas en Extremadura». *Glaadius*, XVII, 157-183.
- Tani, Maurizio, 2005. *La rinascita culturale del '700 ungherese: le arti figurative nella grande committenza ecclesiastica*. Roma: Gregorian University Press.
- Vegas, Antonio. 1795. *Diccionario geográfico universal que comprehende la descripción de las quatro parte del mundo*. Vol. V. Madrid: Imprenta de Don Joseph Doblado