

Homenatge en el bicentenari de la mort del monarca de la Il·lustració.

Després del seu enfonsament el 1971, la proposta de reconstrucció va quedar anul·lada per la dinamita i la depredació.

El pont de Molins de Rei, erigit per Carles III, perdut per sempre.

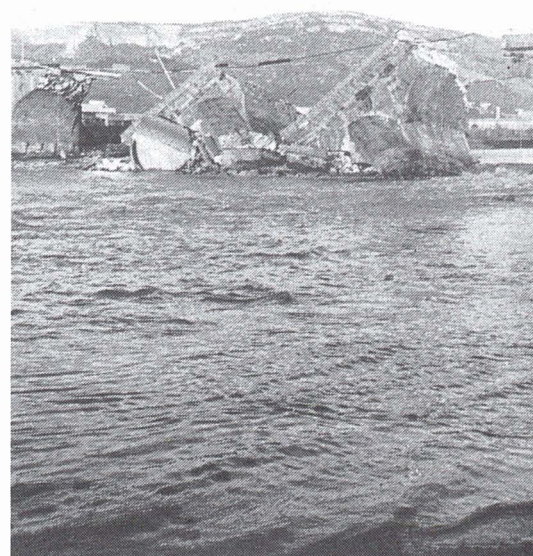
José María Milagro

Durant la nit del dia 5 al 6 de desembre de 1971 s'ensorraren un pilar i dos arcs del pont de Molins de Rei sobre el riu Llobregat, pont que havia estat construït entre els anys 1763 i 1767, durant el regnat del monarca de la Il·lustració Carles III, el segon centenari de la mort del qual es compleix el 14 de desembre d'aquest any. El pont neoclàssic de Molins de Rei fou, a la seva època, una peça excepcional i eminent en la molt precària xarxa de camins d'aquells temps, i la fermesa de la seva fàbrica i l'elegància del seu volum corpulent en feren, durant més de dos segles, l'abraçada de les dues vores del Llobregat per al servei dels itineraris més freqüentats de Catalunya, els Camins Reials de Barcelona cap a Madrid per Lleida, i cap a València per Tarragona, anomenats més tard carreteres N-II i N-340, respectivament. La història d'aquest pont, que expliquem a continuació, vol ser un homenatge al rei que n'ordenà la construcció i un plany per la desaparició d'una obra tan profitosa com magnífica. La seva reconstrucció en un altre lloc, tal com fou proposada el gener de 1972, quedà impossibilitada, primer per la dinamitació i, després, per la depredació dels carreus malparats.

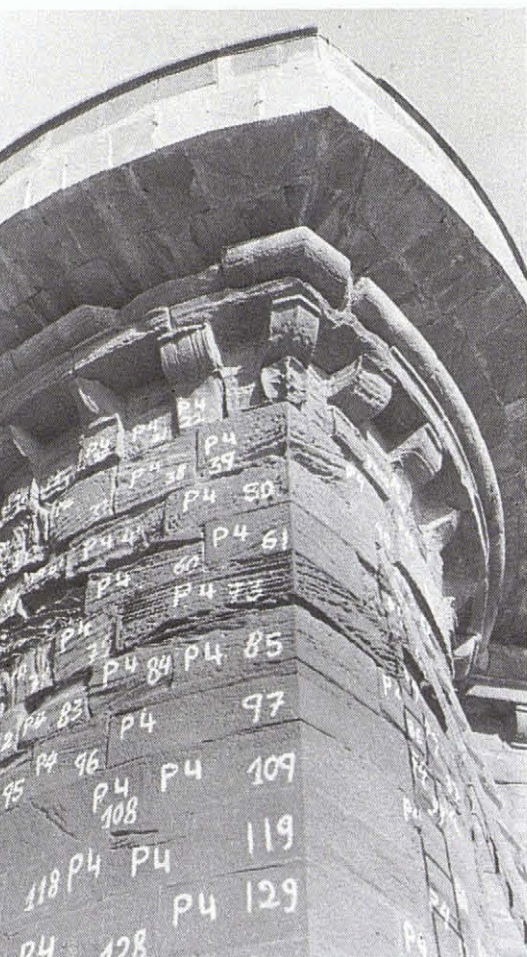
Aquest número de la revista ESPAIS coincideix amb el bicentenari de la mort de Carles III (Madrid, 20 de gener de 1716-Madrid, 14 de desembre de 1788), el regnat del qual va començar a Espanya després de la mort de Ferran VI, que va tenir lloc a Madrid el 10 d'agost de 1759, i comprèn un dels períodes més fecunds i significatius del país en l'àmbit de les obres públiques (camins, ponts, ports i canals), després de més de 15 segles d'incúria i degradació de la xarxa de calçades i ponts que deixaren sobre el nostre sòl les legions romanes.



El pont de Carles III sobre el Llobregat a Molins de Rei ja no és més que una fotografia per al record.



Aspecte del pont després del 31 de desembre de 1971.

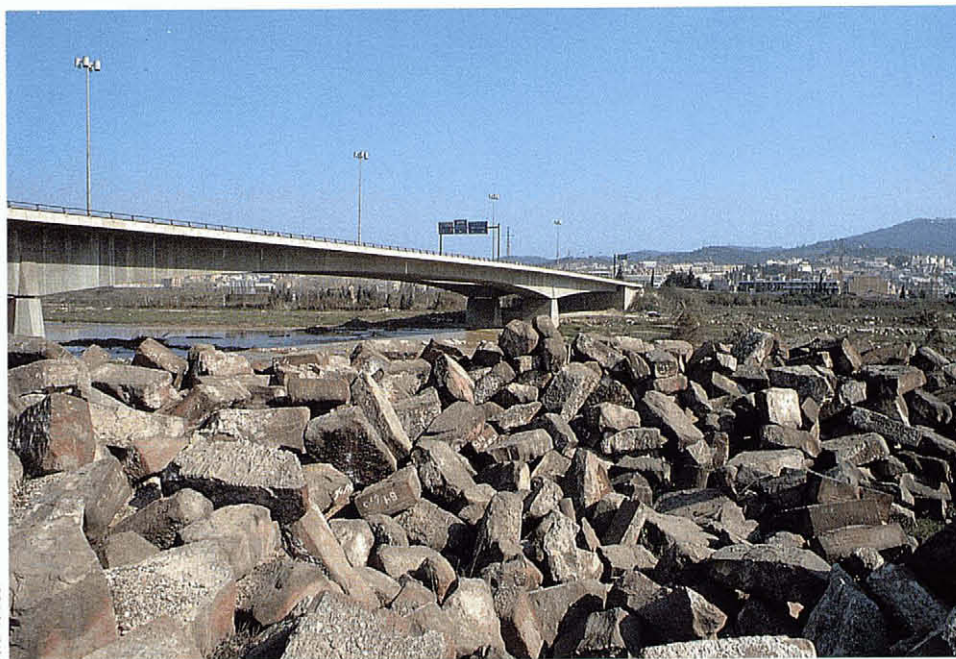


Abans d'efectuar l'enderrocament controlat del pont, els carreus van ser numerats, tal com podem veure en els d'aquest aprimorat tallamar, per a ser aprofitats en la futura reconstrucció, segons una proposta que mai no es va complir.

A part del fet que l'Estat es constitueix com a impulsor i valador de les actuacions en matèria d'obres públiques i en construccions civils, s'introdueix en el sistema operatiu la presència d'òrgans tècnics i administratius fins a constituir una veritable organització que, malgrat tenir els defectes de tot el que, en un principi, implica canvi i improvisació, assolix tasques tan importants com el que avui s'entén com a planificació i programes pressupostaris, si bé en tots dos aspectes hi hagueren notables encerts i força fracassos.

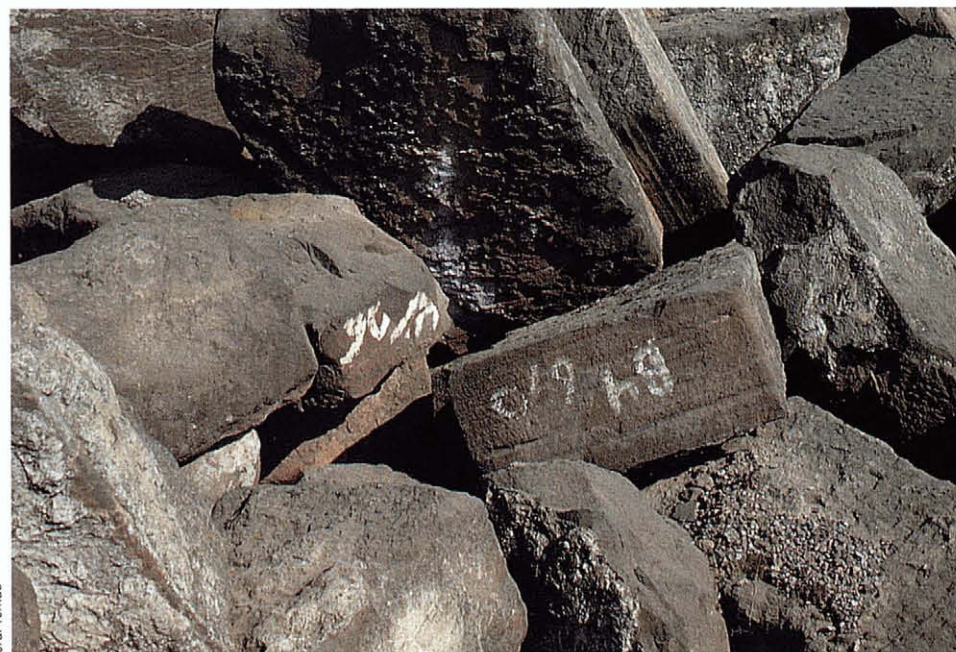
Obra singular de l'enginyeria militar

Entre les obres fetes a Catalunya durant el regnat de Carles III, n'hem d'assenyalar una, la



Jordi Tomàs

El que avui queda, després de contínues depredacions, de les restes del pont de Carles III. L'erosió de 16 anys no ha passat en va, i ha esborrat els números que hi havia en alguns carreus.



Jordi Tomàs

presència de la qual honorava el monarca de la Il·lustració i en nom del qual fou feta, però que avui és una simple referència històrica subratllada per l'acusadora presència d'una pila de carreus esdevinguts desoladores runes: el pont de Molins de Rei, conegut també pel nom de pont de Carles III i que fou una de les obres d'enginyeria viària militar més singulars de la segona meitat del segle XVIII, alhora que el millor pont de l'itinerari Barcelo-

na-Saragossa-Madrid o Barcelona-València durant molts anys.

Partint del Reial Decret expedit el 10 de juny de 1761 "*para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por las de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia*", en el qual s'establia per al seu finançament el sobrepeu de dos rals de billó a cada fanega de sal consumida durant un període de 10 anys i amb

assignacions anuals d'un total de 3.000.000 de rals per a les obres, es concedeixen a Catalunya 1.200.000 rals l'any. No obstant l'ànim que va significar un Reial Decret com aquest, les realitzacions no varen estar a l'altura del que hom desitjava, a causa, sobretot, dels desajusts que es produïen en els costos previstos. De fet, a l'acabament del segle XVIII, només hi havia 50 km construïts dels 605 km que comprenia l'itinerari Madrid-Saragossa-Barcelona comptats fins a Molins de Rei, punt de conjunció amb la carretera o camí de Madrid-la Jonquera per Albacete, València, Tarragona, Barcelona i Girona que, amb 930 km de longitud, tenia 500 km construïts.

Hi ha qui afirma també que, l'any 1802, l'itinerari Madrid-Barcelona per Saragossa tenia acabats només 63,4 km i que el de Madrid-la Jonquera per València i Saragossa tenia en servei només 196,8 km¹.

Esclaus moros encadenats de dos en dos

Les obres del Camí Reial de Barcelona-Madrid per Lleida i Saragossa començaren a partir de Barcelona l'any 1761, sota l'impuls del Capità General de Catalunya don Jaime Miguel de Guzmán Dávalos Spínola, més conegut, entre uns altres títols nobiliaris, pel de 2n Marquès de la Mina. Però, un any després de la seva mort, o sigui, l'any 1768, s'havien "gastado ya en las obras más de ocho millones de reales y sólo se habían ejecutado 17 km de los que 2,7 aun no estaban concluidos, o sea que a ese ritmo se tardarían casi doscientos cincuenta años en llegar a la Corte".² El Marquès de la Mina justificava aquesta lentitud en l'execució de les obres amb el fet que els esclaus moros que hi treballaven desertaven freqüentment "y nos ha obligado a la providencia de encadenarlos de dos en dos, (por lo) que trabajan menos", segons transcriu Santos Madrazo, autor que prossegueix amb aquestes paraules: "Si así

se expresa el marqués de la Mina en 1765, al año siguiente un oficio declara que de los esclavos moros-turcos, utilizados en el camino, habían muerto 23 y de-sechado 35"³.

Amb arguments necis i molt arbitraris

Potser fos per a evitar-se problemes, com els que va tenir el Marquès de la Mina, però el fet és que el seu successor a la capitania general de Catalunya, el militar i polític saragossà Ambrosio Funes de Villalpando Abarca de Bolea, comte de Ricla, es dirigí a Carles III l'any 1769, defensant amb arguments necis i molt arbitraris el centralisme de l'Estat en matèria de camins, fins a tal punt que deia que les obres no haurien de començar des de la perifèria o les províncies cap a Madrid, sinó des del quilòmetre zero o la Porta d'Alcalà cap a les províncies⁴.

D'aquelles obres del Camí Reial Barcelona-Madrid que va començar el Marquès de la Mina, la més extraordinària fou, sens dubte, el pont sobre el riu Llobregat a Molins de Rei, molt important perquè suprimia les molèsties i els perills que significava travessar el riu a Sant Andreu de la Barca mitjançant l'elemental sistema de la barca, que donà la seva identitat nominal a aquest poble. Carles III coneixia perfectament l'experiència de travessar per un gual el Llobregat i l'horrorós camí que comunicava amb Madrid per Saragossa, per la qual cosa, després d'haver manat la construcció d'una nova artèria, va autoritzar també, per una Reial Ordre de 19 de març de 1762, la construcció d'un pont sobre el Llobregat. A més de les tropes d'infanteria que, per mandat del Rei, havien de col·laborar en els treballs de construcció, hi participaren en règim d'esclavitud presidiaris i moros proporcionats per pirates algerins.

Un projecte de 1714

El pont va sorgir d'un projecte que l'any 1714 va redactar l'en-

ginyer en cap dels exèrcits de Felip V, Próspero Felipe de Werboom, que fou també l'autor de la Ciutadella de Barcelona. El projecte de Werboom fou revisat i perfeccionat per l'enginyer militar brigadier Pedro Martín Cermeño (Zermeño, segons uns altres autors), professional que deixà a Catalunya obres tan notables com el temple de Sant Miquel del Port, de Barcelona; a la Barceloneta, un projecte també seu, com també els plànols de la nova catedral de Lleida, construïda per Sabatini, entre 1761 i 1781. El pont de Molins de Rei fou construït entre 1763 i 1767 segons uns autors, i entre 1764 i 1769 segons uns altres⁵. Aquesta obra ha de ser atribuïda a l'esmentat il·lustre enginyer Pedro Martín Cermeño, encara que els treballs foren executats sota la direcció del també enginyer de l'exèrcit, l'empordanès Joan d'Escofet i Palau. El contractista adjudicatari de les obres fou Onofre Ibern.

Fou una gran sort que intervinguessin en la construcció d'aquest pont –en la qual fou utilitzat material procedent de la Mesrança d'Artilleria– enginyers militars de competència ben provada, perquè per a fer obres d'aquella naturalesa encara no existien en aquells temps professionals de l'enginyeria civil de camins i eren, generalment, els arquitectes els qui hi participaven, la qual cosa no resultava pas sempre un èxit⁶. "A escepción del puente de Mollins (sic) del Rey, en Cataluña" –relata la "Memòria de Caminos y Canales" que in-cloïa el projecte d'obres públiques presentat per Agustín Ar-güelles l'any 1820– "obra muy bien ejecutada por varios hábiles ingenieros del ejército, la mayor part de los construidos desde mediados del siglo pasado hasta su fin, o se han arruinado, o si se mantienen todavía es a costa de continuas y costosísimas reparaciones. Algunos se hallan inservibles por haber tomado el río otra dirección, dejando el puente a un lado en seco".

Dimensions i descripció de l'obra

Amb 334,36 m de longitud, 11,79 m d'amplada de la plataforma de circulació i 12,82 m d'alçada comptats des del llit del riu, el volum de pedra utilitzat en la seva construcció es xifrava en 36.000 m³. Constava de quinze arcs i catorze piles o pilars, a més de les piles que formaven els estreps. L'illustre professor i arquitecte Joan Bassegoda i Nonell ens oferí, en un article publicat a "La Vanguardia Española" el 22 de gener de 1972, una admirable descripció del pont, amb paraules que ens estalvien qualsevol altra referència, i el text de la qual transcrivim:

Els nous arcs centrals són "de perfil carpanel de casi veinte metros de luz, con una flecha de ocho metros. Los tres arcos vecinos a ambos estribos son de diversos tamaños, pero todos de perfil semicircular. Los valientes tajamares tienen perfil de arco apuntado mucho más eficiente que la usual forma triangular para resistir los embates de la corriente. Los pilares tienen cinco metros de grosor y se prolongan hasta el piso superior en los tajamares, formando unas plazuelas que según una descripción contemporánea son muy cómodas para los pasajeros. Los estribos tienen ocho metros de espesor y en la parte superior lucían sendos edículos para los celadores del puente. El puente se adorna longitudinalmente con una cornisa compuesta de tres diversas molduras, un cordón, un filete y una escocia cuyo vuelo está sostenido por cartelas o canecillos. (...) Está construido con grandes sillares de piedra de esperón o de fuego, de color rojo...". Més endavant, el professor Bassegoda explica el procediment de construcció: "El sistema de cimientos fue el llamado de pilotaje, a base de un tablestacado de pilotes de madera de treinta centímetros de diámetro, con punta reforzada con boquilla de hierro", clavats fins a una profunditat de set metres en el llit del

riu. "Sobre el pilotaje que se formó mediante cinco hiladas de estacas, se tendió un tablero de vigas de madera formando una retícula y se macizó todo con hormigón de cal, arena, cascajo menudo y trozos de ladrillo. Todo ello a la altura del terreno firme debajo del lecho del río. Sobre este basamento se empezaron a levantar los pilares de piedra de sillería pulida por las seis caras, formando un espléndido aparejo de matajuntas".

"Sobre estos pilares -continúa el profesor Bassegoda- con sus tajamares y elementos decorativos, se tendieron las cerchas para los arcos de piedra, también tallados con primor, preparando las adecuadas plantillas para las dovellas. (...) Los senos o enjutes de las bóvedas se rellenaron de buena mampostería y no con tierra o grava como suele usarse. Para asegurar la parte inferior del puente, debajo del mismo y a todo lo largo del mismo se hizo un pavimento de empedrado sostenido también por un recio tablestacado de madera para que el agua pudiera deslizarse sin socavar los cimientos de los pilares. En estas condiciones el puente debía ser prácticamente eterno, pues mejor no lo hubieran realizado los ingenieros romanos que tendieron los de Alcántara, Sala-manca o Mérida".

Admiració dels transeünts

Des que va començar a prestar servei, el pont va suscitar l'admiració dels seus usuaris i d'aquells que el contemplaven amb l'adequada perspectiva. "Monumental", "magnífic", "soberbi", "elegant", "primorós", són alguns dels qualificatius pronunciats o escrits en honor d'aquest pont, durant els 204 anys en què va prestar el seu inestimable servei. Cronistes de viatges de final del segle XVIII li dedicaren la seva atenció i així, per exemple Arthur Young l'any 1787 escriu "...i ens dirigim a Barcelona passant per un pont superb de granit vermell, de 440 passes. És una obra que anuncia la solidesa i la durada,

però l'estil és poc elegant, encara que no deu tenir més de vuit anys". El Baró de Bourgoing passà pel pont l'any 1793 i el recordà així: "Més enllà de la vall tornem a trobar una carretera que acaba en un dels ponts més bells d'Europa. Té 540 passos de llarg i abarca tot l'amplíssim llit del Llobregat. Pren el seu nom d'un llogaret que hi ha una mica més lluny, Molins de Rei".

Circulació i extracció d'àrids

Deixant de banda la bellesa del pont, d'acuradíssim estil neoclàssic, ressaltava la fermesa d'aquesta obra que, durant més de dos segles, va resistir avingudes del riu i atacs de la guerra contra els francesos, al principi del segle XIX, i de la contesa civil de 1936-39, fermesa que, si era condició primordial per al trànsit del temps en què fou construït, va tenir més importància durant els anys seixanta del nostre segle, quan el pont va registrar una intensitat mitjana diària de 36.000 vehicles, molts d'ells de gran tonatge. Aquesta intensa circulació va començar a congestionar el pont perquè la seva càrrega constava només de dos carrils, un per a cada sentit de la direcció, motiu que va induir a ampliar-la a quatre carrils l'any 1967. Això va eliminar el coll d'ampolla que constituïa el pont, però també -segons alguns experts- hi va augmentar la càrrega que ja suportava, la qual cosa va contribuir a augmentar la fatiga de les seves estructures. Però, si hi afegim que a partir de 1964 s'incrementà també l'activitat de l'extracció d'àrids del llit del Llobregat en zones que arribaven a menys de 100 m del pont aigües amunt, una extracció que esdevenia cada cop més intensa com més gran era l'expansiva voracitat del sector de la construcció en aquelles èpoques, és fàcil inferir que l'acció erosiva de les aigües va anar despullant progressivament els fonaments de l'obra fins que successives i molt cabaloses avingudes del riu deixaren pràcticament descalç algun dels pilars del pont.

Esfondrament d'una pila i dos arcs

Després de la greu i catastròfica avinguda dels dies 25 i 26 de setembre de 1962, amb un cabal màxim instantani de 1.550 m³/s, van sobrevenir l'any 1971 tres crescudes, una, el mes de maig, que va induir els serveis de carreteres del MOP a fer una atenta anàlisi del comportament futur del pont; una altra crescuda va tenir lloc el 20 de setembre, amb un cabal de 3.600 m³/s i que fou la més gran que hi ha hagut a la història del Llobregat que, segons versió oficial del MOP, "alteró las condiciones de sustentación del puente"; la tercera avinguda succeí la nit del 5 al 6 de desembre, amb un cabal de més 600 m³/s, la qual cosa va provocar l'ensofament d'una pila-estrep i de dos arcs, amb el corresponent tram de calçada. Uns quants dies més tard, el 31, i com si amb allò el pont volgués dir l'adéu definitiu a la seva existència en el mateix dia que l'any 1971 s'acomiajava, s'ensorrà una altra pila i arrossegà en el seu enfonsament dos arcs més.

L'avinguda dels dies 5 i 6 de desembre de 1971 va sorprendre els serveis de carreteres del MOP fent obres de consolidació dels fonaments amb pantalles de pilots aigües amunt i avall del pont, i donant injeccions de ciment, obres que havien començat el novembre anterior, d'acord amb els projectes redactats arran de la riuada del 20 de setembre.

El MOP explica l'enfonsament

El 27 de gener de 1972, i a causa dels comentaris publicats en contra seu, el Ministeri d'Obres Públiques va difondre una nota oficial que acabava afirmant que *"el parcial hundimiento del puente se ha producido por su vetustez, por la insuficiencia de sus cimientos y, sobre todo, por los factores meteorológicos excepcionalmente reiterados y adversos de los últimos meses"*. De cap manera no va reconèixer oficialment el MOP que hi hagués



L'avinguda més gran del Llobregat en tota la seva història fou la registrada el 20 de setembre de 1971, amb un cabal instantani de 3.600 metres cúbics per segon i del qual el pont del Diable -uns quilòmetres aigües amunt del de Carles III- és una referència eloqüent.

hagut negligència administrativa en l'aplicació dels remeis preventius.

Després de l'enderrocament d'un tram important, es produí una onada de reaccions i clamors sollicitant que l'Administració central reconstruís el pont. El MOP va respondre amb una altra nota oficial publicada el 27 de gener de 1972, en què proposava i analitzava tres solucions: la primera, la reconstrucció del pont de Carles III; la segona, la construcció d'un pont nou al mateix lloc on hi havia el de Carles III; i la tercera, la construcció d'un pont més avall del de Carles III. D'aquestes tres solucions, el MOP es decidia per la segona, la qual cosa implicava enrunar el que quedava del pont i retirar totes les restes i situar la nova obra en el mateix eix del pont afectat. Aquesta decisió va fer possible d'obtenir un pont amb una calçada equipada amb sis carrils.

Compromís de la Diputació Provincial

Dos dies després, o sigui, el 29 de gener, va tenir lloc en el Govern Civil una reunió del Ple de la Comissió Provincial de Serveis Tècnics, presidida pel Governador de Barcelona, Tomás Pelayo Ros, i a la qual van assistir també els Directors Generals de Carreteres i d'Obres Hidràuliques del MOP, senyors Doadrio i Gómez de

MUNT DE DEIXALLES

El pont que actualment dóna suport al mateix eix on va estar durant 200 anys aquell aixecat en el regnat de Carles III, fou construït en poc més de 8 mesos amb un cost total de 211 milions de pessetes, i inaugurat pel que era llavors Ministre d'Obres Públiques, Gonzalo Fernández de la Mora, el 18 de desembre de 1972. Present a l'acte en aquell matí fresc, vaig veure amb tristesa com l'històric pont de carreus vermellencs de Carles III era substituït per un altre de formigó i acer, amb capacitat de desguàs per a 4.000 m³/s i on una làpida oferiria, gravades amb caràcters daurats, aquestes paraules: *"Puente del Generalísimo. Río Llobregat"*. La tristesa que m'embargava era, sobretot, pel fet d'assistir a un moment en què les pedres d'una gran obra amb dos segles d'història eren al costat de l'ufanós pont nou, convertides en un menyspreable munt de deixalles.

Pablos, respectivament. La reunió fou, segons totes les aparençes, de portes obertes per als mitjans d'informació i hi vaig ser com a representant de "La Vanguardia Española". El president de la Comissió, senyor Pelayo Ros, per a conciliar l'interès

d'aquells que propugnaven la conservació del bicentenari pont de Carles III i dels qui invocaven raons urgents d'ordre econòmic per a procedir a la construcció d'un de nou al mateix lloc, va proposar desmuntar, peça a peça, carreu a carreu, el pont històric i reconstruir-lo a un altre lloc, substituint-lo pel viaducte de sis carrils que defensava el MOP. Per la seva banda, el President de la Diputació de Barcelona, José María de Muller y de Abadal, es va

comprometre en nom de la Corporació Provincial a reconstruir el pont de Carles III en un altre lloc que es decidiria posteriorment *"a condición de obtener ayudas de otros organismos oficiales y de no estar vinculada la obra a un plazo fijo de ejecución"*.

A partir d'aquella reunió, sobre la sort futura del pont de Carles III van pesar quatre greus incerteses: com desmuntar els carreus del pont per tal que no patissin danys irreparables i amb la ur-

gència que el moment requeria; on havia de ser reconstruït; quan es farien les obres i, per acabar, amb quins recursos segurs es finançaria.

Carreus desintegrats

La primera incertesa es va aclarir aviat perquè, durant els primers dies de febrer de 1972, hom va començar a numerar els carreus del pont a la vegada que desintegraven amb petites càrregues de dinamita els blocs de l'estructura que ja havien caigut. Aquestes explosions -molt controlades, tant per a limitar els seus efectes com l'onada expansiva de les detonacions- van tenir resultats tan demolidors que la majoria dels carreus, de naturalesa saulosa i relativament fràgil, es trencaven en trossos de difícil recomposició.

El dia 5 de febrer, el MOP va divulgar una nota en què donava un termini, que acabava el dia 30 d'abril següent, posant a disposició de la Diputació Provincial i dels altres organismes interessats les restes del pont de Carles III per tal que en desmuntessin les pedres i les trasllessin al lloc destinat per a reconstruir-lo. Mentrestant, i amb l'objectiu de guanyar temps per a la construcció del pont nou, el MOP va iniciar i va realitzar, a càrrec seu, l'"enderrocament controlat". Amb aquesta nota i amb el cas que molt probablement li prestarien les institucions, quedaven ja esbandides les altres tres incerteses: els carreus, numerats i quasi tots irreparablement danyats o desintegrats a trossos, quedarien en el llot del Llobregat tot esperant els depredadors oportunistes que els convertirien en material barat de construcció. Del munt de runes que constituï l'"enrunament controlat" del pont de Carles III a Molins de Rei durant el trimestre febrer-abril de 1972, avui només en queden algunes restes com a acusador testimoni d'un històric infortuni.

JM. M. □

NOTES:

1. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, vol. I. La Red Viaria, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Ediciones Turner (Madrid, 1984), pàgina 166.

2. SANTOS MADRAZO, op. cit. pàg. 315.

3. Op. cit. pàgina 205. L'ús d'esclaus com a mà d'obra durant el segle XVIII era una cosa normal a Espanya. També intervenien en els treballs públics captaires i delinqüents, rodabouts i presidaris. Basant-se en referències d'uns altres autors, fins i tot Santos Madrazo relata que els diaris madrilenys del segle XVIII insertaven anuncis com aquest: *"ha huido de casa un esclavo negro de dieciocho años. Al que avise de su paradero se le dará una no trivial gratificación"*. O com aquest altre: *"una persona devota ha regalado un negro al Hospicio de Pobres i el Hospicio lo cambiaría por una limosna en metálico"* (op. cit. pàg. 230).

4. El comte de Ricla pertanyia al Partit Aragonès, acabadillat pel seu cosí, el comte d'Aranda, i el seu patriotisme centralitzador va tenir raons tan peregrines i infantils com aquestes: *"Los nuevos caminos se hazen a beneficio del Público en general, y particularmente para el Comercio, y tragineros que traen a vender sus géneros a Madrid, porque necesita de todas las provincias para su subsistencia. De esta nezesidad resulta, que es más útil para los pueblos en general que los caminos se construyan desde Madrid acia las Provincias, que no de las Provincias a Madrid. La prueba es muy clara y la de este mismo camino es refereix al que va començar a construir el Marquès de la Mina- porque de las 2 leguas que se han hecho sólo disfruta Barcelona y algún otro pueblo inmediato, sin ninguna o muy poca utilidad de todo el resto de las carreteras del Principado, Aragón y Castilla hasta Madrid. No sucedería esto si aquellas mismas dos leguas se huvieran hecho desde Madrid a Cataluña, porque hallarían y participarían de la comodidad de esta porción de camino, todos los pueblos de la Carretera de Castilla, Aragón y el principado hasta Francia. Si este pensamiento merece la aprobación de V.M. puede suspenderse el camino de Cataluña, así como se hizo con el de Andalucía añadiendo su señalamiento al de Valencia; y emprender la obra con la misma consignación desde la Puerta de Alcalá acia Aragón, y Barcelona, a fin de que sea común el beneficio a todos los pueblos de sus carreteras, y a las de Castilla"*. (Text reproduït per Madrazo en la seva obra citada, pàg. 315).

5. El Ministeri d'Obres Públiques, en una nota de premsa difosa el 27 de gener de 1972, va afirmar que *"el puente fue construido en el año 1768"*, afirmació que, per referir l'obra a un sol any, és històricament errònia.

6. Santos Madrazo, en l'obra esmentada, pàgina 219, refereix: *"Errores de bulto cometió el más acreditado arquitecto de Valencia a quien se le encargó construir un puente sobre el Júcar en la carretera de Madrid a Valencia. Se proponía, para evitar la dificultad de fundar el pilar dentro del agua, levantar a un lado del río un puente de piedra de varios arcos para luego hacer pasar el río por debajo. Resultado: se metió en un proyecto de gran consideración sin necesidad. Por no saber ejecutar malecones y desagües, gastó el doble de los que hubiera necesitado para concluir toda la obra. Ha agotado tres presupuestos de ocho millones de reales, para sólo hacer tres arcos y todavía necesita otros seis millones para terminarlo, sin que pueda asegurarse que el río no vuelva a su antigua madre, presentando a los ojos de todos los viajeros -dirá Montesión- el ridículo espectáculo de un río que es preciso pasar en barca, muchas veces con peligro, y de un puente situado en seco a sus inmediaciones"*.

7. El pas, mesura utilitzada per tots dos escriptors, encara que amb diferent quantia, equivalia a 5 peus castellans i és igual a 1,393 metres, la qual cosa significa que els dos escriptors donaren al pont una longitud més gran de la que realment tenia, exceptuant el cas en què el nombre de passos correspongués, en canvi, als donats pels peus dels viatgers, i això ens demostraria que els passos de Young eren més curts que els de Bourgoing.