

ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS

TOMO XXXVIII



C. S. I. C.
1998
M A D R I D

**ANALES DEL INSTITUTO
DE
ESTUDIOS MADRILEÑOS**

TOMO XXXVIII



**CONSEJO SUPERIOR DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS
MADRID, 1998**

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
ANALES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS MADRILEÑOS	
Memoria de actividades del Instituto de Estudios Madrileños ..	11
Arte	
<i>Observaciones generales sobre entradas de cuatro reinas y una princesa en Madrid (1560-1649)</i> , por José Manuel Cruz Valdovinos	17
<i>Arquitectura pública en el Real Sitio de Aranjuez (siglo XVIII)</i> , por Virginia Tovar Martín	37
<i>Un Père Lachaise para Madrid: el debate sobre cementerios en el siglo XIX</i> , por Carlos Sagar Quer	59
<i>El cuadro de Pombo, de Solana</i> , por José Valverde Madrid	89
<i>La platería madrileña y la Casa de Osuna: las piezas de la vajilla de una duquesa ilustrada</i> , por Blanca Santamarina..	99
Geografía	
<i>Madrid con Cisneros se entrena de Corte. Dieciocho meses de regente con capucha</i> , por José M ^a Sanz García.....	145
Historia	
<i>Índices de MSS. de la librería de Alfonso de Fonseca, arzobispo de Toledo</i> , por Gregorio de Andrés.....	169
<i>Addenda a Pedro de la Torre</i> , por Mercedes Agulló y Cobo ..	177
<i>Plaza de Matute</i> , por Luis López Jiménez.....	195
<i>Adelanto de un estudio documental en curso sobre la sociedad de Madrid en los comienzos del siglo XVII</i> , por José del Corral	201

	<u>Págs.</u>
<i>Barcas de río en la geografía madrileña de los siglos XVI a XIX,</i> por Pilar Corella Suárez.....	221
<i>Reales sitios de Carabanchel: la real posesión de Vista Alegre,</i> por José M ^a Sánchez Molledo	261
<i>La Casa Cerrillo y los orígenes del Rastro madrileño,</i> por M ^a Teresa Martínez Martínez	283
<i>Los antiguos pavimentos de madera,</i> por Sandra Martín Mo- reno	307
<i>¿Quiénes dispararon contra Don Juan Prim?,</i> por José Andrés Rueda Vicente	313
Literatura	
<i>Pliegos sueltos sobre Madrid,</i> por José Fradejas Lebrero	317
<i>El madrileño Andrés Hurtado y su árbol de la ciencia,</i> por Jua- na de José Prades	355
<i>Monumentos cervantinos en Madrid,</i> por José Montero Padilla	367
Notas	
<i>Sucesos y noticias madrileñas que cumplen centenario en</i> <i>1999 y otras que alcanzan cincuentenario,</i> por J. del C.	381
Provincia	
<i>Materiales para una toponimia de la provincia,</i> por Fernando Jiménez de Gregorio	399
Toponimia	
<i>Instrumentación política partidista de la toponimia. Períodos</i> <i>que se inician en los años 1931, 1939 y 1980,</i> por Luis Miguel Aparisi Laporta	435
Aniversarios y Necrologías	
<i>Luis Cervera Vera,</i> por Virginia Tovar Martín	477
<i>Federico Carlos Sainz de Robles,</i> por Rufo Gamazo	479

“BARCAS DE RÍO EN LA GEOGRAFÍA MADRILEÑA DE LOS SIGLOS XVI a XIX”

Por PILAR CORELLA SUÁREZ

Las barcas de madera tradicionalmente llamadas también barcas de río, han sido utilizadas individualmente o bien unidas entre sí –formando cuatro, cinco o más unidades en los llamados “puentes de barcas”–, resultando ser desde sus orígenes la forma más sencilla de atravesar un río, la más económica pero también la más insegura y menos permanente. En las grandes ciudades históricas de nuestro país con ríos caudalosos están ampliamente documentadas, incluso con documentos iconográficos (así aparecen en vistas de ciudades como Sevilla, Toledo, Tortosa...)'. Los puentes de barcas han tenido, además, gran tradición militar, y si no recuérdese el histórico y grandioso paso del Helesponto por los ejércitos persas en el siglo V a.C., paso que fue un larguísimo puente de barcas por el que, al parecer, tardó una semana en pasar el ejército de Jerjes que, finalmente, salió victorioso en Termópilas el 481 a.C.

Aunque coexisten con formas más permanentes de puentes aparece una tendencia a lo largo de la edad moderna por sustituirlas, pero aún a finales del siglo XIX hemos constatado documental y gráficamente su construcción y usos.

De la amplia documentación conservada para el Territorio Madrileño se desprende que fue el río Jarama donde un mayor número de barcas se instalaron: la de Viveros, la de Rivas, Arrebatacardos, Soto del Negralejo, San Martín de la Vega, Arganda o Alcobendas. De entre todas ellas nos parece muy significativa la de Arganda por el régimen de propiedad compartida entre la Villa de Madrid y la Villa de Arganda constituyendo un caso muy inusual dentro del panorama general que más adelante desarrollaremos.

La barca de Arganda

Ringrose en su ya clásico estudio sobre la economía madrileña² ha señalado la importancia económica para Madrid del tráfico mercantil de procedencia murciana o levantina en general, precisamente estudiando –entre otros muchos indicadores econó-

' B. Pavón Maldonado, *Tratado de arquitectura hispanomusulmana, I. Agua*, Madrid, 1990, C.S.I.C. pp. 176-181.

² David R. Ringrose, *Madrid y la economía española, 1560-1850*. Alianza, Madrid, 1985.

micos– la valoración del **barcaje de Arganda**. Este paso por el río Jarama es seguramente de raigambre medieval como tantos otros, como el de Viveros, Manzanares, Fuentidueña, citándose con frecuencia en las Relaciones Topográficas de Felipe II; la de Arganda la tenemos documentada desde, al menos, 1505 hasta 1847, más o menos con gran continuidad³. De los primeros años del siglo XVI y hasta 1579, año clave como podrá comprobarse más adelante, conservamos algunas referencias:

–un papel de alegaciones, sin año, hecha en favor de la Villa de Madrid contra la de Arganda después que ganó la ejecución sobre la barca. Anterior a 1505.

–un expediente de Autos sobre la fundación de la barca de Arganda en el río Jarama, y la que después hizo Madrid en Vaciamadrid, convenio entre una y otra villa, obligándose Arganda a pagar a Madrid diez ducados de censo perpetuo por el término común para el desembarco. Año de 1517.

–testimonio de la escritura de concordia del año 1579 que es capital para la reconstrucción histórica de todo este proceso⁴.

La barca del Rey: concordia y transacciones con Felipe II en 1579

En el año 1579 se realiza una escritura de concordia otorgada entre la majestad del rey Felipe II y las villas de Madrid y Arganda, sobre el uso y aprovechamiento de la barca de Arganda y otros particulares. Hasta ese momento la barca pertenecía por mitad al Rey y a la Villa de Arganda; el rey por escritura que a continuación incluimos por considerarla muy interesante, la dio a Madrid en pago de otras cosas por recompensa de las dos madres viejas y sotos del Sotil de Lobos y Berrueco, que vendió Madrid a Su Majestad. Algunas de las condiciones que se muestran en el asiento realizado son importantísimas y de ellas depende el gobierno y aprovechamiento de la barca hasta el siglo XIX pues están vigentes. Madrid siempre estará vigilante por tener el paso corriente y en condiciones para el tráfico que fluye hacia ella y del que dependen gran parte de sus abastecimientos⁵.

El asiento antedicho se reflejó así en la escritura:

“Asiento entre S. M. y la Villa de Madrid y lugar de Arganda.

Lo que se asienta y concierta entre los señores licenciado Joan Diez de Fuenmayor, del Consejo de Cámara de SM y Francisco Garnica su contador mayor y de su

³ En el Archivo de Villa, Madrid (en adelante AV, Secretaría y Contaduría), se conservan documentos en el Tomo 67: Barcas.

⁴ AV, Secretaría 2-351-18; 3-19-4.

⁵ AV, Secretaría 3-19-5, de 27 de agosto de 1579.

consejo, en nombre de SM y a quien por su orden les está cometida *la permuta* que de yuso dirá, de la una parte = y de la otra don Pedro de Vozmediano y Velázquez de la Canal, regidores y vecinos de esta villa de Madrid, y en nombre de la dicha villa en virtud del poder especial que tienen del Ayuntamiento de ella signado de Francisco Martínez escribano que irá al pié de este asiento; y de otra parte Francisco Fernández y Blas de Valencia, vecinos del lugar de Arganda y en nombre del Concejo y vecinos del dicho lugar, por virtud del poder especial que tienen del dicho lugar ante Manuel García, escribano, por lo que en este asiento tocara al dicho lugar sobre la permuta que se ha tratado se haga de las dos Madres Viejas que están incluidas en el Soto del Piul y de los sotos de Sotil de Lobos y Berrueco, que son cuatro pedazos de tierra que la dicha Villa de Madrid tiene, todo Ribera del río Jarama que es como dicho es.

Las dichas dos Madres Viejas están dentro de la dehesa del Piul que es del Monasterio de San Lorenzo El Real y el dicho Berrueco alinda con el soto de Palomarejo que es de SM y con el dicho Piul, y Sotil de Lobos con la dehesa que es del Ilustrísimo de Toledo y con el Piul dicho, que SM ha pedido a la dicha villa le dé para lo juntar con las dehesas con que alinda y la recompensa que por ello se ha tratado dar a la dicha Villa en un aportadero de una barca en el dicho río y otras cosas de que es interesado el dicho lugar de Arganda, es lo siguiente:

1. Primeramente que la dicha villa de Madrid y los dichos don Pedro de Vozmediano y Bartolomé Velázquez de la Canal en su nombre hayan de vender y desde luego venden a SM del rey don Felipe nuestro Señor las dichas dos madres viejas y sotos y Sotil de Lobos y Berrueco de suso deslindados para que SM se haga de ellos y de todos sus aprovechamientos lo que fuere servido como de cosa suya propia.
2. Habiendo platicado y tratado sobre su valor respecto de la cantidad de tierra que son y los aprovechamientos de hierba, leña, caza y pesca y los demás que tiene y puede tener he conferido y visto por vista de ojos por los dichos señores comisarios se conformaron que S. M. haya de dar y de ala dicha villa de Madrid por los dichos cuatro pedazos de dehesas de las dos madres viejas, Sotil de Lobos y Berrueco treinta mil maravedíes de renta, estimados cada millar de ellos a 65. 000 maravedíes que suman y montan un cuento y novecientos y cincuenta mil maravedíes, los cuales SM ha de ser servido de mandar dar y pagar en esta manera: que desde luego les da un aportadero de una barca que SM tiene en el dicho río Jarama, a la parte dela Dehesa de Palomarejo, que el otro aportadero que está la parte del lugar de Arganda en su término es del dicho lugar de Arganda y así la tienen de presente arrendada por mitad.
3. Y para la entrada y salida de dicha barca SM da a la dicha villa un pedazo de tierra en la dicha dehesa de Palomarejo, por el principio de ella, como va el

camino que va a la dicha barca; y a la mano izquierda del dicho camino yendo a entrar a la barca y dejando el camino libre hasta el embarcadero para la entrada y servicio de ella, SM ha de poder mandar tapiar hasta la torrentera alta que allí hay y cercarlo de allí al río para que quede cercada la dicha Dehesa de Palomarejo de la suerte que más servido sea.

4. La cual dicha barca se les da con condición que para siempre jamás la hayan de tener y tengan la dicha villa de Madrid y lugar de Arganda, bien aderezada para el paso de todos los que allí vinieren la cual ha de tener en el dicho sitio y de allí abajo haciendo mudanza en el río donde mejor pueda estar, porque así conviene para la buena provisión de esta Corte, Villa y comarca, la cual han de arrendar y beneficiar la dicha Villa de Madrid y lugar de Arganda y los provechos que de ello procedieren han de ser por mitad, y así han de contribuir en los gastos necesarios para que pueda andar y ande bien aderezada, excepto que la barca que hay de presente que la hizo el dicho lugar de Arganda la dicha Villa (de Madrid) no ha de pagar cosa alguna, de manera que desde hoy en adelante se ha de beneficiar la dicha barca por la dicha villa de Madrid y lugar de Arganda en conformidad, y pagar la mitad cada uno de los gastos e llevar la mitad de los provechos; y para que la puedan mejor beneficiar se asienta y concierta que el arrendamiento que de ella está hecho por este año que cumple por Navidad del año primero venidero del año de mil e quinientos ochenta (1580) pase como está hecho y partan el arrendamiento por mitad desde hoy la dicha villa de Madrid y lugar de Arganda, y de allí adelante se haya de arrendar y arriende por la dicha villa de Madrid y lugar de Arganda un año pregonándola y rematándola en la dicha villa por el Ayuntamiento de ella, el cual haya de ser y sea obligado a avisar al dicho lugar de Arganda para el remate de ella, para que el dicho lugar como interesado pueda enviar a ser hallar presente al dicho remate, y sean admitidas y se hagan con intervención de ambos pueblos; y el año siguiente se hayan de arrendar en el dicho lugar de Arganda el cual ha de guardar la misma orden que la dicha villa de Madrid, en avisar para el remate para que se haga en la misma sustancia habiendo en todo igualadas y así para siempre.
5. Y entre las condiciones con que la dicha barca se ha de arrendar y las personas en que se rematare no han de poder llevar ni lleven barcaje al Corregidor, Justicia y Regidores, escribano de Ayuntamiento, mayordomo y Receptor de esta villa de Madrid, ni a sus criados ni a los guardas.
6. Ni a los vecinos ni moradores del dicho lugar de Arganda, ni a sus criados porque los unos y los otros han de ser libres.
7. Y por cuanto el dicho río Jarama es variable y suele apartarse de la madre que

tiene hecha por otras partes, se asienta y concierta que sucediendo dejar la madre que de presente tiene y echando por otra de manera que ambos aportaderos viniesen a estar en tierra del dicho lugar de Arganda como seria yendo por la madre vieja de la Poveda y otras partes, o se hinchase por alguna parte que ambos aportaderos estuviesen en tierra dela dicha villa de Madrid, se asienta que por doquiera que fuese se ha de poner la dicha barca de conformidad donde mejor estuviere así para el servicio y aportadero della como para los dichos lugares, y han de partir el provecho, así sucediendo estar en tierras de Arganda, de manera que dondequiera que estuviere ha de ser por mitad el provecho y gasto para lo cual y para que ande bien aderezada y todo lo demás necesario para aguada y ejecución y cumplimiento de este asiento SM ha de ser servido de dar las provisiones y cédulas necesarias; así mismo lo ha de tener en darlas y mandar dar orden para que agora ni para siempre jamás haya ni puede haber otra barca en todo el sitio de las dichas dehesas de Palomarejo, Arenal del Conde, Berreuco, Matilla, Sotil de Lobos, Piul, dehesillas, ni Madres Viejas, ni Rinconada hasta la Escaleruela.

8. Con lo cual da SM a la dicha Villa de Madrid el dicho aportadero y mitad de barca estimado en cincuenta mil de renta cada millar de ellos en veinticinco mil maravedíes, atenta al calidad de la dicha renta, que monta un cuento y doscientas y cincuenta mil maravedíes (1.250.000 mrs).
9. Y los setecientos mil maravedíes que le restan debiendo de la dicha villa de Madrid a cumplimiento de los dichos un cuento y novecientas y cincuenta mil maravedíes (1.950.000 mrs.) que montó lo que queda para SM seles haya de pagar y pague en un pedazo de tierra de la Dehesa de Pajares, dehesa de la Villa, y para juntar con ella para que lo tengan para el mismo uso y aprovechamiento que tiene el dicho Porcal, así del aprovechamiento de yerba, caza y pesca e jurisdicción como en todo lo demás no embargante que en razón de las prendas y penas de la dicha dehesa de Pajares de donde se toma el dicho pedazo para juntar con el dicho Porcal se conocía en Aranjuez por el Gobernador del por Cédula de SM, porque así esto como todo lo demás tocante a la entera jurisdicción del dicho pedazo de Pajares que se juntan con el dicho Porcal ha de quedar y queda la jurisdicción como la demás del dicho Porcal al Corregidor de Madrid, el cual dicho pedazo de tierra es una entrada de tierra que hace la dicha dehesa de Pajares entre la Matilla de Albende y rincón de Ciervos, tierra de la dicha Villla y del dicho Porcal, sacando y tomando de la dicha dehesa de Pajares noventa y tres fanegas y ciento y treinta y tres estadales, todo señalado como está tratado que se tome de manera que queden ambas dehesas acomodadas sin entrar la una en la otra, porque aquella parte como fue visto por los dicho señores del consejo y Regidores con que sí tomando la cantidad de tie-

rras que es necesario para acomodar las dichas dehesas no hubiese la dicha cantidad de fanegas lo que faltare se les pague en dinero o en otra cosa a propósito; las cuales dichas 93 fanegas y 133 estadales se estiman a razón de 150 maravedíes de renta cada una que suman 14.000 maravedíes que contados a 50.000 maravedíes cada millar en que se estiman montan los dichos 700.000 que se debían a la dicha villa, con lo cual declararon quedar pagada y justamente recompensada de lo que así da a SM.

10. Y por cuanto de parte de la dicha villa de Madrid se ha hecho relación que a causa de conocer el gobernador de Aranjuez de todas las denunciaciones que hacen de cortas, talas, pastos, pesca y caza en las dehesas de Palomarejo. Piul, Sotil de Lobos, Berrueco, Arrenal del conde, Madres Viejas y dehesillas y Rinconada, y lo demás que con ella se junta desta parte del río Jarama y llevar a la dicha Aranjuez las personas, prendas y ganados y sentenciarlas allá se recibe mucha molestia de vejación por los vecinos desta dicha villa de Madrid y su Tierra, en cuya jurisdicción están dichas dehesas: se ha suplicado a SM que para que cesen estos daños tenga por bien que conozca de todo lo sobredicho de aquí adelante el Corregidor de la dicha villa de Madrid y no el dicho Gobernador de Aranjuez. Su Majestad habiéndosele consultado y hecho se le relación de lo que a esto toca ha tenido y tiene por bien que así se haga y mandará dar para ello los recados necesarios en la forma que convenga.
11. Item, que hayan de gozar las partes desde el día de la fecha deste asiento cada uno de lo que recibe y ha de ser y sea Su Majestad servido de ayudar y mandar guardar este asiento y dar a la dicha villa de Madrid y lugar de Arganda las cédulas, facultades y provisiones necesarias para su cumplimiento y otorgar las escrituras que convenga a la satisfacción de la dicha Villa de Madrid y lugar de Arganda y sus letrados, y dar su cédula para que se dé la posesión de lo que cada uno ha de haber; y la dicha villa y lugar de Arganda, siendo necesario, aprobarán este asiento y otorgarán en favor de SM las ventas y escrituras que les fueren pedidas a satisfacción de Sus Majestades y señores de su Consejo.

Concordia = En la Villa de Madrid, estando en ella la Corte y Consejo Real de Su Majestad, diez y seis días del mes de Agosto del nacimiento de nuestro Salvador Jesucristo de mil y quinientos y setenta y nueve años, los muy ilustres señores Licenciado Fuenmayor del consejo de Cámara de Su Majestad, y Francisco Garnica su contador y de su Consejo, en nombre de S. M. y en virtud de la comisión que dijeron tener, de una parte, y de la otra don Pedro de Vozmediano y Bartolomé Velázquez de la Canal regidores de esta Villa de Madrid y en nombre de ella y por poder especial que tiene dela dicha villa por ante Francisco Martínez, escribano de SM y del número y ayuntamiento desta Villa = Y de la otra parte Francisco Fernández y Blas de Valencia, vecinos del

lugar de Arganda en nombre del dicho lugar por virtud del poder que tienen signado de Manuel García, escribano del dicho lugar de Arganda, es el siguiente (...)*.

Desde este momento la propiedad de la barca será indivisible incluso cuando se plantee la necesidad de un puente: las dos villas aprontarán los medios económicos para ejecutarlo. La forma de explotación de la barca es dándola en público arrendamiento por subasta⁷.

El arrendamiento

Por acuerdo de ambas villas se realizaba la convocatoria pública del arrendamiento de la barca llamada siempre de Arganda, realizándose aquel preferentemente en la Villa de Madrid; el remate más frecuente a lo largo del siglo xvii fue el siguiente:

<u>Periodo</u>	<u>Rls. / año</u>
1607-1609	11.550
1617-1619	100 (ducados)
1619-1621	31.000 (dos años)
1624-1626	31.300 (dos años)
1626-1627	12.000
1645-1647	37.000 (dos años)
1650	10.000

Fuente: A.V., Secretaría 3-19-7; 4-336-39

Una vez adjudicada la obra se realizaba la escritura de obligación y fianza principal. Así sucedió en 1635 "pase por esta escritura pública que nos Miguel Hernández y Ana Milano, su mujer, vecinos de esta villa de San Martín de la Vega, como principales deudores; y nos Gabriel Alonso de Ortega (...) como fiadores y llanos pagadores (...) debemos y nos obligamos pagaremos a las villas de Madrid y Arganda por mitad, lo que a cada uno tocara, y a sus mayordomos y quien en su nombre lo haya de haber legítimamente, 37.000 reales en moneda corriente por lo mismos en que en mí el dicho Miguel Hernández como en mayor ponedor remató en arrendamiento los derechos del

* Poder de Arganda para realizar el asiento con SM., en 14 de agosto de 1579; poder de Madrid para el mismo asiento de 30 de abril de 1579.

⁷ A continuación se realiza la posesión de la otra Madre Vieja de manera similar; posesión de Solil de Lobos, posesión del Berrueco, posesión de la villa de Madrid de 16 de diciembre de 1579; auto y notificación a Arganda; AV, Secretaría 3-19-5; Pilar Corella, "Arquitectura, infraestructura y economía del territorio madrileño: proyecto para la construcción del puente de Arganda en el siglo xix", *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, t. XXXII, Madrid, 1992, pág. 51-76.

pasaje de la barca que las dichas dos villas tienen en el Río Xarama, de su término y jurisdicción, por dos años, que corren desde principio deste 1645 y cumplirán a fin de que viene de 1646, de que nos damos por bien contentos y entregados (...) por mitad cada uno de los dichos dos años de cuarenta y cinco y de cuarenta y seis, por los dos tercios de ellos, de cuatro en cuatro meses, pagos iguales a cada una de las dichas villas de Madrid y de Arganda (...).

Barca de Arganda: Arrendamiento 1653-1688: varía entre los 22.700 rls. vellón año y los 45.000. (No se incluyen los prometidos que varían según el contrato en torno al 2-3%)⁸.

El arancel

Conservamos varios aranceles de la barca de Arganda que gravan el paso de productos y personas que utilizan dicho medio, el llamado "barcaje de Arganda", bien estudiado por Ringrose, ya citado. Un magnífico ejemplo podría ser el arancel del año 1741. El arancel lo arbitran las dos villas; los derechos varían según se ocupen cuatro hombres, tres y dos en el gobierno y paso de la barca. El arancel era público y se mostraba en un lugar próximo a la barca, casa de la barca u otros y se mostraba ante los pasajeros cómodamente⁹.

Ubicación, tipología y construcción

La barca en el río Jarama ocupa a lo largo del tiempo que estamos considerando un lugar que, por razones intrínsecas al régimen del río, va a cambiar en algunas ocasiones. A principios del siglo xvii la barca está situada en el lugar que llaman "**Puerto de la Cantera**" que es de las dos villas. La mudanza de la barca a consecuencia de que la madre del río y las orillas cambian va a ser uno de los aspectos más problemáticos que hemos advertido en este análisis y para el que se darán diferentes soluciones gráficas muy interesantes. En definitiva la barca y sus aportaderos tienen que adaptarse a las transformaciones que la actividad de las aguas trae consigo.

La mudanza de la barca significa todo un replanteo del aprovechamiento de las riberas del río para mayor seguridad y permanencia de personas, mercancías y de la propia barca; la documentación manifiesta que constantemente se está cambiando de sitio. Así ocurrió en 1627 en que la mudanza ocasionó unos gastos que pagó, adelantados, Madrid, pero que correspondían por igual a las dos villas. Para esta mudanza

⁸ AV, Secretaría, 3-19-7; se les exige una fianza de hipoteca de sus bienes que renta 63.000 reales.

⁹ AV, Secretaría. 2-212-14.

tuvo el Rey que expedir cédula porque Arganda no se avenía a razones "para que el Corregidor de esta Villa de Madrid vaya al sitio y lugar donde está la barca que ambas villas tienen en el río Jarama y la haga mudar de donde está al sitio y lugar más a propósito para que se pueda pasar por ella, y haga lo demás que aquí se manda" ¹⁰.

Las crecientes avenidas se llevaron parte del camino y no se pueden acercar a la barca para utilizarla salvo que se mude a otro lugar y se repare el camino que conduce a ella. Los reparos de este camino se realizarán el mismo año de 1627 por el alarife de Madrid Pedro de Pedrosa, que hace declaración". Para estos reparos el Consejo de Castilla repartió 7.700 reales de vellón para pagar el camino nuevo desde Vaciamadrid a la barca de Arganda, en el Real de Valencia. De este reparto correspondió a algunas villas y lugares lo siguiente:

	<u>Rls.</u>
Vallecas	500
Vivávaro	200
Vaciamadrid	100
Chinchón	800
Arganda.....	1.900
Morata	250
Campo	300
Colmenar de Oreja	900
Villarejo	550
Villamanrique.....	100
Fuentidueña	100
Perales de Tajuña	150
Belmonte de Tajo	150
Tielmes.....	50
Valdilecha.....	200
Carabaña.....	100
Orusco	50
Estremera	350
Mondéjar	800
Valdaracete	200
Total:	7.750 ¹²

Poco después se realizaron obras de contención del camino ribera proyectando en

¹⁰ AV, Secretaría, 3-107-2.

¹¹ Ib.

¹² Ib., esta dispersión geográfica en el entorno nos indica el radio de acción de la barca.

tomo a 1632 un dique y nuevo camino a propuesta de Juan de Ramis, quizás flamenco?, que hizo postura de una presa y estacadas del Camino de Valencia, entre otras, en la forma siguiente:

“—(...) asentará cada piedra de viga de tercia y cuarta, asentado en la presa con la olambarrera que le tocare por precio de 4 reales cada pié lineal; y si fuere de cuarta y sesma por tercio de 2 rls., orientado como la de arriba de cada pié de cascojo por precio de un cuartillo;

—y si fuere de piedra de acera por precio de real cada pié cuadrado cúbico; esta postura hago por menos dándome la fajina (fajina) por cuenta de esta villa, puesto en la obra y dos reales de cada clavo de los que se gastaren que ha de tener pié y cuarto de largo cada uno, y el grueso ha de ser conforme al largo...”¹³.

La obra tendrá 1.000 pies de una parte y 200 de otra; las condiciones de Ramis llevan la fecha de 10 de octubre; posteriormente el Veedor de las obras de las fuentes de la Villa, Cristóbal de Aguilera juntamente con Jerónimo Lozano, realizaron una declaración sobre la obra a realizar de la estacada de Vaciamadrid, soto de la villa, enfrente del peñón del camino Vaciamadrid - Arganda. La declaración de Cristóbal de Aguilera incluye memoria y condiciones detalladas; la del ingeniero diquero —como él se llama— incluye un pequeño dibujo de la estacada¹⁴.

De otra parte las condiciones de Aguilera para que la defensa del río Jarama no vaya a las peñas en el sitio de Vaciamadrid incluían labrar presa y dique y ejecutar también una estacada¹⁵.

La postura la ganó el ingeniero diquero Ramis por 1.500 reales cada verga, haciendo posteriormente baja a 1.400 reales de vellón. El ingeniero realiza esta escritura de obligación en 27 de noviembre de 1632 para el reparo de Vaciamadrid que formaba parte del Camino Real a Valencia, antes de Arganda¹⁶.

Una vez concluida la obra se midió por Cristóbal de Aguilera en 4 de diciembre del mismo año; la describe y mide tasándola en 112.432 mrs., igual a 1.221 ducados; el maestro Ramis se quejó de la baja medida y tasación que realizaron a su obra. A la villa de Arganda por beneficiarle más la obra le tocó pagar 1.000 ducados —que fueron ade-

¹³ Ib., fol. 69 y sigs.

¹⁴ AV, Secretaría, 3-107-70 fol. 73.

“Traza de la estacada y dique para el reparo del río Jarama”, de 195x300 mms., esc. de 30 pies, cosido al expediente. Notas mss: “Yo Juan de Ramis, diqro. me obligo por esta firmada de mi nombre de hacer la obra de Vaciamadrid conforme a esta traza poniendo yo todos los materiales y pagando ala gente, en 1.500 reales, y lo firmé en Madrid a 14 de octubre de 1632. Juan Ramis diq,”

¹⁵ Ib.; firmado Cristóbal de Aguilera en 14 de octubre de 1632. Condiciones de la obra del dique y presa del río Jarama en el sitio de Vaciamadrid, soto de esta Villa.

¹⁶ Ib., fol. 78-79.

lantados por Madrid— iniciando posteriormente un pleito por razón de esta obra. Al año siguiente Ramis avisa al Ayuntamiento de Madrid en relación con nuevos rompimientos del río por encima de la estacada que no tienen nada que ver con su obra, y sí mucho con las características del río.

Tipología constructiva

En relación con la tipología y construcción de la barca también conservamos una amplia documentación, extensiva tanto a su morfología como a sus características materiales, e incluso documentos gráficos y diseños. Del análisis de todo ello se desprende que las barcas de río eran siempre de madera de Cuenca, bien de álamo, pino o roble, manteniendo unas dimensiones muy similares a lo largo de los siglos XVII, XVIII y XIX; asimismo sus características constructivas son bastante homogéneas e, incluso, su tamaño, que oscilará entre 50-55 pies de largo y 20-25 pies de ancho. Otro aspecto parecido en todas ellas es el de su duración: cada cuatro o cinco años hay que renovarla profundamente o construir otra nueva, y entre tanto, siempre con costosas reparaciones.

El precio de su construcción variará a lo largo del periodo en la forma que vamos a expresar en la tabla que se incluye más adelante. La similitud entre las barcas queda patente en el reconocimiento que en 1618 realiza Juan Díaz alarife de Madrid, que fue a ver la barca de Arganda y la de Arrebatocardos, ésta última también propia de Madrid en el río Jarama, declarando que:

“... la de Arrebatocardos es de dos pies y medio más corta y un pié más angosta que la de Arganda, y por ello se le pueden quitar del precio ciento cincuenta reales”¹⁷.

Los constructores de barcas o barcos de río son llamados “maestros de hacer barcas” en la documentación de la época según los expedientes que hemos manejado, siendo siempre constructores-carpinteros locales, esto es, del entorno próximo y —rara vez— de una localidad más alejada (de Madrid aparecen en alguna ocasión), abundando los de Arganda, Loeches, Alcalá de Henares, San Martín de la Vega, Villarejo de Salvanes, Colmenar de Oreja entre otros. Cualquiera de las condiciones de construcción que conservamos de los siglos XVII y XVIII nos puede ilustrar bien las características de la obra a fabricar; por ejemplo, veremos las de 1621 para construir la barca de Arganda que está puesta en el lugar que llaman “puerto de la Cantera”, que es de la villa de Madrid y de Arganda¹⁸.

¹⁷ AV, Secretaría, 3-110-7.

¹⁸ AV, Secretaría, 3-19-11.

Los precios de construcción

El remate final de las barcas y su precio de construcción osciló a lo largo del periodo de esta manera:

Coste. Barcas, 1621-1688

<u>Periodo</u>	<u>rls.</u>
1621	3.500
1649	5.700
1660	6.150
1667	8.000
1674	10.650
1684	5.800
1688	7.000

Fuente: AV, Secretaría, 3- 19-11

<u>Utilidades</u>	<u>rls.</u>
1693-94	28.344
1695-96	30.944
1697-98	30.504
1701-1702	40.632
1703-4	34.000
1705-6	33.720

Fuente: AV, Secretaría, 3-19-11

La tipología constructiva es muy tradicional manteniéndose formas similares a lo largo de los siglos xvii, xviii e incluso hasta finales del siglo xix. A grandes rasgos una barca de río siempre tiene una plataforma central, cuadrada o rectangular, que queda rematada en dos extremos triangulares y elevados respecto del nivel de las aguas que constituyen el mayor largo —de nariz a nariz—; *nadadera* o suelo según expresan los documentos. Si comparamos cualquiera de los proyectos del siglo xvii con el que se conserva de 1869 para una barca en el río Jarama en el Camino de San Fernando a Mejorada del Campo veríamos las similitudes. Lo que es muy infrecuente en los proyectos de los siglos xvii y xviii son alzados de la barca o dibujos para aportaderos, los puertos, las maromas, tornos, mástiles, que sin embargo aparecen en algunos del siglo xix.

La barca lleva usualmente cuatro velas según algunas condiciones de construcción así como una barandilla protectora para personas, animales y mercancías. Conservamos un proyecto para construir una barca en 1673¹⁹ en que nos aparecen las siguientes notas manuscritas: "Planta para fabricar la Barca de Madrid y Arganda para el Río Xarama / 52 nadadera "ancho 22/"²⁰. Asimismo conservamos sus condiciones de ejecución: madera de Cuenca comprada en Buenamesón en el Real Heredamiento de Aranjuez. Con la madera de Cuenca, se dice, las barcas duran tres o cuatro años más; los remos se prefieren de madera de álamos, la brea de pez de Segovia y al maestro se le dará la caldera para hacerla y el hoyo hecho para volcarla con la gente necesaria²¹. Podemos profundizar más en estos aspectos constructivos y expedientes de reparos en el archivo de Villa²².

Durante el siglo XVIII tanto los aspectos constructivos y tipológicos como las características de la documentación que hemos manejado en torno a ellos es similar, si acaso han variado los precios de construcción aunque muy poco, oscilando entre 4.500 y 8.000 reales vn.

De 1779 son las interesantes condiciones de Juan Durán, teniente de maestro mayor de la Villa de Madrid, en 12 de diciembre, pero lástima grande no incluye diseño²³. Pues no solamente los maestros constructores locales, alarifes más o menos conocidos, tenientes de maestro mayor de la villa encontramos ocupándose de la barca sino al mismísimo maestro mayor y real don Ventura Rodríguez en un expediente sobre la construcción de la barca de Arganda y Mejorada en 1774. El arquitecto evalúa su coste en 9.000 reales cada una, especificando que se deben realizar a jornal y no a subasta "para que las maderas sean de la mejor calidad, pues de otro modo no se conseguirá la perfección conducente a la mayor seguridad y permanencia"²⁴.

Finalmente quiero llamar la atención sobre un aspecto poco claro en la abundante documentación manejada y es el del riesgo en el gobierno y paso de la barca. Las características del río producen en determinados periodos del año grandes avenidas –absolutamente documentadas– destrozando la barca, impiden el comercio y causan grandes trastornos generales.

Para paliar esta situación y, desde luego, de manera coyuntural pues no creemos que haya sido una situación generalizada, se presenta ante el Ayuntamiento de Madrid en el año 1626 una petición de Francisco Marinoni, natural de Milán, para arrendar la barca de Arganda por 12.000 reales; incluye en su petición privilegio del rey Felipe

¹⁹ Ib.

²⁰ Ib.

²¹ AV, Secretaría, 3-111-14.

²² AV, Secretaría, 1-122-1; 1-160-54; 3-15-4.

²³ AV, Secretaría, 3-21-3; Archivo Histórico de Protocolos, Madrid (en adelante AHPM) Pº Nº 29.606 fol. 71: poder para obligar y afianzar la hechura y fábrica de la barca que dicen de Arganda, Colmenar de Oreja, 26 de mayo de 1745, por Nicolás Serrano.

²⁴ AV, Secretaría, 3-111-12 Madrid 3 de octubre de 1777, firmado Ventura Rodríguez, rubricado.

IV²⁵ fechado en Monzón a 26 días del mes de febrero de dicho año, refrendado de Francisco Contreras, que le permite usar de su invento del tornillo y timón en la barca para pasar con menos dificultades las aguas de los ríos en malos tiempos y con menos hombres, además sin riesgos. Su escrito es muy interesante pues a lo largo de los siglos XVII y XVIII en la construcción de barcas de río este buen invento no aparece, por lo que creemos debió ser algo coyuntural que pasó desapercibido o fue desaprovechado, aunque conviene tenerlo en cuenta para el desarrollo de la tecnología y construcción navales.

Por lo demás aunque la documentación sobre la barca de Arganda es muy abundante hasta el siglo XIX en realidad no se tratan aspectos diferentes a los ya vistos: arrendamientos, aranceles, construcción, mudanza, exención de arancel a ciertos productos destinados a la Corte y otros Sitios Reales, especialmente granos. La barca estuvo en servicio hasta la inauguración del puente de madera en el reinado de Fernando VII, y cuando aquél se destruyó volvió a tener uso hasta la construcción del primer puente metálico. El Gobernador Civil de Madrid por Real Orden de 1834 despojó a Madrid y a Arganda de la propiedad de la barca entregándosela a la Dirección de Caminos. Ambas villas insistentemente reclamaron las indemnizaciones correspondientes sobre este acto desde 1839 sin éxito²⁶.

La barca de Mejorada o de Arrebatacardos

La barca denominada de Arrebatacardos propia de Madrid estaba situada en el río Jarama en un lugar denominado en la documentación "Soto del Negrалеjo" que también pertenecía a los Propios de Madrid y hacia la villa de Mejorada, hoy Mejorada del Campo; por ello también se la denomina "la barca de Mejorada". Hoy el lugar cae en término de San Fernando de Henares. Se la cita también en el archivo de Villa desde principios del siglo XVII, 1601, y en adelante hasta 1876²⁷. La creación del municipio de San Fernando de Henares en la mitad del siglo XIX coincidente con el antiguo Sitio Real, transformó los límites geográficos en los que nos vamos a mover; desde entonces habrá que tener en cuenta los accesos a San Fernando quedando, por tanto, condicionados la barca, los caminos y en un futuro el puente.

Hay muchos aspectos en el análisis histórico de esta barca que son similares a los de Arganda y, seguramente, a otras que no vamos a estudiar.

La barca tuvo problemas de ubicación por los cambios casi constantes del río Jarama, como ya hemos visto y constatado antes, por lo que serán interesantes tanto los informes de alarifes como de los arquitectos de villa dando pareceres y dictámenes. Asimismo existe una abundante documentación sobre su construcción y precios que

²⁵ El privilegio lo incluye impreso; AV, Secretaría 3-19-7.

²⁶ AV, Secretaría 1-215-44; 1-215-45; 4-79-63.

²⁷ AV, Secretaría 2-216-50; 5-292-52.

evolucionarán a lo largo del periodo además de otros que trataremos más adelante²⁸.

Ubicación y situación de la barca: la situación de la barca irá cambiando a lo largo del periodo; al principio en 1619 está según información detallada de testigos en: "(...) un vado que está en el soto del Negralejo y Mejorada por ser el mejor puesto que hay en toda la ribera y mejor aportadero, respecto de ir por donde al presente está dicha barca todo el río junto por pasarse a una vez, ser mejor dicho sitio y no en el dicho vado de Arrebatacardos por dividirse en él el río por dos partes..."²⁹. La barca estaba en la confluencia del Jarama con el Henares, en el lugar de Arrebatacardos. La barca estuvo cambiando su situación un poco al hilo de cómo las aguas perfilaban la ribera del Jarama, transformaban sus orillas acomodando los aportaderos y la misma barca a esos cambios³⁰.

Todos esos cambios producidos —que trataremos de perfilar aquí— introdujeron una problemática en los límites con los pueblos cercanos como Rivas y Mejorada, que no se dio en la de Arganda y que trataremos de analizar.

Hacia 1700 sabemos que por Acuerdo de Madrid de 22 de abril de ese año la barca estaba y el acuerdo ratifica su presencia en el lugar de Arrebatacardos; sin embargo poco después, desde 1702, se observa en la documentación la aparición de una situación incómoda en ese lugar en relación con los límites y jurisdicciones de las villas de Rivas y de la propia Mejorada. La trayectoria de todo ello viene a ser, aproximadamente, así: a principios de siglo se realizó una barca nueva y se instaló en el lugar que "ha estado de inmemorial tiempo a esta parte..."³¹. En el momento de echarla al agua el marqués de Rivas, que era Secretario del Despacho Universal, creyó que el lugar donde se iba a instalar era de la jurisdicción y término de la villa de Rivas, propia suya, debiendo ser de Madrid para poder poner la barca; sobre lo cual:

"(...) se han hecho y ejecutado diferentes diligencias por ambas partes, y últimamente la de haber hecho Teodoro Ardemans, Maestro Mayor de las Obras Reales y de las de S. M., de orden mía (el Corregidor de Madrid don Francisco Ronquillo) una **delineación y mapa** de aquel paraje y tierras circunvecinas con separación de sus términos y jurisdicciones, con vista de la cual con Acuerdo de Madrid del día 23 de octubre pasado deste año se resolvió que teniendo presente dicha mapa y delineación y la que se hizo del término y jurisdicción de la dicha villa de Rivas con Luis Carduchi, maestro de Matemática de S.M. en veintiocho de Enero del año de seiscientos veintinueve (28-1-1629), se cometiese a los señores don Francisco de las Heras y don José domingo de Hoz, comisarios de la dicha orden de Santiago, regidores de esta villa de Madrid y comisarios de acotamientos de tierras, citándose a la parte del dicho marqués

²⁸ AV, Secretaría, 3-19-8; 3-19-10.

²⁹ AV, Secretaría, 3-110-9.

³⁰ AV, Secretaría, 3-110-6.

³¹ AV, Secretaría, 2-423-37.

de Rivas para que nombre persona que concurra por la suya, y a los procuradores de los lugares de Vallecas y Vicálvaro desta jurisdicción; el cual dicho Teodoro Ardemans con Juan Doñado medidor de tierras, asistiendo don Pedro de Espasande tesorero desta villa por ante escribano y en forma se ejecute el apeo y amojonamiento de las tierras que son propias y están en la jurisdicción de Madrid, con separación, deslinde y amojonamiento de las que tocan a la dicha tierra de Rivas y para que a lo referido se de entero y debido cumplimiento (...)»³².

El mapa de referencia realizado por Luis Carduchi, hermano del pintor de la corte Vicente Carduchi no existe en el archivo de Villa, al menos no lo he hallado. Al parecer el marques de Rivas tenía razón dado que el lugar era de su jurisdicción, trasladándose la barca algo más abajo, hacia Mejorada, en el Soto del Negrlejo donde permaneció todo el periodo aunque cambiando algo de ubicación exacta. Más adelante volveremos a retomar este apeo y amojonamiento a propósito de nuevo de la mudanza de la barca.

Tipología y construcción: sobre la tipología nuevamente no vamos a insistir; las construcciones son estrictamente iguales y responde al mismo proceso constructivo señalando solamente algunas particularidades precisas sobre ella. Según se aprecia en el cuadro anexo sobre los precios de construcción de la barca es frecuente que cada seis u ocho años, por término medio, la barca está totalmente destrozada y hay que fabricarla de nuevo; entretanto y casi anualmente los reparos se suceden.

Construcción periodo 1616-1811. Gastos: los gastos oscilan entre los 2.500 reales vn. y los 9.000 rls. (Fuente: AV, Secretaría, 3-111-6).

Un aspecto del que no teníamos información gráfica en el caso de Arganda, aun-

³² AV, Secretaría, 3-180-38; Madrid 11 de noviembre de 1702, firmado Francisco Ronquillo. La expresión gráfica a la que se refiere el documento anterior, esto es, el apeo y amojonamiento realizado por Ardemans y Bamfi se conserva en este expediente. En relación con el apeo creemos que está la documentación del expediente de Secretaría 3-180-42 y, seguramente también, el plano realizado por Mateo Güill en c. 1779-1784 con don Luis de Surville y Villarre, conservado en el Servicio Geográfico del Ejército, Madrid.

Los dibujos tiene un gran interés topográfico; son dos, a) mapa con representación del lugar de Rivas, sus cerros y el convento, hoy desaparecido; c. 1702 (22 de octubre), s. f.; 295 x 428 mms., notas mss., varias tintas, lápiz, aguadas, s.e.; b) mapa que representa el apeo y amojonamiento del lugar de Rivas; s.f., s.f., s.e. (22 octubre de 1792); aguadas, 427 x 586 mms., notas mss. "Acuerdo. Pasen don Teodoro Ardemans y el medidor de tierras Juan dorado y el escribano del que se nombre para que respecto de que solo es poner los cotos o mojones que se estila decidiendo los términos en la conformidad que refiere la planta hecha por el dicho Maestro Mayor, que se vio en este Ayuntamiento y está en la pieza de Autos, y arreglada a la que se hizo en 22 de enero del año pasado de 1629, sobre que están las partes conformes"

El apeo se realizó a petición del marqués de Rivas don Antonio de Ubilla y de su esposa, como pretexto de que el lugar al que se había mudado la barca no era jurisdicción de Madrid sino de Rivas, por merced de SM.

que sí muy citado, era el de los aportaderos de la barca, es decir, los puertos de atraque, subida y bajada de personas y mercancías. Para esta de Mejorada se nos ha conservado un dibujo en su expediente de construcción. Se trata del aportadero realizado en 1699-1700 conteniendo un dibujo con la situación de la obra que se va a realizar; es muy interesante por poco frecuente”.

La primera forma gráfica que tenemos documentada para la barca es de 1729; se conservan en el expediente de construcción que se instruye siempre que hay que construir o reparar la barca, además de las condiciones específicas y la propia traza de la barca aunque nunca los alzados porque no se piden. Desde este punto de vista la barca tenía las siguientes condiciones:

—la barca será de cincuenta pies de nariz a nariz y de hueco, en su largo, ha de tener cuarenta y cinco pies, diecinueve de ancho y dieciséis en los puertos como se demuestra en la traza.

—los dos maderos de los aportaderos tendrán media vara de tabla y un pié de grueso para que los tablones de las partes entren ensamblados a media madera, para mayor fortificación, como muestra la traza.

—los cuatro tablones bajos en las paredes han de ser de media vara de ancho y cinco dedos de grueso para que resista el cazumbre y no se pase dentro de la barca; y los otros cuatro tablones de bencina de las paredes han de tener el mismo ancho que las de arriba pero no tan gruesas como las de abajo, y la cuatormera haya de ser de cuarta y sesma.

—toda la clavazón se ha de hacer nueva y los clavos hayan de ser las cabezas de medio cascabel para que no se deje pasar el agua, y de medio abajo han de ser tableadas a cola de anguila para que no raje la madera de la cuarterería y tablaje.

—en los cuatro ángulos de los aportaderos se han de echar doce varas caretilos (sic), las ocho por la parte de fuera de la barca, y las otras cuatro varas se han de poner a la parte de dentro, bien sentadas y clavadas para la seguridad del remo, y cada ramal ha de tener tres cuartos de ramal sin las vueltas.

—las dos barcas estarán en el agua para que el artífice no se pueda valer de la vieja para hacer la nueva, sí sólo de los mejores tablones para hacer el piso del ganado, luego que la haya deshecho.

—cuando se remate la barca y se haga la escritura de obligación se darán al barquero 3.000 reales de vellón y estando vuelta otros 1.000 reales y la restante cantidad estando la barca en el río nadando.

—se dará al barquero toda la parte necesaria para volverla a echar al agua cuando

” AV, Secretaría 3-110-2; “Dibujo del aportadero para la barca de Mejorada”; 345 x 240 mms.; varias tintas, papel verjurado; original doblado y cosido al expediente; esc. de 400 pies; frdo. Francisco Pérez c. 1700 años?. La postura del maestro fue de 12 000 reales por la obra; Teodoro Ardemans en 2 de diciembre de 1701 confirma y declara que las estacadas están bien realizadas; aparece en la representación el río, la posición de los aportaderos y la barca en su lugar.

la necesite.

—con todas estas condiciones se ejecutará bien la barca, pegada, cazumbrada y acabada, “a vista de maestros de ciencia y conciencia por precio de 5.400 reales de vellón”³⁴. Conservamos otras condiciones de construcción para las barcas ejecutadas en 1748, 1752, 1764 y 1775 (que firma el alarife de Madrid Juan Durán), también en 1782, 1790 que —por ser muy similares a la anterior— omitimos³⁵.

La nueva ubicación en el Soto del Negralejo: por las grandes crecidas de los ríos Jarama y Henares —manifiesta la villa de Mejorada en su Ayuntamiento de 14 de mayo de 1758— la barca de Arrebatacardos, propia de Madrid, en el sitio y jurisdicción de la villa de Rivas, “ha tiempo que no anda... y ha causado grandes molestias a los trajineros que conducen género a Madrid”; por ello se pedirá un puente más adelante. Se trata en definitiva de buscar un mejor sitio para poner la barca en tierra propia de Madrid. Por ello se llega a un acuerdo y transacción entre las villas de Mejorada y la de Madrid formalizado en una escritura pública realizada en Madrid el 7 de marzo de 1761, entre los comisarios de limpieza, la villa de Mejorada y su señor, representado por su viuda María Micaela de la Cueva y Velasco, viuda del vizconde de Irueste, en estos términos: la barca denominada de Arrebatacardos pertenece a la villa de Madrid, que está sobre el río Jarama, y tiene uno de sus puertos en el soto que se dice del Negralejo, perteneciente a dichos Propios; y el otro en término, soto y terrazgo de Mejorada, desde donde dan principio dos caminos; “y en medio del que va a la villa de Velilla de San Antonio se halla construido un pontoncillo de madera sobre un caz para su paso, que su permanencia, compostura y reparos fueron y son del cargo y obligación del concejo, Justicia de dicha villa de Mejorada; y en consideración a haberse puesto en el expresado sitio dicha barca y mudado del en que estaba por ser paraje más a propósito y abundante agua, para su continuo uso y navegación, precedido para ello orden comunicada a dicha villa de Mejorada por el Ilmo. Sr. Gobernador del Real y Supremo Consejo de Castilla, previéndola que cualesquiera perjuicio que por dicha mutación de sitio para la barca experimentase, se le abonaría por esta de Madrid (...)”

Y por las mismas razones y que en lo sucesivo no pidan ni puedan pedir por ellas, a saber: terrazgo que ocupan dichos dos caminos y puerto de la referida barca, daños que ocasionen en su soto los pasajeros, y gastos que tenga el enunciado pontoncillo de madera en tenerle bien reparado, fortificado y transitable para el paso del caz³⁶ sobre

³⁴ Ib.; “Traza para la barca de Mejorada en el lugar de Arrebatacardos”, 400 x 315 mms., c. 1729, papel verjurado, aguadas color; esc. gráfica y esc. de 50 pies. Frdo. Sebastián de Baeza. El maestro al final rebajó la obra a 4.900 reales de vn. El dibujo se conserva junto con las “condiciones con las cuales yo Sebastián de Baeza, maestro de carretero, vecino de Alcalá de Henares haré la barca que está junto al Cristo de Rivas, propia de la villa de Madrid”

³⁵ AV, Secretaría 3-111-11; 3-111-15.

³⁶ AV, Secretaría, 1-133-36; debe tratarse del pontoncillo llamado del “Leal” junto a Mejorada y la barca.

que se halla, e ínterin y hasta tanto permanezca en dicho sitio y paraje en que hoy está la expresada barca, a darles y pagarles en cada un año cumplido que sea ochocientos reales de vellón, cuya cantidad y la de los enunciados un mil y doscientos reales de vellón distribuirán entre sí ambas partes percibiendo cada una lo que legítimamente les corresponda de los dichos 800 reales vellón anuales, desde el primero de enero pasado deste presente de la fecha, sobre lo que para mayor estabilidad, firmeza y observancia de este ajuste y convenio (...) puestos y pagados en esta referida villa en una sola paga, casa y poder de la referida doña María Micaela de la Cueva y Velasco (...) durante el tiempo que se mantuviese en dicho paraje la expresada barca...”³⁷.

Después de este convenio parece que la barca no cambia de sitio y Madrid sigue pagando los 800 reales anuales³⁸. Poco después, en 1785, será otro noble el marqués de Rivas quién saque sus pretensiones sobre los perjuicios que le ocasionó la barca y aportaderos el tiempo que allí subsistió antes de la mudanza al paraje del Soto del Negrlejo, puesto que la villa de Rivas es del señorío del marqués; Madrid paga al marqués 1.000 reales por esta pretensión y 800 reales a un vecino de Rivas que alegó que por pasar los pasajeros de la barca se le estropeó la cosecha³⁹.

A lo largo de los años siguientes el río Jarama “mal vecino de Madrid” como se le llama en un documento por los rompimientos que hace en el Soto del Negrlejo, obligará a cambiar de nuevo la barca pero dentro del mismo soto⁴⁰.

El arrendamiento

La explotación económica de la barca se realizaba por la vía del arrendamiento cuyo producto era para los Propios de Madrid. Se realizaba una escritura por dos o cuatro años, a veces eran seis, para explotar la utilización de la barca. Algunos valores del arrendamiento son los siguientes:

Arrendamientos: periodo 1661-1790

<u>Periodo</u>	<u>rls./año</u>
1661-1667	2.600
1667-1681	3.900

³⁷ AV, Secretaría 3-111-3; frdo. Manuel de Bobadilla escribano; traslado de 10 de mayo de 1761. De los 800 reales de vellón, 500 son para el señorío y los 300 restantes para la villa de Mejorada.

³⁸ AV, Secretaría 3-111-17.

³⁹ AV, Secretaría 3-111-2.

⁴⁰ AV, Secretaría 3-112-7; 3-112-13; 3-112-18; 3-113-29; 3-113-33; en 1788 y a propósito de las obras de la mudanza, Mateo Güill hará un plano topográfico sobre el lugar, que se cita, pero que no se conserva.

1681-1685	3.300
1685-1689	3.425
1736	2.950
1740-1741	2.300
1742-1748	2.200
1748-1754	4.500
1754-1769	2.000
1760-1766	3.400
1766-1772	16.148
1772-1778	15.000
1778-1784	16.940
1784-1790	10.500

Fuente: AV, Secretaría; a partir de la documentación manejada; 3-111-1; 3-24-9 y otros. Se conservan las escrituras de obligación del arrendamiento.

La documentación genéricamente hablando es muy similar a lo ya visto para Arganda; las escrituras de obligación, conflictos (con Rivas, Mejorada...), relaciones con los arrendatarios, el arancel y sus exenciones⁴¹. Existe una incidencia en relación con la barca de Arganda: en 1789 la Villa se plantea no arrendar la barca y poner un administración interina lo que, efectivamente, realiza ese año; conservamos —y ese es el hecho diferencial— la diligencia de entrega de la barca y sus pertrechos al nuevo administrador lo cual es muy interesante porque se incorpora un inventario de los útiles más frecuentes para poder realizar este trabajo. Es como sigue:

“Estando en el término de la villa de Mejorada bajo el molino que llaman de la Cruz y casi al frente del donde se hallaba colocada la barca que llaman de Arrebatacardos, propia de la villa de Madrid, a doce días del mes de marzo de 1789, compareció en el prenotado sitio Juan Aguado vecino del lugar de Alcobendas... a mi presencia hizo entrega a don Rafael Mones, administrador interino de este Propio, de la citada barca, su maroma de esparto bastante usada, las marometas y aportaderos e igualmente dos marranos que son dos gruesos árboles con su torno donde se tornea la maroma; tres palancas nuevas para tornear; seis maderos para la carga del torno puestos a continuación de los marranos; el mástil bien tratado digo nuevo, cinco maderos por rios-

⁴¹ AV, Secretaría, 3-110-3; 3-110-8; 3-110-4; 3-110-5; 2-212-42; 3-112-3; 3-112-9; 2-212-42.

tras para mantenerle y asegurar la maroma, un tijerón nuevo donde descansa la maroma, que son los únicos pertrechos que se hallan colocados en el mismo paraje donde lo cita la expresada barca; y de ésta y de dichos utensilios se entregó al prenotado don Rafael Mones como tal administrador quién los recibió y se entregó de ellos y se obligó a tenerlos a disposición de la Junta de Propios de la villa de Madrid, como su legítimo y verdadero dueño de todos ellos, y lo firmó con el citado Juan Aguado, de que doy fe”⁴².

Casa de la barca o casilla del barquero: a través de la documentación y de manera más o menos precisa casi siempre aparece asociado a un puente o a una barca una casa, casilla o caseta, bien para resguardo de los útiles, del barquero o de los guardas y —en el caso de los puentes— se dedica a la administración del pontazgo. Durante el siglo xvii no se cita casilla asociada a la barca de Arrebatacardos pero desde 1711 aparecen tanto la casa del Soto del Porcal, cercana, como la del Negrlejo. Ardemans en memoria de obras de 23 de diciembre de 1710 ya había indicado los reparos necesarios en la casa del guarda del Soto del Negrlejo, que eran: tejados, cocina, puertas y otras cosas⁴³.

Pero la construcción más definitiva se proyectará en 1774 por Juan Durán, arquitecto y alarife de Villa, para la casilla de la barca de Arrebatacardos y excavación en el río Jarama, con un coste estimado de 16.000 reales de vellón. La casilla que existía de antes se arruinó con motivo de la avenida tan fuerte que hubo durante el invierno de 1774-1775; para poder utilizar la barca fue preciso mudarla de sitio, con lo que quedó muy retirada la casilla, siendo incómodo para el barquero y los pasajeros. El arrendador Antonio Aguado se dirige a Madrid suplicando se haga otra casilla para más comodidad y se excava la madre del río en algunos puntos porque de lo contrario llegará un momento en que no se podrá utilizar la barca en terreno propio de Madrid⁴⁴.

Se pone todo en conocimiento del alarife Juan Durán quién responde: “(...) Habiendo tomado la corriente del río distinto rumbo que el que ha tenido hasta ahora dando principio por la cabecera del sitio que llaman La Matilla —también de los Propios de Madrid— se echa de ver que la barca no tiene por esta causa el uso correspondiente, por lo que están expuestos los trajineros a padecer algún naufragio por cuya razón omití entonces informar a vs. Ilma. en el particular de la casa del barquero, y otra corta porción que se necesita construir para ql guarda que vs. Ilma. tiene colocado para el cuidado de las yerbas del Soto del Negrlejo, con la mira de dar lugar a que el río cediese y poder informar lo que es conveniente ejecutar para que la barca pueda tener subsistencia en el sitio que se halla colocada; y siendo en la estación presente el tiempo oportuno para poner en práctica lo necesario, y que la barca quede en sitio ventajo-

⁴² AV, Secretaría 3-111-1.

⁴³ AV, Secretaría 3-15-12.

⁴⁴ AV, Secretaría 3-111-13.

so sin la menor contingencia, como el que se corrijan los perjuicios que se causan a los intereses de los Propios de Madrid con las rápidas corrientes de las avenidas del invierno, perdiéndose mucha tierra que pueda ser útil para las hierbas, árboles y taráis; por tanto, soy de sentir que para evitar los referidos daños se haga desde donde principia la cabecera del sitio que llaman La Matilla, en la jurisdicción de los Propios, la correspondiente excavación que debe tener doscientos setenta pies de línea, cincuenta de ancho y seis de profundo, proporcionándola como mejor convenga, hasta unirse con la madre del río volcando la tierra al centro de la corriente para que no se inutilice el pasto del ganado y leña, por cuyo medio conseguirá sujetar el río y proporcionar su dirección a la madre principal: cuya excavación tendrá de costa 8.000 reales de vellón, con corta diferencia, que es lo que puedo informar.

En el que corresponde a la casa que debe servir para el arrendador de la barca, y otra porción unida a esta parte el guarda del soto, soy de sentir que ejecutada como muestra el plan que presento (se incorpora y se conserva), que deberá tener su cimientito de piedra, pilares de ladrillo y en sus intervalos los cajones apisonados de piedra, con arreglo al predicho diseño, armaduras, chimenea y empedrado, dejándolo bien rematado tendrá de costa de jornales y materiales 10.000 reales de vellón, poco más o menos.”⁴³.

La casilla era también para uso del guarda del soto de La Matilla; en Junta de Propios de 3 de noviembre de 1774 se aprueban las obras por postura pública. La construcción se llegó a realizar según informe del propio Juan Durán en 24 de mayo de 1775. La situación exacta la desconocemos pero para que fuese muy útil y cómoda tendrá que estar muy cerca del río. Durante los diez años siguientes fue necesario mudar la barca un poco más hacia abajo, con lo cual la casilla quedaba algo distanciada e incómoda. La Junta de Propios le encarga a Juan Eusebio de la Viesca, arquitecto e ingeniero de puentes, un informe y proyecto para situar otra en paraje apropiado.

El proyecto de Viesca para la casilla del Soto del Negrалеjo

En escrito dirigido a los señores de la Junta de Propios el arquitecto manifiesta que según las indicaciones recibidas “ha señalado en el Soto del Negrалеjo, propio de Madrid, en el terreno más a propósito para situar y construir la casilla que sirva de habitación a los barqueros y sea capaz para que coloquen en ella sus efectos y utensilios”.

⁴³ Ib.; Madrid, 30 de septiembre de 1774, frdo. Juan Durán. El diseño se conserva cosido al expediente; 250 x 335 mms.; varias tintas, papel verjurado, esc. de 60 pies = 180 mms. Mss. “Cassa para el Barquero //cassa para el Guarda del Soto”, 30 de setiembre, 1774. Madrid Frdo. Juan Durán, rubricado //” Se trata de una construcción muy sencilla, de piedra y ladrillo, con dos cuartos separados: uno para el guarda del soto y el otro para el barquero-administrador, con dos entradas separadas. La estancia del barquero es mayor y tiene chimenea; la segunda dependencia es menor y carece de ella. Todo tiene un aspecto sencillo y funcional.

lios, dándola la extensión precisa a este objeto.

Pero siendo importante atender no sólo a esta comodidad sino a la firmeza y duración de dicha obra la cual se hace dificultad por las crecientes extraordinarias del río que suelen acontecer de tiempo en tiempo, a causa de la variación frecuente del río cuyas avenidas arruinarían este edificio; por estas causas habiendo examinado el paraje con toda reflexión hallo por indispensables se ejecute esta pequeña obra en figura de un rombo, de suerte que la línea diametral que corre de uno a otro de los dos ángulos agudos sea paralela con la madre del río, pues así cortarán ellas resistencia y los otros dos ángulos opuestos mirarán el uno hacia el río y el otro al puentecillo que llaman del Caz, cerca del Ventorrillo, siendo su configuración la que va demostrada a continuación”⁴⁶.

A continuación pasa Viesca a exponer las condiciones precisas para la realización de la casilla, que encuentra absolutamente imprescindible, puesta a unos 100 pies de la barca y mirando hacia el ventorrillo cerca del nuevo camino. Viesca no ostenta ningún cargo municipal pero por estos años se encuentra trabajando como ingeniero en los reparos del puente de Torote, cercano al de Viveros, Camino Real de Alcalá de Henares, por orden del Consejo de Castilla⁴⁷.

El plan de Viesca para la casilla era el siguiente:

- la casilla tendrá figura de rombo, de 35 x 28 pies de un ángulo a otro y de 17 pies de alta.
- se explanará y nivelará el terreno que ocupe; se clavarán en sus ángulos exteriores e interiores ocho estacas tirando cuerdas de unas a otras, señalando la figura de cuatro lados iguales, y el grueso de 3 pies que han de tener las paredes.
- la fábrica será de cal, canto y morrillo, todo de la mejor calidad posible.
- la piedra será de las canteras de Arganda aparejadas a golpe de martillo.
- el tejado a cuatro aguas y cubierto de teja.
- su coste se estima en 17.000 reales de vellón.

El arquitecto Francisco Sánchez reconoció las obras propuestas por Viesca en 28 de noviembre del mismo año puntualizando lo siguiente: la barca que se ha mudado 150 pasados más abajo de la casilla antigua (se debe referir a la de Juan Durán de 1775) está bien situada; además encuentra bien realizadas las obras, y que los cuatro pontones son mayores que los que proyectó para que tengan mayor salida las aguas; el

⁴⁶ AV, Secretaría 3-111-18; se incluye el dibujo en forma de rombo; se trata de una casilla a escala de 40 pies = 14 cms.; figura en forma de rombo de 72 mms. de lado exterior y 55 mm. de interior; una tinta marrón, inserto en el texto de Viesca de 22 de noviembre de 1785. Lámina 5.

⁴⁷ Pilar Corella, “Teoría y práctica de la arquitectura en Juan Eusebio de la Viesca: el proyecto para el puente sobre el arroyo de Torote, Actas del IV Encuentros de Historiadores del Valle del Henares, Alcalá de Henares, 1994, pp. 477-488.

desembarcadero también es mayor y está al lado de Madrid; también encuentra que la forma de la casilla es la más apropiada, como si fuese un tajamar ya que tiene la forma militar y de defensa.

Las obras de Viesca no sólo abarcaron la casilla sino también otros anexos a las labores de la barca como camino y desembarcos. Sin embargo la peculiaridad del río Jarama, que tanto cambia, hizo que muy poco después en 13 de febrero de 1786 los arrendadores de la barca se quejen enérgicamente “porque después de tantas obras casi no pueden navegar con la barca aunque continuamente la rigen y gobiernan tres personas, por la situación en la que se ha colocado tan insubsistente y lleno de arena encajándose el vaso en ella, sin poder andar atrás ni adelante, sin contar con lo defectuoso de las entradas y salidas de los aportaderos que ha hecho el arquitecto Juan Eusebio de la Viesca, pues se ha experimentado que en los vadenes donde los construyó no ha pasado agua ninguna, y sí inundándose el resto del camino, y aun sin haber tenido el batiente de aguas se están desfilando las piedras y demás géneros de que se compone”⁴⁸. Los arrendadores piden no pagar hasta que las obras estén en condiciones para poder trabajar con la barca.

Ante esta situación la Junta de propios ordena que Manuel Martín Rodríguez (sobrino de don Ventura Rodríguez) o en su defecto don Manuel Machuca, y si es necesario también Viesca, reconozcan las obras.

Efectivamente será el arquitecto Machuca y Vargas el encargado del reconocimiento que se realiza en 21 de febrero de 1786 en el cual manifiesta que la movilidad de las aguas con las arroyadas mueven el terreno, y a pesar de ser obras de poco tiempo causan dificultades; también considera que la casilla no se debe construir porque como la barca está expuesta a variaciones quizás sea inútil su construcción porque según manifiesta un antiguo arrendador él sólo cambió cinco veces la barca de sitio, y hay dos casillas abandonadas así como la cueva donde se recogían cuando la barca estaba cerca del convento de Rivas; propone la construcción de una barraca de madera portátil⁴⁹.

Finalmente sólo señalar que tenemos un documento gráfico tardío de 1851 conservado en el Archivo General de Palacio que en un croquis señala la posición de la barca del Jarama, Mejorada, Velilla de San Antonio, Rivas, cercano al Soto de Torrebermeja y Soto del Piúl. La barca daba servicio a varios pueblos como se ha podido apreciar a través del análisis; su falta obligaba a dar un gran rodeo bien por Alcalá de Henares o por Aranjuez hasta que en 1820-23 se construye el puente de madera de Arganda en sustitución de la vieja barca⁵⁰.

Y ese fue a largo plazo el destino de las barcas: ser sustituidas por puentes o sim-

⁴⁸ Ib., n. 46.

⁴⁹ Ib.; mudar la barca ha costado 1.079 reales, aproximadamente el 20% del coste de construir una nueva.

⁵⁰ AGP, plano número 1.553.

plemente su desaparición, al mismo tiempo que se desarrollaba una red de caminos principales y secundarios paralelo al ferrocarril.

A mediados del siglo XVIII se realiza un Memorial dirigido al Consejo de Castilla, copia en el archivo de Villa, por parte de las villas de Loeches, Pozuelo del Rey, Camporreal y Torres para que se realice un puente en lugar de la barca de Mejorada, porque "los vecinos de estos pueblos y de otros inmediatos y los otros trajineros que acostumbran a pasar por los caminos reales que hay en sus cercanías recibiendo muchos perjuicios, así por no trajinar algunos meses del año con más de tres mil caballerías, trayendo a la Corte y lugares inmediatos a ellas cal, ladrillo, piedra, pan, vino, cebada y otras cosas, motivado sólo de no estar la barca que la villa de Madrid tiene en el río Xarama corriente en dichos meses, por lo que a los enunciados vecinos como les faltaba el trajino van muchos perdiendo el todo de sus caudales, y otros están próximos a ello.

Y también hacen presente a V.A. como la barca no es equivalente para dicho comercio por no estar el río en la conformidad que antes estaba, pues con las avenidas se ha cegado y explayado, de forma que sólo por parte del se puede usar de ella con precisión, que los trajineros para introducirse en ella tiene que pasar mucho del río con ocasión próxima a riesgo; ocurren los suplicantes... que V.A. mande que la villa de Madrid de providencia para que se haga una puente en el río o se permita a los suplicantes licencia para su ejecución, haciendo el repartimiento conducente de su coste entre los pueblos que por v.a. señalare en las 30 leguas de su circunvalación para por este medio obrar tantos perjuicios (...)"³¹.

Madrid no es partidaria de ejecutar un puente pues quedarían sin uso las barcas de Arganda y de Mejorada, y menos por repartimiento; en todo caso por pontazgo. El Consejo le pide a Madrid los antecedentes y títulos de propiedad de las dos barcas y el archivo de Villa presenta lo siguiente: en relación con la de Arganda los documentos cuyo contenido ya conocemos muy bien; y en relación con la de Arrebatacardos el primer documento que menciona es de 1619 aunque hay otros anteriores; en realidad conocemos hoy mucho mejor la historia y devenir de estas barcas que en 1754. No hay que olvidar que, efectivamente, la idea del puente está presente y que al final saldrá triunfante hacia 1922, que es el actual, metálico, construido por la Diputación Provincial de Madrid que es a quien competen las obras públicas.

Aún en 1869-1872 se realizará en este punto una barca de tipo tradicional cuya traza y alzados, afortunadamente, conservamos³².

³¹ AV, Secretaría 3-111-9, Madrid 5 de julio de 1753, frdo. José Antonio de Yarza; en AHN, Consejos, leg. 38. 389 (aunque desaparecido con un expediente de dos planos relativo a todo ello).

³² Carmen Andrés, Puentes Históricos de la Comunidad de Madrid, Madrid, Comunidad, 1989.

La barca de Viveros en el río Jarama

Otra barca que hay que mencionar aunque sólo haya actuado ocasionalmente es la puesta por Madrid en el sitio del puente de Viveros, claro está cuando el puente se arruina y hay que restaurar el paso al tráfico general.

En el invierno de 1688 el puente de Viveros sufre la ruina de dos de sus ojos por las fuertes avenidas³³; rápidamente Madrid abre un camino para el embocadero y se realiza la escritura de obligación en 3 de marzo para la ejecución de la barca, cuyo coste ascenderá a 6.800 reales de vellón; la barca será de madera de Valsaín poniendo el maestro de su cuenta la maroma, palo nuevo y tomo y de otra las palancas. Para acabarla pronto algunos días trabajan hasta cuarenta y dos hombres en ella. La barca se situó un cuarto más arriba del puente arruinado. Conservamos un gráfico coloreado, de una gran sencillez e ingenuidad, donde aparecen los elementos más significativos para conocer la barca. Se conserva unido al expediente correspondiente³⁴.

A la barca de Viveros también se la conoce como de Rejas, porque el camino más cercano a ella comunicaba con esta localidad hoy desaparecida³⁵. La barca nueva de Viveros se puso en el sitio que habían declarado Manuel del Olmo, Simón Martínez de la Vega y Félix de la Riba Campo, todos maestros arquitectos³⁶. Se arrendó el paso de Viveros con la barca entre 1688-1690 a cargo de Juan García, vecino de Torrejón de Ardoz, José Sevillano vecino de Rejas, Juan Marina vecino de Mejorada y Francisco Díaz vecino de Torrejón de la Ribera, en precio los dos años de 42.500 reales líquidos para Madrid. El paso con barca cesó en 3 de noviembre de 1690 por haberse puesto corriente el puente de Viveros³⁷.

Barca de Algete o de Alcobendas en el río Jarama

Sobre esta barca que llevaban los vecinos de Villanueva, hoy pueblo desaparecido, hay referencias desde el siglo xv y xvi. En esta ocasión nos interesa la que se construye en el último tercio del siglo xix. Existe un expediente promovido por don José López en solicitud de autorización para establecer una barca en el río Jarama, en el

³³ Pilar Corella, "Puente de Viveros: formas, economía y sociedad entre los siglos xiv al xvii", en *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, t. XXXI, Madrid, 1992, pág. 153-183.

³⁴ AV, Secretaría 3-110-2; dibujo realizado en el mismo lugar a consecuencia de decir el marqués de Valdetorres que la barca está en su mayorazgo, y finalmente, examinados los títulos no lo estaba. El dibujo a la acuarela no está firmado; varias aguadas de color. Se señala el puente de Viveros arruinado, la venta de Viveros, la barca, los pueblos y términos colindantes; desde un punto de vista topográfico muy interesante como representación; 425 x 300 mms., s.f.s.f. ¿abril de 1688?. También se señala el Soto de La Muñoza por encima del puente.

³⁵ AV, Secretaría, 3-36-13.

³⁶ AV, Secretaría 3-36-14; 3-36-15; 3-21-1.

³⁷ AV, Secretaría 1-122-18; 1-191-18.

sitio titulado de Villanueva, en 1861. Se conservan de todo el proceso dos dibujos muy interesantes e ilustrativos del mantenimiento de la tipología tradicional: uno de ellos es la situación de la barca en el soto de Villanueva y el otro es el proyecto de la barca⁴⁸.

La barca después de ejecutada será recibida por el ingeniero designado, por él y mediante las pruebas que considere oportunas para asegurarse su solidez y estabilidad y de que los transeúntes puedan colocarse en ella del modo conveniente y sin estar expuestos a accidentes durante el paso. La barca, se dice, puede prestar gran servicio mientras se construye la carretera Canillejas-Algete.

La barca se quiere establecer en el lugar denominado Soto de Villanueva, jurisdicción de Fuente el Fresno. Desde tiempo inmemorial –se dice– ha existido en este paso una barca destruida por las avenidas del río en 1855 a 1856, cuya propiedad pertenecía a los pueblos de Alcobendas, Fuente el Fresno y Cobeña como dueños los tres del Soto de Villanueva (antigua denominación del pueblo de Villanueva del Burillo), pero por la Ley de Desamortización las porciones que correspondían a los dos primeros y componían las tres cuartas partes fueron vendidas por el estado en pública subasta y rematados en el exponente José López, que ahora quiere instalar la barca⁴⁹.

El proyecto se tiene que modificar porque el arrendatario tiene dificultad en encontrar artesanos constructores de barcas, porque hay pocos por estos lugares⁵⁰.

Barca de San Martín de la Vega en el río Jarama

Prueba de lo prolongado de su utilización y de que coexisten con los puentes permanentes, los metálicos y los más avanzados, son las barcas de fines del siglo XIX. Una de ellas, la de San Martín de la Vega, sobre el río Jarama, se construye en 1888⁵¹. Conservamos el acta de la subasta ante notario público en 16 de noviembre de 1888, así como la descripción de la obra proyectada, las diferentes clases de obra, sus dimensiones y sus precios precisos. Además conservamos dos dibujos: uno topográfico del río y alrededores con la posición de la barca, y el otro con la traza de la obra proyectada. La barca se realiza fundamentalmente con madera y hierro, después incorpora unos accesorios tales como el ánora, maromillas para sujetar la barca y maromillas para torno. Finalmente los puertos, aportaderos o muelles con tablones, cadenas, cabezales y pilotes con azuche para sujetar los cabezales. La barca importó 3.621 pesetas⁵².

⁴⁸ AHN, Fondos Modernos, Obras Públicas, leg. 589 (1); Pilar Corella, *Puentes Madrileños de las etapas Isabelina*, Madrid, Inst. Est. Madrs., conferencia núm. 10 del ciclo El Madrid de Isabel II, Madrid 1993.

⁴⁹ Ib., presenta el exponente la tarifa o arancel para su aprobación.

⁵⁰ Ib., n. 58.

⁵¹ Archivo Regional de la Comunidad de Madrid (en adelante ARCM), Caja 801, con dibujos.

⁵² Op. cit., n. 61.

Las barcas del Real Sitio de Aranjuez

El desarrollo del Real Sitio de Aranjuez en íntima relación con el agua y los ríos Tajo y Jarama nos proporciona un buen ejemplo de cada uno de los enlaces precisos que el hombre ha ejecutado para pasar un río: desde la simple barca de madera hasta el puente metálico, pasando por los puentes de barcas, puentes de piedra y pontones⁶³. Se cita en documentación del siglo xv la barca de Alhóndiga y más adelante la de Aceca y Añover; ésta actualizada y muy diferente aun presta servicio entre las dos orillas del Tajo en el término de Aceca, cerca de Aranjuez. Podríamos considerar estas barcas periféricas y auxiliares; las que verdaderamente caen en nuestro campo de interés son las barcas del Embocador, el Puente Largo de barcas sobre el río Jarama y el Puente de Barcas sobre el río Tajo inmediato ya a la población⁶⁴.

a) Las barcas del Embocador: Seguramente existiendo mucho antes de que empiece a rastrearse su existencia documental se las cita en el Archivo General de Palacio, a mediados del siglo xviii. Las barcas que formaban conjuntamente un pequeño puente, se hallaban situadas sobre el río Tajo para pasar a la Casa del Embocador. Santiago Bonavía, arquitecto del Real Sitio, manifiesta en torno a 1756, la necesidad en este punto de un paso —que se resolverá con un puente de dos barcas— y además también tiene por muy preciso la construcción de otro puente, de piedra o de madera, que se necesita sobre el desagüador del Caz del Embocador como complemento del de barcas; el arquitecto realizó un proyecto de puente de fábrica de ladrillo con dos hiladas de sillería, a picón en lo bajo, que tendrá de coste unos 39.000 reales de vellón.

En cuanto al puente de dos barcas que se ha proyectado pueda ponerse y quitarse “conviene el fortificar con buena fabrica zampeado los dos extremos que deben servir de cabeza, o estribos a dcho. puente, lo qué yncluido en la relación, p^a qe. s.e^a. quede enterado de todo, y determine lo que fuere de su agrado”⁶⁵.

“Regulación prudencial del coste que pueden tener dos barcas nuevas para un puente que se debe ejecutar sobre el río Tajo a la Casa del Embocador”:

—Primeramente las dos barcas que hay que ejecutar de nuevo se considera que pueden importar cuatro mil y quinientos reales de vellón cada una, y juntas 9.000.

⁶³ AA. VV. *El Real Sitio de Aranjuez...* Comunidad de Madrid, 1987 (Exposición); Comunicaciones del Congreso *El Arte de las Cortes Europeas del Siglo xviii*; ambas publicaciones nos proporcionan una reflexión actualizada sobre la investigación histórica en los Sitios Reales.

⁶⁴ Sobre éste entorno de la Plaza de San Antonio de Aranjuez, véase Rev. Riada, núm. 1, Aranjuez, Doce Calles, 1989.

⁶⁵ AGP, Caja 14.208: carta de Bonavía a don Manuel Francisco Pinel, en 20 de octubre de 1756.

- El transportar las otras dos barcas que se hicieron el año próximo pasado desde el Sitio hasta el nuevo destino juntamente con todas las vigas, tablones, barandas y demás pertrechos, se consideran precisos 2.000 reales de vellón.
- Para formar las dos cabezas del puente para asegurar los puertos, se necesitan 12.150 pies de mampostería y zampeado, que por la distancia se consideran puedan importar cada pié a un real y medio, y todo monta 18.225 reales de vellón.
- Para jornales de volver a armar el puente, reparos de tablones y otros daños, que puede padecer al tiempo de deshacerlo y conducirlo puede importar 4.300 reales de vellón. Suma todo 33.525 reales de vellón salvo error. Santiago Bonavía⁶⁶. No se nos ha conservado ningún dibujo de Bonavía ni de otro arquitecto del Sitio para trazar la barca.

b) Puente Largo de Barcas sobre el río Jarama a la entrada del Real Sitio.

Nada más salir del término de Seseña (Toledo) que atraviesa la N-IV a Andalucía —llamada Cuesta de Valdemoro en los documentos de la época— se desciende hacia la Vega de Jarama. Suelos y paisaje cambian, por tanto, bruscamente. Para pasar el río existió tradicionalmente un largo puente de madera llamado siempre Puente Largo aun cuando se haga de piedra ya en la segunda mitad del siglo XVIII.

En enero de 1740 las corrientes se llevaron este puente sobre el Jarama haciéndose preciso construir otro sobre barcas “para que SS. Mgds. pasen en la próxima jornada a Aranjuez”. Se indica al ingeniero Sebastián Feringan Cortés que forme el proyecto de la obra; el día 4 de febrero del mismo año pasó el ingeniero a ver el paisaje del puente y a hacer plano⁶⁷. En 18 de febrero el rey resuelve se construya un puente de barcas, regulándose su coste en 2.000 doblones, y encargándose de esta cantidad Tomás de Goyeneche, tesorero de la fábrica de Palacio, para los gastos de construcción de dicho puente; y demás expresa:

“(…) que dirija esta obra el ingeniero en jefe don Sebastián de Feringán conforme al proyecto que se le ha aprobado, llevándose la correspondiente cuenta y razón por esos oficios del caz y providenciándose por V. los materiales que se necesitan y se piden en la relación adjunta”⁶⁸. La obra comienza con toda diligencia; a finales de

⁶⁶ Ib.

⁶⁷ AGP, Caja 14.171; el ingeniero se encontraba destinado en la Real Acequia de Jarama y se desplazaba desde Ciempozuelos donde residía.

⁶⁸ Ib.; se comunica al Almirantazgo que se necesitan 7 áncoras con sus cabos embreados de

febrero de 1740 el ingeniero está trabajando en la presa y esperando la madera que le viene del Real Palacio. Se organizó el taller para la obra donde él mismo, dice, "he estado formando los detalles en grande de las Barcas y su en maderación, y mañana haré hacer las plantillas para que se labre todo el hierro; tengo ya apalabrados doce aserradores, y el sábado despaché proposición al gobernador de Aranjuez para que haga conducir toda la madera que ofreció providenciar de aquel Real Sitio, con que espero antes que acabe la semana dar principio a esta disposición"⁶⁹.

A mediados de marzo del mismo año el ingeniero comunica al ministro Marqués de Villarías que las siete barcas están en el astillero con sus fondos pero que a causa de las lluvias y de la crecida del río –dos varas en unos días– ha tenido que mudar el parque de operarios desde el Puente Largo al de la Cuesta, "cuyas providencias fueron tan a tiempo que de retardarse dos horas se hubieran experimentado algunas desgracias, porque el río se tendió por las madres que tiene en la Vega, aunque no con la altura de la creciente del día 6 de diciembre y sólo nos ha llevado dos arcos más del puente de la obra cuyo reparo emprendióse luego, pues los otros ya los tenía hechos y se daba paso por ellos"⁷⁰. Paralelamente a la construcción de las barcas se va arreglando la calzada que lleva a la población, y atendiendo también a su plantío de árboles. En abril de 1740 el puente de barcas está totalmente concluido; a partir de ese momento el Real Sitio corre con su conservación y mantenimiento de orden de S.M. para satisfacer los salarios de los seis sujetos que se hallan precisos para ello. Se remite al gobernador del Sitio, desde Madrid, una Instrucción minuciosa sobre ello, extensa, que omitimos⁷¹.

Más adelante el ingeniero manifiesta la necesidad de aumentar en dos barcas más el puente para asegurarle y que no esté expuesto a roturas, dejando unos aportaderos volantes para tiempo de avenidas, teniendo todo de costa 16.410 reales y medio. En 1741 el rey resuelve se aumenten esas dos barcas y se pague todo del caudal de la acequia de Jarama, incluso la composición de la Cuesta de Valdemoro que es en algunos aspectos problemática, la llamada después Cuesta de la Reina⁷².

El Puente Largo de Barcas debe concluirse en los meses inmediatos aunque para la jornada real de Aranjuez de la primavera del año 1741 no esté disponible. La docu-

correspondiente proporción y 30 toesas de largo, que vendrían de Cartagena y llegarán a mediados de marzo de 1740. Se cita que trabajan 32 carpinteros en el taller de la obra.

El ingeniero jefe Sebastián de Feringán Cortés era ingeniero militar y uno de los más importantes por su trayectoria profesional en España durante el siglo XVIII; sobre ello véase Horacio Capel y otros, *Los ingenieros militares en España, siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona, 1983, pp. 170-178.

⁶⁹ Ib. Carta de Feringán al marqués de Villarías, de 22 de febrero de 1740 desde Ciempozuelos por estar trabajando en la Acequia de Jarama.

⁷⁰ Ib.

⁷¹ AGP, Caja 14.154.

⁷² AGP, Caja 14.171, c. 1741.

mentación se acaba en ese año. En marzo de 1745 el río se ha llevado seis o siete barcas del puente, no aparecían cuatro áncoras, se habían roto las gumenas, aunque todo se reparará para la próxima jornada. Es a partir de estos años 1745 cuando Bonavía, arquitecto del Real Sitio, piensa en un puente permanente de piedra con algunas advertencias: la primera si convendría hacer arcos, o si sería mejor hacer los estribos o cuchillos⁷³ y en lugar de arcos levantar los mismos estribos y cuchillos tanto o algo más que hubiese de tener de elevación el diámetro de los arcos; y de cuchillo a cuchillo poner vigas y sobre ellas hacer el suelo como están los otros puentes.

La razón es que el coste será mucho menor sin arcos que con ellos y, además, en caso de ruina por agua será siempre más fácil la reedificación del suelo del puente porque los cuchillos quedarían en pie; estando los cuchillos o columnas compuestos de sillares bien engrapados aunque pasen las aguas por encima siempre quedarían como por un enlosado. Las aguas —que sin duda no cabrían por el diámetro de un arco— cabrían muy bien por el diámetro de cualquier cuadrilongo que formaran cada dos postes; en realidad Bonavía está prefigurando la solución que se dará a los puentes avanzado el siglo XIX, esto es, tablero recto eliminando progresivamente los obstáculos del cauce del río para que las aguas no encuentren en avenidas impedimentos⁷⁴. El puente se recompuso por Bonavía realizándose tres nuevas barcas y reparando otras cinco con lo cual el puente queda con ocho barcas.

Posteriormente en la década de los años sesenta, se construirá un nuevo Puente Largo, esta vez de piedra, sólido, a cargo del ingeniero militar Marcos de Vierna durante el reinado de Carlos III, promulgándose en 1767 una Real Ordenanza sobre su conservación⁷⁵.

c) *Puente de Barcas sobre el río Tajo*: puentes y riadas han sido para la gobernación del Real Sitio dos de las preocupaciones más destacadas a lo largo del tiempo, según se evidencia en la documentación. En 1796 el ingeniero militar Domingo de Aguirre, que había editado con éxito el Mapa Topográfico de Aranjuez, 1775⁷⁶, realizó un escrito impreso relativo a “Observaciones hechas sobre los motivos de llevarse tan repetidas veces el Río Tajo el Puente de Barcas en el Real Sitio de Aranjuez”⁷⁷. En él expone las causas por las que el Puente de Barcas, que se considera indispensable para la cómoda comunicación del Real Sitio, se viene destruyendo casi sistemáticamente por los temporales y avenidas. Según él la causa fundamental estriba en el número inadecuado de barcas, que deben ser pares como dice Palladio, y en Aranjuez

⁷³ El término *cuchillo* es la misma denominación bajomedieval para referirse a los tajamares.

⁷⁴ Ib., n. 72.

⁷⁵ Se cita en Carmen Andrés aunque no lo he consultado.

⁷⁶ Pilar Corella, “Los trabajos preparatorios para el Mapa Topográfico y Vistas de Aranjuez, 1775, por Don Domingo de Aguirre”, *Anales del I. E. M.*, tomo XXVII, Madrid 1989, pp. 257-279. Se publican algunas de las “Observaciones...” muy significativas.

⁷⁷ AGP, Caja 14.268, XVI hojas, 8º.

son impares (a veces cinco) como nos refiere Barette en su "Descripción de los caminos que llegan a Aranjuez desde Madrid, Toledo y Ocaña, con observaciones referentes al paisaje y construcciones de las cercanías del Real sitio, ríos y puentes que los atraviesan y, finalmente, a la belleza de los paseos, arbolados en que todos desembocan". Las barcas del puente se mantenían bellamente pintadas como demuestra alguna pintura de la época. La obra se destruyó durante el reinado de Fernando VII siendo sustituida por un puente de hierro colgado cuyo autor fue el ingeniero don Pedro Miranda y que, a su vez, también fue destruido este siglo ⁷⁸.

d) *Barca y puente de Aceca*: Aunque Aceca pertenece en la actualidad a la provincia de Toledo siempre estuvo integrado y fue dependiente del Real Sitio de Aranjuez, y como tal su documentación también se conserva en el Archivo de Palacio (Sección Patrimonial de Aranjuez). Existió en su momento un castillo o palacio real que se halla reproducido en un lienzo del siglo XVII, de Escuela Española, en el Monasterio de San Lorenzo el Real, obra anónima.

La barca se cita en documentos notariales a lo largo de los siglos XVII y XVIII. La de Aceca está sujeta a las mismas características que hemos observado en las demás. En 1757 se quiere reemplazar por estar inservible la anterior; construir otra nueva costará entre 4.500-5.000 reales de vellón ⁷⁹. En 1761 se quieren arrendar los productos del puente de Jarama y barcas de Alhóndiga y Aceca ⁸⁰; conservamos un arancel de 1774 para cobrar el derecho de paso por los puentes y barcas de Jarama, Alhóndiga y Aceca que es muy significativo.

A principios del siglo XIX, en 1816, se presenta al Real Sitio una oferta para construir un puente de madera sobre el Tajo, por los constructores Francisco y José Díaz y sus socios (los mismos constructores del puente de madera de Arganda). Los constructores realizarán escritura de obligación en 5 de febrero de 1816 para construir el puente a cambio solamente de quedarse con el arrendamiento ⁸¹.

Este puente con seguridad que fue destruido por alguna de las avenidas del Tajo durante el pasado siglo; en 1855 se quiere volver a reconstruir después de que definitivamente un huracán el 27 de agosto de 1855 destruyera parte de la obra. Rápidamente el arquitecto mayor del Real Sitio Blas Crespo formó plano y condiciones dando precio para realizar otro nuevo, importante todo 177.185 rls. y 17 mrs., aunque la Hacienda del Real Sitio tiene problemas para la financiación de la obra. El puente era un paso totalmente necesario para los colonos que trabajan en las vegas del Tajo "pues siendo todos vecinos de los pueblos situados al otro lado del río y careciendo de todo punto de albergue en los terrenos que labran, o no hay otro remedio que darles paso

⁷⁸ Pilar Corella, op. cit. n. 76.

⁷⁹ AGP, Caja 14.206.

⁸⁰ AGP, Caja 14.218.

⁸¹ AHPM, P^o N^o 29.423 (3^o), fol. 5-8, c. 1816; no hay plano.

provisional sin interrupción, bien sea por el puente tal y como se encuentra o por medio de una barca, cuyo establecimiento es imposible debido al estado de los ríos y siempre muy peligroso en aquel punto.

La única precaución posible, en mi concepto, es prevenir al guarda como lo he hecho, les advierta del peligro y no permita pasar sino uno a uno y de ningún modo carros cargados. Pero esta situación no puede prolongarse tampoco por muchos días sin que la administración se vea acosada por grandes reclamaciones de perjuicios, especialmente por los vecinos de Villaseca que tienen comprada, cortadas y pagadas las leñas de taray de los sotos de Villamejor y Mazarabuzaque con destino a sus fábricas de alfarería⁸².

El arquitecto Blas Crespo visita el lugar y comunica que "... el punto más peligroso de dicho puente es su centro a causa de haberse inclinado en el sentido de la corriente una de las series de pilotes que le sostienen, y a este movimiento se han desunido todos los ensambles de todas las maderas que contribuyen al sistema; en su consecuencia he dispuesto se fortifique provisionalmente esta parte y del modo más económico, cuyo gasto no excederá los 3.000 reales de vellón... pero en el interin se ejecuta debe prohibirse el paso de carruajes que después de concluido podrá permitirse"⁸³.

El beneficio que tenía el paso por el puente y su entorno es el siguiente:

<u>Arrendamientos</u>	<u>Reales</u>
Arrendamiento del puente	48.000
Molinos y venta	40.000
Tierras de la vega de Mazarabuzaque, labradas por vecinos de Mocejón y Villaseca.....	92.573
Importe de las leñas vendidas en el año pasado en los cuarteles de Villamejor, Maza- rabuzaque, cuyos compradores son siempre del otro lado del Tajo	30.760
Total=	211.833

Fuente: AGP, C^a 14.202

Como se puede apreciar el importe anual era muy importante para el Real Heredamiento ya que perderían grandes rentas de las tierras de la vega de Mazarabuzaque

⁸² AGP, Caja 14.202.

⁸³ Ib.

labradas todas por los vecinos de dichos pueblos, además la del molino y venta de Aceca y la buena salida de las leñas de aquellos bosques. Además hay que tener en cuenta que "está próximo, por otra parte, a terminarse el ferrocarril de Castillejo a Toledo y acordado la colocación de una estación intermedia a la salida del puente de Aceca para todos aquellos pueblos de La Sagra situados en la ribera derecha del Tajo, es de esperar un aumento excesivo de movimiento por aquel punto y la elevación consiguiente de los derechos de pontazgo, cuyo establecimiento se apresurará a acordar el gobierno como necesario y a explotarlo por sí, en el caso de que el Real Patrimonio lo abandone.

Réstame únicamente indicar a V.E. que una vez construido el puente son ningunos o muy insignificantes los gastos ordinarios de conservación habiendo durado el actual, también de madera, cerca de treinta años, veinte de ellos en buen estado".

La reina decide finalmente que se haga nuevo puente de madera por contrata, y que se formen planes y condiciones para la subasta que realizó el arquitecto mayor Aníbal Álvarez en 7 de noviembre de 1857. Hasta julio de 1859 no comienzan las obras que estaban concluidas en noviembre del mismo año; todos los gastos ascendieron a 261.807 reales⁸⁴.

Algunas de las características del puente eran las siguientes: la construcción se sujetaría al plano realizado, que no hemos hallado. Se realizaría por pilotaje de piezas enterizas de pie y cuarto, herradas en el extremo inferior; se realizaría también un modelo al que los constructores deberán atenerse, esto es, una maqueta del puente. Los pilotes de todo el sistema se clavarían en contacto precisamente de los que actualmente existen, cosiéndolos a estos por medio de estacas de hierro dulce de las dimensiones necesarias para que remachen por lo menos dos pulgadas. "Debiendo servir el puente actual de andamio para la construcción del nuevo, no se desarmará aquel hasta estar clavado todo el pilotaje; y esta operación se hará progresivamente y de solo las piezas que estorben para colocar las nuevas, y lo último será el serrar los pilotes viejos un pie más alto que la superficie del agua en el estado normal del río".

Además la madera empleada será el álamo negro de Cuenca; el puente se pintará tres manos con aceite de linaza y del color que se determine por el arquitecto mayor; los estribos de los extremos del puente serán de ladrillo. El contratista estará sujeto durante seis meses a las reparaciones que sucedan en el puente. La obra se realizará en dos meses⁸⁵.

Este puente también se destruyó y en 2 de enero de 1861 se formó expediente solicitando la construcción de una barca en sustitución del puente de Aceca, destruido por la inundación del 26 de diciembre de 1860⁸⁶.

⁸⁴ U.
⁸⁵ U.

⁸⁶ AGP, Caja 14.405.

Otras barcas madrileñas: ante la imposibilidad de realizar referencias muy concretas y precisas damos a continuación unas breves notas sobre barcas que se citan en la amplísima documentación manejada:

1. Barca de Villanueva: citada en los años de 1494 y 1505 en relación con el conflicto de Alcobendas con Villanueva y Soto del Burrillo, por la barca llamada de Jarama⁸⁷.
2. Barca de Villanueva: poder de los herederos del Soto y barca de Villanueva del Burrillo, vecinos de Cobeña en el pleito que mantienen con Alcobendas sobre dichos soto y barca, en 1556⁸⁸.
3. Barca de Alhóndiga ¿Aranjuez?, sobre el río Tajo, citada en 1431⁸⁹.
4. Mandamiento del Corregidor de Madrid emplazando a los Alcaldes de Paracuellos para determinar lo conveniente a consecuencia de haber pasado la barca de dicho lugar al término de Madrid⁹⁰.
5. Provisión del emperador Carlos V para que los barqueros de la barca de Fuentidueña en el río Tajo, no impidiesen el vadear el río a las personas y ganado, y que los que pasen la barca no los llevasen más derechos que los que está permitido por el arancel, dado a 10 de julio de 1537 en Valladolid⁹¹.
6. Requisitoria de 1541 y mandamiento del Corregidor de Madrid al Conde de Puñonrostro y a la Villa de Alcobendas, haciéndole saber que en virtud de una ejecutoria librada por la Chancillería había sido requerido por parte de Madrid y el lugar de Fuente el Fresno, alegando la posesión de pasar por la barca y soto de Villanueva sin pagar barcaje, y pacer en dicho sitio y soto con los ganados de labor, desde la raya de Pesadilla hasta el Arroyo de Viñuelas⁹².
7. Poder dado por el concejo de la villa de Alcobendas, en 1541, al señor Hernán Arias Dávila para que compareciera en nombre de dicho concejo ante el Corregidor de Madrid sobre la ejecución de la sentencia sobre el soto y barca de Villanueva del Burrillo y posesión de ello que se dio a los vecinos de Fuente el Fres-

⁸⁷ AV, Secretaría 3-151-11.

⁸⁸ AHPM, P^o N^o 215, año de 1556.

⁸⁹ AV, Secretaría 1-188-43.

⁹⁰ AV, Secretaría 3-36-JQ.

⁹¹ AV, Secretaría 3-36-11.

⁹² AV, Secretaría 3-36-12.

no⁹³.

8. Orden de 28 de abril de 1757 para que quede abierto al público el Puente de Barcas del Embocador, para pasar a Sotomayor, Aranjuez⁹⁴.

9. Barca de Requena en el Real Sitio de Aranjuez?⁹⁵.

⁹³ AV, Secretaría 4-334-2.

⁹⁴ AGP, Caja 14.207.

⁹⁵ AGP, Caja 14.261; 14.262; 14.263.

(I)

OBSERVACIONES

HECHAS

SOBRE LOS MOTIVOS DE LLEVARSE TAN
REPETIDAS VECES EL RIO TAJO EL
PUENTE DE BARCAS EN EL REAL
SITIO DE ARANJUEZ :

FORMADAS POR EL BRIGADIER
E INGENIERO EN JEFE

D. DOMINGO DE AGUIRRE.

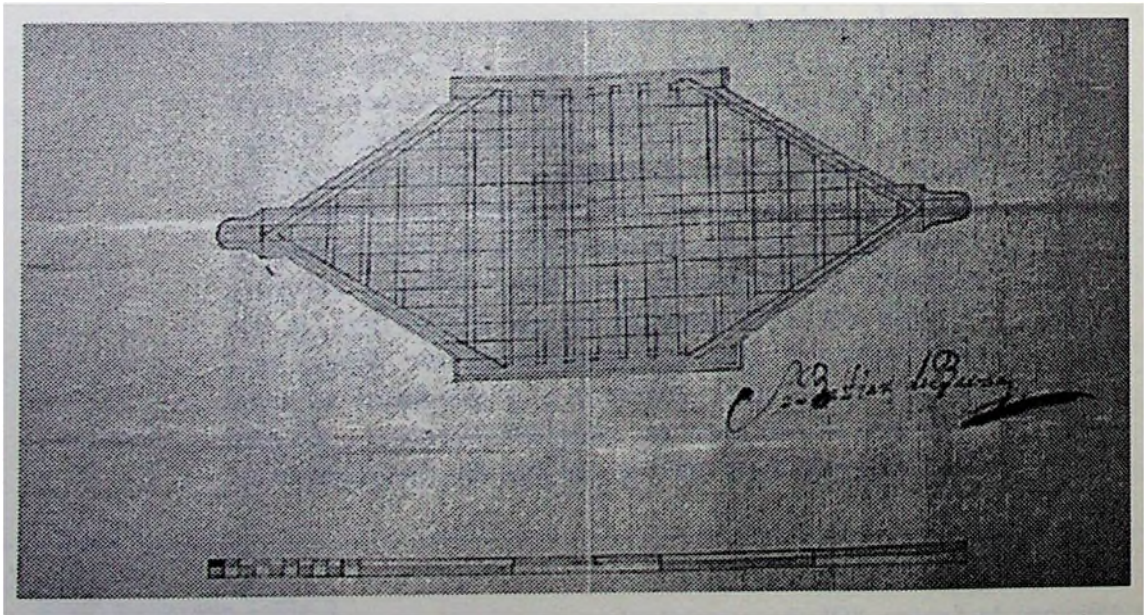
AÑO DE 1796.

En la serie de años que van pasados desde que conozco y he evacuado diferentes comisiones en este Real Sitio, he visto llevarse las crecientes del rio varias veces el Puente de Barcas; y desde la primera, me acerqué á exáminar voluntariamente los motivos que pudieran ocurrir para ello, porque me hacian poca fuerza los que daban los facultativos y dependientes antiguos de este Real Sitio; y en efecto hallé ser diferentes de los que discurrían, y he experimentado bien calificados las demás veces que lo he visto fracasar, y que hasta el presente veo se continúa en semejantes errores, sin que haya llegado á mi noticia que por los facultativos se

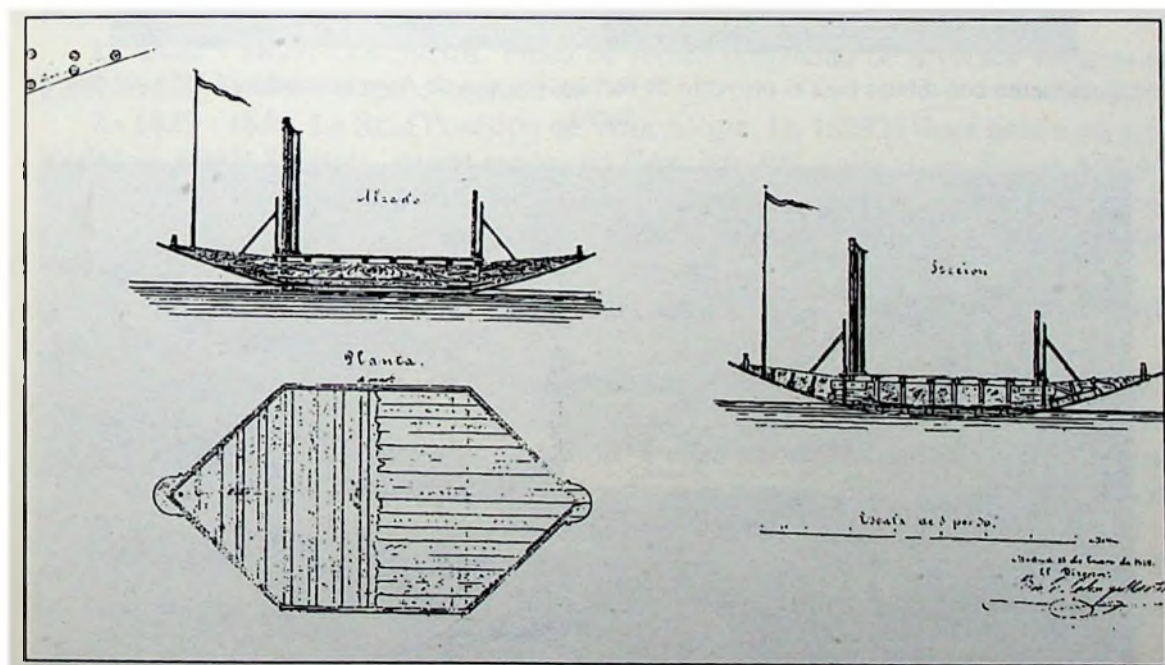
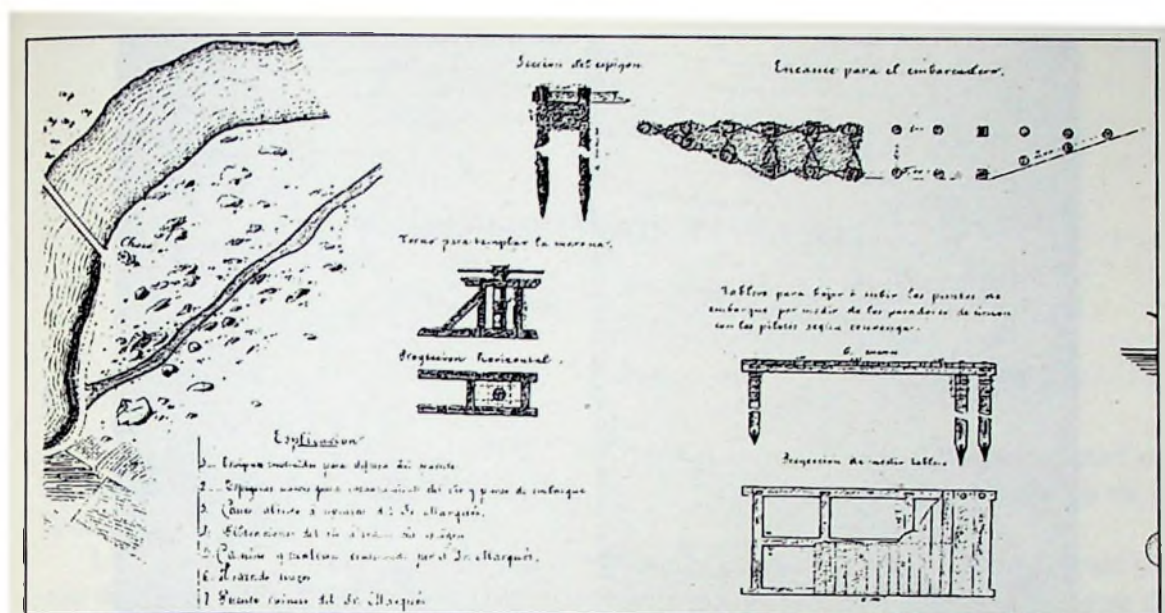
1) Domingo de Aguirre, "Observaciones hechas... sobre el puente de barcas en el Real Sitio de Aranjuez...", 1796 (AGP, Madrid)

<p>POR EL REY. ARANCEL DE LOS PRECIOS, A QUE DEBE COBRARSE EL DERECHO DE PASO POR LOS PUENTES, Y BARCAS DE XARAMA, ALONDIGA, Y ACECA, propios del Real Sitio de Aranjuez, á todas las Personas, Cavallerías mayores, y menores, Coches, Calezas, Sillas volantes, Literas, Galeras, Carros, Carretas, Carromatos, y todo genero de Ganado mayor, y menor. EN QUE SE INCLUYE LO QUE SE HA REGULADO PODRAN COSTAR ANNUALMENTE los reparos, y manutencion del nuevo Camino, que á expensas de su Magestad se ha construido desde dicho Sitio á Madrid.</p>	
<p>Por cada Coche de uno, dos, ó tres pares de Mulas, ocho reales de vellón, paunilo libras las Personas que fueren en él, y los Cocheros</p> <p>Por cada Caleza, quatro reales de vellón, y libras las Personas que fueren dentro, y el Calcezo</p> <p>Por cada Silla volante de un Cavallo, tres reales, y diez y ocho maravedis</p> <p>Por cada Litera, con sus Litereros, y Machos, cinco reales, y libras las Personas que fueren dentro</p> <p>Por cada Galera cargada, con dos, quatro, seis, ó mas Mulas, siete reales, libras los Galeros</p> <p>Por cada Galera, con dos, quatro, seis, ó mas Mulas de vacío, quatro reales, y diez y ocho maravedis</p>	<p>Por cada Macho, ó Mula cargado, treinta maravedis, y libras los Arrieros</p> <p>Por cada Macho, ó Mula de vacío, diez y ocho maravedis, libras los Arrieros</p> <p>Por cada Cavallería de ganado menor cargada, cuatro maravedis, libras los Arrieros</p> <p>Por cada Cavallería menor de vacío, diez maravedis, libras los Arrieros</p> <p>Por cada Cabeza de ganado de Lana, ó Cabrio, un maravedí</p> <p>Por cada Cabeza de ganado de Ceida, seis maravedis, aun- que pascen por el budo</p> <p>Por cada Carreta de Bueyes cargada, quarenta maravedis</p>

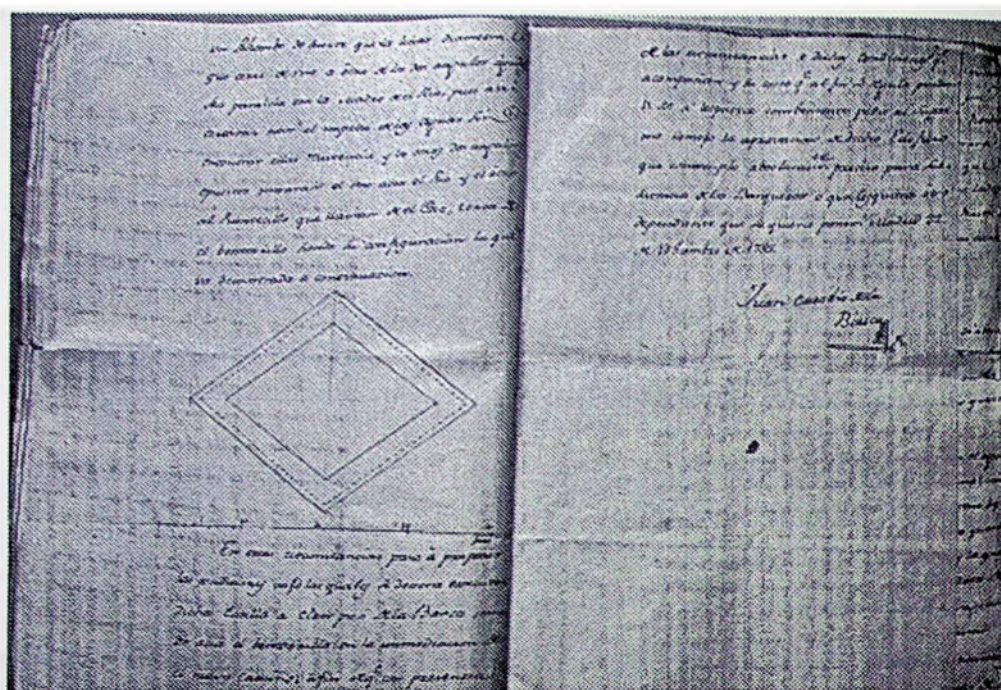
2) Arancel de los precios del derecho de paso de los puentes, barcas de Jarama, Alhóndiga y Aceca, 1774 (AGP, Madrid)



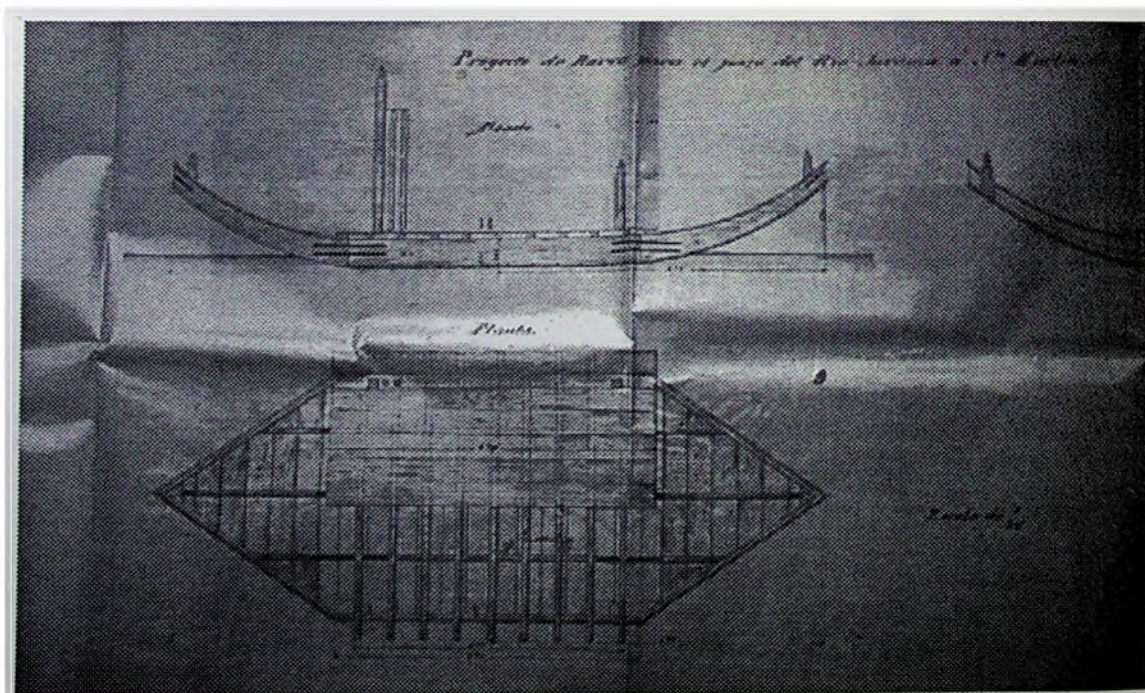
3) Diseño para la barca de Arrebatcardos, 1729 (AV, Secretaría)



4) Proyecto de Barca en el río Jarama, 1872 (Archivo Comunidad de Madrid. Tres Cantos; op. cit. C. Andrés, 1989)



5) Documento con dibujo para el proyecto de barca y entorno de Arrebatacardos, 1785 (AV, Secretaría)



6) Proyecto de barca para San Martín de la Vega, c. 1888
(Archivo Comunidad de Madrid, leg. 801)