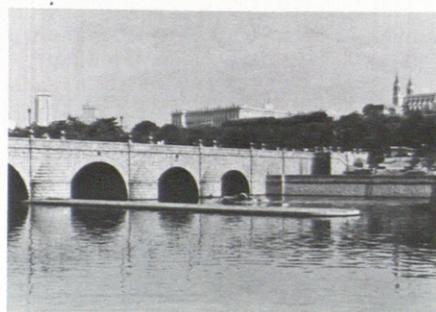
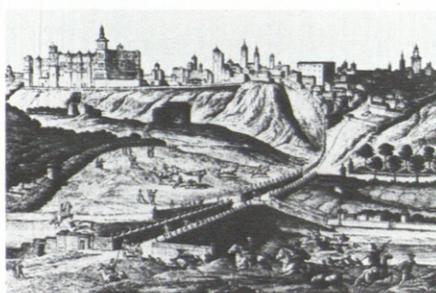


El Puente de Segovia

Arquitectos: Jaime Pérez Aciego
José Antonio Quesada

Ing. de Caminos: Leonardo Fdez. Troyano
Colaboradores: Pedro Montón Utrilla
Juan Retolaza
Antonio Rubio
Marisa Hidalgo de Caviedes
Eugenio Pérez García

Ha quedado referencia documental gráfica de los puentes primitivos de la villa —La Segoviana primero, La Toledana después— en dos magníficas vistas del Códice de Viena, que son además, según don Félix Boix, “los documentos gráficos más antiguos que existen acerca del conjunto de la población”. En la que este autor considera primera, aparece La Puente Segoviana “con trece arcos y un acceso de fábrica por la margen derecha del río, formado por dos muros en vuelta, mientras que en la segunda este acceso ha desaparecido y el número de arcos es menor” (sólo nueve). El códice tiene el encabezamiento: “Vingaerde Villes d’Espagne”, pero aparece que las dos vistas son del pintor Jorge Hoefnagel y la fecha de alrededor de 1561. La impronta del rey Felipe II queda patente al ser autor del proyecto no un alarife del Concejo de la Villa, sino el maestro mayor de Obras de Su Majestad, Gaspar de la Vega, reafirmandose su voluntad cuando al haber muerto

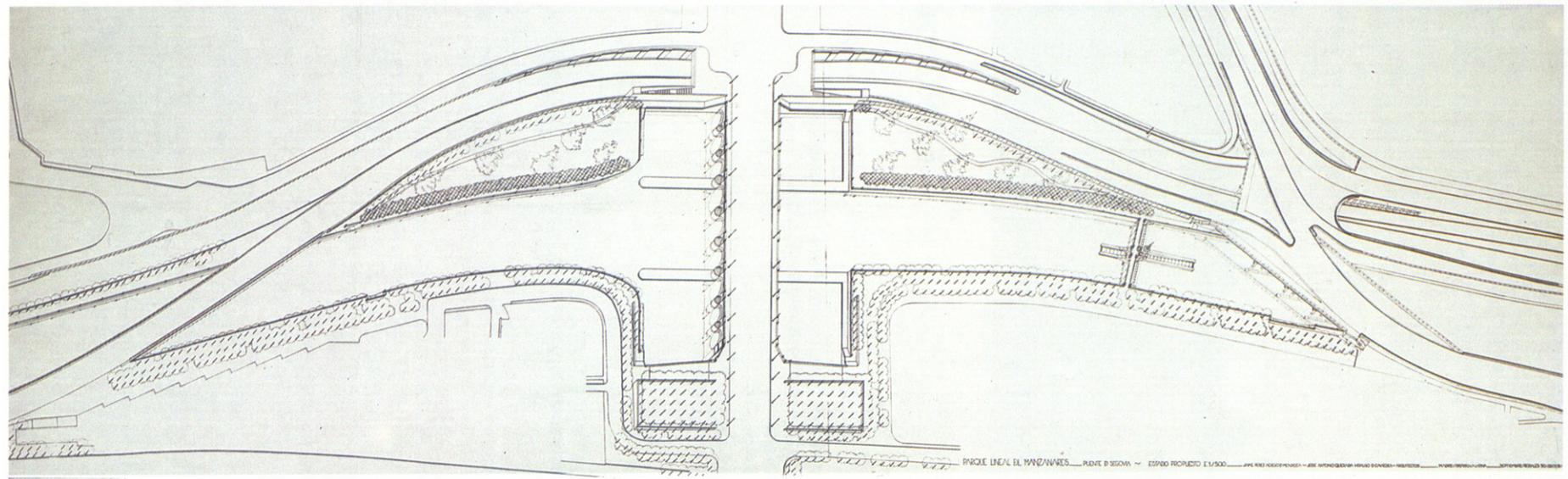
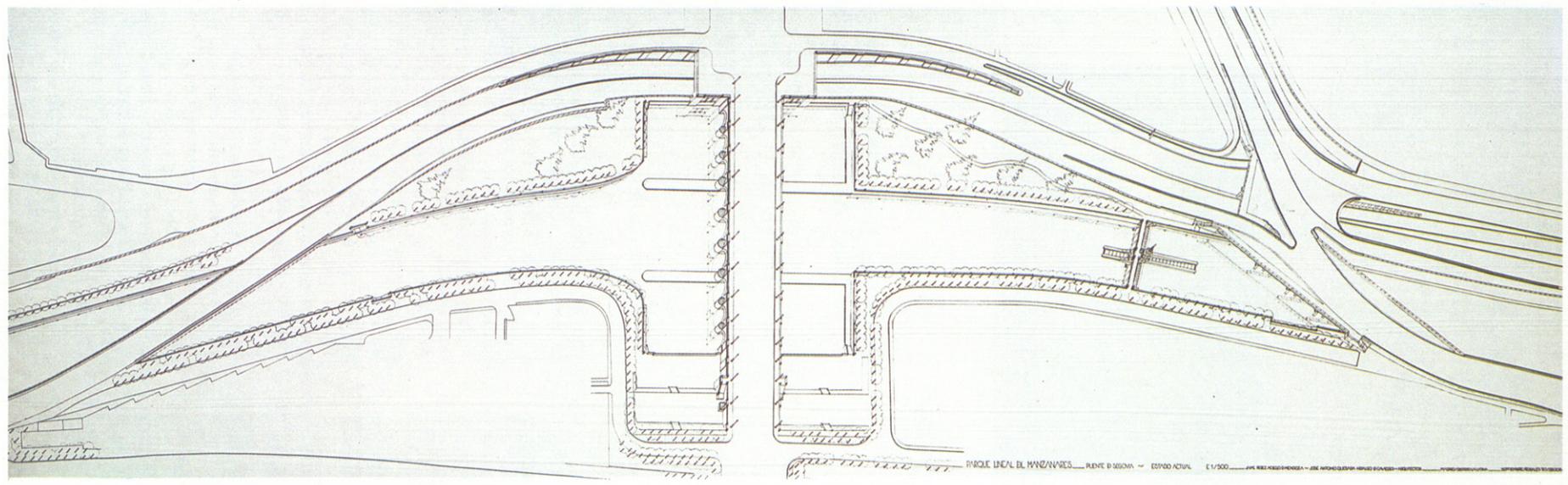


Arriba, dibujo de la propuesta. Sobre estas líneas vista de Teixeira, 1656 y más abajo fotografía del estado actual.

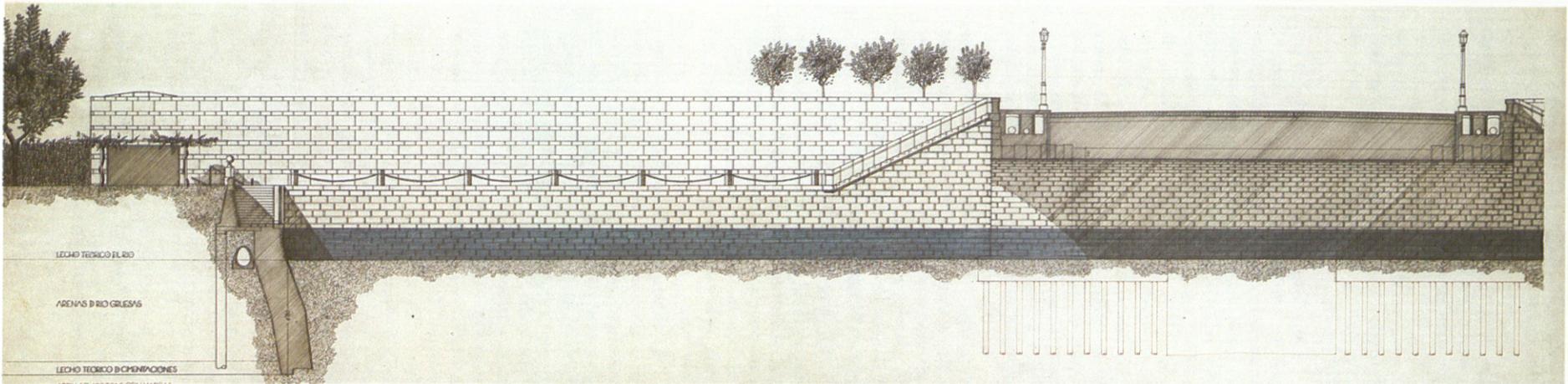
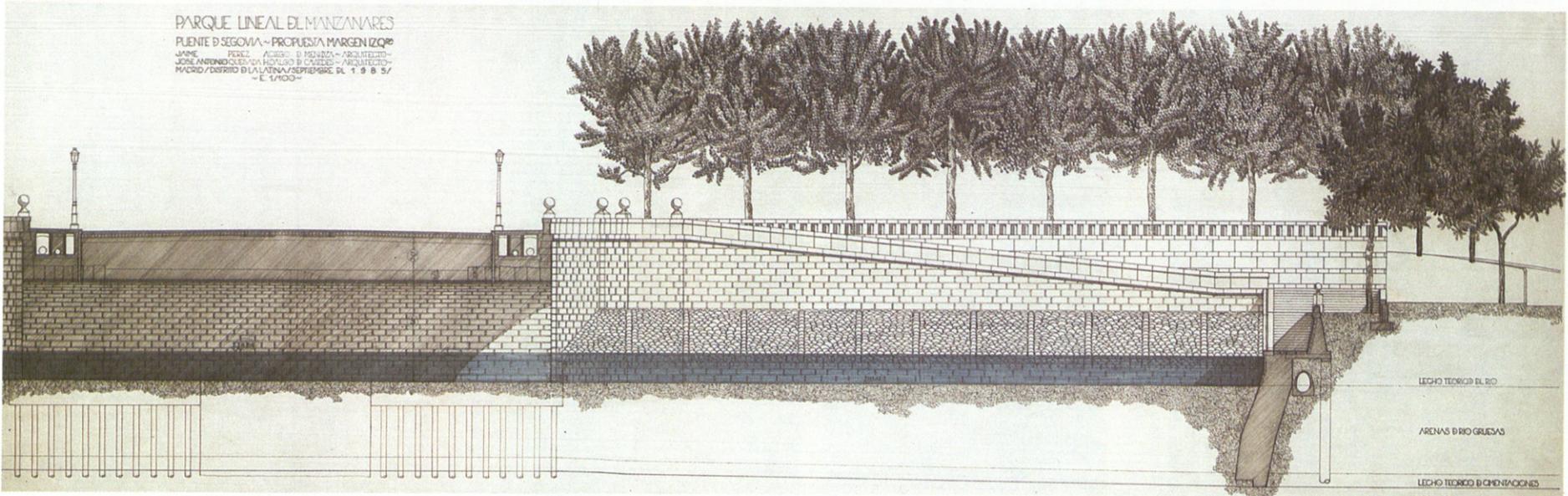
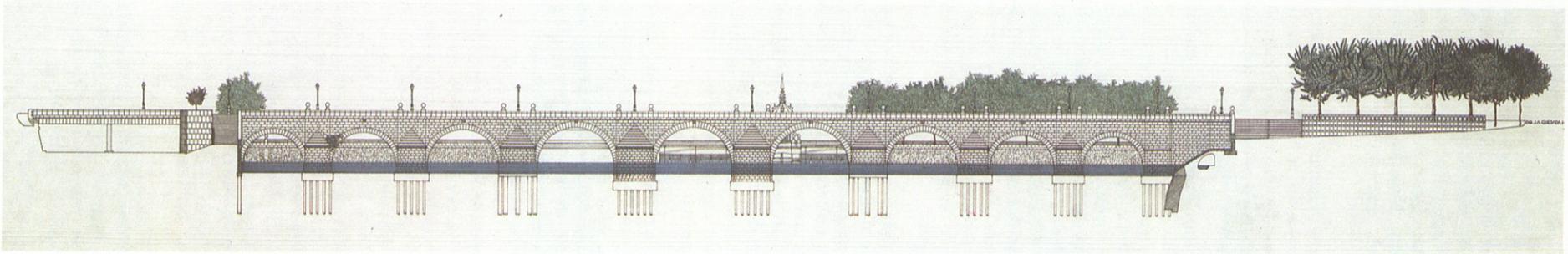
éste le sucede Juan de Herrera, cuya intervención consiste en reajustar el proyecto en el momento en que terminadas “las cepas” se va a proceder a llevar “las pilas”.

Nos queda por aclarar —de forma más precisa— la intervención de Juan de Herrera en este puente como autor del proyecto reformado a partir de cimientos, y que consiste en diseñar los alzados con el pie forzado de la distribución de vanos. Su imposición personal la encontramos primero en la rasante horizontal en toda la longitud de la obra y, luego, en la articulación de paramentos y tajamares trabados por la cornisa de coronamiento, mediante pilastras suavemente resaltadas en el conjunto. Se vuelve a las normas romanas tomadas de Mérida; en esta ciudad estuvo Juan de Herrera con Felipe II cuando su viaje a Portugal, siendo recuerdo de él los descendedores.

Como ya hemos advertido, creemos que el de Segovia es el primer puente moderno: Herrera cambia de singladu-



Arriba, estado actual. Sobre estas líneas, axonometría de la propuesta. Abajo, alzado del puente y detalles de sección de los encuentros con las riberas.



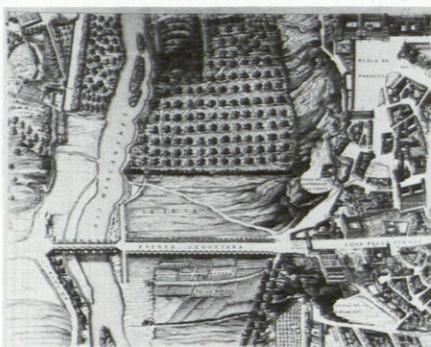
ra e introduce una reforma radical, que da gran tensión a la obra aparentemente tan serena. La rasante de dos vertientes de la traza de Gaspar de la Vega resulta violentada por la horizontal de Juan de Herrera, y los arcos que permanecen de luces diferentes por imposición de los ejes de las cepas quedan, salvo el central, con sus claves cada vez más despegadas de la cornisa de remate de tímpanos.

Las obras empiezan en 1574, las cepas se coronan en 1577 y se abre al tráfico en abril de 1584. El tiempo avanza y van a ser los sucesivos levantamientos planimétricos de Pedro Texeira (1656), Antonio Espinosa de los Monteros (1769), Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero (1872-74), Parcelario de Madrid por Distritos (1906), Parcelarios de Madrid (1929, 1955, 1966 y 1977) entre otros, los que se van a convertir en los incuestionables testigos de "la historia", aclarándonos las diferentes transformaciones que ha ido sufriendo el conjunto.

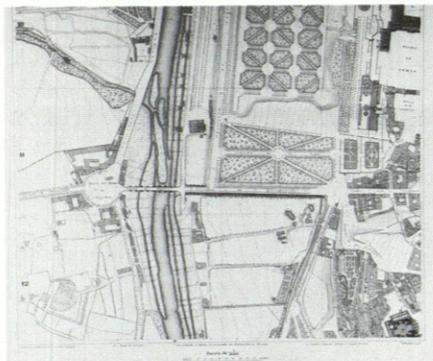
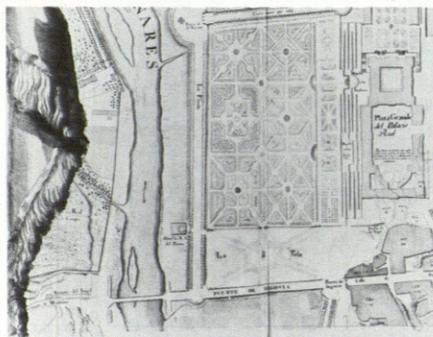
Así en el siglo XVII la puente aparece íntegra, intacta —tal y como la concibió y entregó Juan de Herrera— con sus nueve arcos, sus muros de vuelta en la margen derecha y sus descendedores y muros de acompañamiento o pontones en la margen izquierda.

En el plano de Espinosa de los Monteros (1769) son precisamente una parte de estos muros de acompañamiento los que desaparecen, debido a y coincidiendo con la apertura del paseo de la Florida —actual paseo de la Virgen del Puerto—.

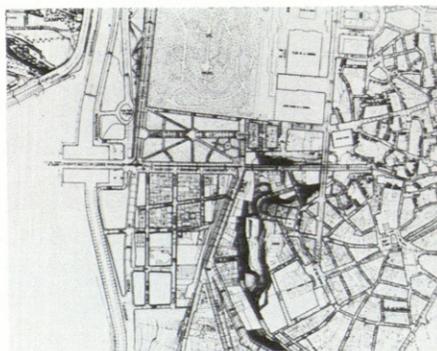
El deterioro avanza vertiginosamente, y así nos lo confirma el gran levantamiento parcelario y topográfico de don Carlos Ibáñez e Ibáñez de Ibero al filo del último cuarto del siglo pasado; el muro de acompañamiento que limitaba con la tela queda totalmente enterado —al manipularse las constantes topográficas naturales del campo—, salvo un irrelevante tramo en contacto con el descendederero aguas arriba del puente. Como podemos apreciar, todo estaba preparado, el terreno abonado y los santos en el templo, para que el réquiem pudiera ser entonado en nuestro siglo. De hecho ya un Parcelario por distritos de 1906 nos lo confirma: los muros de acompañamiento han desaparecido ya por completo y los descendedores comienzan a sufrir mutilaciones, para aparecer desplazados y en estado semi-ruinoso en el Parcelario de Madrid de 1929, si bien es cierto que el resto del conjunto (léase los nueve ojos estrictamente) permanecía, por aquellas fechas, aún intacto, también es verdad que el réquiem estaba comenzando a ser cantado.



Arriba, topografía de la villa de Madrid. Texeira, 1656. Abajo, plano topográfico de la villa de Madrid, de Espinosa de los Monteros, 1769.



Arriba, parcelario de Madrid, de Ibáñez de Ibero, 1873. Abajo, parcelario del Ayuntamiento, 1955.



Así sería muy poco después, 1934, cuando se encomienda al ingeniero Vicente Olmos el proyecto de ensanchamiento del puente; el monumento se decide que —aludiéndose por parte de los responsables a necesidades de circulación del tráfico rodado— pase de medir 8,60 metros de ancho, hasta un total de 30 metros, que son los que en la actualidad exhibe.

El hecho —"gracias" a la guerra civil española—, no se consuma hasta que el mismo profesional presenta un proyecto reformado —con una toma de datos admirable— en 1944.

Unos buenos Parcelarios de Madrid de 1955, 1966 y 1977, nos muestran y resumen lo que allí se hizo; después —para que no hubiera muerte sin apaleamiento— surgió la M-30, esa necesaria M-30 para darle fluidez al tráfico de nuestra ciudad, y claro, para lograr esa fluidez la M-30 debía ocurrir —lógicamente— próxima, muy próxima al fluido; tan próxima discurre, tanto se afinó, que prácticamente se circula tangencialmente al arco extremo de la margen derecha del río.

Y es ahí precisamente donde el problema, desde siglos atrás ya planteado, se agudiza; en aliviarlo dirigimos nuestros mejores esfuerzos, pues pensamos que es en el acometer del puente —estrictamente hablando— con sus márgenes, donde el descabro salta a la vista y es inaceptable, donde el monumento —considerado como un todo— carece de razón de existir.

Así pues, a restituirle al puente unos encuentros, otros —unas veces reinterpretándolos, otras otros—, que en su día tuvo magistralmente resueltos con sutiles muros de vuelta y acompañamiento y descendedores, centramos la base de nuestra propuesta.

En un segundo plano de prioridades —y con ello no pretendemos ni eludirlo ni menospreciarlo, sino simplemente el cubrir con el presupuesto asignado las necesidades más preocupantes e ineludibles—, situamos la readecuación de los espacios afines del monumento (léase las islas y plataformas en dos niveles de las márgenes derecha e izquierda respectivamente). Allí todo es más sencillo, más elástico, más imaginativo en suma y menos comprometido si se quiere. También estamos en ello; en los documentos aquí publicados queda reflejado.

No queremos terminar sin mostrar desde estas páginas nuestro agradecimiento por su colaboración a Leonardo Fernández Troyano y su estudio.