

Los pavimentos en la Sevilla de la segunda mitad del siglo XVI: materiales y técnicas de ejecución

Antonio José Albardonedo Freire

El objetivo de esta ponencia es ensalzar un aspecto poco tratado, hasta el momento, en la bibliografía al uso en la Historia de la Construcción, como es la pavimentación de los espacios públicos urbanos. Durante el siglo XVI, y de un modo especial en la última década de la centuria en que la magnitud de los trabajos alcanzó su mayor esplendor, el Cabildo Municipal de Sevilla emprendió una ambiciosa política de pavimentación de calles y plazas, con objeto de mejorar el tránsito y acrecentar la belleza de las vías urbanas que, hasta el momento, según la costumbre islámica, eran de firme terrizo, salvo en espacios selectos o singulares que habían sido pavimentados con ladrillos raspados o guijarros.

Para acometer esta política de pavimentación, el Cabildo se apoyaba en la *Ordenanzas de Sevilla*,¹ en las que, en 1527, se habían incorporado las condiciones ordenadas, en 1500, por los Reyes Católicos, relativas a la creación del cargo de *Veedor de Pavimentos* —persona encargada de su reparación y conservación—, y a la financiación de las reformas.

Los resultados de esta investigación proceden principalmente de la lectura de las Secciones III, X, XIII y XV del Archivo Histórico Municipal, siendo enriquecidas con documentos aislados extraídos de otras secciones del mismo fondo archivístico. Los resultados son inéditos dado que las conclusiones han surgido del análisis de cientos de breves referencias aparecidas en documentos administrativos, contables o de las Actas de Cabildo contenidas en este rico repositorio, que en sí mismas carecían de valor pero

vistas desde la evolución administrativa o desde valores estadísticos descubren la política urbana más oculta.

Estas amplias obras de urbanización de la segunda mitad del siglo XVI, estuvieron favorecidas por dos factores. De un lado, por la aparición de una cultura humanista pues se iniciaron coincidiendo con el paso de la ciudad medieval a la renacentista; en segundo lugar, por la prosperidad económica de la ciudad, que se encontraba en una situación privilegiada tras la concesión del monopolio, factor que posibilitó que el Cabildo Municipal acometiera, paralelamente ciertas reformas morfológicas y una mejora constante de los solados.

LOS RESULTADOS GLOBALES: ZONAS AFECTADAS

Resulta difícil señalar con exactitud el total de las calles pavimentadas gracias a la nueva política municipal, ya que en pocas ocasiones se conocen los límites de las obras ejecutadas. Sin embargo, algunos autores afirman que, en 1525, la cuarta parte de las calles de la ciudad ya estaban pavimentadas,² lo que sin duda nos lleva a señalar que la proporción crecería en gran medida en la última década, en que, como tendremos ocasión de señalar, se incrementó el número de obras.

En la nueva política de pavimentación las obras se realizarían, a través de planes parciales, calles aisladas que generaron auténticas islas soladas en la ciu-

dad, sin considerar los enlaces de las vías con las de su entorno e incluso pavimentando sólo una parte de ellas, esto produjo problemas sobre todo, de desagüe, formación de charcos y de circulación de carromatos.

De nuestro trabajo investigativo se concluye que las zonas que poseían un mayor número de calles pavimentadas serían las de mayor actividad comercial o social: es decir, el centro urbano y las inmediaciones de las puertas del recinto amurallado. No obstante, se atenderían también obras de pavimentación en collaciones marginales e incluso barrios extramuros como San Bernardo o Triana, y, en la última década del siglo, otras zonas periféricas.

En el centro urbano, existían algunos circuitos completamente pavimentados. De ellos, señalaremos los dos más importantes. Probablemente, el primero después de la Reconquista fuera la antigua calle Real, enladrillada en 1497, camino éste de las comitivas regias en su entrada a la Ciudad. Otro fue el del Corpus, el cual había de ser anualmente reparado con motivo de la celebración, dada la mala calidad de las obras de solado en él realizadas.

MATERIALES Y TÉCNICAS: LOS ENLADRILLADOS

Desde el punto de vista técnico, de la lectura de las Actas Capitulares se puede afirmar que a lo largo del siglo XVI existió una voluntad unificadora presidiendo la política de suelos, pues aunque en ocasiones se emplearon ripios y guijarros, habitualmente y de modo sistemático el Cabildo recurrió al ladrillo como material preferente, mientras los empedrados se utilizaron con carácter excepcional hasta las últimas décadas del siglo, en que aumentó esta labor.

La magnitud de los trabajos en ladrillo fue tal que, con objeto de emprender la empresa se hizo necesaria la construcción de nueve hornos, ya que los que, funcionaban hasta ese momento eran, a todas luces, insuficientes para atender la demanda.³

Aunque con las lógicas limitaciones por razones técnicas, existieron algunas variedades de ladrillo en calidad y color; así se utilizaron sobre todo rojos y blancos, pero también verdes. En algunos casos, la calidad del ladrillo a emplear venía determinado por el emplazamiento de la calle; así, en las céntricas, se procuraba evitar el ladrillo rojo por ser éste de mala calidad.⁴ A veces se emplearon medios ladrillos o incluso se reutilizaron piezas de acarreo. Pero la diver-

sidad también existió por medio de las texturas y los dibujos de aparejo.

La elección del enladrillado no correspondía al concepto de ciudad renacentista ideal propugnado por los teóricos de la época, ya que, uno de los aspectos en que éste radicaba, se trataba precisamente de la drástica sustitución de los suelos medievales, terrizo o de toscos empedrados, por unas superficies pulidas, más ricas y de perfecto acabado. También los pintores del Renacimiento abogaban por ello, como se plasma en los suelos impecablemente enlosados, con juntas de cuidadoso trazado a cordel, representados en la iconografía de la época para lograr con ello una mejor captación espacial y exaltar así la perspectiva.⁵

Cabría preguntarse cuál fue la razón de que se optara por el ladrillo, frente a los pavimentos marmóreos del Cuatrocento italiano, a pesar de que la aplicación de este concepto ideal renacentista permitiría conseguir unas superficies cómodas y regulares, formalmente bien resueltas, de suelos pétreos, duros y pulimentados.

Sin duda, ello se debió a dos razones, una de carácter económico y otra técnico. De hecho, por su alto coste, las inversiones que ello exigirían resultaban impensables para el Cabildo sevillano incluso a pesar de la prosperidad de su economía municipal, al no existir canteras en sus proximidades; por el contrario, el ladrillo podía suministrarse en grandes cantidades desde hornos locales, aunque, en cualquier caso, como ya hemos señalado, la magnitud de las obras acometidas supusieron ampliar a nueve el número de hornos de la ciudad. A ello habría que añadir que en Sevilla existían expertos operarios, herederos de la tradición musulmana.

Sin embargo, el enladrillado a sardinel, no fue la única solución técnica. Así, existieron pavimentos «de aguija» (chinos); por ejemplo, el colocado en el interior del arco de la puerta de Goles en 1561.⁶

Otro tipo más frecuente, o al menos del que existen más referencias documentales, se emplearía en calles expuestas a un habitual tránsito de animales de carga; consistía en alterar longitudinalmente dos bandas de ladrillo con una central de guijarros. En este sentido existen peticiones por parte de los vecinos, quienes proponían esta técnica, probablemente para obtener con ella unos pavimentos de mayor durabilidad.

La mayor parte de las obras de los años finales de

siglo fueron empedrados, más demandados por los vecinos que los enladrillados. Esto hizo necesario buscar graveras para obtener cantos rodados de procedencia fluvial. Su extracción, así como la de los barros procedentes del río podía afectar a la navegación por los posibles corrimientos de tierras sobre el cauce, para solucionar el problema en 1598 Pedro Martín propuso en el Cabildo que la piedra se extrajera de la isleta de la Algaba.⁷

En puntos singulares del tejido urbano, como la plaza del Salvador se produjo una solución más rica, aunque el habitual laconismo de los numerosos documentos referentes a los solados del XVI deja un amplio margen de incertidumbre sobre el alcance y la calidad de las obras en ellos. No obstante, consideramos que lo escueto de las descripciones se debe a que nos encontramos ante un verdadero proceso de unificación de suelos y que de haber existido planteamientos formales más ambiciosos éstos se habrían relatado minuciosamente y magnificado más allá de su dimensión real.

CAUSAS DE INTERVENCIÓN

Durante la época que nos ocupa, las obras de pavimentación podían realizarse bien por sugerencia del Rey, aunque esto no ocurrió durante el reinado de Felipe II, bien a propuesta del Cabildo de la Ciudad (a través de su Diputado de Empedrados), de algún Jurado o del Asistente, o bien por petición, individual o colectiva, del vecindario al Cabildo. Las peticiones no siempre obtenían la rápida ejecución de las obras por lo que frecuentemente habían de reiterarse.

Podemos resumir en tres las razones que motivarían las peticiones y, en líneas generales, las reparaciones de las calles ya pavimentadas referidas en la documentación como viejas: el pésimo estado del pavimento preexistente, el adecentamiento de espacios abiertos y razones excepcionales como las riadas, una visita real o el Corpus.

Pésimo estado del pavimento preexistente

Fue sin duda la principal razón de las intervenciones, ello pudo deberse fundamentalmente a cuatro factores, el tránsito habitual, la escasa calidad (en los ma-

teriales y en su ejecución), el mal desagüe, o el rodaje de vehículos de tracción animal (coches y carro-matos).

Tránsito habitual

Lógicamente el uso de las calles contribuía a su deterioro, por ello, algunas con un tránsito excepcional exigían frecuentes y a veces urgentes reparaciones; entre ellas destaca la calle Sierpes, que fue reformada por lo menos en trece ocasiones.

La mala calidad de los pavimentos

Aunque a partir de la Carta de los Reyes Católicos y las consiguientes incorporaciones realizadas a las *Ordenanzas Municipales* existía un cargo público, *el Veedor de Pavimentos*, encargado entre otras cuestiones de controlar y vigilar la correcta ejecución de las obras y la calidad de los materiales empleados, los resultados no fueron satisfactorios bien por los materiales o por una ejecución mala, quedando a veces hoyos en los pavimentos, como se refleja en la siguiente Acta Capitular «(...)la carrera que la ciudad mando haser esta muy mala de suelo y con hoyos, que la ciudad lo mande remediar(...) quel obrero mayor haga echar un suelo en la carrera de manera que quede buena(...)»⁸

Estas circunstancias motivarían frecuentes protestas por parte del vecindario, denuncias que se acentuaron a finales de siglo, posiblemente por producirse una disminución en la calidad de las obras.

Cabría preguntarse qué medidas tomó el Cabildo para procurar mejorar la calidad de los pavimentos. Estas no fueron ni muchas ni definitivas; se procuró que los materiales empleados, por ejemplo la arena, fueran los convenientes⁹ o que las obras de pavimentación se realizaran en los meses secos para garantizar los resultados, así consta en las Actas Capitulares.¹⁰

Numerosas fueron las propuestas sobre nuevos procedimientos de ejecución de pavimentos que el Cabildo recibió a finales de siglo. Entre ellas, señalar el informe del Jurado Diego de Toledo sobre la calidad de las obras y pese a no conservarse el documento suponemos que debió ofrecer una evaluación negativa.¹¹

Mal desagüe

La ausencia de desagües y alcantarillas, las corrientes superficiales de aguas fétidas y el mal desagüe de las calles contribuiría en gran medida al deterioro de los pavimentos. La principal causa fue que las calles no tenían continuidad en los desniveles de desagüe debido a la pavimentación parcial de las calles, que generaba escalones, acometida por el Cabildo hasta las últimas décadas del siglo, momento en que comenzaron amplios planes racionales de pavimentación.

El mal desagüe motivaría frecuentes reclamaciones por parte del vecindario al Cabildo para que repararan los pavimentos. Pongamos dos ejemplos; en 1560 los vecinos reclamaban alrededor de la obra los daños provocados por un mal desagüe de la calle *Cabrahigo*¹² y en 1564 los vecinos pidieron que se enladrillara la calle de San Andrés que iba a la de las Cadenas, que por estar a una cota más baja que esta última no podía desaguar en ella.¹³

Tránsito de vehículos de tracción animal

Una importante causa del deterioro de los pavimentos fue el tránsito de vehículos de tracción animal, que aumentó especialmente tras 1567 con el auge comercial de la ciudad y la moda impuesta del traslado de personalidades. Destacamos un documento en el que se refiere la necesidad de reformar el pavimento de la Puerta de Jerez debido al tránsito de mercancías procedente de las Indias y a los carretones de piedra para las obras de la Catedral.¹⁴

Adecantamiento de espacios abiertos

Al margen del deterioro, otra razón fue el adecuamiento de espacios públicos abiertos como plazas y alamedas, bien para disfrute de los ciudadanos o como paso previo a la colocación de alguna imagen religiosa «ley la petición de Pedro Ortiz en que pide que se mande empedrar en la plaza de la Madalena tres o quatro varas junto a la pared para que se ponga allí una imagen [devota] para que este limpio...».¹⁵

En este sentido, sin duda el acontecimiento más trascendente en los años que consideramos, es la pavimentación de la Alameda de Hércules, de la que existen referencias desde 1574.

Razones excepcionales: el Corpus, las riadas y las visitas reales

Razones excepcionales motivaron con carácter urgente la reparación de los pavimentos. Entre ellas, señalaremos tres: el circuito del Corpus, fiesta cívico-religiosa, recorrido por lo más selecto de la ciudad, reclamaba reparaciones anuales de «los malos pasos» que pudieran surgir durante el invierno por las lluvias o las zanjas de instalaciones de caños.¹⁶

Otra causa excepcional fueron las visitas reales a Sevilla. En las Actas Capitulares recoge que en 1570 pese a la penuria económica, ante la llegada de la noticia del Rey, el Cabildo decidió enladrillar y empedrar las contadas calles que la comitiva recorrería «(...)dixo el señor teniente que se tiene por cierto que su magestad será servido de venir a esta cibdad de Sevilla y sera bien que las calles desta cibdad se acaben de ladrillar y empedrar y asimismo la calçada y camino por donde a de venir(...) que aunque no venga [el Rey] dandole Dios salud sera bien que se haga prevençion(...)».¹⁷

Especialmente abundantes son las referencias a los daños causados por las periódicas inundaciones en la calzada de Triana y en otras calles que quedaban muy afectadas por las riadas: «(...)la dicha calle esta sin corriente e no se puede pasar por ella a pie ni a cavallo e todos los vezinos de la dicha calle reçibimos algun perjuizio(...)».¹⁸

FINANCIACIÓN

La financiación de las obras dependería, en principio, de si se trataba de pavimentar calles nuevas o viejas. Lo habitual era que la totalidad del coste de las calles nuevas corriera a cargo de los Propios del Cabildo Municipal, mientras que, cuando se tratara del nuevo pavimentado o de reparaciones en calles soladas de antiguo, los vecinos debían contribuir económicamente.

La magnitud de los trabajos cuya financiación el Cabildo acometió fue tal que, con objeto de afrontar los considerables gastos que conllevaba la empresa, se hizo necesario establecer una imposición sobre la libra de la carne y el tocino.¹⁹

Para obtener el aporte vecinal para las obras, el Cabildo lo fundamentaba legalmente en las condiciones que en 1527 se habían incorporado a las Orde-

nanzas Municipales en cumplimiento de la referida Carta de los Reyes Católicos. Disposición que a su vez recogía la tradición islámica conocida por medio de Ibn' Abdun.²⁰ Según establecía dicha Carta, el *Vedor de Pavimentos*, se ocuparía de solicitar las reparaciones al vecindario y el *Obrero Mayor* de la Ciudad, les obligaría a ello en caso de no realizarlas.

Sin embargo, hubo ocasiones en que la costumbre no fue norma, como demuestra el conflicto creado en 1585 con motivo del enladrillado del compás de San Clemente, en el cual los vecinos se negaron a pagar el nuevo pavimento.²¹

En la documentación consultada en el Archivo Municipal, se observa que esta medida provocó multitud de quejas entre los vecinos, quienes consideraban que el mal estado de los pavimentos no era tanto resultado de un mal uso por parte de ellos sino, básicamente, de otras tres cuestiones que les eran ajenas y a las que ya hemos hecho referencia: el deterioro producido al abrir zanjas en el pavimento para reparar las cañerías, el originado por los caños de desagüe, y, finalmente y sobre todo, por la circulación de coches y carrromatos.

Por ello, los vecinos planteaban insistentemente las siguientes alternativas: que se exigiera a los que hubieran abierto zanjas que las repararan, que se cerraran los caños o les dieran otro desagüe, que los carros de mercancía poseyeran licencia municipal para circular y que se controlara a los coches y a las caballerías.

En 1560, en relación al sistema de financiación, se produce una novedad. Hasta esa fecha, se habían acometido a costa de los Propios del Cabildo²² o bien de los vecinos, pero en abril de 1560 se plantea arrendar a un particular las reparaciones en los casos siguientes: cuando se tratara de calles y plazas anchas dependientes del Cabildo, (en la que el vecino, según aparecía en las *Ordenanzas*, sólo había de ocuparse de una franja estrecha, equivalente a una calle de anchura media) o, en segundo lugar cuando los vecinos fueran instituciones eclesiásticas exentas de pago.²³

En la década de los sesenta, entre contratar estas obras a destajo o por jornales, el Cabildo decide que en cada caso se escoja la menos gravosa para la ciudad.²⁴

Por medio de la lectura de las fuentes documentales hemos podido determinar tres periodos diferentes en la política municipal de ejecución de obras que

dada la limitación del espacio impuesta sintetizamos del siguiente modo:

Primeras intervenciones 1556-1566. En 1560 el estado general de la pavimentación en Sevilla debió de ser malo; así se desprende de las reiteradas peticiones que se producen en el Cabildo presentadas por el mismo Asistente y por parte de los vecinos. Esta situación haría que el Concejo planteara la necesidad de reparar los pavimentos de algunas calles y decidiera emprender una tarea de renovar el enladrillado general de la ciudad durante cuatro años.

La disminución de las intervenciones 1566-1582. A partir de 1566 se inicia una etapa de escasas actuaciones en política de suelos del Cabildo Municipal, sin duda motivada por una crisis económica; salvo las reparaciones de enladrillados que urgían por razones excepcionales, como la visita real o la riada del Guadalquivir en 1571. Así, en 1570 el Cabildo acometió las reparaciones en el pavimento de las contadas calles que recorrería la comitiva, con motivo de la anunciada visita del Rey.

La gran reactivación de las iniciativas 1583-1598. En 1583 y hasta final del siglo, se inicia una nueva fase caracterizada por tres cuestiones: un aumento de las obras, coincidiendo con un incremento de los empedrados, una diversificación de los sectores pavimentados, y la realización de unas actuaciones programadas y por zonas, no en isla como había sucedido hasta la fecha.

NOTAS

1. *Ordenanças de Sevilla...*, Sevilla, 1632; ed. facsímil, Sevilla, 1976.
2. Laredo Quesada, M. A., 1989, p. 55.
3. Collantes de Terán Sánchez, A., 1977, p. 82.
4. Archivo Municipal de Sevilla. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 23 de abril de 1562.
5. Garriga, J., 1983, p. 33.
6. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 18 de abril de 1561.
7. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 24 de julio de 1598.
8. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 21 de julio de 1563.

9. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 19 de noviembre de 1563.
10. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 29 de noviembre y 1 de diciembre de 1557.
11. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 27 de febrero de 1597.
12. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 5 de febrero de 1560.
13. A.M.S. Sección III. Escribanías de Cabildo del Siglo XVI, tomo 7º-2º (1564). Sección X. Actas Capitulares del 26 de abril de 1564.
14. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 9 de junio de 1567.
15. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 25 de junio de 1578.
16. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 5 de mayo de 1564.
17. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 18 de enero de 1570.
18. A.M.S. Sección XIII. Papeles Importantes del siglo XVI, t. II, 13 de enero de 1571.
19. Collantes de Terán Sánchez, A. 1977, p. 82.
20. García Gómez, E.; Leví-Provençal, E., 1981.
21. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 23 de marzo, 20 de septiembre y 9 de octubre de 1585.
22. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 8 de marzo de 1559 y, Sección XV, Papeles de Mayordomazgo del 8 de marzo de 1559.
23. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 1 de abril de 1560.
24. A.M.S. Sección X. Actas Capitulares del 14 de abril de 1559.