

PUENTES DE ACCESO A EL ESCORIAL

por

PEDRO NAVASCUÉS

«La fábrica y reparación de los Puentes, es uno de los objetos más principales que siempre ha merecido la atención y cuidado de los Grandes Príncipes»¹.

La construcción del monasterio de El Escorial planteó una serie de problemas más allá de los específicos de su fábrica. En efecto, la encarnadura del edificio en el paisaje madrileño obligó a resolver cuestiones que no tienen tanto que ver con su complejo proceso constructivo, como con el futuro «uso» de la magna fundación. El lugar elegido para el monasterio tenía sin duda el carácter de aislado, lo cual concuerda con un hábito frecuente en las fundaciones monásticas. Sin embargo, este rasgo, que fue común durante la Edad Media, no se explica tanto en una fundación de la segunda mitad del siglo XVI, a no ser que se acepte —como creo— que este retiro sea otro condicionante medieval a sumar a los muchos que ya se dan cita en la obra de Felipe II. Mas como no sólo es monasterio sino, también residencia real, hubo que solucionar el acceso desde la Corte a través de un cordón umbilical que se quiere que sea rápido y seguro. Comienza así un tema que hoy sería competencia del ramo de obras públicas como es el trazado viario que, en este caso, debería resolver además los problemas derivados de existir entre Madrid y El Escorial, la barrera natural del valle del río Guadarrama.

El cómodo viaje hoy a El Escorial, por carretera o ferrocarril, nos hace olvidar las dificultades que hubo que vencer entre los siglos XVI y XVIII, hasta llegar a la actual configuración de caminos que permiten acceder al monasterio, utilizando por cierto los mismos puentes que durante tres siglos se fueron levantando en diferentes tramos con el deseo de hacer

¹ Müller, J., *Tratado de fortificación o Arte de construir los Edificios Militares y Civiles*, Madrid, 1769, vol. II, pág. 57. La cita es de Sánchez Taramas, traductor y autor de las anotaciones que acompañan a la edición castellana de la obra de Müller.

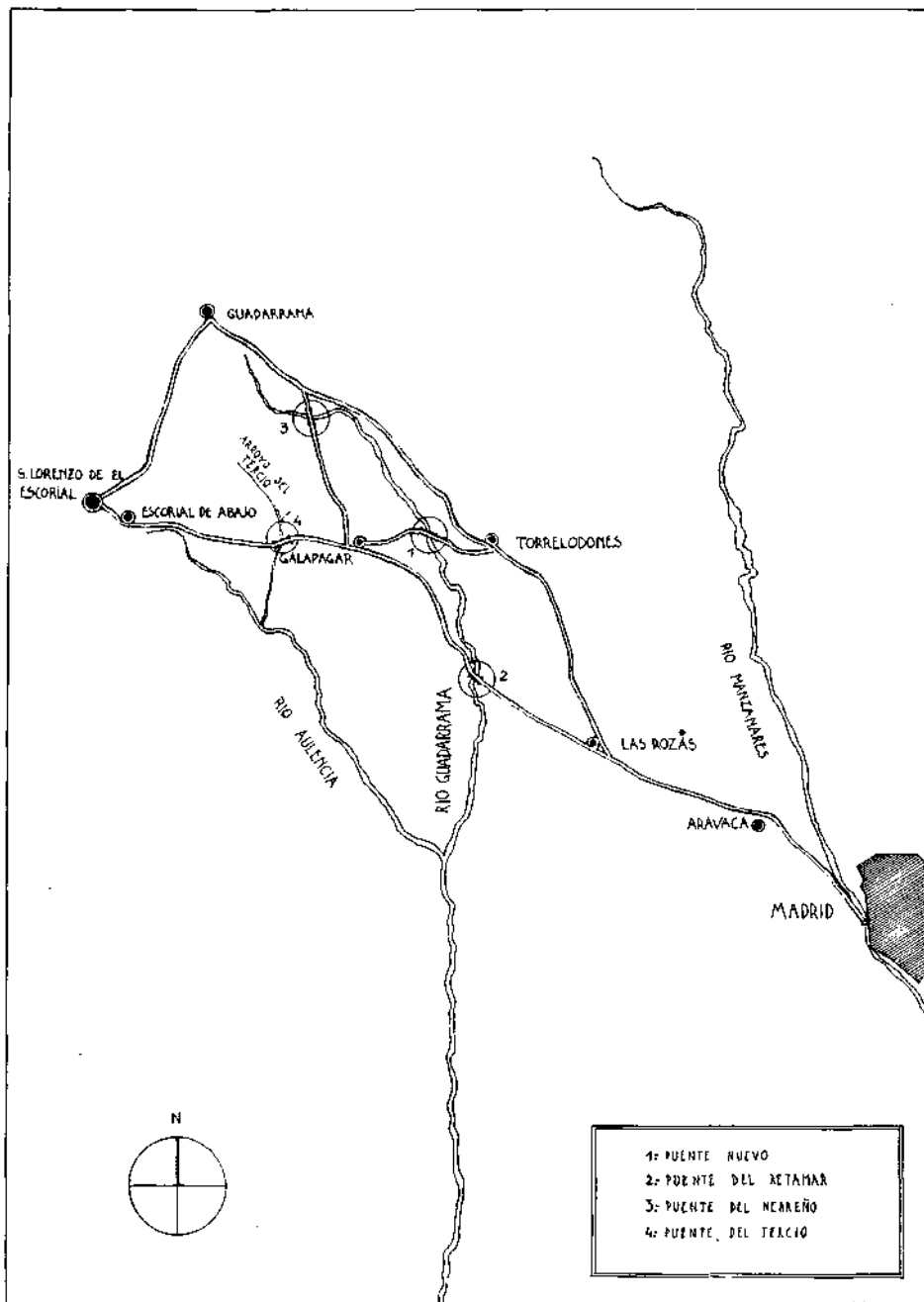


Fig. 1: Plano de situación (croquis de E. López Galiacho)

trayectos más breves, abandonando primitivas rutas en favor de otras más rápidas. Me referiré en las páginas siguientes a tres de estos puentes, que estimo son representativos de tres modos de concebir esta tipología del puente entre arquitectónica e ingenieril, no exenta de una singular belleza por el modo de integrarse en el paisaje al que sin duda matiza con la nobleza de su fábrica. Soy consciente de que no son éstos los únicos puentes que existen sobre los trayectos que luego se citan, e incluso que cada uno de ellos no suponen realidades aisladas, sino que pertenecen a un completísimo sistema de puentes y pontones que con otras obras complementarias dan un interés técnico e histórico verdaderamente notable, hoy en trance de desaparecer, a estos caminos de acceso a El Escorial desde Madrid. De cualquier modo ninguno alcanza el interés «monumental» de los puentes Nuevo, del Retamar y del Herrero, cosidos los tres por el río Guadarrama (fig. 1).

Cuando Richard Ford visita España en los años treinta del siglo XIX, describe así el itinerario de Madrid a El Escorial: «La carretera es innecesariamente magnífica, pero los españoles siempre que terminan algo lo rematan al estilo romano y, en consecuencia no se escatimó gasto alguno en este Camino Real, que, aunque de poca utilidad para el comercio o el público, conducía al refugio y monasterio del rey»². Aquel camino de ocho leguas y media que recorrió Ford es el mismo trayecto que hoy hacemos por las Rozas y Galapagar hasta llegar a El Escorial. Su magnífico estado se debía a importantes obras llevadas a cabo en los siglos XVII y XVIII a las que luego me referiré. Pero no era ésta la ruta seguida por Felipe II cuando, con motivo de la Semana Santa y de las estancias largas entre mayo y otoño, se trasladaba al monasterio. Gracias a un trabajo breve pero preciso de Luis Cervera conocemos el recorrido inicial del monarca, y de cuantas personas querían llegar a El Escorial, itinerario que resultaba muy largo ya que por Torrelodones y Guadarrama (pueblo) se llegaba al monasterio. Ello suponía, cuando menos, pernoctar en Torrelodones, donde precisamente Juan de Herrera hubo de acondicionar un aposento para el monarca que conocemos como el Mesón de Baños³.

Desde Guadarrama, en efecto, se hizo el primer «viaje oficial», como indica acertadamente Cervera, cuando el 30 de noviembre de 1561, Felipe II, su Secretario Pedro de Hoyo, Juan Bautista de Toledo y los jerónimos Juan de Huete, Juan de Colmenar y Gutiérrez de León, fueron a reconocer el lugar elegido para la construcción del monasterio. El aprovechar el Camino Real de Valladolid hasta Guadarrama y seguir, luego, un camino de herradura hasta El Escorial (pueblo), aparecía lo más ló-

² Ford, R., *Manual para viajeros por Castilla y lectores en casa*, ed. Turner, Madrid, 1981, vol. II, pág. 29.

³ Cervera, L., «Juan de Herrera y el aposento de Felipe II en Torrelodones», *La Ciudad de Dios*, 1949, vol. CLXI, págs. 311-330.

gico, entre otras razones porque el río Guadarrama no ofrece dificultades para franquearlo dada la relativa proximidad de su nacimiento, por lo que ni el caudal ni el lecho del río suponen obstáculos importantes. Por otro lado, el propio Cervera recuerda que Felipe II había mandado a Juan de Herrera «proyectar y dirigir la construcción de dos puentes, para que el camino hasta la villa de Guadarrama fuera cómodo y seguro: el de Segovia, a la salida de Madrid, sobre el río Manzanares, y el de Torrelodones que cruza el río Guadarrama»⁴. Sin embargo, este último puente no se encuentra ya en la ruta Madrid-Guadarrama, sino en el tramo Torrelodones-Galapagar, es decir, utilizando un atajo que reduciría en unos diez los 58 kilómetros que actualmente tiene el trayecto Madrid-Guadarrama-El Escorial. Nos consta que Felipe II utilizó este desvío Madrid-Torrelodones-Galapagar-El Escorial, pues son muchas las noticias que nos han llegado de sus jornadas en Galapagar, desde el nacimiento allí del infante Carlos Lorenzo hasta el encuentro con sus súbditos y empleados en las obras del monasterio: «Haced a Herrera que lleve allá los libros que tiene de los estanques y el Holandés que vaya allá y me alcance a la mañana en Galapagar...»⁵. Relacionada con estas paradas de Felipe II en Galapagar se encuentra la recientemente desaparecida Casa de La Veleta, en cuyo solar hoy puede verse una magnífica construcción abovedada, de formidable sillería, que a todas luces parece fábrica contemporánea al monasterio.

El hecho es que para acceder a Galapagar desde Torrelodones hace falta salvar el cauce del Guadarrama, que a esta altura tiene ya cierta amplitud y que desde la época romana se había resuelto con un hermoso puente del que tan sólo subsiste la rosca de su único ojo de diez metros de luz⁶. Inútil ya aquel «puente viejo» se hizo un «Puente Nuevo», aguas abajo, que permitiría esta comunicación transversal entre Torrelodones y Galapagar (fig. 2). La primera noticia sobre este puente la incluye Llaguno en su obra, atribuyéndola ya a Juan de Herrera⁷, siguiéndole en ello Ruiz de Arcante quien incluye en su libro un somero dibujo hecho por Anasugasti⁸. Más tarde sabemos por Cervera que, el 20 de enero de 1582, Felipe II dispuso desde Lisboa que se construyera «un puente de piedra para pasar el río Guadarrama, entre el Lugar de Torre de Lodones y Galapagar... conforme a la traza» que para ello entregaría su arquitecto Juan de Herrera, corriendo la construcción a cargo de la fábrica de San

⁴ Cervera, *ob. cit.*, pág. 312.

⁵ Citado por Iñiguez, F., «Los ingenios de Juan de Herrera», en *El Escorial*, Madrid, 1963, vol. II, pág. 190.

⁶ Fernández Casado, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, Instituto Eduardo Torroja (C. S. I. C.), (s. a.).

⁷ Llaguno, E., *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España*, Madrid, 1829, t. II, página 137.

⁸ Ruiz de Arcaute, A., *Juan de Herrera*, Madrid, 1936, págs. 120 y 123.

Lorenzo⁹. El puente en cuestión consta de un solo vano, al igual que el romano Puente Viejo, con el que de algún modo Herrera quiso relacionar su obra. No obstante el puente herreriano tiene diferencias sustanciales a su favor, pues por una parte los accesos y paso responden a una línea horizontal frente a la rasante a dos vertientes que debió tener el puente romano, y por la otra la obra de Herrera excede lo meramente ingenieril para convertirse en una construcción fuertemente expresiva, merced al tratamiento pétreo de sus caras. Desde el punto de vista constructivo la solución del arco, cuya luz es de 13 metros, no tiene antecedentes en los puentes medievales ni renacentistas, y, en todo caso, habríamos de señalar vagas analogías con algunos puentes romanos. Me refiero a la solución de doble rosca montando (fig. 3) el intradós de una sobre el trasdós de la otra, como sucede en el extremeño puente romano de Alcántara. Tanto su bóveda como el resto de los sillares de granito, responden a un cuidadoso aparejo almohadillado regular, haciendo coincidir las hileras horizontales de los tímpanos con un peculiar escalonamiento del trasdós de la segunda rosca, lo cual tiene equivalencias en fábricas renacentistas italianas de marcado acento manierista, desde G. Romano pasando por Sanmicheli hasta llegar al propio Palladio. Éste hizo un primer proyecto para el puente de Rialto de Venecia, cuyo dibujo se conserva en el Museo de Vicenza, que responde a lo que venimos comentando del puente de Herrera, sin embargo, aquél no pasó a la stampa por lo que nuestro arquitecto no pudo conocerlo. Por otra parte los puentes palladianos «di sua inventione» que se incluyen en *I Quattro Libri*, responden a soluciones rutinarias y arcaizantes que no pueden medirse con la grandeza y modernidad no ya de esa pequeña muestra de la pétreo arquitectura de Herrera, sino mucho menos con el interés y fuerza del puente de Segovia sobre el Manzanares en Madrid. Hay otros aspectos constructivos en el puente sobre el Guadarrama que llaman nuestra atención, aunque posiblemente no puedan valorarse en su totalidad si no es «in situ». Me refiero, por ejemplo a la estercotomía del mismo, en especial en aquellas partes más conflictivas donde se encuentra el arco con los tajamares, dando lugar a un cambio de planos que exigió cortar complicadas piezas, desde las sencillas dovelas de montacaballo hasta las difíciles piezas de gatillo cuyas caras exteriores se integran en tres planos diferentes. Asimismo, el gran arco nos ha dejado la huella del tipo de cimbra empleado en su construcción, pues la dirección de las cajas de los mechinales permite adivinar aquel tipo de cimbra volada que ahorrando material resulta «muy marinera», y sobre cuyos camones se fue disponiendo la primera rosca del arco (fig. 4). Hay, finalmente, un testimonio inequívoco de la pertenencia del puente al ámbito escorialense, en las pa-

⁹ Cervera, L., «Semblanza de Juan de Herrera», *El Escorial*, Madrid, 1963, vol. 2, página 48. Los datos utilizados por Cervera proceden del documento publicado por Llaguno-Ceán, *ob. cit.*, t. II, pág. 313.

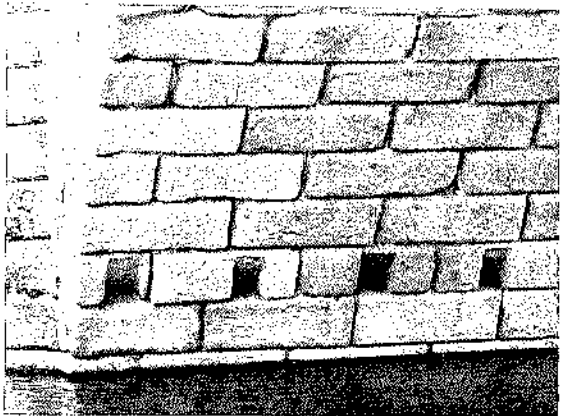
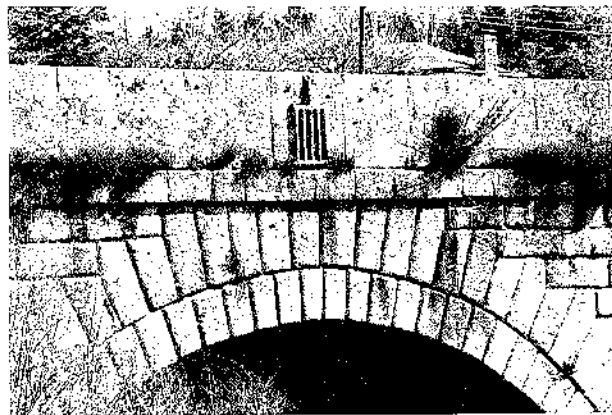
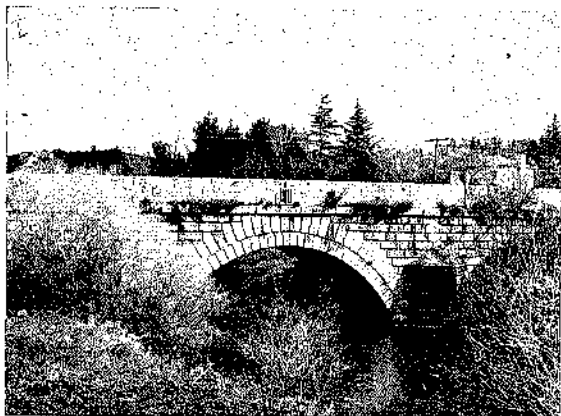


Fig. 2: Puente nuevo. Vista general.— Fig. 3: Puente nuevo. Detalle de la doble rosca del arco y parrilla en el antepecho.— Fig. 4: Puente nuevo. Detalle del aparejo con las cajas para las cimbras.— Fig. 5: Puente nuevo. Detalle de un desagadero

rrillas que como sencillo blasón se incorporan en las caras exteriores del antepecho del puente (fig. 3). Por todas estas y otras razones que cabría aducir en favor de este puente de Herrera, hemos de lamentar la transformación del mismo, a la hora de redactar estas líneas, cuando paradójicamente queremos conmemorar el cuarto centenario de la terminación de las obras del monasterio de El Escorial (fig. 5). No estaría de más recordar también aquí que Herrera proyectó otros puentes de acceso a El Escorial, pero fuera de las rutas que ahora comentamos. Sirva de ejemplo el documentado por Agustín Bustamante en el camino que por Valdemorillo nos lleva todavía hoy hasta El Escorial, debiendo igualmente franquear el río Guadarrama que a la altura de Brunete ya ha cogido más agua y fuerza en su cauce. Para aquel lugar sabemos que en 1588, es decir, seis años después del Puente Nuevo ya comentado, Herrera trazó otro puente¹⁰, a los que habría que sumar otros ya casi inmediatos al propio monasterio y que en otra ocasión daremos a conocer.

Ninguna documentación, en cambio, he localizado sobre el formidable puente del Retamar, de siete grandes ojos y de nobilísima sillería, con sus correspondientes tajamares y maltratados pretiles (fig. 6). El puente, que casi pasa inadvertido por no tener vista desde la carretera, es sin duda uno de los mejores de la provincia de Madrid, cuya fábrica está a tono con el carácter del camino en que se integra. El abandono del itinerario Madrid-Torrelodones-Galapagar-El Escorial, por el más directo acceso a Galapagar desde Las Rozas, obligó a resolver de nuevo el paso del Guadarrama antes de iniciar la subida al portacho de Galapagar. No conozco cuándo se llevó a cabo el puente del Retamar, pero por su «estilo», creo que puede pertenecer al siglo XVII y sería para mí un buen ejemplo de puente de época de los Austrias (fig. 7). Tiene relación indudable con el herreriano de Segovia, pero no sigue ya su alomohadillado renacentista, ni tampoco sus proporciones¹¹. Igualmente parece posterior a los puentes proyectados por Gómez de Mora¹², aunque no debe quedar muy lejos a juzgar por lo expresivo de los tajamares, tanto en el filo de los cuchillos como en la vuelta redonda de sus talones, así como en el sombrerete de aquéllos (fig. 8). Desgraciadamente el puente del Retamar, a pesar de su sólida construcción y buen estado, ha perdido aquellos elementos accesorios que tanto en la entrada como en la salida del puente, enriquecían el proyecto. Dichos elementos y remates permanecen enterrados en parte y dispersos por la zona, habiendo caído algunos al lecho del río. Ellos contribuían a marcar los ejes de las pilas por encima de

¹⁰ Bustamante, A., *En torno a Juan de Herrera y la arquitectura*, «Boletín del Seminario de Arte y Arqueología de Valladolid», 1976, pág. 246, nota 56.

¹¹ Fernández Casado, C., *Historia documentada de los puentes de Madrid*, «Revista de la Biblioteca, Archivo y Museo del Ayuntamiento de Madrid», 1954, núm. 67, págs. 65-84.

¹² Navascués Palacio, P., *Trazas de Gómez de Mora, Olmo, Ardemans, Ribera y otros arquitectos, para el puente de Toledo de Madrid*, «Villa de Madrid», 197, núm. 26, páginas 52-67.

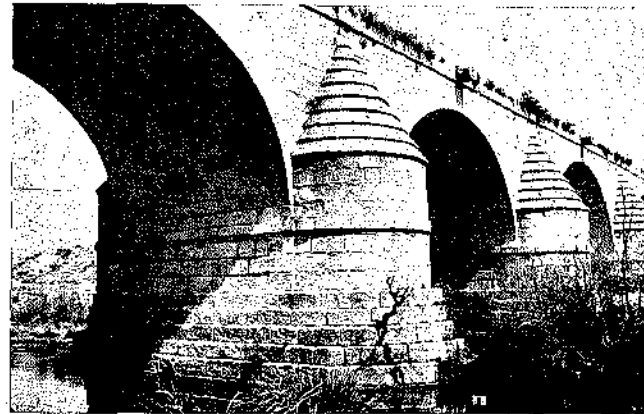
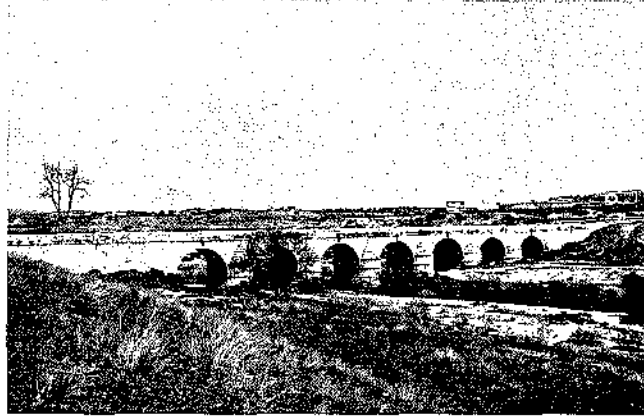


Fig. 6: Puente del Retamar. Vista general. — Fig. 7: Puente del Retamar. Pilas centrales.
Fig. 8: Puente del Retamar. «Sombreros» de los tajamares. — Fig. 9: Puente del Retamar. Aparejo del intradós de los arcos

los antepechos al igual que por debajo de éstos, y coincidiendo con los ejes de los arcos, asoman los desagües hoy cegados por las distintas capas de alquitrán que han modificado no sólo el drenaje de la rasante horizontal del puente, sino su proporción. Así lo que antaño era un seguro antepecho hoy se convierte en un peligroso quitamiedos (fig. 9).

Este itinerario por Las Rozas y Galapagar se convirtió en el camino preferido por nuestros monarcas a lo largo de los siglos XVII y XVIII, habiéndose introducido mejoras importantes bajo los borbones, tal y como nos lo transmite Ponz: «No solamente el camino que la comunidad de El Escorial ha costeado superando muchas dificultades en aquel cuarto de legua, de que se hace mención en esta carta, está ya perfectamente concluido, sino el que de orden del rey ha hecho construir el excelentísimo señor marqués de Grimaldi en lo restante de las siete leguas que hay desde Madrid a El Escorial, en cuyo distrito se han fabricado varios puentes, y es el principal el que dirigió el señor Vierna sobre el arroyo del Tercio, poco más de una legua antes de llegar a El Escorial»¹³. Este puente del Tercio, ya del siglo XVIII, no es otro que el que hoy queda bajo las aguas del embalse de Valmayor, y que en años de sequía, deja ver su ojo único y largos estribos ciegos. La obra no alcanza el interés de otros puentes proyectados por Vierna en la provincia de Madrid como es el «largo» y monumental puente sobre el Jarama, cerca ya de Aranjuez (1761).

Con Marcos Vierna, que fue Comisario de Guerra y Director General de Caminos, damos entrada a un problema de gran interés por cuanto que supone la cesión de este tipo de obras a gentes especializadas y que muy pronto llamaremos ingenieros de caminos. No se olvide la polémica suscitada a la Academia de San Fernando a raíz del informe de Betancourt cuando éste afirma que «No ha habido en España donde aprender, no sólo cómo se clava una estaca para fundar un puente, pero ni aun cómo se construye un muro. En la Academia de San Fernando de Madrid, y en las demás que se intitulan de Bellas Artes, no se enseña más que el ornato de la Arquitectura, dándoles a los alumnos la patente para dirigir toda clase de obras de edificios, puentes y canales»¹⁴. Traemos todo esto porque el tercer puente del que quiero hablar aquí es, sin duda, un puente de distinto carácter, en el que intuyo un ingeniero militar. Se trata del puente del Herreño sobre un nuevo camino del siglo XVIII, del que también da noticia Ponz en dos ocasiones: «Después se proyectó, empezó y acabó el de El Escorial, asimismo de siete leguas, uniéndolo desde Galapagar, por Guadarrama, con el camino de Castilla; y en todos ellos se construyeron muchos puentes, grandes y pequeños,

¹³ Ponz, A., *Viaje de España*, ed. Aguilar, Madrid, 1947, pág. 147.

¹⁴ Recogido por C. de Orduña, en *Memorias de la Escuela de Caminos*, Madrid, 1925, página 16.

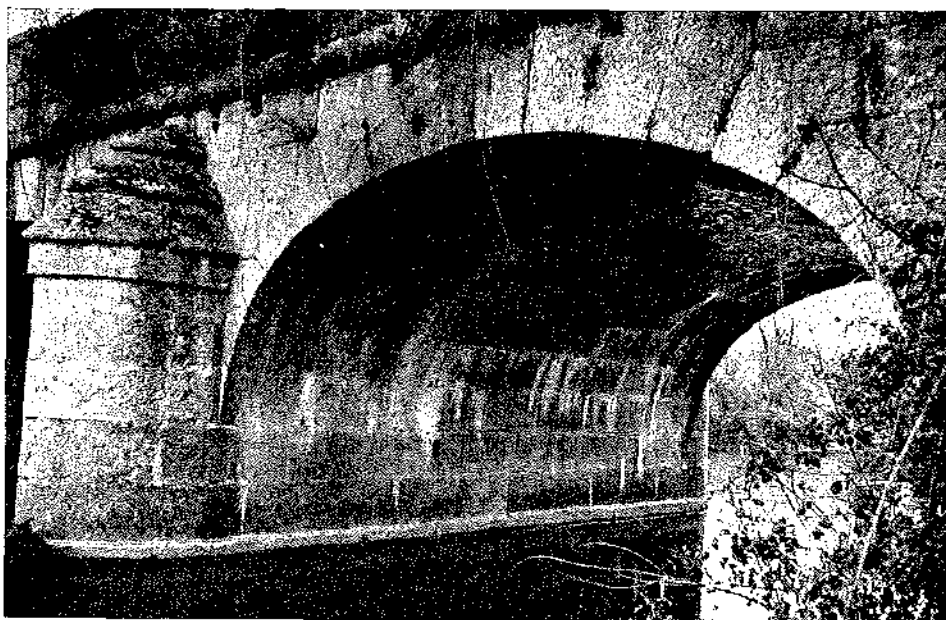
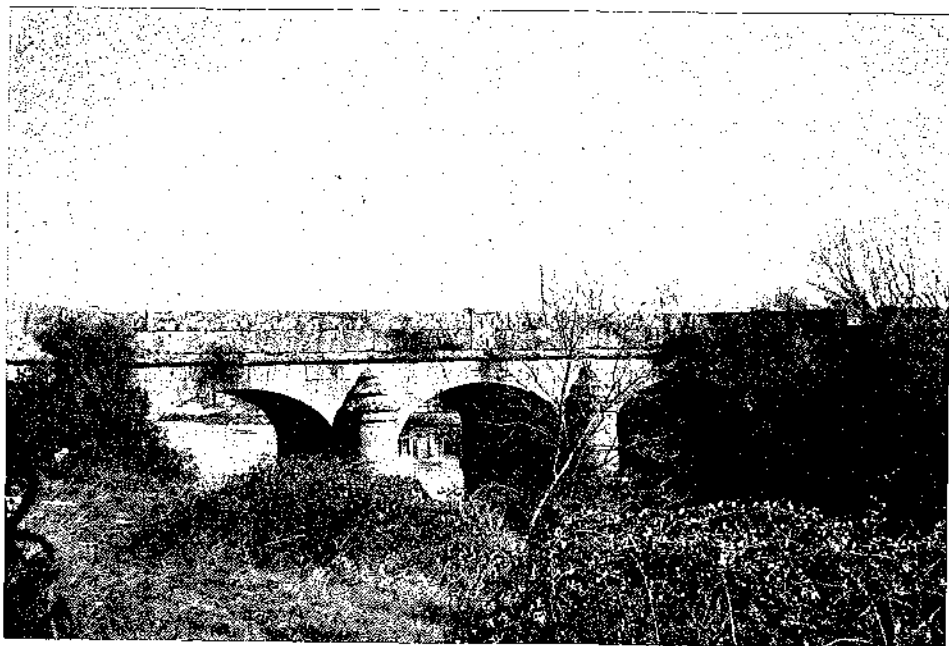


Fig. 10: Puente del Herreño, Vista general.— Fig. 11: Puente del Herreño, Detalle de un arco

todavía con más solidez y magnificencia de lo que pedía la presente necesidad...»¹⁵. Entre éstos se encontraba sin duda el de Herreño, sobre el Guadarrama, de tres vanos con arcos rebajados y buena sillería granítica, cuyo despiece es a montacaballo (fig. 10). Los tajamares son sencillos, y rematados con un sombrero más simple que los mencionados en el puente del Retamar. Los estribos que acometen los extremos del puente son amplios para permitir la espera de carruajes a la entrada o salida del mismo, y todo el puente ofrece detalles de interés, muy erosionados por el tráfico actual, como pueden ser las guardarruedas, los desagües, o los arranques de los antepechos. La moldura que a modo de cornisa remata las caras del puente sobre la que a su vez se monta el antepecho, era en los casos anteriores de cortante perfil rectangular, mientras que en el Herreño se convierte en una moldura de media caña que recuerda abiertamente el cordón de la arquitectura militar (fig. 11). Todos estos puentes, de indudable nobleza, que facilitaban una comunicación transversal entre lugares y caminos principales que partiendo de Madrid tenían una disposición radial, favorecieron asimismo el tránsito del ganado. Concretamente el puente del Herreño se encontraba dentro del itinerario de la Cañada Real Segoviana, que viniendo de tierras sorianas y burgalesas, llegaba hasta el Real Valle de Alcudia, en la provincia de Ciudad Real. Justamente en el puente del Herreño se unía un cordel que bajaba de la zona del Espinar, engrosando así el cauce principal de la Cañada Real¹⁶. Estos y otros puntos de vista enriquecen, sin duda, el significado de dichos puentes, insertos en un sistema de largo alcance tanto geográfico como económico, a los que se les trató con el cuidado que su importante función requería, no regateando nobleza en la fábrica ni belleza a su arquitectura.

¹⁵ Ponz, *ob. cit.*, pág. 507. En otro lugar dice: «sigue otro ramo de camino nuevo hasta Guadarrama, donde se une con el de aquel puerto, que mandó construir el señor rey don Fernando VI» (pág. 147). La obra reciente de S. Madrazo, *El sistema de transportes en España, 1750-1850* (Madrid, 1984), repite los datos de Ponz en el volumen I, dedicado a «La Red Viaria».

¹⁶ *Descripción de la Cañada Segoviana, desde Carabias al Valle de Alcudia*, Madrid, Imp. de Manuel Minuesa, 1856.