
CAPITULO VIII.

Cuartel de Villamejor.



EL cuartel de más cabida que hallamos en toda esta comprension es el de Villamejor, pues tiene 38250 metros de estension lineal su perímetro, encerrando una superficie de 2938 hectáreas, 42 áreas y 46 metros.

Está limitado al N. por el rio Tajo y término de Añover, pueblo que entra su terreno dentro de este soto; por el E. le divide el arroyo de Gonzalo del cuartel últimamente descrito; por el S. es su lindero el término de Yepes, siéndolo al O. el arroyo de Martin Roman que le separa del cuartel de Mazara-buzaque. Su posicion horizontal puede dividirse en llana y accidentada: la primera comprende el soto de Villamejor, la otra, que es la superior, bajan de ella algunas vertientes al indicado soto, y otras, las más considerables, que llevan el nombre de las barrancas del Hoyuelo, vierten al arroyo de Martin Roman ó caz de la Guardia.

Poco tenemos que añadir á lo que hemos dicho de las antigüedades de este terreno: ya indicamos la procedencia al tratar de su agregacion; tambien manifestamos las probabilidades de que en él hubiese existido un pueblo con el mismo nombre

que hoy tiene el cuartel, aunque con la duda de su situacion; probando con datos de buena procedencia el haber estado la villa de Aceca en las barrancas del Hoyuelo, en tiempo de Alonso VII, y no lejos, antes ó despues de aquella época, otro pueblo inmediato al arroyo de Martin Roman, llamado entonces de Melgar, cuyo último nombre era tambien el del pueblo.

Incorporado este terreno al bosque Real siguió la suerte de los que se le anexionaban, quedando en suspenso sus labores, siendo Carlos III quien tendió su vista hácia esta finca, disponiéndose á enaltecerla cuando proyectaba el engrandecimiento de la Real yeguada. Con tal propósito, por su mandado, se construyó en el centro de esta dehesa el año de 1770, una casa para establecer con toda propiedad la lechería de búfalas, que desde el tiempo de Felipe III estaba en las casas de Alpajés. Se componia de piso bajo y principal, contando con todas las dependencias necesarias; habitaciones para los empleados, patios y establos. Ocupando el centro del edificio habia además un oratorio de buena construccion y regular capacidad, dedicado al misterio de la Concepcion, el que fué bendecido en 1771. Otra fecha notable fué para esta capilla el haber colocado el 30 de Julio de 1789 con estremada pompa el Smo. Sacramento, y para conmemorarlo se puso sobre el bonito pórtico que adornaba la fachada la siguiente inscripcion: *Temp. D. O. M. S. Regia impensa scructum, et Incarnati numinis praesentia ornat. in Villamelior populi solatium, Carolo IV Rege pientiss, admitentibus ex D. Jos: Moñino, Comite de Floridablanca, et D. Michaele Trejo, Aranjueci Praefecto. Anno MDCCLXXXIX.*

Apenas terminada esta obra se edificó á la espalda, separada por una estrecha calle, otra gran casa de un solo piso con

destino á las dependencias de la yeguada. Tenia un lindo pabellon para los Reyes en el centro del patio principal, habitaciones bien ventiladas para los dependientes, cuadras capaces, jaulas con sus corralizas y cuanto pudiera necesitarse en una casa, digna sucursal que era de la de Sotomayor.

Siguiéronse edificando más dependencias, segun lo requeria el aumento del ganado mular que ya sabemos la ocupaba, y más tarde, unidas que fueron las dos casas, tenia de superficie la finca 9410 metros, alojando un considerable vecindario á quien el previsor Rey señaló con buena dotacion un capellan con residencia fija, y un profesor de primera enseñanza.

Continuó fomentándose tanto la lechería como esta seccion de la yeguada hasta que tuvo lugar la invasion francesa: demás estará decir que la dispersion fué completa: ya hemos dicho lo que ocurrió con la yeguada: fáltanos decir que tanto los búfalos como los camellos que existian en el Sitio desde el tiempo de Felipe II para utilizarlos en los jardines, fueron abandonados hasta el punto de quedar descastados completamente. Mandó Fernando VII reedificar la casa en 1818, que ya comprenderá el lector se encontraria abandonada en tan largo periodo; restableció en ella la yeguada y dispuso habilitar local en lo que fué la lechería, para establecer una posada, tan necesaria en el camino de Toledo en que la casa se encuentra situada.

Otra reforma se hizo en el edificio en 1830, siendo gobernador del Sitio D. Zacarias Gonzalez Bueno, segun lo indica una lápida que se colocó en la fachada de Oriente; pero las facciones de los montes de Toledo en 1837 satisficieron su saña politica incendiando la fachada del Norte, lo que ocasionó la destruccion de toda la crugia sin quedar más que las

paredes maestras y las abovedadas habitaciones del piso bajo.

Pudo cortarse el fuego antes de llegar á la parte moderna del edificio destinada á la yeguada, la que encontramos hoy en buen estado, contrastando con las anteriores ruinas, cuyas bóvedas se cubrieron de mala manera para que continuase la posada y poder alojar un puesto de Guardia civil que hasta hoy sigue vigilando la carretera. El oratorio, que todo fué destruido, se estableció en el pabellon de los Reyes, donde se ha celebrado el culto los dias festivos, hasta el año de 1866 en que quedaron cerrados como medida económica la mayor parte de los oratorios rurales de este Patrimonio. La escuela de niños solo se sostuvo hasta los primeros años del presente siglo.


El estenso terreno de esta dehesa estuvo destinado para el aprovechamiento de pastos del ganado y alimento de la caza hasta el año de 1808. Desde esta época se empezó á labrar parte del soto, continuando despues la roturacion, hasta contarse en 1845 unas trescientas sesenta fanegas, puestas en labor y arrendadas á particulares. Tambien se habian roturado hasta entonces veintitres tranzones más; pero de una calidad tan inferior que la mayor parte del tiempo se dejaban para pastos.

Los productos, antes y aun en el dia, pues no ha tenido más alteracion que haberse arrendado los pastos, desde que en 1856 retiraron la yeguada, han sido de poca importancia para tan dilatado término. Las leñas, tanto altas como bajas, abundan con profusion en la parte no cultivable del soto. En este como en lo alto la caza se multiplica maravillosamente á pesar de lo castigada que está con las arriadas y con los dañadores de los pueblos vecinos.

Otra circunstancia le hace notable á este cuartel: dentro

CAPITULO VII.

Cuarteles de las Infantas y de Castillejo.



No carece de importancia el cuartel de las Infantas, aunque no pueda colocarse entre los más notables. Separado del anterior por el arroyo de la Cavina, que le limita al E., linda por el S. con los términos de Ciruelos y de Yepes, por el O. con el cuartel de Castillejo, divididos por el arroyo de este mismo nombre, y por el N. con el río Tajo.

Todo el terreno de este cuartel perteneció á la encomienda de Otos: en él estuvo el pueblo de este nombre; en él la casa de recreo ó castillo con su jardín que sirvió de solaz á Felipe II; y en él la ermita ó iglesia de S. Raimundo, tan visitada por los vecinos de Ciruelos. No podemos señalar el sitio que ocupó, ni la época de su desaparicion, concretándonos á la opinion del Sr. Quindós segun manifestamos en el capitulo V de la segunda parte; ratificándonos en nuestro parecer sobre la existencia del pueblo, que falto de propiedad se despojaría bajo el dominio de los comendadores, quedando únicamente la iglesia de S. Raimundo y la sólida morada de estos, que luego adornada sirvió de recreo á Felipe II.

La topografía de este terreno, puede dividirse en dos sec-

ciones: la alta, que comprende desde el camino de Toledo, es bastante accidentada pasados los llanos de las Infantas; la baja que desde el indicado camino se estiende hasta el rio, es una llanura de mucha estension, conocida con los nombres de *soto de la Barca, soto de Artilleros, soto del Peral y Matalahonguilla*. Las vertientes que existen, desaguan la mayor parte en los arroyos de la Cavina y de Castillejo y algunas en el del Molinillo que cruza de S. á NO.

Las labores en este cuartel no han sido continuadas, y como consecuencia las producciones en cereales siempre fueron escasas; no así los pastos, caza y leñas, que en todo tiempo han producido en gran escala. Por otra parte, la escasez de aguas no ha permitido estenderse á los colonos, pues aunque el caz de las Aves podria regar la parte baja, el poco caudal que ya por aquí conduce, insuficiente para el arbolado, hace que se consideren como sobrantes y alternados sus riegos. El arroyo de la Cavina, que muy bien pudo fertilizar en lo alto los llanos de las Infantas, ya hemos visto en el capítulo antecedente el percance ocurrido para no poder recojer sus aguas.

Aunque no abundan los detalles, se vé sin embargo de NE. á SO. el ferro-carril del Mediterráneo y el hermoso arbolado de la calle ó camino de Toledo, cuya alameda aquí concluye, y más que nada, la frondosa *calle de la Barca* que parte de la plaza redonda despues de la segunda puerta, y termina su arbolado en las tierras de Matalahonguilla, constituyendo desde allí el camino de la barca de Requena que está inmediata. En la embocadura de esta calle ingresan dos caminos vecinales procedentes de Yepes y Ciruelos, que cruzan el cuartel, como otro que parte del primero de estos puntos para Castillejo.

No se vé en todo el departamento otra finca urbana, si se exceptúan las casillas de la vía, que la casa llamada de *Serrano*, nombre que recuerda una escena sangrienta. Destinada para los guardas otra casa que hubo inmediata á esta, la ocupaba á principios del siglo XVII uno llamado Juan Serrano: cierto dia penetraron en ella unos cazadores encubiertos, los que, despues de herir en el campo á otros guardas, asesinaron á este indefenso en su propia casa. Descubierta el agresor, llamado Francisco García Criado, fué ajusticiado en Aranjuez en Diciembre de 1610, y puesta algun tiempo su cabeza en la plaza de Añover de donde procedia el desventurado. Duró aquella casa hasta los últimos años del siglo pasado en que se levantó la actual que ya se encuentra medio arruinada.

Al extremo S. de Matalahonguilla tiene origen una madre del rio, llamada de Castillejo, que despues de tomar la direccion del camino de Toledo sigue paralela á este hasta el arroyo de Castillejo con el que desagua en el Tajo. Mide toda la seccion 2143 hectáreas, 58 áreas, 80 metros, siendo su extension lineal 25755 metros.

Escaso en productos, escaso en detalles y falta de adorno encontramos al cuartel de CASTILLEJO cuyos límites son: el rio Tajo por el N., el arroyo de Castillejo al E., que ya hemos visto le separa del cuartel de las Infantas; por el S. el término de Yepes y por el O. el arroyo de Gonzalo que le divide del cuartel de Villamejor.

Su terreno puede dividirse en dos partes; llana y accidentada. En la primera que subdividiremos en otras dos, comprende el *soto del Espino* y la *herradura de Castillejo*, donde existen dos trozos de labor que se riegan con aparatos hidráulicos. Estos terrenos son bastante reducidos por haber lami-

do el río su superficie, dirigiendo la corriente de N. á S., perjudicándoles sobre todo la gran cantidad de arena que en ellos ha dejado al atravesarlos. La otra parte de esta llanura está cubierta de maleza y árboles.

La parte accidentada, llamada *granadas de Castillejo*, forma, precisamente en su centro un cono prolongado de N. á S. con algunas vertientes profundas que desaguan en el Tajo. Otras de menos consideracion bajan á un pequeño valle que limitan este cuartel con el término de Yepes, y otras aun más inferiores vierten en los arroyos de Gonzalo y de Castillejo.

Los únicos detalles son: el ferro-carril con dos pasos á nivel, y el camino de Toledo, que cruzan en sentido N. á SO., y cuatro edificios de escasa importancia: tres son pertenecientes á la vía y el otro, de buena construccion, situado en la principal altura, sirve de albergue á los guardas del cuartel, llevando el nombre de *casa de Castillejo*.

Un camino de herradura empieza en esta casa, que á cierta distancia se divide en tres, que terminan en Yepes, y otro sale por la parte baja para la barca de Añover. De Yepes sale otro nuevo camino que baja recto al soto de la Herradura. Los pastos y la caza son los mayores productos de esta superficie que mide 1188 hectáreas, 29 áreas, 75 metros, encerrada en un perímetro cuya estension longitudinal es 22100 metros.



se han ido sacando para composturas de la presa y para macizar los estribos del puente que substituyó á las barcas.

La ermita fué respetada por los vándalos de 1808; pero un incendio, al parecer fortuito, la redujo á cenizas pocos años despues de desaparecer las fincas que hemos nombrado. Pudo salvarse la talla del santo Apostol que fué colocada en una pieza de la casa de los barqueros, donde se ha seguido dándola culto hasta hace un año en que ha sido suprimida esta capellanía que costeaba el Real Patrimonio.

De la poblacion, que con el nombre del cuartel parece que hubo en la izquierda del Tajo, donde nos trasladaremos, no se encuentran señales: las viñas y demás plantíos que habia segun se manifiesta en el capítulo IX de la segunda parte, debieron abandonarse, pues solo se conocen las labores de la productiva vega y como terreno inculto en la parte baja, el hermoso Soto-redondo que aunque en el estado de Velilla, al otro lado del rio, tambien pertenece á este cuartel.

Los caminos principales que encontramos son: el de Aranjuez á Toledo que pasa por lo alto de la vega, paralelo al ferrocarril, que va por la parte baja de la misma, empezando ambos en el valle de Martin Roman y desapareciendo despues de pasar el arroyo de Algodor, en el término de Toledo: los de Villamuelas y Villasequilla, que entran por los dos extremos del S. y cruzando los anteriores quedan reducidos á uno en la embocadura del Puente de Aceca, desde donde sigue con el nombre de camino de Madrid: el de Mora, que empieza en el término de Toledo y recorriendo un corto trayecto se une al de Villamuelas en el paso á nivel de la vía, y últimamente; otro que va desde Toledo á Villasequilla, toca lijeramente este terreno en su extremo SO.

Uno de estos caminos, el que conduce de Villasequilla al puente, es el mismo que en los párrafos anteriores le hemos dado el dictado de antiguo, por que ya existia en tiempo de la encomienda de Aceca. En vista de que en aquella época se carecia de las cómodas carreteras que se abrieron hace un siglo, creible es que este camino fuese una de las principales vías de comunicacion. Si nos remontamos todavía le daremos más importancia, pues por el nombre primitivo de la Plata, equivalente á vía lata, y teniendo en cuenta el itinerario de Antonino, deducia el Sr. Quindós que debió ser un camino del tiempo de los Romanos.

La casa de los dos guardas, situada en la eminencia en que debió estar el castillo, es de buena fábrica y fué reedificada en 1840: esta y la *Estacion de Algodor*, con las casillas número 6 y 7 que están en los pasos á nivel son las únicas fincas urbanas que hay en este departamento, que toda la superficie mide 2833 hectáreas, 90 áreas y 59 metros, la cual está cerrada por una linea longitudinal de perimetro de 26756 metros.



CAPITULO X.

Puentes y barcas sobre el Tajo y Jarama.

DE la época moderna data la construcción de los puentes que encontramos sobre el Tajo y Jarama en el terreno perteneciente á este Sitio; pero no por esto ha dejado de haber sus medios de pasaje en los tiempos remotos, sobre todo donde hoy está el PUENTE DE ACECA y donde estuvo el de ALHONDIGA, que son de los que trataremos en primer término.

Nos hemos visto precisados á indicar someramente al hablar de Aceca en el capítulo anterior, que para el paso del antiguo camino que cruza la sección, había dos barcas, después de ser agregada á Aranjuez aquella encomienda; aquí nos entenderemos más, añadiendo que estas las mandaron poner los Reyes, sustituyendo á una sola que prestaba el servicio cuando poseía el terreno la Orden de Calatrava.

Mejorado que fué este paso y con el fin de aumentar su recaudación, se dispuso, mediante un contrato indemnizando, hacer quitar las barcas que había en estas inmediaciones. Desaprobó esta determinación el dueño de Velilla, que tenía una en su término, entablado un pleito con el Sitio en la Chancillería de Valladolid, la que sentenció en su favor, y como

consecuencia volvió á poner su barca en Julio de 1588. Se reclamó nuevamente, consiguiendo en 1591 ajustar un convenio con el conde de Cifuentes, por el que este se comprometia á cerrar sus molinos y á suspender su barca para el servicio público, mediante la recompensa de seis mil quinientos ochenta y un reales, nueve maravedises, que cada año se le habian de abonar por las arcas Reales y seis mil ochenta y cuatro más que habia de percibir el convento de S. Pedro Mártir de Toledo, por las memorias que en él fundó Doña Blanca de la Cerda.

Tambien en la dehesa y castillo de Higuera se mandó quitar un barco que para facilitar el paso á la dehesa de Calabazas habia establecido el dueño de la primera D. Fernando de Toledo, en 1.º de Enero de 1622. Hizolo con la idea de ofrecer esta ventaja á los que pasasen á maquilar á sus molinos; pero como al mismo tiempo admitia transeuntes, mediante su retribucion, fué motivo para que la Junta de Obras y Bosques desechase sus escusas decretando la consabida determinacion.

Otra barca hubo propia de la villa de Yepes, que en mancomunidad con la de Añover, se les consintió poner para servirse sus vecinos, por Real cédula de 26 de Julio de 1677, fecha en que aun los terrenos de la primera lindaban con el rio: debieron quitarla cuando más adelante se compraron, y entonces autorizar á Añover para establecer otra con idénticas condiciones, que todavía existe, para pasar al soto que tienen dentro del cuartel de Villamejor.

Habiendo quedado solas las barcas de Aceca, orillados que fueron todos estos inconvenientes, se elevaron considerablemente sus rendimientos, hasta hacer pensar varias veces en la construccion de un puente, para evitar á los transeuntes el perjuicio de esperar turno como siempre sucedia. Nada se

resolvió hasta el año de 1817, en que siendo la necesidad cada vez más apremiante mandó Fernando VII construir un puente con once arcos, sobre hitos de madera y sólidos estribos de fábrica, encargándose de la obra el arquitecto D. Isidro Velazquez.

Esta medida, por muchos años reclamada, satisfizo las necesidades de un camino de tanta circulacion; pero este puente, tan sólido como podia serlo uno de madera y en un terreno bastante falso á causa de las continuas arriadas duró pocos años, pues en 1854 hubo precision de levantar otro enteramente nuevo sobre los cimientos del primero, el que hallándose en mal estado fué necesario hacerle una remonta considerable en 1845.

Cada arriada monstruosa que venia y estas se repiten generalmente cada ocho ó diez años, causaba un desastre en este puente: las de Febrero de 1855 si no consiguieron arrastrarle por su buena construccion, le dejaron haciendo varias curvas, subidas y bajadas, en cuyo estado le hemos visto cuatro años y aunque denunciado, ha seguido recibiendo toda clase de cargamento y pasajeros sin suceder desgracia alguna.

En 1859 se construyó de nuevo con maderas bien labradas y graciosa baranda formando grecas. Empezó la obra el 23 de Julio y terminó el 21 de Noviembre, habiéndose establecido una barca provisional los ciento veinte y un dias que el puente estuvo interceptado. Poco tiempo se disfrutó de él despues de esta reforma: hubo una fuerte avenida mientras se conducia un viaje de maderas por el rio, y el rápido arrastre de las vigas rompió los diques de las que ya estaban detenidas para extraerlas en Aranjuez. Empujadas unas por otras llegaron á este nuevo puente el dia 26 de Diciembre de 1860 don-

de estuvieron detenidas hasta que el violento golpe de las últimas abrió una brecha considerable por donde marchó toda la madera que había llegado á formar una montaña. Con este incidente quedó interrumpido el paso hasta el verano inmediato en que se hizo la necesaria composicion.

En Abril de 1867 ha sufrido otro percance: una partida que se levantó pocos dias antes en sentido político incendió dos de sus arcos, siniestro que inmediatamente ha sido remediado, pero de un modo que muy pronto será necesario hacer nuevo este desgraciado puente sin que haya llegado á envejecer.

Si de poco afortunado calificamos al puente que hemos descrito no lo es más el de Alhondiga del que solo su nombre ha llegado hasta nosotros. Cuando se agregó el terreno de aquella dehesa había en él unas barcas para cruzar el rio. Siendo muy concurrido este paso y con el fin de aumentar sus productos se hizo un puente de hitos de madera sobre el año de 1541. La villa de Borox se propuso sostenerle al principio, bajo cierta recompensa, más luego consiguieron que el Rey se hiciese cargo de él en virtud de un contrato, fecha 10 de Junio de 1561, por el que se dejaba libre el paso á sus vecinos, imponiendo un juro de setenta y dos mil ciento cuarenta y tres maravedises á favor del Real Patrimonio, sobre las alcabalas de Mora, Borox, Dosbarrios y Villatobas.

El año de 1582 quedó arruinado por la fuerza de una creciente y fué reparado sin pérdida de tiempo. Volvió á ocurrir igual percance en 1595, y al repetirse en 1627, llevándose las aguas la mayor parte de sus maderos, se desistió de restablecerle, volviendo al antiguo sistema de las barcas. Esto contrarió á los vecinos de Borox que quisieron inclinar el ánimo del Rey para que se volviese á levantar el puente; pero solo

consiguieron se trasladase esta barca á la dehesa de Requena, como en el último término solicitaron, segun escritura otorgada con fecha 18 de Marzo de 1659, perdiendo la franquicia que gozaban por no poder contribuir con la parte que les correspondia para el sostenimiento de esta barca. Desde esta última fecha existe la BARCA DE REQUENA con casa para los empleados y una venta para los pasajeros, que se construyó al principio pero que ya no existe. La barca ha tenido mil perances en las infinitas arriadas, pero la suspension, ya por esta causa ó por tener que renovarla, siempre fué de corta duracion.

El destruido PUENTE DE LA ISLETA tuvo el privilegio de ser el primero que con el nombre de puente de Tajo se construyó para la entrada de los Reyes en el Sitio, cuando venia el camino antiguo por la calle del Rey en las Huertas grandes y calle de Madrid á desembocar á la Parada de Palacio. Nada de particular ofrecia aquella obra que dirigió Juan de Castro el Viejo, ayudante del gran geómetra Esquivel el que tan ensalzado fué por Ambrosio de Morales en su discurso de las antigüedades de España.

En 1748 se reedificó con poca novedad por el maestro hidráulico D. Leonardo de Vargas, destacando sí las elegantes portadas de ladrillo y cantería, rematando en preciosos canastillos con flores de piedra, que á la entrada por las Huertas y á la salida por la ría, se colocaron por dibujo y direccion de D. Ventura Rodriguez. Este puente fué reparado varias veces y se deshizo en 1788 por haberle destrozado completamente una creciente del rio. Fernando VII le mandó levantar y se arruinó sin casi hacer uso de él en 1838. Las portadas quedaron segun estaban, para recordarnos al célebre artista con-

siderado como el restaurador de la arquitectura española.

El PUENTE VERDE se construyó en 1728, deshaciendo el que se había colocado algunos años antes, compuesto de barcas, para privar el tránsito del público por el de la Isleta, que se pensaba incluir dentro del jardín de la Isla para servicio de los Reyes, como por fin se hizo en 1756. Duró este puente, compuesto de hitos de madera, hasta los primeros años del presente siglo, no sin reconstruirle varias veces en tan largo período: dispuso hacerle nuevo Fernando VII en 1828 y hallándose muy descuidada su conservación, fué víctima de una gran arriada en 1845. Siendo repetidas las reclamaciones de los arrendatarios de las Huertas grandes para que este puente se habilitara, mandó S. M. el Rey hacer uno provisional, que fué construido en veintidos días y tres noches en el mes de Mayo de 1855. Ofreciendo este puente seguridad completa á juicio de los inteligentes, se le adornó despues con buena baranda de madera en puesto de la que tenia sin labrar y bien pintado que fué, se conserva, aunque con los considerables desperfectos causados en 1860 por la arriada que destruyó el puente de Aceca.

El antiguo PUENTE DE BARCAS, hoy COLGADO, se colocó en 1656 donde hubo uno rústico que no tenia otro destino que facilitar el paso desde la orilla opuesta á los molinos de don Gonzalo, con motivo de haber mudado la entrada de Madrid, que hasta esta fecha fué como hemos visto por el puente de la Isleta. Este puente, de venticinco pies de ancho, con fuertes estribos de cantería, se componia de cuatro barcas con antepechos de madera torneada. En esta forma continuó muchos años, reparándole oportunamente, hasta que en el reinado de Carlos III se hizo la notable mejora de reducir á tres las

barcas, poniendo barandillas de hierro y con la particularidad de poder elevarlas en caso de pequeñas crecientes; esta última obra se llevó á cabo bajo la direccion del célebre Villanueva, arquitecto que ayudó á su hermano don Diego á delinear el palacio Real de Madrid. Muchos proyectos se pusieron en planta para la construccion de un puente de fábrica; pero era difícil conciliar la solidez con lo rebajados que habian de ser los arcos y arquivadas para que no perjudicasen al ornato y á la buena vista desde los balcones de palacio.

Se conservó este puente hasta el año de 1810 en que le redujeron á cenizas en una de sus retiradas los ingleses, *nuestros amigos*, aquellos aliados que incendiaban nuestros pueblos y destruian nuestras mejores obras. Un camino de tanta circulacion no podia estar mucho tiempo interceptado: provisionalmente se hizo un puente flotante para cubrir el servicio mientras se construia otro con hitos de madera donde estuvo el de barcas.

Fué concluido con la prontitud que el caso requeria; no era una obra que mereciese especial mencion; estaba sin embargo regularmente adornado y en cuanto á solidez, parecia tener la suficiente por su corta estension y la docilidad con que por aquí marchan las aguas. Á pesar de esto, las arriadas de 1829 le hicieron resentirse y se volvió á agitar la idea del tiempo de Villanueva, con felices resultados, pues hubo un inteligente ingeniero que se propuso, al construir otro nuevo puente, hermanar lo sólido con lo bello, y lo consiguió por fin, añadiendo un florón más á nuestro querido Sitio.

Se empezó sin dilacion á construir el Puente Colgado y quedó concluido en 1834. Se compone de un solo tramo de ciento diez pies de longitud, que descansa sobre bien labrados

estribos de piedra de Colmenar, suspendido además por triples cadenas que cruzando cuatro sólidos machones, vienen á enlazar los estremos en otros pedestales tambien de piedra. Cuatro estatuas colosales y cuatro primorosos jarrones, hermanos de los del Parterre, con otras tantas farolas y una baranda de hierro muy laboreada, todo perfectamente combinado, forman el adorno de tan pintoresco puente. En el centro de las barandas, en dos targetones, se puso en uno de ellos:

EL REY FERNANDO VII DEDICÓ ESTE PUENTE

Á SU AUGUSTA ESPOSA DOÑA MARÍA CRISTINA DE BORBON.

y en el otro:

AÑO DE MDCCCXXXIV.

Nunca elogiaremos lo bastante á su digno ingeniero y director D. Pedro Miranda por esta obra especial, única de su clase en aquel tiempo, por que si bien existia otro en Bilbao, parece que solo se destinaba al paso de las personas, cuando el nuestro admite toda clase de cargamento. En treinta y cuatro años que cuenta, no hemos conocido hacer en él más que leves composturas, y poner nuevas las maderas cada doce ó catorce años.

El PUENTE DE LA REINA, llamado en otro tiempo de Alpañés, está al final de la calle que lleva su moderno nombre. Existia desde tiempo inmemorial en tal punto un puente con el nombre indicado, el que fué renovado muchas veces, especialmente en 1613 y 1628. Para evitar el obstáculo de quedar incomunicado con la Corte, cuando ocurría alguna considerable avenida, como sucedió con frecuencia por la particular construccion de los otros dos puentes, mandó Carlos III en 1774 hacer este de fábrica para tener algun paso seguro sobre el Tajo.

Formó el plan el arquitecto D. Manuel Serrano y dió principio la obra que fué suspendida cuando solo se habian construido los machones. En tal estado se le puso el piso de madera á la altura del arranque de los arcos como medida provisional. Varias veces se le ha renovado este piso, pero la última fué en 1837, reparando tambien la obra de fábrica, y por fin en 1847 se han completado los arcos, antepechos y estribos con ladrillo y remates de cantería, los que á pesar de las fuertes avenidas que ha sufrido solo ha hecho un pequeño sentimiento uno de los puertos.

EL PUENTE DEL EMBOCADOR, al final de la calle que tiene su mismo nombre, le mandó construir Cárlos III sobre hitos de madera para comunicar directamente esta calle con la dehesa ó cuartel de Soto-mayor. Le destruyó una arriada y estuvo muchos años sin levantar, lo que se comprende visto el poco uso que de él se hace: fué sin embargo construido nuevamente por orden de Fernando VII; se volvió á arruinar en 1834, habiéndose levantado el que hoy vemos, de madera como el anterior, en 1862.

El famoso PUENTE LARGO, el rey de los puentes como le llamaba Cárlos III, está situado sobre el Jarama, en el cuartel de su mismo nombre, cerca de una legua de Aranjuez. Antes que de él nos ocupemos, veamos por qué razon se construyó tan distante del Sitio, alargando más de media legua la carretera.

Se sabe que desde tiempos muy antiguos, cuando menos desde que se formó el bosque Real y se hizo el puente de la Isleta, existia uno de madera para cruzar el Jarama, poco más arriba del sitio donde hoy está el del ferro-carril. Quien conozca lo arenoso de este terreno, comprenderá que tan frágil

puente tendria que ser hecho nuevo casi todos los años. Lo prueba esto, que una de las veces que se levantó se construyó algo más arriba, en la dehesa de Soto-gordo, sobre el vado de las Tejeras; y otra entre el soto de Xembleque y dehesa del Redondillo, corto espacio más abajo de donde hoy está, empezando la obra de este último en 16 de Noviembre de 1637.

Era algo más sólido que los anteriores, pero como tambien fuese de madera, habia necesidad de reedificarle constantemente. Teniéndolo en cuenta, se mandó construir en el mismo sitio otro puente de fábrica de mampostería y arcos de ladrillo en la parte donde más trabajaban las aguas, con una larga adiccion sobre hitos de madera á uno y otro lado para su completo desahogo. Concluido que fué se puso una buena portada que estaba cerrada gran parte del año, y para el tránsito público se habia establecido una barca allí inmediata.

Algo se adelantó, pero no se consiguió el objeto: los reparos siguieron siendo continuos, aunque más alternados hasta el año de 1739 en que una creciente le arruinó por completo, hasta el extremo de tener que reemplazarle con uno de barcas, puente que tambien fué sustituido con otro igual por haber sido arrastrado en 1747. De este modo se siguió hasta que por orden de 12 de Setiembre de 1757 se mandó construir algo más arriba un puente de fábrica de piedra de la mayor solidez, en el que se empezó á trabajar pausadamente hasta tomar las riendas del gobierno Carlos III, quien se propuso con este puente hacer una obra digna de su reinado.

Confió su direccion al arquitecto encargado de la Carretera de Andalucía, que como una de las primeras que se abrieron estaba entonces en construccion. Se terminó esta colosal obra en 1761. Es toda de piedra y buena forma en

una longitud de mil setecientos pies por veintinueve de ancho y cuarenta y dos de alto: se le cuentan veinticinco arcos iguales de treinta pies de luz, sobre machones que tienen doce pies de espesor: le adornan anchos andenes de un pié y medio de alto, también enlosados y dos espaciosas glorietas á sus entradas, de una construcción particular, puesto que una de ellas, la más capaz, tiene la figura de un canastillo. En estas y al final de cada pretil se ven dos leones sobre elevados basamentos, con unos targetones en las garras, en que dice á la entrada por Aranjuez:

REGE CAROLO III FEL. P. P.==

MARCUS DE BIERNA PONTEM

FECIT MDCCLXI.

En los de la parte de Madrid se lee:

EN EL FELIZ REYNADO DE CAR-

LOS III HIZO ESTE PUENTE

MARCOS DE BIERNA, AÑO DE

1761.

El coste de este puente fué de 20143961 reales. Toda alabanza de esta obra seria pálida si se tiene en cuenta los escollos que se presentaron hasta verla terminada. Mucho se trabajó para afianzar los cimientos por la soltura del terreno y lo sutil de las aguas, tanto, que un reparo de cadenas de madera machihembrado con cajones llenos de piedra, que en una larga línea se hizo para sujetar la corriente, le arrancó sin quedar señales en una noche el año de 1758. Para precaver este inesperado percance, se hizo al puente un zampeado muy dilatado á la parte de arriba, para que en lo posible vengan las aguas á la fábrica con docilidad.

Pocas obras se le han hecho en más de un siglo que cuen-

ta: la más importante ha sido reparar los desperfectos causados por los ingleses que quemaron el puente de barcas de Aranjuez, al querer también volar este, sin conseguir otra cosa que destrozarse uno ó dos arcos que se habilitaron provisionalmente, hasta que en 1828 quedaron perfeccionados por el arquitecto hidráulico D. José Cortines.

Otros dos puentes notabilísimos se encuentran en la vía férrea. Ambos son de una solidez extraordinaria, de construcción igual y sin otra materia que el hierro sobre muy anchos machones y estribos de piedra de Colmenar.

El más dilatado que es el de JARAMA, cuyo nombre lleva, es el tercero que hemos visto desde 1851 en que se abrió á la explotación el ferro-carril. Este substituyó á otro de fábrica que deshizo una arriada, fin que también tuvo el primitivo con que se inauguró la vía y del que, por su atrevida construcción, por lo aéreo de sus elegantes formas y en atención á que no existe, dejaremos un recuerdo de él.

Tenia trescientos veinte pies de longitud, treinta de latitud y treinta y cinco y medio de altura. Se componía de tres tramos de setenta pies de luz cada uno: sobre dos lieros machones y sus estribos, unos y otros de sillería, se apoyaban las cerchas curvas de madera que sostenían el tablero, las que estaban construidas según el sistema de Emmi. Seis de estas en cada tramo, íntimamente unidas por cruces de madera y tubos de fundición, formaban un todo de la mayor resistencia, y por fin, el barandado de este modelo de buen gusto, con madera y hierro, figuraba cruces de S. Andrés.

Raro fué seguramente que los hábiles ingenieros que entendieron en su construcción, despreciasen los consejos de los prácticos que aleccionados por la experiencia desconfiaban de

la solidez de un puente de esta clase en tal punto, por la conocida inseguridad del lecho del río y lo impetuoso de su corriente: ciertos fueron sus pronósticos, la arriada de Febrero del año 1855 se llevó no solo las maderas si no tambien las pilas ó machones á una distancia considerable. Lo propio sucedió con el VIADUCTO, compuesto de cinco tramos que tenían treinta y cinco pies de abertura cada uno, formados por cuatro pilas con sus estribos, que se había construido para desahogo de aquel puente sobre el alveo antiguo del Jarama. Tambien fué reemplazado por el actual, sólido como los puentes, aunque un poco distinto en su forma.

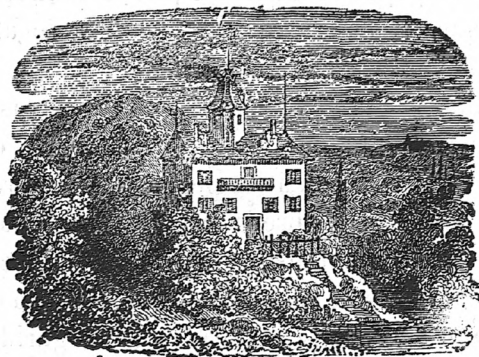
No menos pintoresco que el anterior era el PUENTE DE TAJO. Constaba de seis tramos de treinta y cinco pies de luz sostenidos por apoyos de madera ó pies derechos dobles que formaban las pilas, ligados al pilotage clavado al efecto con riostras de madera y pasadores de hierro.

Cada tramo se componía de seis vigas armadas, con dobles tirantes de hierro y de un sistema de zapatonés, escuadras y tornapuntas que los unían á los pies derechos para formar un todo unido y solidario. Sobre las vigas descansaban las traviesas atando latitudinalmente toda la armadura y recibiendo á la vez la vía y el tablero de servicio, completando la obra un vistoso pasamano de madera colocado para seguridad á uno y otro lado. Lo especial de la construcción de este puente le hacían apreciable para los inteligentes y elegante y pintoresco para todos.

Tambien tuvo la efímera vida del de Jarama: al propio tiempo que aquel desapareció, otra desastrosa avenida del Tajo se llevó uno de los estribos de este, dejando la armadura en el aire, que con general asombro resistió á la impetuosa y des-


tructora corriente los muchos días que duró el desbordamiento de las aguas.

Quedó demostrado que el principal y quizá el único defecto de estos puentes fué la insuficiencia de luces, por cuanto en esta nueva construcción se ha tenido presente dándoles una considerable estension más por el lado donde se inclinaban las corrientes. Por esta razón se sostienen sin hacer sentimiento alguno: cierto también que arriadas tan monstruosas y de tanta duración como aquellas ni se habían conocido ni creemos sea frecuente su repetición.



CAPITULO XI.

Canales de riego.



DE muchas gracias es deudor Aranjuez á la naturaleza, más no debe olvidarse que el hombre, aprovechando tanta prodigalidad, unió bien pronto el arte, pues ya hemos visto que hay noticia de riegos hechos en el siglo XII por medio de una azuda que vertía las aguas en un estanque, que hubo donde hoy está el Real Palacio, las que debieron fertilizar la huerta que es hoy jardín de la Isla; habiéndola igualmente de haberse regado más tarde la parte alta por el mar de Ontigola, segun queda dicho al presentar este lago en el cuartel del Montecillo.

No fué estéril el ejemplo de la lozana vegetacion que en estos terrenos desarrollaba el riego; porque primero el pueblo de Colmenar y poco despues los Reyes, acabaron de difundir la vida y lozania por estos agradecidos campos, abriendo los cauces de Colmenar, de las Aves, del Embocador y de Jarama, cuyos tres primeros son el todo de la frondosa y casi tropical vegetacion que ostentamos y de los cuales haremos separadamente la sucinta historia.

El CAZ DE COLMENAR fué una obra de titanes que se atrevieron á emprender los determinados vecinos de aquel pueblo,

con el propósito de regar su dilatada vega, obteniendo para ello el beneplácito de Carlos I, en cuya época se ideó tan conveniente pensamiento.

Habia de derivarse este caz de la dehesa de Biedma, cuyo comendador de acuerdo con el de Oreja, les otorgó permiso y concedió terreno para que cruzasen los baldíos de su encomienda; les hizo cesion de la presa que servia para sus molinos y les permitió construir otros enfrente de aquellos en la ribera opuesta. En pago de estos beneficios convinieron en abonar al comendador una renta de diez ducados de oro ó fuesen tres mil seiscientos cincuenta maravedises, además de pagar el diezmo al convento de Uclés, contrato que fué aprobado por Real cédula de 27 de Noviembre de 1527.

Se comenzó la obra, despues de orillar varias dificultades por las reclamaciones que se hacian; pero pasaron muchos años y solo se habian edificado los molinos y abierto la caja del caz en no muy grande longitud. Se aumentaron los inconvenientes y escaseaba el dinero entre los vecinos, lo que les obligó á suspender los trabajos, acudiendo en súplica á Felipe II, quien muy solícito acogió la propuesta de encargarse y terminar tan importante obra.

Fueron las condiciones, que el caz habia de empezar enfrente de la dehesa de Valdajos, perteneciente á este Patrimonio, y terminar por el pronto en las tierras del mismo, con el propósito de prolongarle despues hasta concluir en el Jarama: habian de dar sin estipendio alguno en su término el terreno necesario para la caja del caz: tenian que encargarse de su construccion bajo la inspeccion de un experimentado ingeniero, y darle por terminado en dos años precisamente, pagando luego en las Reales arcas el quinto de todos los frutos pro-

ducidos por las tierras de su propiedad que con él se regasen.

El Rey á la vez se obligaba á entregar á los vecinos treinta mil ducados para costear los trabajos y á satisfacer el diezmo á la Dignidad arzobispal de Toledo y á la Mesa maestral de Santiago á quienes correspondian la mayor parte de los terrenos regables. Hizose constar por documento otorgado en 19 de Octubre de 1577, ante Francisco de Perales, escribano del Ayuntamiento de Colmenar.

Cumpliose fielmente, aunque con un pequeño retraso el contrato: el Rey entregó con oportunidad los treinta mil ducados á la villa y vecinos de Colmenar, y estos por su parte tuvieron dispuesto el caz para regar en un trayecto de tres leguas que comprende desde Valdajos á la dehesa del Parral el año de 1581. Las obras fueron todas ejecutadas con perfeccion y dirigidas por el ingeniero flamenco Juan Francisco Sinton, interviniendo además en varias consultas el célebre Herrera, cuya cooperacion fué motivo de que aminorasen los gastos sin que desmereciesen aquellas.

Para el gobierno de esta acequia se formaron unas ordenanzas con fecha 12 de Marzo de 1589. En ellas se mandaba nombrar anualmente por las autoridades y una junta de labradores hacendados de la Villa, un juez de aguas y cinco cuadrilleros que en union de otro número de asociados entendiesen en la distribucion del caudal de agua y conservacion de las obras. Este juez, aunque auxiliado con el derecho de su jurisdiccion, se le colocaba para todos los actos relativos á este caz bajo la dependencia del Gobernador de Aranjuez, quien tenia la comision de cobrar los diezmos. Para la defensa ó apelacion en cualquier causa se habilitaba á la Junta de Obras y Bosques, dándola las atribuciones de fiscal.

No daba este canal á la villa de Colmenar los resultados apetecidos, ya por algunas quiebras y sumideros que se presentaron, ya por serles gravoso el pago del quinto ó los dos diezmos, espiritual y regio con que estaban recargados. En esta situacion acudieron suplicando al Rey y este, despues de repetidos informes, resolvió beneficiar á la Villa entregándola el caz prèvio el reconocimiento de una deuda de veinticuatro mil ducados, pagaderos en seis años, imponiéndoles además la renta anual de cuarenta y cinco mil maravedises en clase de réditos, sin perjuicio de que pagasen el diezmo espiritual á la Administracion de Aranjuez. Se otorgó la escritura con fecha 7 de Octubre de 1617 ante Francisco Gomez, escribano del Rey y de la Real Junta.

Se cumplió esta obligacion verificando la última entrega en 1624, segun carta de pago espedida en 6 de Marzo de aquel año, ante Juan Ruiz de Bañuelos escribano de Aranjuez. Desde aquella fecha gobernaron el caz conforme á las reglas de la instruccion de 1589, ampliadas segun lo fueron indicando los nuevos casos ocurridos, cuyas modificaciones se sancionaron por Reales cédulas de 10 de Mayo de 1694, 5 de Abril de 1696 y 10 de Setiembre de 1754.

La administracion de aquellos hacendados, muy acertada por bastantes años, llegó á bastardearse en tiempo de Carlos III, quien noticioso del abandono en que se hallaban las labores de la vega y del desconsolador estado del caz, por encontrarse la caja medio-obstruida y las obras de fábrica en no buen estado, dispuso en 1770 se informase el Consejo de Castilla de la veracidad de estos desperfectos. Evacuó aquel tribunal la diligencia esponiendo al Rey la necesidad absoluta de una seria reparacion en la acequia, cuyos trabajos fueron valuados en