

El puente de San Juan del Río y Pedro de Arrieta

Hay objetos arquitectónicos que prolongan su función durante varios siglos. Continúan sirviendo, como es el caso del puente del que se ocupan estas notas, sin que la mayoría de sus usuarios tengan la menor idea respecto de quién los realizó. Más aún, ni siquiera se suele tener una noción de cuándo se les construyó. Este "olvido" colectivo es inevitable y fue precisamente por ello que me animé a formular este trabajo, concebido como una suerte de recuerdo. Recuerdo no nostálgico, puesto que el puente del que tratan estas páginas, realizado en los primeros años del siglo XVIII, está ahí, en San Juan del Río, Querétaro. Se ha mantenido prestando su servicio para que lo usen los vehículos de nuestro tiempo, algunos de los cuales pesan hasta 30 toneladas.

Otra reflexión inicial que motivó este trabajo fue la de que existe la propensión a estudiar la arquitectura novohispana, abordando principalmente la del género religioso. Es comprensible que así sea considerando, entre otros factores: el alto número de edificaciones religiosas de esa época que hay en México y la importancia estética que muchas de ellas guardan, así como los costos que se erogaron para su realización. También se suelen examinar espacios del género civil, aunque en menor grado que los religiosos, y casi siempre se ven aquellos de carácter residencial o palaciego. En cambio, la arquitectura para la producción o las obras de infraestructura han quedado relegadas, representando un capítulo menor en los afanes de los estudiosos de la arquitectura virreinal. Debe admitirse aquí el hecho de que casi no quedan ejemplares de esas obras, y los pocos existentes suelen encontrarse en muy alto grado de deterioro. Pero esto no ocurre con el puente La Venta, realizado por el arquitecto Pedro de Arrieta, ubicado en la salida occidental de San Juan del Río. Éste se halla en tan buenas condiciones, que sigue siendo paso de vehículos sobre el río de San Juan, para salir o llegar a esa población, en el sureste del estado de Querétaro.

Arrieta y las obras de infraestructura novohispana

Al concluir el siglo xvii y comenzar el xviii, cuando se realizó el puente en cuestión, eran los arquitectos quienes proyectaban y ejecutaban las obras civiles de infraestructura. No existía la profesión de ingeniero propiamente dicha y, por tanto, presas, caminos y puentes, entre otras tareas propias de la ingeniería civil contemporánea, eran parte del ámbito de competencia cubierto por el oficio arquitectónico. De donde se sigue que el objeto aquí examinado haya sido concebido y materializado por el arquitecto Pedro de Arrieta, quien ya figuraba entonces como el arquitecto más reconocido de Nueva España. Su trayectoria profesional era destacada; a su capacidad y empeño se debieron diversos trabajos de edificación de la mayor importancia para la Nueva España de aquel tiempo.

Arrieta destacó en la escena de la arquitectura en el primer tercio del siglo xviii novohispano. Intervino en muchos de los edificios más importantes de su tiempo, algunos de los cuales fueron proyectados y construidos completamente por él. Baste recordar una breve referencia a su labor para la conclusión de la Basílica de Guadalupe, la iglesia de la Profesa, o bien, el Palacio de la Inquisición, a los que se agregan decenas de edificaciones religiosas más, cuya nómina podría llenar varias páginas. También fue realizador de decenas de casas en la ciudad de México y ocupó los más importantes cargos dentro del ámbito arquitectónico de su tiempo. Así, se desempeñó como veedor del gremio durante varios años: 1695, 1696 y 1700. Fue nombrado Maestro Mayor de la Iglesia Catedral de México y del Real Palacio en 1720. Asimismo, entre sus actividades en materia de

infraestructura hizo varios reconocimientos y diversas reparaciones en las obras del desagüe de la ciudad de México, trabajó también en las calzadas y lagunas de la ciudad; además, proyectó y construyó la fuente de la plaza mayor de la misma. De todo lo anterior se sigue que tuvo también una experiencia significativa en la planeación y realización de obras de infraestructura.

Lo cierto es que Arrieta, aparte del oficio de arquitecto, también fue practicante de la *carpintería de lo blanco*. En ese su otro oficio también alcanzó una actividad destacada. Él indica, en el referido documento donde solicitó ser Maestro de Catedral, que recibió formación y fue examinado por el importante gremio de los carpinteros de la capital del virreinato. Debido a que por más de un cuarto de siglo se desempeñó como arquitecto encargado de las obras del Tribunal del Santo Oficio, fue contratado también por esa institución como maestro carpintero, trabajando en la ejecución de obras importantes, como los entablados para la realización de los autos sacramentales, mobiliario diverso y retablos. Empero, si bien obtuvo una singular apreciación en este otro oficio, su mayor prestigio y reconocimiento los adquirió a través de su obra como arquitecto.

El interés principal de estas páginas es la actividad de Arrieta como proyectista y constructor del puente llamado La Venta, en San Juan del Río. Por ello, cabe hacer referencia al hecho de que ese no fue el único puente que construyera el destacado arquitecto criollo. De acuerdo con la antes señalada solicitud, presentada el 11 de abril de 1720 por el propio Arrieta como exposición de méritos, él consigna en sus propias palabras haber diseñado y construido en la ciudad de México “[...] el puente que llaman de *La Mariscal* y otras muchas obras públi-

cas[...].¹ Ese puente estuvo en la calle que hasta el siglo XIX llevara precisamente el nombre de *Puente de la Mariscalá*, en la esquina de las actuales avenidas Hidalgo y Eje Central. En ese sitio estuvo también la caja de agua y la fuente *La Mariscalá*, en la que remataba el acueducto que venía de Santa Fe. Pero volvamos a la presencia de nuestro arquitecto en el puente de San Juan del Río.

En primer término, llama la atención que las publicaciones oficiales y la folletería promocional reciente sobre los atractivos de San Juan del Río, casi siempre aluden al diseñador y constructor del puente local como arquitecto nacido en España, cuando en realidad nació en el Real de Minas de Pachuca, actual capital del estado de Hidalgo. Incluso en publicaciones del INAH, como el *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles*, correspondiente al estado de Querétaro, cuando se hace referencia a este autor también se menciona, en forma equivocada, como "arquitecto español".² Ciertamente hubo algunos años de dudas respecto de su origen, pero en su testamento de 1738, el mismo Arrieta manifiesta haber sido originario de Pachuca e hijo legítimo de Juan de Arrieta y de doña María de la Encarnación.³

Volviendo a su trabajo, el puente de San Juan del Río parece haberle dejado muy satisfecho y lo recordaba con especial orgullo. Respecto a dicha obra señala que "[...] por mandato del excelentísimo señor duque de Alburquerque, hice el puente de San Juan del Río que es una de las

obras de la mayor importancia y utilidad de todo el reino como hoy es notorio".⁴ La importancia de dicho puente, como veremos más adelante, fue vital para la expansión y consolidación tanto del aparato productivo como del sistema de dominación en el virreinato. Contribuyó a conectar con agilidad el centro del país con las regiones mineras al norte y noreste del territorio virreinal. Para apreciar de manera más cabal la importancia del puente conviene echar una mirada a la localidad misma donde lo construyó.

Orígenes de San Juan del Río y del camino al que serviría el puente

La fundación cristiana de San Juan del Río tuvo lugar el 24 de junio de 1531, precisamente el día de San Juan Bautista, de donde le vino su denominación, misma que se daría al río en cuyo margen se asienta. Antes de la conquista española en el sitio hubo un asentamiento chichimeca, tal vez de modestas dimensiones.⁵ Los nuevos fundadores, como avanzada de la dominación hispana, estaban encabezados por el indígena cristianizado don Hernando de Tapia, cuyo nombre otomí sonaba aproximadamente: Conín. Es muy probable que el autor de la incipiente traza original del poblado haya sido el también indígena de la misma etnia de Conín, don Nicolás de San Luis Montañez.⁶ Estos mismos personajes serían quienes al mes siguiente, en julio del pro-

¹ Archivo General de la Nación (AGN), Fondo Reales Cédulas, vol. 63, ff. 93-94.

² *Catálogo Nacional de Monumentos Históricos Inmuebles. Estado de Querétaro*, México, INAH, 1990, vol. IV, p. 165.

³ Concepción Amerlinck, "Pedro de Arrieta. Su origen y testamento", en *Boletín Monumentos Históricos*, núm. 6, México, INAH, 1981. Incluye el texto completo del documento en las pp. 30 y 31.

⁴ Heinrich Berlin, "El arquitecto Pedro de Arrieta", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, México, 1945, vol. 16, núm. 1, p. 77.

⁵ Varios, *San Juan del Río*, Presidencia Municipal de San Juan del Río, México, 1981, p. 40.

⁶ Luis Arnal, *El presidio en México en el siglo XVI*, México, Facultad de Arquitectura-UNAM, 1995, p. 203.



Figura 1. Plano de San Juan del Río en 1690. Fuente: Archivo General de la Nación, rama Tierras, vol. 2762, exp. 4, f. 35.

pio 1531, fundarían Santiago de Querétaro. En San Juan del Río la traza de la población virreinal se desplegó en la planicie, a algunos metros por encima de la hondonada por la que corre el río y a cierta distancia del mismo, a fin de no quedar expuesta a posibles inundaciones. Pero tampoco se desplató el asentamiento muy alejado de dicho cauce, para poder aprovecharlo como abastecimiento de agua sin tener que hacer grandes recorridos para ello (véase la figura 1).

La localidad de San Juan quedó ubicada a una distancia aproximada de 45 leguas (160 km) al noroeste de la capital virreinal y a 13 leguas (52 km) al sureste de Querétaro. Esta ubicación, desde muy temprano, la definió como una suerte de eslabón importante en el sistema virreinal de comunicaciones. En efecto, la población funcionó ante todo como lugar para el recambio de bestias y descanso de viajeros en su ruta hacia los territorios del norte y el noroeste novohispano. Con el descubrimiento de las vetas argentíferas en Zacatecas hacia 1547, este asentamiento que ya era paso obligado para la red terrestre que conectaba a toda esa vasta región de la América española devino en sitio estratégico. Paradójicamente, San Juan del Río nunca llegó a ser durante la dominación española un asentamiento

importante, ni en el aspecto demográfico ni en el productivo, tampoco en su jerarquía político-administrativa. Sobre todo, si se relaciona con las poblaciones cercanas, Querétaro y Jilotepec, que fueron villas y más tarde ciudades, con un peso regional considerable en los tres renglones señalados. Empero, vale insistir en ello: San Juan se hallaba situado en un paraje de vital importancia para el tránsito caminero. Además, el sitio donde se fundó el poblado representaba un punto nodal para la red caminera y fue seleccionado por presentar características muy favorables para cruzar por ahí el cauce del río. Por último, al ser paso obligado, el poblado representaba una parada forzosa, pues allí se ubicaba una aduana donde se cobraban las alcabalas a todo género de mercancía.

El camino que ligaba a San Juan con las ciudades de México y Querétaro había sido abierto un poco antes, hacia 1542, por el franciscano Sebastián de Aparicio,⁷ siguiendo la ruta; después de Querétaro se bifurcaba al occidente hacia Guadalajara y al noroeste hacia Zacatecas. Esa importante vía troncal de la red caminera virreinal más tarde se designaría como Camino Real de Tierra Adentro, convirtiéndose en una suerte de columna vertebral terrestre para la penetración hacia el norte del territorio. Fue clave para la expansión del comercio y las actividades agropecuarias hacia esa extensa zona y, sobre todo, fue gracias al mismo que pudieron explotarse las importantes zonas mineras del norte. Lo cierto es que, hacia 1551, el camino de México a Zacatecas era muy transitado, y el paso por San Juan Río era punto obligado.

Al correr la segunda mitad del siglo XVI, el paso de viajeros y caravanas de abastecimiento para

⁷ Agustín de Betancourt, *Teatro mexicano* (edición facsimilar), México, Porrúa, 1971, p. 17.

los centros mineros y los embarques de plata iba en incremento. Además, muy pronto se acrecentó su volumen en virtud del descubrimiento, entre 1554 y 1556, de grandes yacimientos de plata en la zona de Guanajuato. Fue precisamente en esos años cuando se concluyó y puso en servicio el tramo del camino de Querétaro a Zacatecas, ya entonces sólidamente construido, siendo capaz de soportar el peso de carretas más grandes, hasta con cuatro ruedas.⁸ En el recorrido hacia San Juan del Río, desde la capital del virreinato, los principales poblados y paradas de tránsito eran, de sur a norte: Cuautitlán, Tepeji, Jilotepec y San Juan del Río. En Tepeji, cuyo nombre oficial actual es Tepeji del Río, también se construyó desde mediados del siglo XVI otro puente para salvar el paso por el río local. Por cierto, con dimensiones y características constructivas más modestas que las del puente construido en San Juan del Río.

Importancia estratégica y utilitaria del puente

El puente, para atravesar el río San Juan, está situado en las afueras de la localidad que nos ocupa, hacia el poniente de la misma. Desde sus primeros tiempos se convirtió en elemento clave para la conexión del camino que unía la capital de la Nueva España con el occidente y el noroeste del territorio virreinal. El río sobre el que se erigió el puente había sido el recurso decisivo para establecer en su margen oriental la localidad de San Juan, pero éste también constituía un obstáculo para el tránsito de carretas y arrieros, en especial cuando crecía durante la tempe-

rada de lluvias. Además de que dicho río estaba entre los cauces más importantes de la ruta y, por lo mismo, más difíciles de sortear por los vehículos, los jinetes o las caravanas de mulas. El 28 de diciembre de 1555 el virrey Luis de Velasco, de visita en la cercana Jilotepec y respondiendo a quejas de lugareños contra desmanes y molestias ocasionadas por las caravanas en su paso hacia Zacatecas, ordenó que éstas nunca permanecieran más de tres días en las poblaciones de la ruta. Aunque hizo una salvedad, precisamente cuando los viajeros se enfrentaran con dificultades para poder cruzar el río San Juan,⁹ lo cual habla de que no existía un paso seguro durante las crecientes de dicho cauce.

En realidad no es un río caudaloso a su paso por San Juan, pero cuando llueve su nivel puede llegar a subir por encima de los tres metros de altura en las partes más profundas de su cauce. Su anchura con dificultad llega a los 20 m, pero crecido puede triplicar esa dimensión, que en casos excepcionales llega a multiplicarse varias veces más. Una experiencia reciente ocurrió el 4 de agosto de 2004, cuando el río se desbordó, inundando tierras de labor cercanas a San Juan del Río. En esa ocasión llegó a tener un gasto de líquido superior a los 150 m³ por segundo, que fue producto de las intensas lluvias que se presentaron en la cuenca, aguas arriba, sobre todo en Aculco, Amealco y Atlacomulco.¹⁰ Estos desmesurados acarreos de agua, bajando por el lecho del río, deben haber ocurrido esporádicamente desde antes de la fundación del asentamiento.

Las condiciones anteriores obligaron desde los primeros tiempos del poblado a improvisar un

⁸ P. J. Bakewell, *Minería y sociedad en el México colonial*, México, FCE, 1986, p. 39.

⁹ Philip W. Powell, *La Guerra Chichimeca (1550-1600)*, México, FCE/Cultura SEP, 1984, p. 43.

¹⁰ *El Sol de San Juan*, San Juan del Río, 5 de agosto de 2004, p. 1.

puente. Éste, probablemente de madera, debe haber sido además muy angosto y con una extensión apenas suficiente para alcanzar ambas riberas. Más tarde, hacia 1561, fue sustituido, cuando se hizo uno en piedra mamposteada y cuya ejecución ha sido atribuida al mencionado fray Sebastián de Aparicio. Tal vez haya sido un puente de tres arcos, si nos atenemos al escudo de armas que las autoridades españolas otorgaron a la población, emblema que representaba un río con un puente de tres arcadas coronado por un águila parada en un nopal. Pero fuera de este dato no quedan evidencias de ese segundo puente antecedente del actual, salvo la documentación que informa de manera escueta acerca de cómo en 1621 se hicieron reparaciones para reforzarlo.¹¹ A pesar de esas tareas, antes de que transcurriera un siglo de haberlas realizado, el puente requirió ser reconstruido en su totalidad, lo que tuvo lugar hacia los primeros años del siglo XVIII.

Un último dato que pone en evidencia la importancia del puente de San Juan del Río está en el surgimiento de la llamada Guerra Chichimeca, que se desarrolló durante la segunda mitad del siglo XVI. Esta campaña de insurrección intermitente de indígenas seminómadas abarcó una vasta zona, que se extendió desde unas cuantas leguas al noroeste de San Juan del Río, hasta la ciudad de Zacatecas. A partir de la misma, hubo la necesidad de establecer una guarnición militar permanente que asegurara la protección tanto del puente como del poblado. Esta medida deja ver la importancia que representaba esa construcción para poder pasar sobre el río San Juan. Después de todo, desde sus primeras versiones dicho puente, que por lo menos desde el siglo XVIII se conoce como La Venta, fue proba-

blemente el de mayor tamaño y el mejor construido en toda la ruta de México a Zacatecas.

Aspectos constructivos y cronológicos del puente La Venta

A este puente que hoy día se yergue sobre el río San Juan le falta poco menos de seis años para cumplir sus tres siglos de existencia. En efecto, si nos atenemos a las fechas grabadas en la piedra a la mitad del muro sur del mismo puente, su construcción dio comienzo el 9 de febrero de 1710 y quedó concluida en menos de un año, en enero de 1711. Nada más que la inscripción realizada en la época de su construcción es casi ilegible y en cambio una posterior y mejor conservada sólo indica la fecha del 9 de febrero de 1710 (véase la figura 2). Es de llamar la atención que una obra de la calidad y envergadura como la que nos ocupa hubiera sido ejecutada en un lapso que se antoja muy breve, hasta para las posibilidades técnicas de nuestros días. Este cuestionamiento responde además a que existen puntos de vista según los cuales el puente se concluyó en fechas muy posteriores a las señaladas. Así, tenemos que hay publicaciones oficiales en las que se sostiene, de manera por demás categórica, que "el puente se concluyó el 23 de enero de 1722 gobernando el Excelentísimo Sr. Duque de Linares".¹² Pero dejemos de lado la duda sobre la fecha, toda vez que los grabados en la piedra del puente consignan los primeros datos cronológicos, y admitamos que, así se hubieran tardado 12 años y no uno, la capacidad constructiva de quienes ejecutaron la obra bajo la dirección de Arrieta fue de una gran eficiencia.

¹¹ Gobierno Municipal, *San Juan del Río. Historia, San Juan del Río*, página de internet, 2003.

¹² Gobierno del Estado de Querétaro, *Enciclopedia de los Municipios*, Querétaro, Secretaría de Gobierno, 2001, s. p.



Figura 2. Cartelera en el muro sur del puente, con lechadas de construcción. Foto: G. Bolts, 2004.

El principal material de construcción empleado en el puente es la piedra. Ésta, en la cara externa de los muros y arcos, fue trabajada en bloques y aparejada con juntas casi a hueso, las que en el muro del lado sur han sido reforzadas con mortero de cal; esto se debe a que esa cara es la que recibe el impacto del agua durante las avenidas del río. En efecto, el choque del líquido, acarreando ramas, matorrales y troncos en sus crecientes, ha desgastado las piezas de ese muro más que las del norte, pues el cauce del río corre de sur a norte. De igual forma, esto determinó que Arrieta diseñara los contrafuertes que refuerzan la construcción de ese lado, con forma de punta a un ángulo como de 50 grados, donde



Figura 3. Contrafuerte en el lado sur. Foto: G. Bolts, 2004.

el vértice viene actuando como parteaguas (véase la figura 3). Así, este diseño resiste más la fuerza del torrente cuando el nivel del río sube por las altas precipitaciones y aumentan el volumen y la velocidad del agua. En cambio, los contrafuertes del lado norte son más pequeños y no tienen esa forma punteada.

El material de relleno, con el que se le da volumen y consistencia al puente, es de mampostería a base de piedra pegada con mortero de cal. La parte superior del mismo, es decir, el pavimento de la vía por la que pasaban los vehículos, animales y personas, debió haber sido empedrada y unida con mezcla de cal; o bien, recubierta con piedra de baldosas, juntas a

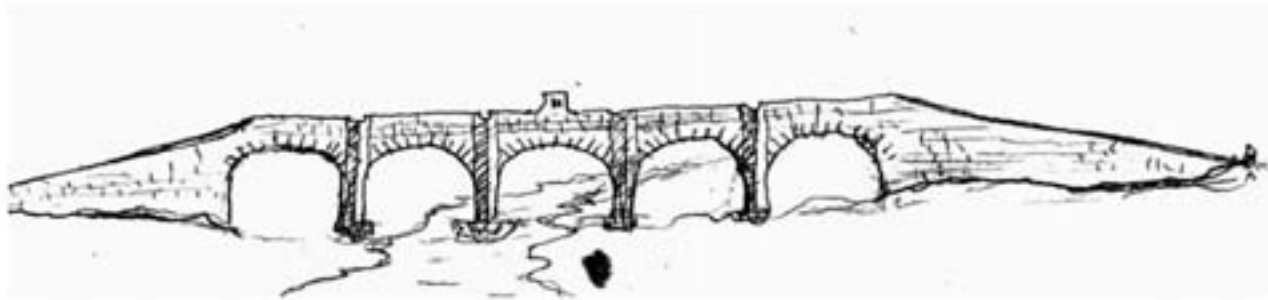


Figura 4. Vista del puente desde el lado sur. Dibujo: G. Boils.

modo de adoquinado. Actualmente se trata de un pavimento asfaltado a base de una mezcla de arena y chapopote, propio del sistema como se recubren hoy día y desde hace muchas décadas la mayoría de las calles y carreteras del país. No aparecen indicios de posibles hundimientos a causa de acomodo en el material que sirve de apoyo a la vía, tal vez debido a que el material ya trabajó después de tantos años.

A su vez, debido a la fórmula estructural que da sustentación al puente, todo parece indicar que ha permanecido intacta desde que se construyera. Cierto que ha tenido algunas reparaciones; por lo menos tareas de mantenimiento y limpieza en diferentes momentos de su casi tricentenaria historia. Pero también es cierto que toda estructura de ese género, hasta la más moderna, reclama de esas tareas para poder seguir funcionando en buenas condiciones. El sistema estructural de este puente se compone de cinco arcos rebajados de 7.20 m de claro por poco más de 4.50 m de altura hasta la clave. En realidad estos cinco arcos constituyen otras tantas bóvedas de cañón corrido, puesto que cada uno de ellos se prolonga, formando las cinco bóvedas cuya longitud se extiende a todo lo ancho del puente. Las mismas se apoyan en cuatro muros de 6.80 metros de largo por 1.60 m de ancho, los que se desarrollan de manera per-

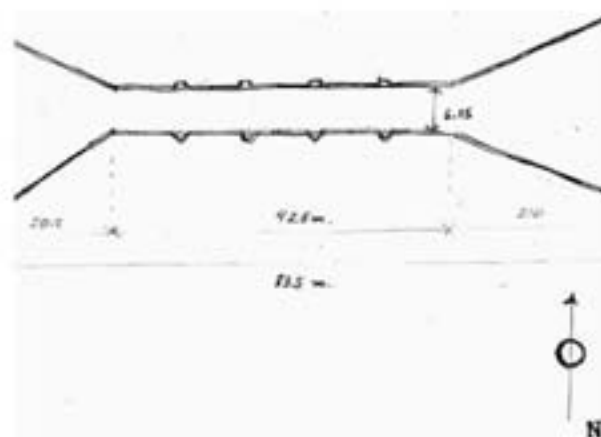


Figura 5. Planta del puente desde el lado sur. Dibujo: G. Boils.

pendicular al eje longitudinal del puente, corriendo también a todo lo ancho del mismo (véanse las figuras 4 y 5). De esa forma, aparte del apoyo que recibe el puente en sus extremos, la distribución de las cargas se reparte de manera homogénea en cada uno de los cuatro soportes verticales intermedios.

La solidez de su construcción se pone a prueba cotidianamente; todos los días pasan sobre esa estructura miles de vehículos que van o vienen hacia Querétaro y otras poblaciones situadas al occidente de San Juan del Río. Hasta hace algunos lustros, cuando aún no se había construido el libramiento carretero que evita pasar

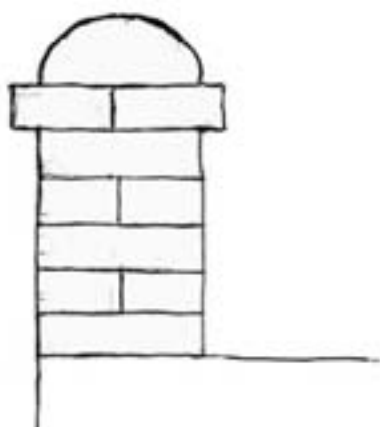


Figura 6. Detalle del muro barandal. Dibujo: G. Boils.

por esa población, cruzaba por el puente La Venta todo el tráfico procedente de —y hacia— la ciudad de México y otras localidades del centro, con dirección al occidente y buena parte del que se dirigía al norte del territorio nacional. Puede decirse que hasta hace no mucho era la principal, si no es que la única, puerta de entrada al Bajío desde el centro del país.

El puente se despliega en la dirección oriente-poniente, con una longitud aproximada de 42.5 m de vía, en el tramo que está sobre los cinco arcos que lo sostienen. Pero los muros de contención continúan a ambos extremos, ensanchándose en un ángulo de unos 25 grados, en relación con la línea longitudinal que recorren ambos muros, casi duplicando la longitud de la vía hasta llegar a los 83 m (alrededor de 100 varas castellanas). El ancho aproximado de la vía de circulación es ligeramente superior a los 6 m, en la parte que está sobre las cinco bóvedas de cañón; a ello habría que sumar los 52 cm de cada uno de los dos muros que, formando el barandal, son la continuación de los paramentos, desarrollándose al paño de los mismos. Entonces tenemos que la anchura total del puente es de poco más de 7 m. A su vez, la altu-



Figura 7. Escudo actual de San Juan del Río. Fuente: H. Ayuntamiento de San Juan del Río, 2004.

ra máxima del puente se acerca a los 6 m, desde la base de los muros de soporte hasta el barandal de los mismos (véase la figura 6). Solamente es un poco más alto sobre el arco central en el muro sur, donde se eleva el tramo de casi 3 m del muro que tiene la cartela antes señalada.

La importancia que encierra el puente se manifiesta hasta en el hecho de que se le haya incluido en el escudo de armas de la ciudad de San Juan del Río. Ahí, éste aparece a todo lo largo con sus cinco arcos, destacando sensiblemente en dicho símbolo (véase la figura 7). En efecto, resulta por demás emblemática la presencia de la imagen del puente al centro del escudo en un espacio superior de forma rectangular, en el mayor de los tres cuarteles en que está subdividido el interior del escudo. Este blasón local es relativamente reciente puesto que data de 1985. Empero, ya en el primer escudo de la época colonial, como señalamos antes, también aparecía un puente únicamente con tres arcos. El escudo contemporáneo actualizó las características del puente local; aunque lo hizo 275 años después de que Arrieta levantara el actual puente con sus cinco arcos.

La estética del puente La Venta

Junto a su importante valor de uso, señalado aquí en varios pasajes anteriores, está también el significativo valor plástico que encierra este puente. Aparentemente sencillo en su diseño y sin grandes agregados decorativos, el puente ofrece en su imagen general de sencillez, un atractivo equilibrio formal. De igual manera, su estampa de firmeza y su evidente solidez estructural transmiten una sensación de balance y seguridad. Visto en su parte superior luce desde cierta distancia, por los modestos elementos ornamentales con que se rematan los extremos de sus muros, los que se expanden, al terminar la parte de la vía que corre sobre los arcos, abocinando el espacio de la vía por ambos extremos (véase la figura 5). Está el propio diseño de tales muros que conforman el barandal del puente, los que tienen en la corona una saliente y luego, sobre ésta, una media caña corrida, haciendo las veces de remate de los muros mismos (véase la figura 8).

En la parte superior del puente destaca la prolongación vertical del muro, que soporta la cartela en piedra donde se indican las fechas y autoría del puente. Ésta se halla al centro del muro

en el flanco sur del puente, en una elevación de poco más de un metro sobre el borde del mismo, y que destaca por su trazo de doble curva, rematado por una horizontal (véase la figura 8). Además, están los remates de los cuatro contrafuertes en el muro sur, los que se convierten, en el nivel de la vía de circulación, en salientes. Esto permite a los peatones resguardarse cuando pasan dos vehículos al mismo tiempo, a lo que se añade que el muro sur tenga en su borde de remate un desarrollo no exclusivamente lineal como en el muro norte, sino que al crear cuatro curvaturas le imprimen un sentido visual de movimiento (véase la figura 9).

La plasticidad del puente se hace mucho más evidente cuando se le contempla desde abajo, en cualquiera de las riveras. Allí se muestra en toda su espléndida construcción; sus potentes arcos pétreos de tono gris, ligeramente rojizo y sus muros de soporte, resueltos con bloques del mismo material. Los paramentos planos, siguiendo un desarrollo lineal, que sólo cambian de dirección, al llegar al área donde se ensancha la vía, abriéndose como vimos a unos 25 grados en la parte superior, lo que le confiere mayor sentido de dinamismo a las caras norte y sur del puente. Al tiempo que en el lado sur la solución angulosa,

| 49



Figura 8. Muro barandal desde el lado nordeste. Foto: G. Boila, 2004.



Figura 9. Vista del puente desde el sureste. Foto: G. Boila, 2004.



Figura 10. Autobús pasando sobre el puente. Foto: G. Boils, 2004.



Figura 11. Vista de conjunto del puente. Foto: G. Boils, 2004.

que por razón de funcionamiento se dio a los cuatro contrafuertes para fungir de parteaguas, le confieren a ese lado del puente una imagen de mayor claroscuro, acrecentando su sentido volumétrico y aumentando su gracia visual. La proporcionada escala que guardan los arcos rebajados ofrece una solución visualmente equilibrada, de incuestionable composición armoniosa. La cara

norte del puente, a pesar de no contar con las formas angulosas de los contrafuertes del lado sur, también ofrece una agradable imagen, que tiene igualmente un balanceado sentido compositivo (véanse las figuras 10 y 11).

Pero es en el perfil de conjunto del puente, recortándose contra la vegetación o teniendo como fondo el cielo, donde se logra apreciar en



Figura 12. Camión de carga sobre el puente. Foto: G. Bolís, 2004.

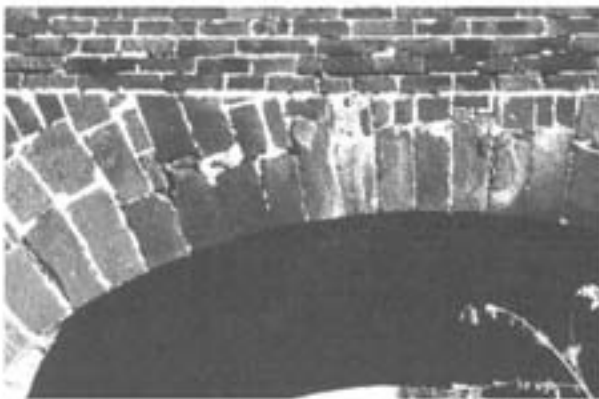


Figura 13. Detalle de las dovelas de un arco. Foto: G. Bolís, 2004.

toda su magnitud la vigorosa plasticidad que proyecta esa obra (véase la figura 12). Su masa pétreo, con su geometría equilibrada entre las líneas rectas y las curvas que le dan forma, se muestra así en toda su intensa presencia. Es también entonces cuando se le aprecia, desplantado sobre el cauce del río, como una construcción a la vez potente y graciosa, en donde resaltan los claroscuros propiciados por sus salientes y sus bóvedas de arco rebajado, mientras la piedra en su relativa sobriedad proyecta la sensación de

permanencia (véanse las figuras 13 y 14). Por último, si nos atenemos a la idea de que si lo bello es además útil, entonces resulta doblemente bello, por lo cual el puente La Venta adquiere un rango estético de mayor envergadura.

Conclusiones

El siglo XVIII fue el de mayor intensidad y diversidad en la producción arquitectónica de la Nueva España. Sus artífices lograron imprimir a esos cien años del virreinato una notoria y creativa materialización de espacios de toda índole, con un dominio de la técnica y una sensibilidad creativa que siguen siendo reconocidas. El siglo se inaugura con obras de trascendencia para la vida religiosa, como también con proyectos y construcciones para la vida de todos los días. Dominando la escena del trabajo arquitectónico, la labor del criollo Pedro de Arrieta cumple con la realización en la capital virreinal y otras localidades, diseñando y ejecutando trabajos de gran talento y atinada solución estructural. Apenas



Figura 14. Parte baja del puente desde el suroeste. Foto: G. Boils, 2004.

52 |

transcurrida la primera década de ese siglo, Arrieta ya era reclamado para la ejecución de obras que hoy son propias de la ingeniería, como la que aquí se visitó.

La expansión, tanto del aparato productivo como del sistema de dominación español, habían puesto a San Juan del Río en el mapa virreinal como un sitio estratégico desde mediados del siglo XVI. Paso obligado para el cruce del río local, desde sus primeros tiempos se improvisó un puente para transitar de un lado a otro de ese cuerpo de agua. Al aumentar la circulación de personas y mercancías por el punto se hizo necesario hacer un puente más consolidado, realizándolo con piedra hacia el último tercio del propio siglo XVI. Así, el desarrollo de la minería, al igual que del comercio y de las actividades agropecuarias en el occidente y el norte de la Nueva España, se vio favorecido por ese eslabón esencial en la cadena de las comunicaciones

virreinales. Las mejoras efectuadas en el mismo hacia 1621, permitieron que su vida útil se prolongara hasta los primeros años del siglo XVIII.

Fue entonces cuando entró en funciones el talento y el ingenio del arquitecto Pedro de Arrieta, quien proyectó y construyó el puente que sigue en pie y en buen estado hasta nuestros días. Pero no en calidad de pieza de museo, sino como un recurso esencial de comunicación, sobre el que transitan miles de vehículos todos los días del año. Esto habla de lo bien construido que está el puente, pues el desgaste derivado de las cargas superiores en muchas toneladas a las que se desplazaban por ahí en la época virreinal no parece haberle hecho mella. De igual forma, las velocidades que alcanzan para cruzarlo los vehículos actuales no han dañado su estructura. Casi se antoja decir que el trabajo de Arrieta fue realizado con gran solidez y calidad constructivas, pensando en el futuro.