

Crónica  
*de Córdoba*  
*y sus Pueblos*

XXVII



Córdoba, 2020

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales



**Crónica**  
*de Córdoba*  
*y sus Pueblos*

**XXVII**

**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales**

Diputación de Córdoba, Departamento de Ediciones y Publicaciones

Córdoba, 2020



## **Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales**

### **Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XXVII**

#### **Consejo de Redacción**

##### **Coordinador**

Juan Gregorio Nevado Calero

##### **Vocales**

Manuel García Hurtado

Fernando Leiva Briones

Juan P. Gutiérrez García

Manuel Muñoz Rojo

José Manuel Domínguez Pozo

**Edita e Imprime:** Diputación de Córdoba  
Ediciones y Publicaciones.

**Foto Portada:** Puente sobre el río Genil. Foto archivo Diputación de Córdoba.

**I.S.B.N.:** 978-84-09-25262-6

**Depósito Legal:** CO 1192-2020

## EL PUENTE ILUSTRADO DE IZNÁJAR

Bartolomé García Jiménez  
*Cronista Oficial de Rute*

### Contexto

El siglo XVIII es en general una época expansiva y de crecimiento, sobre todo cuando se compara con la centuria anterior. Crecimiento demográfico, incremento de la producción y del comercio, mejoría en los niveles de vida, son algunos claros exponentes de una pujante centuria, en la que sin duda la concepción ilustrada de su segunda mitad dejó una inequívoca y beneficiosa impronta tendente a lograr un mayor bienestar y felicidad de los habitantes con una variada serie de disposiciones que miraban por el desarrollo agropecuario y mercantil de la población rural, tan necesitada de acceder a mayores niveles de renta. En este sentido la política de obras públicas es paradigmática, al jugar un papel fundamental con vistas a facilitar los intercambios de personas y mercancías con la creación de una infraestructura viaria (carreteras, viaductos, puentes, puertos,...) que intentaba dinamizar y articular toda la economía nacional, desde los lugares más recónditos de la España interior hasta los principales enclaves mercantiles de la periferia<sup>1</sup>.

Aunque bien podemos adscribir a Iznájar a esa España interior que tiene necesidad de dar salida a sus producciones hacia la costa, también tendríamos que reconocerle una privilegiada situación geográfica, de una parte, por su relativa proximidad a la costa malagueña, y de otra por estar inserta en una antigua ruta de caminos que enlazaba la vega granadina con las campiñas cordobesa y sevillana a través del cauce del río Genil. Pero este enclave estratégico en la dirección este-oeste contaba con un inconveniente no menor a la hora de hacer la travesía de este río en sentido norte-sur, o viceversa, lo que a lo largo de toda la época moderna fue una considerable barrera para el desarrollo local y comarcal, si no se estaba cerca de algún otro lugar apto para cruzarlo, como eran los respectivos puentes de Loja y Benamejí<sup>2</sup>. Así pues, la villa de Iznájar, situada en la margen derecha del Genil, presenta un problema añadido para su desarrollo a lo largo de la modernidad, e incluso más allá de esta, como es el poseer su término partido por la mitad por una peculiar orografía que encauza serpenteante un vigoroso y caudaloso Genil, razón por la cual este presenta de continuo una faceta dual: si de una parte genera fértiles huertas que producen generosos frutales y exquisiteces

<sup>1</sup> JURADO SÁNCHEZ, José: *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1988.

<sup>2</sup> GALERA MENDOZA, María Esther: "La construcción de un puente sobre el Genil en Loja a comienzos del siglo XVI". *Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada*, 26 (1995), 361-369; MORALES, Alfredo J.: *Hernán Ruiz "el Joven"*, Madrid, Akal, 1996, 125.

hortícolas, de otra nos encontramos con sus esporádicas crecientes ocasionando graves destrozos, luctuosos acontecimientos y, como mal menor, impidiendo el trasiego de personas y mercancías de un lado a otro del término.

La mejor manera de salvar semejante problema era edificar un sólido puente por el que pasar sin peligro. Lo hubo en el XVII, pero se arruinó y no se llegó a rehacer. En el siglo XVIII hubo intentos para levantarlo, pero no fructificaron, por lo que el servicio de paso del río se realizaba mediante una barca que trabajosamente, y no sin riesgo, enlazaba ambas orillas del Genil en las inmediaciones de la villa.

### **Justificación**

Habían transcurrido ya dos tercios de la centuria cuando el concejo iznajeño se decide abiertamente a buscar en el Consejo de Castilla el auxilio necesario que aliviase semejante *status quo*, una iniciativa que se emprende precisamente por una corporación carente del habitual regimiento oligárquico por estar integrada exclusivamente por un corregidor que presidía el cabildo, los dos diputados del común y el síndico personero del común, tres figuras que habían irrumpido con vigor en la nueva corporación municipal de cuño carlotercerista, en este caso por estar suspenso el habitual regimiento por provisión de la Real Chancillería de Granada. Así, arrogándose la representación no solo del común, sino de todo el vecindario, el 8 de febrero de 1771 este reducido ayuntamiento acuerda «a voz de concejo» nombrar apoderado y procuradores en Madrid para que ante el Consejo argumentasen la necesidad de un puente por los daños que su ausencia ocasionaba, a la par que la carencia de recursos municipales para costear su edificación, por lo que también precisaban licencia para derramar su importe entre los municipios comarcanos más o menos interesados y afectos por semejante obra. Esto es lo que se necesitaba y lo que el procurador de la villa eleva al Consejo en su instancia de 12 de marzo, acompañada de la documentación que el escribano de cabildo le había remitido<sup>3</sup>.

En esta petición se recoge la argumentación de los municipales y entendemos que también de todo el vecindario. Había existido un puente, que sirvió para salvar el río, pero que llevaba arruinado muchos años. El río Genil se constituía, pues, en un serio obstáculo para que los vecinos de uno y otro lado pudiesen atravesarlo, sobre todo por las frecuentes crecientes y excesivas avenidas con que discurría, por lo que quienes tenían tierras allende el río se veían gravemente perjudicados a la hora de llevar a cabo las siembras y la recolección de frutos en su momento oportuno, y así los campos en vez de prosperar quedaban incultos y los vecinos arruinados. Quienes por necesidad se aventuraban a cruzarlo no hacían sino poner su vida en serio peligro, lo que en no pocas ocasiones había terminado en desgracias. Siendo esto importante, no lo era menos el hecho de que los vecinos del otro lado del río se veían privados del pasto espiritual que irradiaba la parroquia, ubicada en la cúspide de la villa, por lo mismo todos esos vecinos interesados en acudir a ella, o al ayuntamiento, procuraban en lo posible vadear tan peligroso obstáculo. Se admite que el término es fértil y productivo, que la tierra era prometedora de una creciente población y de opulencia para sus moradores, pero se reconocía visiblemente «su disminución y ruina de caudales». El futuro no se contemplaba esperanzador, porque las cosechas no tenían salida hacia los mercados. Desde un lado del río se ha cortado la comunicación con Málaga y su costa, y desde el otro no se puede ir hacia el interior de los reinos de Córdoba y Jaén. Igualmente se encuentran perjudicados todos los pasajeros que por ahí transitaban, así como los

---

<sup>3</sup> AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 9-10.

arrieros y trajinantes de la comarca que hacen uso de este paso. Con todo este razonamiento se pretendía mostrar la necesidad de edificar el puente que se deseaba.

En la segunda parte de esta solicitud se justifican los fondos que constituyen su caudal de propios. Iznájar carecía de medios para emprender semejante empresa, y el Consejo lo sabe desde el momento en que le aprobó su particular Reglamento de propios en 1763, reconociéndole un fondo de 8.260 rs. 25 mrs. en rentas y de 6.493 rs. 12 mrs. de gastos, quedando un sobrante de 1.767 rs. 13 mrs., importe que por ulteriores órdenes del Intendente cordobés se vio consignado a la liquidación de atrasos y a diferentes rentas y pagos. Esta falta de recursos propios obligaba a la intervención de la administración regia, por cuanto el beneficio de esta obra no se contemplaba exclusivamente local, sino que se entiende general, y por lo mismo deberían contribuir las ciudades, villas y lugares que les correspondan por su interés y proximidad, lo mismo que Iznájar había colaborado y contribuía a las obras que se han realizado en otros parajes (Sevilla, Málaga, Andújar, Córdoba, Alcolea, Medellín, Talavera, Antequera, Baza y otras) aportando sus dineros para levantar fábricas, muelles, puentes o arreglar caminos.

### El proyecto

El Consejo, habiendo visto esta solicitud y siguiendo el criterio del fiscal, decreta que informe el Intendente de Córdoba (decreto del 9 y provisión del 11 de abril de 1771) sobre el lugar donde se pretende construir el puente, para lo cual se debería levantar un plano del mismo, determinar las condiciones de la obra y formar un presupuesto, igualmente se le pide que verifique si esta necesidad era realmente urgente y si era evidente la utilidad para los pueblos comarcanos.

El Intendente, D. Pedro Francisco de Pueyo, da cumplimiento a la orden del Consejo en 1 de julio y a tal efecto nombra a Francisco de Aguilar Río, maestro de obras de la catedral cordobesa y «de la mayor inteligencia en su arte», para que vaya a Iznájar, levante plano y le exponga lo que se puede hacer y cómo. El 22 de ese mes ya estaba Aguilar en Córdoba de vuelta de su viaje. Ante el Intendente explica que fue al río «para encontrar el sitio más firme donde poder construir con la mayor comodidad, seguridad en lo futuro y menos costoso, atendido el giro de las aguas y hondura hasta su suelo, el puente que contiene el referido auto y real provisión que lo motiva, y halló el más proporcionado y útil a dichas circunstancias está a cuatrocientas varas río arriba de un puente hundido que en lo antiguo estaría sobre el mismo río para su paso, y de cuyo beneficio carecen no tan solo los vecinos de la expresada villa, por tener por esta causa a la otra parte del mismo río hasta ciento diez y siete labradores que viven con sus casas y familias con el perjuicio de la privación de comercio y alimento natural y espiritual, y lo mismo a veintiún hacendados que están al mismo lado, y a los arrieros y pasajeros de los reinos de Sevilla, Granada, Jaén y de este de Córdoba»<sup>4</sup>. Junto con este informe, Aguilar presentó un dibujo con el puente que proyectaba y un pliego con las condiciones con que se habría de levantar (véase Documento 1 e Ilustración 1). Como se puede apreciar en esta, se trata de un puente de cantería con doble rasante, de cinco arcos de medio punto, situando los menores en los extremos y el mayor en el centro, y en consecuencia de distinta altura quedando el más alto en el centro, porque se presupone que por ahí es por donde pasará el mayor caudal de agua, determinando esta distribución de arcos la doble y dispar cuesta de la calzada; igualmente son apreciables los gruesos estribos y cepas que lo sostienen, estas de un grosor como la mitad del hueco de los arcos, con tajamares en ángulo recto para recibir las aguas; en definitiva,

<sup>4</sup> *Id.*, fol. 20.

un puente que pretende ser sólido, resistente a los envites de las corrientes del Genil, en nada parecido al que Aguilar tenía cerca de su catedral, salvo su robustez, ni a los más estilizados y rectos puentes que ya imperaban en esta centuria, porque sin duda se trata de un modelo anticuado para lo que entonces se estaba construyendo. Si nos guiamos por la escala que el mismo Aguilar nos proporciona, nos encontramos con un puente de unas cien varas castellanas de largo y de 18 de alto, es decir, de 84 metros de largo y una alzada de 15 desde el cauce del río (nótese que no se ha señalado el nivel o niveles del agua del río).

Si se hacía tal y como lo tenía previsto en su trazado y con las estipulaciones señaladas, Aguilar estimaba su importe, incluyendo mano de obra, materiales y todo lo demás necesario, en 201.773 reales.

El Intendente parece que debió quedar satisfecho con el trabajo del maestro Aguilar. No podemos precisar si se mostró muy implicado en este proyecto, pero al menos estaría lo suficiente como para presentarse ante el Consejo como un solícito oficial y competente servidor. En su afán de facilitar la mayor información posible al Consejo, recaba testimonio de diferentes individuos que por razón de su oficio habían estado en Iznájar y conocían las circunstancias y dificultad de paso por ese río, a saber, oficiales de la renta de la sal, de la del tabaco y un «feriante en el arte de platero», todos concededores de un Genil caudaloso y rápido y solo vadeable en verano con dificultad, de un puente que se hundió hace mucho tiempo y de que ha dejado cortado el camino real que se dirigía hacia la costa, lo que ha llevado a Iznájar «a la mayor miseria» y a muchos trajinantes a dar costosos rodeos por evitar este lugar de paso; también recalcan que hay falta de jornaleros y operarios que ayuden en las faenas del campo «por no encontrar alguno que quiera exponer su vida». Todos reconocen la necesidad y urgencia, y la mayoría recuerdan un caso reciente: «que yendo a pasar por el dicho río y vado más proporcionado cuatro carretas de don Antonio Curado, vecino de la ciudad de Lucena, y echado la primera, que la tiraban dos novillos de la mayor fortaleza, los llevó y a dicha carreta la corriente del expresado río ahogándolos en él, cuyo temor igualmente han concebido los pasajeros que caminan por el camino real que está en dicho sitio»<sup>5</sup>.

Otra documentación recabada por el Intendente fue una certificación del padrón de vecinos, dada en Iznájar el 13 de julio de 1771, en la que se especificaba que había 136 entre vecinos y hacendados forasteros radicados a la otra parte del río, de los que 110 viven allí con sus respectivas familias, sin incluir pobres ni eclesiásticos<sup>6</sup>. Igualmente aportó otra certificación del contador de su Intendencia, según la cual los propios de Iznájar en 1770 tuvieron un cargo de 14.324 rs. 18'5 mrs. y una data de 16.269 rs. 10 mrs. resultando un alcance a favor del depositario de 1.948 rs. 24'5 mrs., «de cuyo estado se deduce hallarse empeñados dichos efectos y no tener existencia alguna en el arca de tres llaves», si bien la Contaduría provincial era concededora de que los propios tenían a su favor una deuda de 6.084 rs. de los primeros contribuyentes generada entre 1760 y 1770.

Con toda esta documentación el Intendente cordobés redacta su informe al Consejo el 8 de agosto de 1771. En él manifiesta que «los perjuicios representados por el expresado concejo son ciertos, producidos de la falta del expresado puente desde el

<sup>5</sup> *Id.*, fol. 23 v.

<sup>6</sup> Para estas fechas podemos estimar una población en Iznájar de poco más de 2.700 habitantes, pues el Censo de Aranda nos indica que a finales de 1768 había 2.699 habitantes y el censo general del Obispado de Córdoba de 1781 nos expresa 2.732; Instituto Nacional de Estadística: *Censo de Aranda*, Madrid, 2002, tomo III, 526; NIETO CUMPLIDO, Manuel: «Nuevas fuentes precensales del Obispado de Córdoba», *Boletín de la Real Academia de Córdoba*, 98 (1978), 157-171.



hundimiento del antiguo que había», e insiste en que el río era intransitable en invierno por las «continuas avenidas y rápido de sus aguas, que aún en verano es justamente temible», con lo que se impedía el comercio, y que además la falta de jornaleros ocasionaba la decadencia de la agricultura y de la cría de ganado, para concluir refrendando la urgente necesidad del puente que se solicita, tanto para esa villa, como para toda la comarca, e inclusive para la costa malagueña.

### Más información

Cuando este informe llega al Consejo, el fiscal sopesa su pronunciamiento considerando que existían recursos por obras de este tipo en Andalucía con repartimientos que aún no se habían cobrado, motivo por el cual, para que a los municipios afectos por esta obra no se les cargase con otro repartimiento, solicita al Consejo, en 25 de octubre, que el Intendente cordobés informase sobre los repartimientos pendientes en el área de las 20 leguas que se pretendía establecer para esta obra de Iznájar, y también que la Contaduría General de Propios y Arbitrios informase sobre su Reglamento y existencias de sus propios<sup>7</sup>. La Contaduría informó que según su Reglamento los propios de Iznájar ascienden a 18.504 rs. 23 mrs. y sus cargas a 14.163 rs. 14 mrs., resultando un sobrante de 4.341 rs. 9 mrs., a lo que añade que la Intendencia de Córdoba le estima unas existencias en arca a fin de 1770 de 8.046 rs. 19 mrs., que en primeros contribuyentes había retenidos 15.049 rs. 3 mrs., y que en segundos 16.384 rs., es decir, los propios podían disponer de 39.479 rs. 22 mrs. si se cobrase lo que se le debía<sup>8</sup>.

Pero el Intendente se demoraba en su respuesta, porque él, desconocedor de la materia, había solicitado a su vez que le informasen sus colegas de Sevilla, Granada y Jaén, cuyos reinos se veían parcialmente implicados en la posible derrama por esta obra<sup>9</sup>. Sin entrar en los pormenores de sus escritos, constatamos como expresión genérica tanto el anhelo de querer hacer obras con colaboración ajena, como el argumento de la sufrida aportación que todos hacen para obras lejanas, porque no tienen más remedio; además se ponía de manifiesto que Loja quiere arreglar su puente, que Vélez quiere hacer dos, que Porcuna, Arjona y Lupión lo están haciendo, que Mengibar ha logrado facultad para reparar el suyo, que otras localidades giennenses están llevando a cabo diversas obras públicas, y que en el reino cordobés no hay repartimientos de puentes pendientes, porque los pueblos que han contribuido con los sevillanos de Ronquillo y de Écija lo han pagado todo en los años 1769, 1770 y 1771.

### Crítica y reforma

Los informes de los cuatro intendentes andaluces, junto con una nueva certificación de lo que Iznájar ha aportado a diversas obras, excediendo incluso los límites andaluces, son remitidos al Consejo, que, siguiendo el criterio del fiscal, pasa

<sup>7</sup> Ejemplo de la fiscalización y del múltiple intervencionismo que sufrieron los propios, dejando a los regidores con un escaso nivel de participación en los mismos, es buen ejemplo el de la vecina villa de Rute: GARCÍA JIMÉNEZ, Bartolomé: "La hacienda de propios de Rute a finales del Antiguo Régimen (1750-1810)", en *id: El poder concejil en el Sur de Córdoba*, Córdoba, Diputación de Córdoba, 2016, 187-276, especialmente 214 y ss.

<sup>8</sup> Se entiende como primeros contribuyentes a los particulares obligados a contribuir, y como segundos contribuyentes a las corporaciones o individuos encargados de la recaudación; DE NIEVA, José María: *Decretos del rey nuestro señor Fernando VII*, Madrid, Imprenta Real, 1832, vol. 16, 148.

<sup>9</sup> Solamente se detallan las localidades del reino de Sevilla afectas a las 20 leguas de Iznájar, a saber: Archidona, Antequera, Alameda, Pedrera, La Roda, Fuente de Piedra, Sierra de Yeguas, Campillos, Teba, Ardales, Gilena, Estepa, Herrera, Miragenil, Casariche, Badolatos, Peñarubia, Osuna, Marchena, Fuentes, La Campana, Écija, Paradas, Arahal, Morón, La Puebla de Cazalla, Osuna, Pruna, Algámitas y Cañete.

todo este expediente para que lo informase el Comisario de Guerra Marcos de Vierna, a la sazón Director General de Caminos y Puentes y perito asesor del Consejo en materia de obras públicas, prominente arquitecto del momento, cuya obra más emblemática era sin duda el llamado Puente Largo de Aranjuez sobre el Jarama<sup>10</sup>. El informe que este hizo (véase Documento 2) rectifica, amplía y critica las condiciones técnicas del proyecto del maestro Francisco de Aguilar, y en consecuencia invalida su presupuesto.

En vista de semejante juicio, contrariedad plenamente fundamentada por el mejor y más experimentado técnico que entonces había para obras de esa naturaleza, a instancia del fiscal el Consejo, mediante Real Provisión de 29 de mayo de 1773, ordena al corregidor de Córdoba que el mismo Francisco de Aguilar y otro maestro revisasen el proyecto exponiendo pormenorizadamente los costes de los materiales, los del personal, los de la extracción de la piedra y su transporte, y que tuviesen en cuenta las modificaciones y objeciones que Vierna había señalado sobre el dibujo y condiciones presentadas por Aguilar. El corregidor cordobés, D. Francisco de Milla y de la Peña, por auto de 9 de septiembre, manda que Francisco de Aguilar y Francisco García Terrín, maestro mayor de obras de la ciudad de Córdoba, hagan lo que pide el Consejo rectificando el proyecto inicial, tal y como lo había dispuesto Vierna.

Sin desplazarse a Iznájar, tan solo con un borrador del plano que conservaba Aguilar, los dos maestros cordobeses presupuestan el coste del puente de la siguiente manera:

4.080 palos de pino de 4 varas de largo y 8 dedos de diámetro	16.440 rs.
5.130 palos de pino de 4 varas de largo y media cuarta de diámetro	17.955 rs.
800 tablillas de la sierra	1.600 rs.
Clavazón gruesa y menuda	2.364 rs.
14.412 varas lineales de piedra con labor para sus rostros	64.904 rs.
1.820 carretadas de mampuesto para macizo y relleno	4.550 rs.
4.600 cahíces de cal	32.200 rs.
2.000 cargas de arena	1.000 rs.
3.500 cargas de piedra para empedrar el piso del puente	3.500 rs.
488 días de jornal con maestro de albañilería	3.904 rs.
2.018 días del oficial de albañilería	5.090 rs.
600 días de un oficial de carpintería	3.660 rs.
8.860 días de un peón	35.440 rs.
120 días de un maestro de empedrador	720 rs.
Madera de andamios, sogas, clavazón, zalonas, calzado de herramientas y demás utensilios	<u>8.460 rs.</u>
Total :	201.787 rs.

A la hora de exponer sus consideraciones sobre las modificaciones que se les han pedido, los maestros cordobeses se explican de la siguiente manera:

<sup>10</sup> COFIÑO FERNÁNDEZ, Isabel: *Arquitectura religiosa en Cantabria, 1685-1754: las Montañas Bajas del arzobispado de Burgos*, Santander, Universidad de Cantabria, 2004, 120-125; CORELLA SUÁREZ, Pilar: "Puentes y barcas en el Real Sitio de Aranjuez", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XLIII (2003), 191-238; CASTILLO OREJA, Miguel Ángel: "En torno a la Corte. Sobre puentes y canales en el siglo XVIII", en LOZANO BARTOLOZZI, María del Mar y MÉNDEZ HERNÁN, Vicente (coord.): *Patrimonio cultural vinculado con el agua: paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo*, Mérida, Editora Regional de Extremadura, 2014, 281-300.

«en vista del informe que se inserta debemos hacer presente que para enmendar el aspecto de la fachada del puente moderando el repartimiento de arcos visto el plano, se reconocerá no solo un trozo de albeo, o madre del río, sino es también toda la profundidad consistente en una vara y la extensión de sus márgenes en treinta y seis, bajo cuyo conocimiento, el de su terreno y crecimiento de avenidas en que se amplía, y de que en más de trescientas varas antes de llegar al sitio gira su rumbo en línea recta, se ha alzado dicha planta observando el cargamento y escasez de aguas, que solo la vista puede calificar la posición verdadera. En cuanto al reparo sobre ángulos rectos, no habiendo sido voluntaria su figura, sino es arreglada a las doctrinas de Paladio, fray Lorenzo de san Nicolás y otros autores prácticos que reprueban la ejecución curvilínea por enseñar la experiencia estar más expuesta y menos resistente al recibo de golpes de arboledas que arrastran las crecientes, se determinará lo más conveniente. Y en cuanto al repartimiento de zampeado, o enrejado que se previene, no encontrándose en todo aquel distrito, y aún fuera de la jurisdicción de Iznájar, robles ni encinas del calibre que se propone, se han omitido, causa porque consistiendo la mayor fortificación en la general encadenación la propuso el proyectante afianzando no solo en la práctica de estarlo así el puente mayor de esta ciudad, Alcolea y otros, sino es también cuantos de menos magnitud exornan los ríos de Guadalquivir, Genil y otros de Andalucía que los exponentes han reconocido»<sup>11</sup>.

Así se justificaban los maestros cordobeses, sobre todo Aguilar, al que consideramos autor de esta respuesta, toda vez que no nos consta que Terrín hubiese visitado Iznájar. En cuanto al diseño se amparaban en la autoridad de Paladio (1508-1580) y fray Lorenzo de san Nicolás (1593-1679), a los que podríamos calificar de arquitectos trasnochados en el siglo de la Ilustración, y en lo relativo a la cimentación, en vez de seguir las directrices que se les ha indicado, se remiten al clasicismo del puente romano de Córdoba como modelo de robustez, seguridad y durabilidad, porque en absoluto ninguno de los dos puede argumentar su experiencia en este tipo de obra<sup>12</sup>.

### **Crítica ilustrada**

Cuando estas exposiciones y modificaciones llegaron al Consejo y este las trasladó a Marcos de Vierna, allá por diciembre de 1773, para que valorase las reformas que solicitó y consecuentemente informase, este poco menos que debió montar en cólera por lo que se le había presentado. El escrito con que Vierna responde al Consejo lleva fecha de 31 de diciembre y en él se desahoga de su malestar por la contrariedad que había tenido al leer lo que los maestros cordobeses le habían expuesto. Vierna realiza en su instrucción una crítica tan severa de estos maestros, de su manera de trabajar, y en definitiva de lo que habían propuesto hacer, que termina por descalificar la esencia misma del proyecto emprendido por la villa de Iznájar para levantar un puente con tales características. Lo dice un perito en la materia que entiende de lo que se trae entre manos.

Primeramente. Vierna echa de menos un plano de situación del terreno donde se ha de levantar el puente, porque el dibujo que se presentó está sin medidas, alzados, ni explicación de la parte de caminos que ha de enlazar tal puente. Tampoco se indica la calidad del terreno donde se han de levantar sus plantas. Eso sí, los cordobeses han

<sup>11</sup> AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 87 v.-88 v.

<sup>12</sup> RAMÍREZ CHASCO, Francisco de Asís: "La técnica de cimentación de puentes hasta el siglo XVIII", en *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, Instituto Juan de Herrera, CEHOPU, Universidad de Sevilla, 2000, 879-885.

dejado claro que no hay robles ni encinas para las cimentaciones. Con tan raquítica información, sin haber hecho caso a sus peticiones, y operando con el plano antiguo que Aguilar presentó en 1771, Vierna llega a la convicción de que Aguilar y Terrín no se han molestado en hacer su trabajo, y que ambos están convenidos en mantener la disposición que el primero presentó un par de años atrás. Él admite que no les conoce, pero, por lo que está viendo, juzga que «no están prácticos en obras de cantería dentro del agua», y por descontento en hacer puentes. Vierna critica el diseño, que él ya conoce, el de un puente falto de firmeza, y a través de este a su autor, al que benévola mente califica de «arbañil», porque en realidad piensa, y así lo escribe, que Aguilar «está destituido de la inteligencia y práctica que para estas obras es menester, por lo que no puedo creer lo que no veo diseñado ni explicado a la letra». Esto es, que no sabe hacer un plano de obra, ni tampoco explicarla, puesto que todo debería estar perfectamente claro y expuesto en cualquier proyecto antes de su ejecución, y que no se pueden dejar cabos sueltos a expensas de cualquier interpretación que pueda dar lugar a equívocos o a errores, que es lo que estos maestros han hecho. Que estos se amparasen en las teorías de Palladio y de fray Lorenzo de san Nicolás a fin de sostener que el ángulo recto es más firme que el curvilíneo para romper la corriente de las aguas, ratifica a Vierna en la falta de rigor de estos maestros cordobeses, porque el Comisario de Guerra es un firme defensor de lo opuesto, de que lo curvilíneo es más resistente a los golpes de los árboles arrastrados por las crecientes<sup>13</sup>. Así se lo dictaba su propia experiencia personal, no los libros, sino la praxis de sus obras, que están en pie para corroborarlo. Vierna es un cantero transmerano, un hombre eminentemente práctico, orgulloso de serlo, con un conocimiento que no es libresco ni académico, es ciertamente un conservador, pero superando la tradición que personificaba fray Lorenzo, un hombre del siglo pasado<sup>14</sup>.

Crítica sin tapujos el diseño propuesto, que reconoce lo han copiado de la obra de fray Lorenzo, con 250 pies de ancho, dos arcos de 100 pies y un machón grueso de 50 en medio de la corriente, frente a su criterio más moderno, en que propugna que el machón debe tener de grueso un tercio del diámetro del arco, y si está sobre tierra firme una cuarta del diámetro del arco que recibe<sup>15</sup>. Su opinión magistral la expresa abiertamente así: «que entiendan los aficionados que para estas obras más enseña la práctica que todos los libros». No es que Vierna rechace las lecturas propias de su disciplina, tan solo se alía del lado del general Sebastián Fernández de Medrano, quien decía que estas obras debían hacerla «facultativos y prácticos en ellas». Algo de lo que los maestros cordobeses adolecen, a criterio de Vierna. Su crítica se hace despiadada cuando se expresa de este modo:

«qué opinión pueden tener, ni dar, un arbañil y un maestro que se titula de la ciudad de Córdoba, que apenas habrán construido una cantarilla, y aunque yo puedo errar (como hombre) en las materias dichas de puentes, será después de haber construido y dirigido más de trescientos puentes sobre los ríos Ebro, Duero, Tajo,

<sup>13</sup> Las características y similitud de este puente con el del fraile agustino pueden verse en Fray Lorenzo de san Nicolás: *Arte y uso de arquitectura. Con el primer libro de Euclides traducido en castellano. Primera parte*, Madrid, por Plácido Barco López, 1796, 168-172. Su primera edición data de 1639 por Juan Sánchez.

<sup>14</sup> REDONDO CANTERA, María José, y ARAMBURU-ZABALA, Miguel Ángel: "La construcción de puentes en el siglo XVIII: innovación y tradición", *Actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid, Instituto Juan de Herrera, CEHOPU, 1996, 435-443; DÍAZ MORENO, Félix: "Fray Lorenzo de san Nicolás (1593-1679). Precisiones en torno a su biografía y obra escrita", *Anales de Historia del Arte*, 14 (2004), 157-179.

<sup>15</sup> Un pie equivale a 27'86 centímetros.

Jarama y otros bastante caudalosos y rápidos, en los que he aprendido algunas precauciones que me han mostrado las experiencias, aunque todos permanecen (gracias a Dios)»<sup>16</sup>.

Ciertamente Aguilar no era el hombre idóneo para este proyecto; la obra hidráulica no era la especialidad de quien como maestro de obras del obispado estaba dedicado a la proyección e intervención en iglesias (convento de la Merced en Córdoba, parroquia de la Asunción en Palma del Río, parroquia de santa Catalina en Pozoblanco)<sup>17</sup>; tampoco lo era Terrín, dedicado a la obra civil de su ciudad; y ninguno de los dos con experiencia en obras hidráulicas ni en puentes.

Sin plano ni mediciones y con unas condiciones de obra nada fiables, el consiguiente coste que se ha presupuestado carece de fiabilidad alguna, a más abundamiento si las maderas no son suficientes y se carecen de otros datos de interés. Vierna entiende que de seguirse lo proyectado se abocaría a un caso similar al que ya sucedió hacía un par de años con el puente sobre el río Arrago en la jurisdicción de Coria, destrozado a medio construir por una avenida al no haberse levantado bien el plano ni precavido la alzada de las aguas en las crecidas, por lo que se hubo de elevar y prolongar las rampas de acceso al puente, con todo lo que ello implicaba. Por lo mismo, sospechaba la ruina de este puente de Iznájar, si se levantaba con las características que se le habían previsto por estos incompetentes maestros, que no habían querido tener en cuenta las consideraciones que en su día les dio.

Este demoledor escrito de Vierna echaba por tierra, por la mera incompetencia de su autor, el ilusionante proyecto que se había propuesto para Iznájar. Anclado en modelos antiguos, tanto en el fondo como en la forma, la solución que brindaba Aguilar no había logrado resistir la más elemental crítica ilustrada, la de la praxis, porque sobre este proyecto no se habían planteado disquisiciones teóricas o académicas, sino las de un experimentado constructor de caminos y puentes que ha antepuesto como prioritarios los criterios de eficacia, durabilidad y seguridad sobre la economía de medios que se reflejaba en el pliego de condiciones y en el presupuesto que presentó Aguilar. Con tan desfavorable informe por parte del perito de confianza del Consejo, este y su fiscal no podían dar luz verde a semejante empresa. Gastar el dinero para que la obra durase poco tiempo no era sostenible. En enero de 1774 se abandonó este plan.

### Un nuevo proyecto

El mismo fiscal que había cerrado la puerta al proyecto de Aguilar, en su escrito dejaba intactas las expectativas de Iznájar de tener un puente. Evidentemente, no como el que se había rechazado, sino otro mejor. Reconociendo que «en Andalucía no hay maestros prácticos ni teóricos de estas obras, y es arriesgado ejecutarlas siempre que las justicias se valgan de alarifes del país», y con el fin de no malgastar el dinero en «obras mal concebidas», aconseja al Consejo que sea el propio Vierna quien eligiese un maestro de su confianza para presentar un proyecto satisfactorio. El Consejo, por su parte, reconoce esta falta de maestros capacitados para este tipo de obras, y aprueba el criterio del fiscal.

Cuando el expediente iznajeño vuelve de nuevo a Marcos de Vierna, este, ante todo, se despacha dando una *instrucción* que ha de seguir todo maestro que pretenda

<sup>16</sup> AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 90-93.

<sup>17</sup> RAYA RAYA, María Ángeles: [www.histoconocer.mforos.com/1817486/11014266-joyas-del-barroco-cordobes/](http://www.histoconocer.mforos.com/1817486/11014266-joyas-del-barroco-cordobes/); sin autor: [www.bmapp.es/item/parroquia-de-nuestra-senora-de-la-asuncion-en-palma-del-rio/](http://www.bmapp.es/item/parroquia-de-nuestra-senora-de-la-asuncion-en-palma-del-rio/); NIETO CUMPLIDO, Manuel: "Templo parroquial de la Asunción", en [www.amigosdesantaella.com/templo.html](http://www.amigosdesantaella.com/templo.html).

hacer un puente de garantía, cualquier puente, no solo el que nos trae a colación. Se trata de una adecuada metodología de trabajo, la que ha llegado a desarrollar a través de su dilatada experiencia en obras de esta naturaleza, que aquí explica y que reproducimos por su interés para la historia de la construcción en el Documento 3. Consecuente al encargo del Consejo, propone como «maestro de acá», es decir, de su estilo y confianza, para levantar el puente de Iznájar a Juan Manuel de Godoy (1724-1781), un gallego muy experimentado en esta clase de construcciones por toda Castilla la Vieja, que por entonces ejercía en Jaén como maestro de obras de su catedral, por ser el más cercano a Iznájar de los que Vierna consideraba capacitados para lo que se pretende<sup>18</sup>.

El fiscal acepta que Godoy inspeccione el lugar por su «conocimiento y pericia en obras hidráulicas» y que se le diesen las «prevenciones y reglas» que Vierna expuso en su informe de 16 de abril de 1774 (Documento 3). Tampoco tiene inconveniente en que los propios de Iznájar satisfagan los gastos que su justicia y capitulares vayan haciendo sobre el particular, si bien sería necesario que se reconociese el caudal de sus propios, las deudas que aún persisten en primeros y segundos contribuyentes y los atrasos que se hayan podido cobrar. El Consejo asume esta propuesta fiscal y ordena que así se haga por auto de 20 de septiembre de 1774. Los informes en cuestión son remitidos a Godoy para su conocimiento y se le ordena ir a Iznájar y hacer lo que Vierna pide por provisión dada en Madrid a 5 de octubre de 1774.

No emprendió Godoy esta misión de inmediato, pues nótese que transcurren casi tres años hasta que este comisionado se persona ante el corregidor de Iznájar para que le autorizase a realizar su misión, lo que este hace por auto de 4 de julio de 1777. Si en el verano de este año Godoy inspecciona el lugar donde proyectar su encargo, no será hasta la primavera siguiente cuando dé por acabado su proyecto, que firma en Jaén a 21 de abril de 1778.

Ante todo, Manuel de Godoy intenta no defraudar la confianza que en él había depositado el poderoso e influyente Comisario Vierna, no era la primera vez. Para que este y el Consejo se formasen una adecuada composición del lugar presenta un mapa de situación con la ubicación de todos los elementos de interés: el viejo puente arruinado como referencia general, el lugar proyectado por Aguilar para su puente, el camino que va de la villa a donde estaba situada la barca de paso existente, las isletas y zonas inundables con las crecidas, peñas y rocas de referencia y el sitio donde a su juicio se debería levantar el puente (véase Ilustración 2). Godoy nos informa que Aguilar había planificado su puente 960 pies río arriba del lugar donde estaba el puente arruinado, que ubica en un peligroso codo que forma el río, sitio a todas luces inapropiado por varias razones: en primer lugar «por tener mucha corriente allí el río y caminar las aguas con mucho ímpetu», en segundo lugar por atravesar por la parte del mediodía una excelente huerta de los propios que el río inunda en sus crecientes, en tercer lugar porque por la

<sup>18</sup> Aunque Manuel de Godoy había construido la capilla del sagrario de la catedral de Jaén en 1764, trazada por Ventura Rodríguez, no podemos decir que desconociese los trabajos de puentes, pues sus intervenciones en el puente de la Cartuja de Jerez en 1778, en el puente de Ronda, en el del arroyo Madre Vieja en San Roque en 1775 o en el puente de las Tablas sobre el Guadalbullón en 1778 avalan su capacitación; LLAGUNO Y AMIROLA, Eugenio: *Noticia de los arquitectos y arquitectura de España desde su restauración*, Madrid, Imprenta Real, 1829, vol. 4, 286; PARRADO DEL OLMO, Jesús María: "Algunos datos inéditos del arquitecto Manuel Godoy", *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, 55 (1989), 472-478; RACERO, Rafael Jorge: "Reseña histórica del Puente de La Cartuja sobre el río Guadalete", en [www.xerflonarqueologos.es/wp-content/uploads/2007/06/El-Puente-de-la-Cartuja-1.pdf](http://www.xerflonarqueologos.es/wp-content/uploads/2007/06/El-Puente-de-la-Cartuja-1.pdf); LÓPEZ FERNÁNDEZ, Manuel: "La construcción del puente sobre el arroyo de Madre Vieja. Un esfuerzo por mejorar las vías de comunicación en el San Roque del siglo XVIII", *Almoraima*, 34 (2007), 247-256; MADDOZ, Pascual: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, Madoz y Sagasti, 1830, vol. IX, 493.

parte norte hay que atravesar olivares y una huerta de granados de don Agustín de Aranda para entrar en el puente, y también porque en el camino que viene de la villa cuando se encamina al río hay un despeñadero de 50 varas de altura y por encima en la margen izquierda del camino hay unos riscos de más de 60 varas de alto, convirtiéndose así el camino en «un tránsito muy peligroso a donde han sucedido algunas desgracias», teniendo además este camino viejo una vara de ancho por algunas partes y en otras dos tercias, camino que se ha reparado en varias ocasiones porque lo devora el agua por su gran desnivel<sup>19</sup>.

En el sitio del puente antiguo el río forma un «ángulo obtuso mixto», su margen derecha es un terreno muy llano, de gran capacidad y siempre que hay crecidas las aguas lo cubren. Unos metros más abajo está el lugar habilitado para pasar con la barca, pero habiendo crecientes no se puede utilizar por la rapidez de las aguas. La alameda que hay a continuación se inunda, lo mismo que la isleta que hay después, que queda igualmente cubierta por el agua. Godoy reconoce que ha encontrado peñas de gran magnitud, pero no las considera apropiadas por ser rodadas y estar sueltas, por lo que finalmente ha optado como el lugar más idóneo para levantar el puente el que se halla tras la isleta inundable anteriormente referida, justo antes de que el río empiece a virar a su derecha, apoyando en una altura de la margen derecha que continua por una explanada llana y una suave cuesta para ir a encontrarse con el camino que viene de la ermita de santa Lucía y de la posada de la villa (la venta), lo que obligaría a la construcción de este camino desde el puente hasta la ermita con relativa facilidad.

La segunda ilustración que aportó Godoy a su proyecto muestra la planta, alzado y cortes del puente con el perfil del terreno elegido y señalando los niveles a que suelen alcanzar las máximas aguas y las menores (véase Ilustración 3). Es aquí donde se pueden apreciar las características y solidez de su obra, un puente de cantería de cuatro arcos de medio punto, con los dos centrales mayores que los dos extremos y una suave y prolongada rasante para el acceso de la margen izquierda. Sobre este dibujo explica el método constructivo que se ha de aplicar, nos lo dice de la siguiente manera:

«... para construir el referido puente como está demostrado en su planta, alzado y cortes como está dicho y demuestra el perfil del terreno por la línea sombreada de verde, y que las mayores aguas son por la línea de puntos y dado de azul y las menores entre los números 3 y 4 donde se puede fabricar a distensión de la cepa que arrima al número 4 en seco, y por parecerme estar el terreno bastante firme soy de dictamen se construya como está demostrado en esta forma: profundando sus cepas desde la línea verde abajo dejando fuera del desnudo las dejas o zarpas como en los mismos machones se demuestra, y que los sillares que se deben colocar en esta parte han de tener dos pies de alto, tres de línea y seis de tizón, y la segunda hilada de la misma línea y alto y de tizón de tres pies, y la tercera de las mismas dimensiones que la primera, y la cuarta con las de la segunda para que de este modo quede trabada por lo interior del macizo, que en cuanto a la trabazón de la parte exterior que lo que menos trabare será una tercia que todo buen artífice acostumbra, que colocando en los cimientos las piedras de la magnitud referida puedan resistir todo el ímpetu de las aguas colocando en su macizo piedras de bastante magnitud y esto mismo tendrá cuenta al asentista que la tuviere, pues se lo ahorra de mezcla, hecho en la conformidad referida se deberá unir el zampeado de piedra como está demostrado en la planta y alzado, haciendo la figura curva como demuestra en el referido alzado, que de esta suerte caminará el agua por iguales partes en los tres arcos, y trabajarán todos a un tiempo y no hará la fuerza solo

<sup>19</sup> Una vara castellana equivale a 83.59 centímetros, o tres pies.

en uno, y haciéndolo todo según demuestra la referida planta y alzado, la sillería sus frentes de picón menudo arreglado y sus lechos escodados para la unión de dichas piedra, y las dovelas todos sus lechos y paramentos acodados y arregladas sus tirantes a la monte del medio punto con la rosca o batalla que en el diseño se muestra; y la cal para fijar la referida sillería y arcos ha de ser de por mitad, y la de los macizos terciada, de tres de arena y dos de cal, y el antepecho de tres hiladas con dos pies de grueso y de alto seis, lo mismo que demuestra el referido diseño, labrado todo a escoda lechos y paramentos, y las dos paredes que tiene a la salida del puente para dar la entrada suave e igualar con el terreno, que tiene desde el machón ciento y siete varas de largo, se construirá de sillería concertada arreglado a picón, y como demuestra el corte de la línea CD y demuestra en su planta con las paredes colaterales, que estas deberán ser de mampostería para llenar los cajones de tierra; y toda la obra de estas paredes referidas han de ser con la mezcla terciada y la tierra de los referidos cajones apisonada, y la entrada superior del puente ha de ser todo empedrado echándole antes una tongada de tierra preparada como se acostumbra para la unión de dichos empedrado, que deberá ser de morrillos del río, haciendo la línea curva por la parte superior y piso, como demuestra los cortes de la línea AB y CD para que despidan las aguas a los extremos, y estas se reciban en unos adoquines de piedra que hagan una media caña y las conduzcan a las gárgolas, como demuestra el diseño, que estas tendrán dos pies de salida para que arrojen al agua y no arrastren por la fábrica, y las cortinas o vanguardias, como se demuestran en la planta, se deberán construir por la frente de sillería y por su trasdós de mampostería de los largos que demuestra la planta y alzado en su alto en el corte que demuestra la línea A y B...»<sup>20</sup>.

Una vez explicado el plano de situación, la planta y el alzado de la obra proyectada, pasa a configurar su presupuesto considerando en primer lugar los precios en vigor en esta zona, para lo que tiene en cuenta la procedencia de los materiales, el suministro de la piedra se obtendrá de una cantera existente a un cuarto de legua del lugar de la obra, y la madera procederá del pinar de Gayena, distante 9 leguas. Los precios unitarios de las tareas se especifican en el Cuadro 1. Teniendo en cuenta estos precios, se aprecia a continuación las unidades necesarias para calibrar el presupuesto total, que se forma del siguiente modo:

CONCEPTOS	REALES
5.214 varas cúbicas de excavación de cimientos, a 8 rs.	41.712
1.260 varas cúbicas de excavación para las dos paredes de la calzada y sus colaterales de en medio, a 1 real	1.260
153.504 pies cúbicos de sillería para los machones, a 4 rs.	614.016
42.768 pies cúbicos de sillería para los dos costados y enjutas de arcos, a 4 rs.	171.172
38.696 pies cúbicos de dovelas para los 4 arcos, a 5 rs.	193.480
6.156 pies cúbicos de sillería para las vanguardias, a 3 rs.	18.468
10.320 pies cúbicos de antepecho, a 6 rs.	61.920
21.528 pies cúbicos de mampostería concertada para el zampeado entre los arcos, a 2'5 rs.	53.820
21.528 pies cúbicos de mampostería para los cimientos de la concertada en el claro de los arcos, a 3 cuartillos	16.146

<sup>20</sup> AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 126-128.



108.416 pies cúbicos de mampostería para el macizo de los 5 machones, a 3 cuartillos	81.312
136.304 pies cúbicos de mampostería para enrasar con las enjutas y de las dos paredes que arriman a los pies derechos, a 3 cuartillos	102.228
56.700 pies cúbicos de sillares concertados para las dos paredes de los extremos del puente para formar la calzada, a 3 rs.	170.100
89.508 pies cúbicos de mampostería de las dos paredes de la calzada con las paredes colaterales de en medio, a 3 cuartillos	67.131
6.156 pies cúbicos de mampostería del trasdós de las vanguardias, a 3 cuartillos	4.617
1.840 varas superficiales de empedrado para entrada del puente y calzada, a 5 rs.	9.200
7.467 varas cúbicas de tierra para rellenar los cajones, a 1 real	7.467
2.070 pies cúbicos de adoquines de piedra labrada con un poco de media caña con media vara de ancho y pie de grueso para la entrada del puente arrimado al antepecho para que reciban las aguas y las conduzcan a las gárgolas, a 4 rs.	8.280
madera para las cimbras y andamios	12.000
4.599 varas superficiales desde la salida del puente a la ermita de santa Lucía (511 varas lineales por 9 de ancho)	58.000
TOTAL :	1.692.329

Sobre este presupuesto hemos de hacer notar varias consideraciones. En primer lugar, que por error de suma el documento original indica un importe total de 1.698.373 rs. (6.044 rs. en exceso). La cantidad de madera a utilizar no está estimada, pero su importe se ha valorado en 12.000 rs. En él se ha incluido la obra que se habría de hacer en el camino para acceder al puente desde los alrededores de la villa, tomando como punto de partida la ermita de santa Lucía. Y además no se han considerado los salarios del maestro director de obra, el del aparejador, el del sobrestante<sup>21</sup>, ni el tres por ciento que habría de percibir el depositario de estos fondos. Con todo ello el importe de este puente se situaría alrededor de un millón ochocientos mil reales, mucho dinero, no ya para una villa, sino para que el Estado pueda colaborar en la obra, y mucho dinero también para derramarlo entre las localidades ubicadas a 20 leguas a la redonda. Para concluir su informe Godoy estima que esta obra puede durar de tres a cuatro años.

### Más documentos

El celo administrativo es innegable bajo este régimen burocrático que tanto dilatava los procedimientos. A la provisión del Consejo (Madrid, 5 de octubre de 1774) que solicitaba a la justicia de Iznájar la actualización de los datos de sus propios, le da cumplimiento el corregidor de esta en junio de 1778, casi cuatro años después. No conocemos explicación a semejante demora. El escribano del concejo informa de la cuenta cerrada a fin de 1777, que se había remitido a la Contaduría provincial. Según ella había un cargo de 26.855 rs. 6 mrs., una data de 25.403 rs. 15 mrs., y un líquido resultante de 1.451 rs. 21 mrs. Ahora bien, existía un montante de deudas por cobrar que ascendía a 11.862 rs. 17 mrs. (de estos 10.566 rs. 7 mrs. son de primeros contribuyentes y 1.296 rs. de segundos), por lo que debería haber en esta arca municipal 13.314 rs. 4 mrs. Cifras que se habrían de ver alteradas por la prevención que hace la Contaduría provincial para incluir en la data 24 rs. 15 mrs. de los 8 mrs. por 100 exigidos por el Consejo, con los apremios para cobrar las deudas de las tierras del Entredichuelo y por la necesidad de seguir el pleito que había pendiente con la Junta de Propios de Antequera.

<sup>21</sup> Es el sobrestante una suerte de capataz y administrador de la obra; sobre esta figura véase *Ordenanzas para el gobierno del Real Sitio de Aranjuez*, Madrid, Imprenta Real, 1795, 251 y ss.

La villa también informa de los elevados gastos que está teniendo en este expediente, pues solamente en el agente de negocios que tiene en Madrid para sus gestiones ante el Consejo tiene una facturación de 4.233 rs. 21 mrs., de los que tan solo ha podido pagar 1.200, el resto lo está debiendo. El caso es que en la corporación local todos estos gastos anexos al puente que se proyecta, pretende el concejo que sean incluidos en la derrama que en su momento se haga, toda vez que los propios de Iznájar se consideran muy limitados por su Reglamento.

Cuando toda esta documentación llega a Madrid, a los cuatro años de haberse pedido, el Consejo insiste en cotejar cifras y tener datos actualizados. Inmediatamente pide informe a la Contaduría General sobre el Reglamento de Iznájar, y se le contesta del siguiente modo: las tierras, las bellotas, un censo y el sobrante de la cuota de aguardiente producen anualmente 8.260 rs. 25 mrs., y los gastos en salarios (escribano, portero, ministros, médico, relojero, correo, depositario), réditos de dos censos de 52.330 rs. de principal, fiestas de iglesia, 2 % de gastos ordinarios y extraordinarios, y prest de escopeteros ascienden a 7.003 rs. 24 mrs., resultando un sobrante de 1.256 rs. 23 mrs., que están aplicados a la redención de los censos. También se le informa que en 1776 subsistían esos censos, que a fin de año tenía existentes en arcas 6.266 rs. 25 mrs., en primeros contribuyentes 8.049 rs. 6 mrs. y en segundos 2.145. Igualmente se le dice que esta villa en 1774 había solicitado permiso para romper y dar a censo perpetuo las tierras de las dehesas de la Isla Redonda y la Celada, que eran de propios y estaban incultas, para aplicar su producto a la redención de censos, y según el Intendente producirían al menos 3.276 reales al año (valorándolas en 109.200 rs.), pero que no consta si se ha concedido o no, y que, en caso que se conceda por su manifiesta utilidad para los propios y los vecinos, los sobrantes anuales que podrían resultar serían de 4.472 rs. 23 mrs.

Todas estas cifras no vienen sino a corroborar, en definitiva, la insolvencia de Iznájar para costear su puente, a cuyo proyecto el Comisario de Guerra da su visto bueno admitiendo su elevado presupuesto. Ahora bien, a la hora de adjudicar la obra considera que es mejor encargársela a maestros conocidos y de confianza para que la hagan por su cuenta, mejor que hacerla por administración<sup>22</sup>. Por ello sugiere al Consejo que se podrían hacer cargo de ella los maestros Patricio Núñez, José Ortiz y Solares y Pedro de la Bárcena, «sujetos conocidos en el ejercicio de las obras de esta clase como lo tienen acreditado al Consejo en las del puente del Arzobispo, el puente del Arroyo del Puerto y otros que han concluido». Si estos aceptasen la obra, se habrían de comprometer a hacerla según los planos y condiciones dispuestas por Godoy y la harían por su cuenta anticipando obra y materiales por valor de una quinta parte del proyecto, y así se le iría pagando por quintas partes concluidas y anticipadas hasta su conclusión; del último pago se le abonarían 39.674 rs. quedando retenidos 300.000 rs. durante un año, hasta que la obra se inspeccionase por maestros que certificasen que está hecha sin quebranto, y entonces se le entregaría el depósito de los 300.000 rs.

Así concluye el cuarto y último informe que el Comisario de Guerra remite al Consejo sobre este proyecto de puente para Iznájar, que lleva por fecha el 29 de diciembre de 1778. Ahora bien, si desde el punto de vista técnico podemos darlo por concluido y de modo satisfactorio, para el fiscal, en su respuesta de 19 de enero de 1779, aún quedaba lo principal, lo más complicado, saber de dónde saldría el dinero que lo costeara, cuestión que se habría de dilucidar en la consulta regia que se había elevado a fin de que se hiciese mediante repartimiento; por lo tanto, hasta que el monarca no

<sup>22</sup> Sobre la tipología de contratos, véase MENÉNDEZ, José María: "Administración y contratistas de obras públicas en la España Ilustrada", *Informes de la Construcción*, 407 (1990), 43-51.

diese su aprobación, no se podría encargar al Intendente que procediese a formar la pertinente derrama. No obstante, para adelantar tiempo el fiscal propone que se facilitase el expediente a los maestros José Ortiz y Pedro de la Bárcena, por si les interesaba aceptar esta adjudicación con las ya mencionadas condiciones, plazos y fianza. Igualmente propone que todos los gastos causados por todas las diligencias que se están haciendo se hayan de costear de los propios de la villa, que tienen fondos retenidos en los primeros y segundos contribuyentes para ello, para lo cual se le concedería una libranza de 1.500 rs. con la condición de llevar un libro contable para rendir cuentas ante el Consejo.

La respuesta del Consejo se dio en primero de febrero de ese año, y en ella se decreta que el Intendente cordobés informase si este puente que se quiere construir «es de público y preciso tránsito de costas a costas, y si hay otro puente público por donde pueda facilitarse el paso, a qué distancia se halla de Iznájar, y el rodeo que sería preciso tomar para pasar por él». A tal fin el corregidor de Córdoba, D. Ignacio Suárez de Figueroa, recaba información de los corregidores de Loja, Alcalá la Real y Lucena para tomar conocimiento de lo que el Consejo le pide. La cuestión de la utilidad de la obra parecía estar zanjada, pero ahora se ha vuelto sobre ella a tenor del nuevo presupuesto.

### Desenlace

Las respuestas e informaciones de estos tres corregidores, de tres importantes ciudades de realengo cercanas a esta villa de señorío, serán determinantes para el futuro de esta empresa. La primera contestación se dio en Alcalá la Real el 24 de febrero de 1779, en ella su corregidor manifiesta que le han asesorado que este puente de Iznájar «no se necesita, ni conduce al paso para las costas, por ser el de la ciudad de Loja el más cómodo para el general tránsito de las ciudades y demás pueblos sin rodeo, y el de Iznájar solo se dirige a la villa de Algarinejo, que es más extravío de las carreras usadas para el comercio, y solo es aquel puente para las dos villas nominadas útil». Esta respuesta negativa del corregidor alcalaíno evidenciaba que el tráfico de su ciudad y el de su entorno giennense no precisaba de semejante infraestructura, toda vez que su ruta hacia la costa podía encaminarse vía Pinos Puente y Granada o por Montefrío y Loja. Por su parte el corregidor lojeño expresa en su escrito de 15 de marzo que «el sitio en que se intenta construir dicho puente no es de público y preciso tránsito de costas a costas, pues solo puede servir de comercio para los pueblos convecinos, y que los pasos más frecuentes que hay de las costas de poniente a levante es el de esta ciudad, donde se halla un puente fuerte que dista tres leguas de dicha villa por la parte de levante, y por la de poniente de ella a cuatro leguas de distancia se halla otro puente fuerte en la villa de Benamejé, por donde está el tránsito más público de las costas a las Castillas y tierra adentro, sin que se necesite de rodeo para entrar en uno ni otro puente, y solo a quien juzga puede hacer más falta dicho puente que se intenta construir es a los vecinos de dicha villa (que es de señorío) y a sus pueblos comarcanos». Otro informe contrario al puente de Iznájar por evidentes intereses igualmente localistas: a los lojeños, interesados sobre todo en la reparación de su propio puente, les puede suponer una competencia desagradable si se hace puente en Iznájar, por demás estos evidentes motivos económicos se agravarían ya que por su corta distancia se verían obligados a colaborar financieramente en su construcción<sup>23</sup>.

El corregidor lucentino, Francisco Xavier de Chuecos y Monzón, después de haber sido apremiado por el cordobés un par de veces, respondió también en carta de 15 de marzo excusando su tardanza en las «prolijas diligencias» que ha llevado a cabo para

<sup>23</sup> JURADO SÁNCHEZ, José: *Los caminos de...*, 102.

informarse bien de arquitectos y trajinantes, que le han proporcionado «noticias seguras y dignas de toda fe y crédito». Su escrito no es tan breve como los anteriores y, a diferencia de los otros dos, patentiza el interés que se tomó en dar una respuesta bien fundamentada sobre la situación existente en Lucena y alrededores para mejor ilustrar al corregidor cordobés y al propio Consejo. En su carta se expresa en los siguientes términos:

«que desde que hay memoria de dicha villa de Iznájar, lo ha habido también de tener puente de piedra para el paso del río Genil, inmediato a dicha villa, la cual, con la continuación de las crecientes y no la mejor disposición en su fabricación, se arruinó en el siglo pasado, y en el presente se reedificó haciendo un pontón de madera que duró muy poco, y desde su ruina sirve para el paso de dicho río una barca de madera, que cuando más cabrán en ella seis cabalgaduras mayores u ocho menores, y esta, luego que crece el río, no corre por la violencia de sus corrientes y crecientes, por lo cual la mayor parte de los labradores que habitan a la otra parte de dicho río se privan con precisión, luego que este crece, del pasto espiritual y corporal, con exposición de perder sus vidas si pasan o intentan pasar a disfrutar dicho bien, por cuyas razones y que para el común comercio de las ciudades de Málaga, Vélez-Málaga, Antequera, Loja, Granada y los puertos es preciso paso para ellos de los pueblos de este reino de Córdoba, el de Jaén, La Mancha y otras partes, pues aunque sobre dicho río hay una puente de piedra en la villa de Benamejí, esta no es carrera derecha para el paso y comercio de dichos reinos con las costas y puertos de mar, y que continuamente sucede que viniendo los arrieros y trajinantes, como es regular, a buscar el paso por la barca de dicha villa estando crecido el río, se hallan en la precisión de retroceder su camino a buscar dicho puente de Benamejí, con considerable pérdida de sus haciendas y atraso en su viaje, sucediéndoles varias desgracias en el camino que de dicha villa va para dicho puente de Benamejí, lo uno por su aspereza y juellega [sic] quebradiza, y lo otro porque dista por camino de herradura poco usada cinco leguas y por el de ruedas abierto a campo a traviesa hay nueve o diez leguas, poco más o menos. Por todo lo cual el puente que se intenta construir en dicha villa de Iznájar, según lo que llevo referido, es de preciso y público tránsito, de costas a costas, en cuya atención, siendo del agrado del Supremo Consejo y del de V. S. podrán condescender en la pretensión de dicha villa, a efecto de que lo tenga la construcción del puente que solicita, o determinar lo que sea de su superior agrado»<sup>24</sup>.

El corregidor cordobés de entonces no era el que había iniciado la instrucción de este expediente, y quizás no tenía conocimiento de algunas actuaciones que llevó a cabo su antecesor, en todo caso no parece mostrarse muy interesado en semejante proyecto. Antes bien al contrario. Las respuestas que recibe de sus tres colegas las remite al Consejo, pero apostillando en su misiva:

«infiero que esta obra tan costosa solo puede ser útil para cuatro hacendados que tengan por allí sus labradores, pero no para el paso común de transeúntes, cuyo motivo no debe empeñar a tanto gasto, mayormente en la presente coyuntura, que no pueden los propios de estos reinos sufrir la contribución de once obras que están en el día exigiendo muchas de los vecinos, por no haber fondos en las arcas de propios».

---

<sup>24</sup> AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 157-160.

Este personal posicionamiento del corregidor cordobés es una grave contrariedad para el proyecto iznajeño. Que se haya decantado por el criterio de Loja antes que por los intereses de los lucentinos nos debe dar idea de su desapego hacia esta obra, acaso por su lejanía, acaso por su escasa repercusión sobre la capital cordobesa, acaso por su elevado costo, acaso porque él se habría de ver obligado a forzar los pagos de muchas villas y ciudades de su provincia, acaso porque no consideraba esta infraestructura de interés general sino comarcal, acaso porque esta ruta no la entendía como necesaria para articular la conexión Córdoba-Málaga. Quizás por todo ello un poco; y así, teniendo como soporte o excusa los interesados criterios de Loja y Alcalá la Real, se ha pronunciado por mantener el *status quo* existente con evidentes perjuicios para los iznajeños y también para las localidades aledañas como Rute, Priego, Archidona, Villanueva de Tapia, Algarinejo, y por supuesto Lucena<sup>25</sup>. Localidades que ven recortadas o ralentizadas las potencialidades de su tráfico mercantil, tanto el exportador de sus principales producciones (vino, vinagre y aceite), como el importador de aquellos productos que tienen necesidad de adquirir en la costa oriental de Málaga o en la de Granada, por una ruta interior de relativo trasiego, quizás no tanto como el que discurría por Benamejil o Loja, pero que sin duda con el puente que se pretendía podría haberse visto dinamizada, y con ella toda la comarca de la actual Subbética cordobesa, un área que podríamos encuadrar de Lucena a Alcalá, de oeste a este, y de Baena a Loja, de norte a sur, dibujando un polígono vacío de infraestructuras viarias, en el que únicamente los caminos de herradura recorren su interior montañoso. El comercio interior de esta zona y su proyección hacia el exterior se va a encontrar supeditado a la arriería local. El tráfico de gran envergadura mediante carretas se verá obligado a salir de esta zona para encaminarse hacia los dos ejes longitudinales que también la delimitan, nos estamos refiriendo a dos caminos de gran trasiego como eran, uno el que discurría por Lucena hacia Antequera pasando por Benamejil, y el otro el que desde Alcalá la Real iba a Loja por Pinos Puente, según el itinerario de Escribano (1760), tal y como lo presenta Tomás López en su mapa de 1761 (Ilustración 4)<sup>26</sup>.

Un auto del Consejo de fecha 22 de abril de 1779 reza así de taxativo:

«No ha lugar a la facultad que solicita la villa de Iznájar para construir el puente que expresa a costa de los pueblos de veinte leguas en contorno»<sup>27</sup>.

### Desolación

La tristeza y el desamparo debieron apoderarse de la corporación iznajeña, y de su vecindario, todos ilusionados en un proyecto que se ha venido abajo por... ¿Se puede buscar un motivo o un culpable? Dos proyectos de puente elaborados para nada y muchos gastos en vano, pero que habrá que pagar. ¿A quién se puede responsabilizar de semejante fracaso?

Son diversos los actores que de una u otra forma han intervenido en este proceso. El Consejo no se ha comprometido en la financiación de la obra, y ni siquiera

<sup>25</sup> Sobre los excedentes productivos de Rute comercializados en el exterior puede verse GARCÍA JIMÉNEZ, Bartolomé: "Comercio y transporte en el interior de Andalucía: Rute en 1777", en *id.*: *Poderes y mercados. Exacción de rentas en Rute en el siglo XVIII*, Córdoba, Universidad de Córdoba, 1998, 129-189.

<sup>26</sup> ESCRIVANO, Joseph Mathías: *Itinerario español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España, y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa*, Madrid, Imprenta de Miguel Escribano, 1760, 24-25; JURADO SÁNCHEZ, José: *Los caminos de...*, 45.

<sup>27</sup> AHN: Consejos, 31.475. exp. 14. fol. 163 v.

se ha molestado al rey por si este tuviese a bien autorizar su derrama entre los pueblos circundantes; su misión rectora ha consistido en ir avalando los criterios del fiscal, en dejarse asesorar por peritos en la materia, como órgano plenipotenciario en imponer la regia voluntad sin tratar con el rey, y en última instancia denegando una licencia para no cargar más a unos municipios con unos propios exhaustos y esquilados. El Comisario de Guerra no ha tenido decisión ejecutiva, tan solo ha aportado unos criterios técnicos en pro de la seguridad y eficacia de la obra. El señorío no ha hecho acto de presencia, desconocemos hasta qué punto estaría implicado, si bien no parece dispuesto a colaborar económicamente, una problemática que sin duda conocía, así como las gestiones de su villa en la Corte, pues no en vano el contador del conde de Altamira había anticipado en 1777 al apoderado de la villa ante el Consejo (Antonio Rubio Albarrán) parte de su salario. Los maestros redactores de los proyectos han cumplido, mejor o peor, con sus encargos y a ambos les hubiese gustado dejar una obra suya en Iznájar; claro que si Aguilar lo hubiese hecho bien desde un principio acaso no se habría llegado al punto nefasto a que se abocó. El concejo iznajeño ha expuesto en repetidas ocasiones su insolvencia, unos propios sin apenas liquidez, encorsetados por un Reglamento desfasado y por diferentes morosos deudores a sus arcas municipales, de ahí que para cubrir el elevado presupuesto se haya de recurrir a la colaboración ajena: los iznajeños pagarían con gusto esta obra, no en vano vienen pagando lejanas obras sin beneficio alguno, y en cuanto a los pueblos vecinos sin duda su interés es proporcional a su cercanía y al trasiego mercantil que generaban: para Rute y Lucena un puente en Iznájar agilizaría su tráfico hacia Granada y la costa malagueña, pero solo se beneficiarían aquellos cosecheros que tuviesen necesidad de transitarlo, es decir, los mayores productores del lugar, los demás vecinos tendrían que abonar su cuota con desgana; localidades más lejanas como Loja y Alcalá la Real no tenían necesidad de su paso y por ende no estaban interesadas en absoluto en su construcción, por lo que acaso no tuvo mucha vista el corregidor cordobés que consultó a sus colegas de estas dos ciudades (¿o acaso su consulta fue interesada?).

Llegados al punto en que había un proyecto técnicamente viable, la cuestión prioritaria será, como casi siempre, su financiación; si no se solucionaba esta, aquel no tendría futuro. Los informes negativos de Alcalá la Real y Loja pesaron más que el de Lucena en el corregidor cordobés: para aquellas ciudades este puente sería una carga onerosa e innecesaria, no así para Lucena<sup>28</sup>. El corregidor cordobés podía haber preguntado en Rute, Priego, Algarinejo o Archidona, pero no lo hizo porque eran de señorío. Ante este corregidor, Ignacio Suárez de Figueroa, el concejo iznajeño intentó ejercer su influjo mediante un tercero, que desconocemos quien fue, pero que obviamente no logró su propósito, como escribe el concejo en agosto de 1779 a su apoderado en Madrid, «por una casual indisposición que tuvo» con esta persona, y por eso «no lo quiso hacer»<sup>29</sup>. ¿Fue esta enemistad de Suárez con este intermediario lo que frustró el puente de Iznájar? Quizás nunca lo sepamos, pero eso es lo que se pensaba en el Ayuntamiento iznajeño y entre el clero parroquial, con el vicario a su cabeza, para quien Suárez «era opuesto a las obras, puentes y caminos, porque oyó el testigo quejarse por entonces a varios operarios en la fábrica de diferentes puentes en este reino, los que proferían que a ellos mismos se lo daba a entender dicho Intendente»<sup>30</sup>. Entre el vecindario existía la convicción de que Suárez no quería que esta obra se hiciese y de

<sup>28</sup> Estos intereses creados también se pondrán de manifiesto en Priego, cuando su Ayuntamiento quite importancia a la carretera de Casabermeja a Málaga para no contribuir a su ejecución; JURADO SÁNCHEZ, José: *Los caminos de...*, 80.

<sup>29</sup> AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, fol. 166.

<sup>30</sup> *Id.*, sin foliar.

que incluso se jactaba en público de ello. El fiscal del Consejo, reconociendo la veracidad del informe lucentino, en 1784 abundaba en este mismo parecer: el Intendente cordobés lo despreció y se inclinó por el parecer de los corregidores de Alcalá la Real y Loja, y en consecuencia el Consejo no tuvo más remedio que declinar la petición de un puente para Iznájar.

### Reactivación

A pesar de este duro revés la corporación iznajeña no se dio por vencida. Tras la negativa respuesta del Consejo, sus capitulares continúan insistiendo en su pretensión, quizás ilusionados por los maestros que pretendían hacer la obra. Por ello el cabildo escribe carta en 30 de agosto de 1779 a su representante en Madrid informándole, tanto de la animadversión del Intendente cordobés, como del hecho de que los «maestros arquitectos» Ignacio de la Portilla y Ventura Pérez de los Ríos, que de orden del Consejo estaban construyendo un puente en Espejo sobre el río Guadalbullón, se habían presentado ofreciéndose a seguir los trámites a su costa, y a riesgo de perder lo que gastasen si no lo conseguían, para lograr la orden precisa para la fabricación y repartimiento de este puente, para lo cual pedían al concejo que apoderasen a Agustín Picos Perzaval como agente en la Corte. Si bien en principio rechazaron esta condición por estar satisfechos con el que tenían, finalmente informan a este que lo hacen porque les dijeron que lo otorgarían sin perjuicio del que ya tenían. La noticia no le debió caer nada bien a este, que así se veía desplazado por su representante, y además con el agravante de mantener una suculenta minuta (más de cinco mil reales) que Iznájar aún no le había abonado, de lo cual se quejará ante el propio Consejo. Albarrán parece haber dado por perdido el cliente e insiste en cobrar lo que se le debe. Tras un tira y afloja entre Albarrán y el tasador general, finalmente se llega a un acuerdo por el cual, descontadas las entregas a cuenta (2.200 rs.) hechas por la villa, Albarrán debería percibir 2.353 rs. 13 mrs. y así lo decreta el Consejo en provisión de 18 de septiembre de 1780 para que la Junta de Propios de Iznájar se los pague.

No será hasta 1783 cuando esta villa intente reactivar este procedimiento, y de nuevo la iniciativa partirá de la diputación del común en ejercicio de su función de procurar el bien y defensa de los intereses del común de vecinos. Juan Alonso de Montes, síndico personero, Francisco Doncel y don José Martínez Sánchez, diputados del común, y don Miguel de la Rosa, síndico procurador general, promueven ante la justicia local este expediente reconociendo que ya se inició en 1771 y que fue denegada su pretensión. Ahora vuelven a insistir contra «el siniestro informe que contra justicia y conciencia parece hizo dicho Intendente de Córdoba», y no pudiendo ellos permanecer pasivos «en cumplimiento de nuestros respectivos empleos dejar de practicar las más activas diligencias hasta el logro de tan importante fábrica» piden al corregidor les admita información de testigos sobre la situación existente, y se les dé testimonio de los pagos que esta villa ha hecho para otras obras a fin de «hacer el uso que más conviniere a la causa pública, bien del Estado y beneficio de esta villa y sus vecinos».

Entre los testigos aportados por la diputación del común están el presbítero Pedro Quintana, el capellán de menores Juan de la Torre y el vicario Francisco Fernández Cabezas y Hurtado, de quien ya conocemos su opinión sobre el Intendente. Además de lo ya referido argumentaba en su declaración que este paso del río es el más conveniente para ir a Granada y a los puertos de la costa, que los trajinantes experimentan perjuicios si no lo pueden vadear, viéndose obligados entonces a detenerse muchos días o a irse a Loja o Benamejé con gran molestia y dispendio «por lo intratable y barroso de sus caminos», por lo que muchos incluso se vuelven a sus domicilios; igualmente esta villa y su paso es ruta obligada para los reos que la justicia

ha condenado a presidio, y estos se ven obligados a permanecer en la cárcel municipal si no pueden vadear el río, y sobre todo la ausencia de puente resulta muy perjudicial para los vecinos que no pueden cruzarlo, tanto para los labradores como para los vecinos en general, dándose los lastimosos casos de difuntos que no han podido recibir los sacramentos y se han tenido que enterrar en otras localidades. Otro tanto sucedía con los bautismos.

Otros testimonios presentados fueron los de sendos ancianos, Juan Pérez Rozas y Juan Navarro Fernández, de 82 y 80 años respectivamente, que argumentan en el mismo sentido. También declaró don Gabriel de Quero, vecino de Vélez-Málaga y delineador del Ministerio de Marina, que declaró que llevaba tres días detenido en Iznájar por no poder pasar el río, que Benamejé distaba 6 leguas y Loja 3, y que si las lluvias y el mal tiempo continuaban tendría que permanecer en esta villa y faltar a su empleo.

Estos testimonios, junto con una actualización de los gastos en obras que ha hecho esta villa para otros lugares y de los caudales de propios, se remiten al Consejo en 15 de diciembre de 1783 para que el rey se apiade de esta «urgentísima e indispensable necesidad»<sup>31</sup>.

Esta documentación se anexa al expediente ya existente y se pasa al fiscal. Este ya lo conoce y sabe que en defecto del puente se recurre a una «barca estrecha y de corto buque», que solo se usa cuando no hay crecidas por su poca seguridad. El fiscal no tiene inconveniente en que se reactive el expediente en el punto en que quedó, pendiente de consulta real sobre la conveniencia de su repartimiento, como queriendo dar a entender su incomprensión sobre la actitud del Intendente cordobés, y admitiendo que las circunstancias han mejorado, como es el hecho de que los pueblos se hallasen libres de la contribución extraordinaria, por lo que aquellos que carezcan de propios sobrantes podrán imponer arbitrios para pagar sus cupos. Así, con estas condiciones, se podría reactivar la consulta regia.

Pero este expediente también durmió el sueño de los justos y permaneció sin despachar en el inoportuno cajón de la administración, tal y como se reconocía en 26 de abril de 1789, e Iznájar se quedó sin su ilustrado puente.

---

<sup>31</sup> *Idem.*



## ANEXO

### Documento 1

Córdoba, 22 de julio de 1771.

Condiciones establecidas por Francisco de Aguilar Río y Arriaza para ejecutar su proyecto de puente sobre el Genil en Iznájar.

AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 20-21 v.

La primera: que la persona en quien se rematase la expresada obra ha de constituir obligación a darla perfectamente acabada, como se demuestra en el dicho plano, y ha de hacer el encajonado y encadenado del pilar a pilar por no manifestarse en él por ser como es la mayor seguridad de todas obras, ejecutando lo referido en toda la longitud y latitud de dichos pilares.

La segunda: que a el que se ha de labrar en medio del expresado río, se le ha de echar su caja en toda su redondez entablada por ambos lados, llenándola de céspedes y piedra para contener las aguas, quedando desviada tres cuartas por cada rostro de dicho pilar, que le servirá de zarpa o rodapié.

La tercera: que para que la dicha obra se haga en seco y constituya la mayor firmeza, ha de echar las cajas que precisamente se necesiten para guiar el río a el extremo que más le acomode interin la construcción de dicho pilar, haciendo las demás prevenciones que faciliten lo referido.

La cuarta: que su formación ha de ser una vara más hondo que la madre del río estaqueado los tres cimientos del pilar de en medio y los dos de los márgenes u orillas.

La quinta: que desde la formación de dichos pilares ha de ser de piedra labrada el todo de ellos en una vara de grueso, y el tuétano de en medio de piedra más menuda y ensopada con cal y arena, en cuya disposición ha de seguir el todo de dicho puente.

La sexta: que los arcos de ella, sus prectiles y remates han de ser del grueso que demuestra el alzado de dicho plano.

La séptima: que en el expresado puente se han de hacer por uno y otro lado de él hasta diez canalones de piedra labrada, que su largo corresponda a vaciar las aguas lluvias sobre sus castilletes y tajamares, para lo cual el empiedro de dicha puente ha de ser sobre cal y arena con piedra enjeña con algún lomo en medio para que en este modo se viertan con facilidad las dichas aguas por los expresados canalones, facilitando que su detención no cause perjuicio al citado puente.

La octava: que la expresada obra además de las revistas que ocasionen las circunstancias de su operación estimo por precisas tres: la una al principio de la referida obra para reconocer los materiales prevenidos para ella, abonar los útiles y desechar los que no lo sean; la segunda de mediada la citada obra, y la tercera estando ya conclusa.

### Documento 2

Madrid, 19 de marzo de 1773.

Informe del Comisario de Guerra Marcos de Vierna rectificando el de Francisco de Aguilar.

AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 74-75 v.

Señor. De orden de V. A. he visto el plano, perfil y condiciones que dispuso el maestro Francisco de Aguilar Río y Arriaza para la obra de un puente nuevo que pretende la villa de Iznájar sobre el río Genil, que pasa por aquel término, cuya obra a

toda costa está regulada en 201.773 reales, y habiendo reconocido estos documentos por sus partes, expondré lo siguiente:

En primero lugar hallo que para el mejor aspecto de la fachada de este puente, y más llano su tránsito, pudo el maestro moderar el repartimiento de los arcos con más proporción para la vista, y aunque quisiera enmendarlo falta un plano geográfico que demostrase un trozo del albeo del río con el perfil de los terrenos en su fondo y márgenes y alguna extensión hacia fuera, pero como esto no conduce aquí a la mejor seguridad, es indispensable, y voy a proponer lo conveniente para la más larga permanencia de esta obra por las adiciones siguientes:

1ª.- Que los ángulos rectos que dispone en las plantas para cortar el agua, o tajamares que regularmente llamamos, deben construirse en figura curvilínea, según va demostrado en la planta que señala el número 8, porque resistirá mejor los golpes que reciben estos ángulos con los árboles que suelen conducir las crecientes de las aguas.

2ª.- Que las plantas se han de profundizar hasta hallar tierra firme, y aquí se sentará un zampeado o enrejado ensamblado a media madera repartiendo sus cuadros o cajones que los forme de a 4 pies en cuadro que tenga de salida este zampeado cuatro pies por toda la circunferencia de cada planta, dispuesto con vigas de madera verde de pino, robe o encina de pie y cuarto en cuadro, con los largos que cojan toda la planta y sentado a un nivel se han de clavar las cruces del ensamblaje con estaca de hierro en cada una, que tenga pie y medio de largo con una pulgada de grueso, y en este estado se han de entrar en cada cajón o cuadrado del repartimiento del zampeado cinco estacas que cada una tenga un pie de diámetro derechas, y el largo correspondiente a lo que se probare recibe el terreno dándolas a plomo con una maza de treinta arrobas de peso, y habiendo puesto en cada estaca punta de hierro correspondiente, y aro de lo mismo en la cabeza, se continuarán los golpes de la maza disparada de la máquina, que a lo menos levantará 34 pies hasta que la maza rehúse el golpe, y se evidencie a las claras no pueden entrar más las estacas, habiéndolas colocado para esta operación una en cada ángulo de cada cuadrado o cajón, y otra en el medio de su área, en cuyo estado se han de cortar las cabezas de las estacas, dejándolas enrasadas con la superficie alta del zampeado, y los intermedios de sus cabezas se han de macizar con rajones de piedra fuerte enchufados en buena argamasa de cal y arena, metidos a golpe de martillo, y puesta sólida esta planta bien enrasada a un nivel, se ha de sentar encima de cada una la primera hilada compuesta de piedra fuerte, que sus piezas o sillares tengan a seis pies de tizón, tres pies a la línea por los paramentos con dos pies de alto, labradas a picón y escuadra bien juntas, tomando con dichas hiladas la extensión en cada planta capaz para que en plantando encima el desnudo de los machones, o pilares como están demostrados, quede por sus circunferencias un pie de retreta o zócalo; y habiendo macizado los interiores de todas estas plantas en sus primeras hiladas con mampostería fuerte y citada argamasa, bien ahorrado y macizo, con las correspondientes lechadas entre la piedra labrada, todo según arte, se continuarán las canterías y demás correspondiente según que va expresado, y todo a sogas y tizón, que este tenga tres pies al interior de la obra y la soga dos pies, proporcionando dichos tizones en los estribos y tajamares a lo que permita la monte de sus centros, ligazonando en todo las juntas que se cojan por sus hiladas, una a otra. Con estas adiciones y lo que demuestra el plano y perfil (sobre que hablo) y demás que expresan las condiciones del referido maestro que las formó, se ha de construir toda la obra de este puente, advirtiendo que las barandillas han de tener dos pies de grueso.

Con dichas adiciones, si así las ejecutaren, quedará el puente firme para algunos siglos, y se escusa el gasto de los encadenados, que propone el proyectante de pilar a pilar, que no son necesarios, ni aseguraban estabilidad, como tampoco la

expresión que ponía de estaquear las plantas sin las precisas formalidades y distinción de partes que estas piden y han enseñado las experiencias. Y sin embargo de que excluyo dichos encadenados y aumento algún mayor costo en las plantas, aunque está presente la regulación hecha por el citado maestro, no puedo calcular el costo que tendrá toda esta obra, porque faltan las expresiones de las distancias a que se hallan los materiales, las disposiciones que tienen las canteras, y qué jornales se pagan allí a toda distinción de operarios, por lo que para proceder en esto con justificación, respecto a la pureza con que el Consejo trata estas materias, será muy conveniente se sirva mandar remitir el expediente, con mi informe, al juez mere executor, y poniéndolo a pública subastación remita las posturas que hicieren, siendo por maestros prácticos en esta clase de obras, y sin adjudicarla tomando razón por algún perito de las distancias a que se hallan los materiales, y de lo que en todo este particular falta para el conocimiento de lo que merece la obra lo debuelva al Consejo, con su informe, y en vista de todo podrá V. A. resolver sin escrúpulo lo que hallare por más conveniente.

Madrid y marzo, 19 de 1773.

### Documento 3

Madrid, 16 de abril de 1774.

Instrucciones que da Marcos de Vierna para levantar el puente de Iznájar.

AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 97-99.

Señor. Obedeciendo a V. A. en lo que se sirve mandarme para que disponga una instrucción facultativa con que el maestro que se nombrare se dirija al reconocimiento del sitio en que corresponda construirse el nuevo puente que solicita la villa de Iznájar sobre el río Genil, colocando sus partes con atención a la mejor seguridad, transferencia de las crecientes del río y como tránsito para el comercio y tragino de todos, a cuyos objetos voy a explicar la instrucción siguiente:

El maestro que por el Consejo se destinare, en primero lugar ha de reconocer el sitio que más convenga para construir el puente sobre plantas firmes y sin extravío sensible al más abreviado tránsito, sin que por acortar este se meta acaso a alargar el puente tanto que por falta de márgenes se extiendan las aguas a causar algún formidable costo en la obra que pidiere este sitio, por lo que hallando otro más estrecho con elevadas márgenes y bien mirado en que el río tenga por allí su principal curso, sin la contingencia de salirse por alguna margen, y que formando nueva madre deje el puente en seco, corriéndose las aguas a causar daños en otras partes, deberá elegir el sitio que más se aproximare a estar libre de acontecimientos sensibles, aunque en algo se alargue la línea del camino real con algún mayor dispendio.

Reconocidos los terrenos de las plantas, y si fueren de tierra, sin peña firme, ha de tener presente que allí se necesita enrejados y pilotajes, y habiéndose informado bien del punto a que se elevan las mayores crecientes del río (lo que le dirán los vecinos y ancianos del pueblo más inmediato) levantaré el plano y perfil del puente, disponiendo los arcos capaces a que sin embarazo pasen las mayores crecientes antes ocurridas, y algunas otras que puedan acaecer superiores a la prudencia del proyectante, dando a los machones exentos en el agua el tercio del diámetro del arco que deben recibir, que es el grueso que necesita cada machón, formando sus correspondientes estribos y tajamares, en figura curvilínea, y mirando a que el ancho del puente, para el servicio al tránsito, ha de ser con diez y ocho pies entre las barandilla, que es lo menos que debe tener para que pasen dos carros al encuentro, y teniendo presente que dichas barandillas para su conservación necesitan a dos pies de grueso cada una, corresponde

que el puente se dirija y demuestre con veinte y dos pies de ancho, de cuyo modo quedarán los 18 pies en claro para el servicio.

Asimismo ha de reconocer las canteras que fueren más a propósito para sacar las piezas tizonas que pide el arte y la firmeza de la obra, como asimismo los montes en donde se hallaren maderas de pino, roble o encina, con el cuerpo suficiente para que los enrejados se construyan con vigas de pie y cuarto en cuadro, y los pilotes o estacas redondos que tenga el que menos un pie de diámetro por la cabeza, y todos derechos, sin jorobas, lo que ha de buscar, aunque se hallen a veinte leguas los montes, poco más o menos, porque no habiendo peña firme en las plantas no es razón dejar expuesto el nuevo puente a una ruina por excusar el costo tan preciso a su permanencia.

En inteligencia de todo, cuando tuviere dispuesto el plano, perfil y elevación del puente con las condiciones facultativas, ha de calcular y tasar el todo que debe costar, incluso las maniobras y el desvío de las aguas para sacar las plantas, sin omitir las vanguardias que tuviere por precisas pegante al puente, río arriba y abajo, como el explicar en párrafo aparte a qué distancia se hallan toda especie de materiales, sus costos, qué jornales se pagan allí a toda clase de operarios, con distinción, y también los carruajes.

Asimismo, para que el Consejo entienda la situación del puente y los caminos que van a entrar en él, ha de levantar un plano geográfico, demostrando un trozo del albeo del río en cuatrocientas varas de longitud arriba y abajo del puente, diseñando asimismo el sitio donde este se ha de colocar, con el perfil del terreno para reconocer la elevación de las márgenes y la madre que tiene este río; demostrando asimismo en la elevación del puente a donde han subido las mayores crecientes, y también las aguas que naturalmente se conservan en todo el año. Y todo demostrado y explicado como dejo expresado lo ha de remitir al Consejo el maestro que lo practicare, a quien se le deberán pagar ciento y veinte reales de vellón cada día de los que en esto se empleare, desde que se destine a ello hasta que entregue su proyecto.

Para ahorrar mayores gastos enviando maestro de acá, y para practicar esta diligencia, tengo por suficiente a don Juan Manuel de Godoy, natural del Reino de Galicia, que ha tenido bastante ejercicio en esta clase de obras por toda Castilla la Vieja, y que al presente se halla en la ciudad de Jaén, maestro en aquella Santa Iglesia Catedral, que le considero el más inmediato a Iznájar de todos los que tengo conocidos. Si el Consejo fuese servido, podrá encargar a este sujeto la presente inspección y diligencia. Que es lo que me parece conveniente, salvo el superior concepto de V. A.

Madrid, y abril 16 de 1774.

### Cuadro 1

Precios unitarios en la construcción vigentes en Iznájar en 1774-1778.

Fuente: AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, ff. 128-129. Elaboración propia.

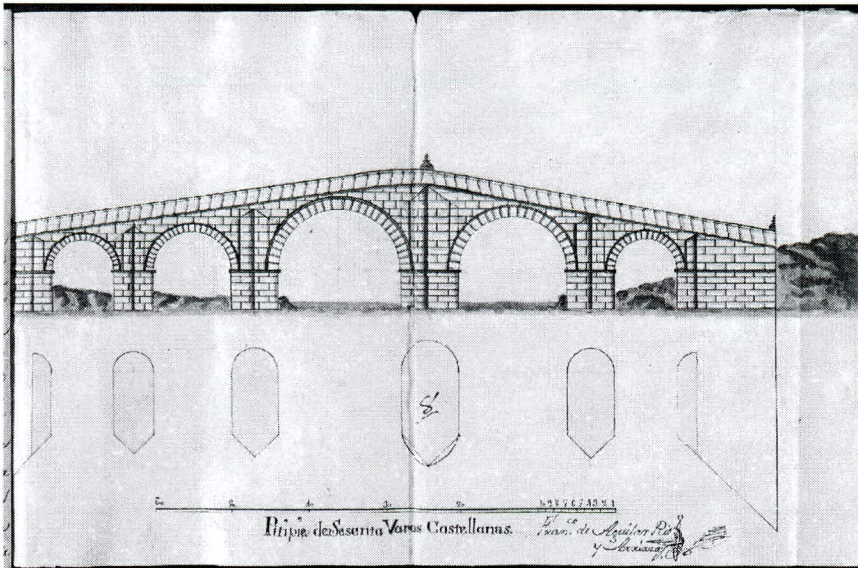
Una yunta de bueyes por día . . . . .	20 a 30 rs.
Un oficial de cantero al día . . . . .	9 a 10 rs.
Un peón de cantero en invierno al día . . . . .	3 a 4 rs.
Un peón de cantero en verano al día . . . . .	7 rs.
Un albañil al día . . . . .	6 rs.
Un cahíz de cal apagada en el horno . . . . .	10 rs.
Un cahíz de cal apagada en la obra . . . . .	15 rs.
Un cahíz de cal en piedra en la calera . . . . .	50 rs.
Un cahíz de cal en piedra en la obra . . . . .	70 rs.

Un pie cúbico de piedra sacada . . . . .	1'5 rs.
Un pie cúbico de piedra sacada puesta en la obra . . . . .	2'5 rs.
Un pie cúbico de piedra sacada y labrada puesta en la obra . . . . .	3'25 rs.
Un pie cúbico de piedra sacada y labrada puesta en la obra con mezcla, puesta en el asiento y sentarla . . . . .	5 rs.
Un pie de pino sin cortar en el pinar de Gayena . . . . .	30 rs.
Un álamo . . . . .	50 pesos
Un pie cúbico de sillares . . . . .	4 rs.
Un pie cúbico de dovelas . . . . .	5 rs.
Un pie cúbico de antepecho . . . . .	6 rs.
Un pie cúbico de mampostería con su mezcla . . . . .	0'75 rs.
Una vara cúbica de relleno de tierra . . . . .	1 real
Una vara superficial de empedrado . . . . .	5 rs.
Una vara cúbica de excavación de las cepas con todas sus maniobras . . . . .	8 rs.
Un pie de sillería concertada a toda costa . . . . .	3 rs.

**Ilustración 1**

Puente proyectado por Francisco de Aguilar Río y Arriaza (1771).

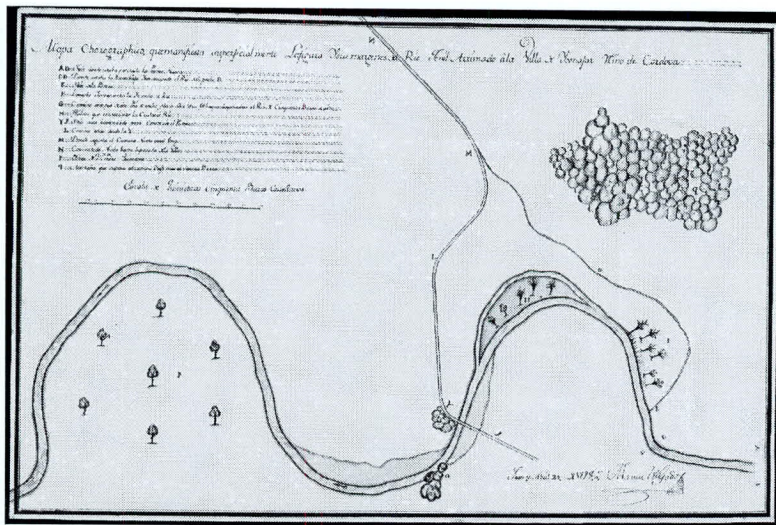
AHN: Consejos, 31.475, exp. 14, fol. 19.



### Ilustración 2

Plano de situación levantado por Juan Manuel de Godoy para el puente de Iznájar (1778).

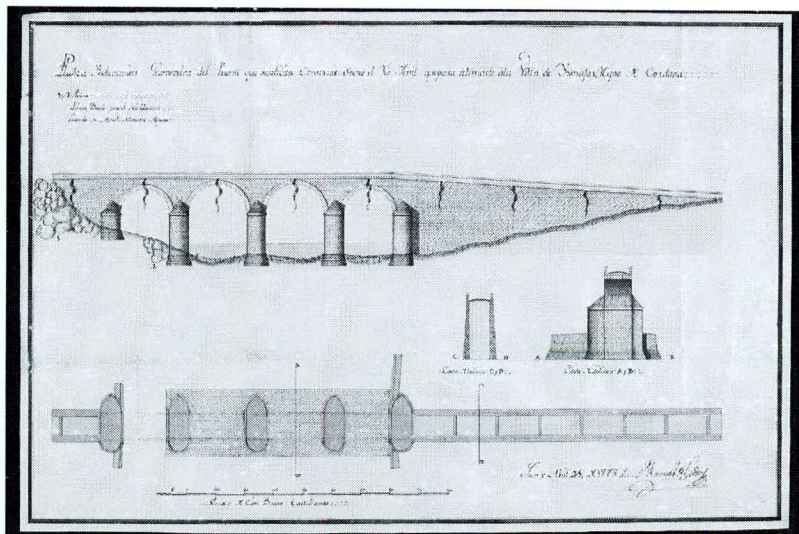
AHN: Consejos, MPD, 3215.



### Ilustración 3

Planta y perfil diseñado por Juan Manuel de Godoy para el puente de Iznájar (1778).

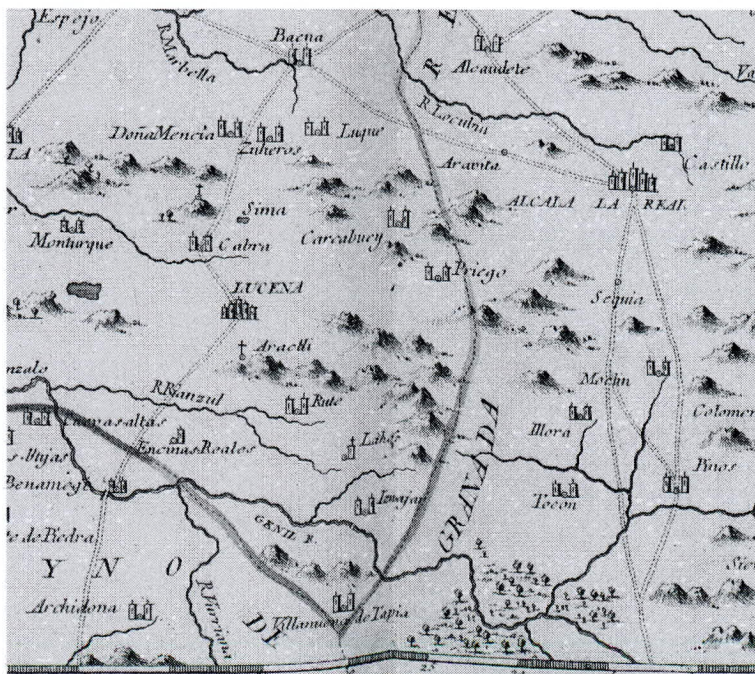
AHN: Consejos, MPD, 3216.



#### Ilustración 4

Tomás LÓPEZ: Detalle del *Mapa del Reyno de Córdoba* (1761).

RAH: [bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/es/consulta/registro.cmd?id=12669](http://bibliotecadigital.rah.es/dgbrah/es/consulta/registro.cmd?id=12669).











**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa  
de Cronistas Oficiales**

