

La Gatera de la Villa

Ilustra, entretiene y además es ecológica. La primera revista digital sobre Madrid

Número 7 / Octubre de 2011



Foto: "Lucernario del Palacio de Comunicaciones" Autor: Ángel Rollón

■ Reportaje del Palacio de Comunicaciones

■ Los Viajes de Madrid

■ El Monasterio de Santo Domingo el Real y la Madona de Madrid

■ La Ruda, una calle con carácter

■ Listz en Madrid

fue duro, unas lanzando piedras y los otros cargando a sablazos, hasta que tuvieron que recurrir a las armas de fuego tirando al aire en la calle Mayor, en el Mercado de San Miguel y sobre todo en la Plaza Mayor, donde los enfrentamientos fueron más violentos.

El Gobernador dio un bando a las 13 horas ordenando el cese de las algaradas so pena de una mayor intervención de la fuerza pública, pero la sublevación siguió por la tarde abarcando todos los barrios. La preocupación del Gobierno era mayor porque esa tarde regresaba de Aranjuez la regente y la corte a Madrid y temían cualquier cosa en el trayecto de los carruajes. No en vano a esas horas ya se habían derribado varios tranvías. Así las cosas y ante la inmediata llegada de la regente hubo que recurrir al ejército y sacar al regimiento de dragones de Montesa nº 10 para proteger la estación de Mediodía y a otras diversas secciones militares en las inmediaciones de Palacio, Ópera, Sol, Sevilla y las Cortes.

Con la noche llegó la calma a una ciudad que mostraba los restos del combate por doquier, habiendo calles por las que había que transitar a oscuras por no quedar un farol sano. Pegado en las esquinas un bando municipal anunciaba que se dejaba sin efecto el impuesto de la discordia.

En el balance de ese tres de julio tenemos la pedrada que recibió en el pecho el Gobernador, marqués de Bogaraya, por la que enfermó y tuvo que ser sustituido provisionalmente; la detención, sin motivo aparente, de varios miembros de la Unión Republicana y la de ciento dos participantes en el motín; unos treinta heridos atendidos en centros sanitarios, y una cantidad desconocida, pero muy superior, que se curaron como pudieron; y, según *El País*^[25], un muerto en la calle Mayor por sablazo de un guardia civil y otros dos más sin confirmar, uno en la calle de la Ruda.

Pasada la primera jornada, las vendedoras también se negaban a pagar los quince céntimos^[26], pero tras unos días de tensión se avinieron a coti-

zar y volvió la calma. Quedaron tocados políticamente el alcalde, el Gobernador y el Gobierno de Cánovas mismo, que este año de 1892 cayó, no necesariamente por este claro triunfo de las verduleras.

En abril de 1914 nos encontramos con una huelga de verduleras de cierta importancia, ahora por discrepancias entre asentadores y vendedoras. También a fines de junio hubo algaradas promovidas por el público que ante una subida abusiva del pan y las patatas asaltaron tahonas y puestos y en concreto en la Ruda saquearon todos los puestos callejeros tirando al suelo y pateando la mercancía. Los tumultos fueron de tal calado que acabaron con el ejército patrullando las calles.

Un incremento de un veinticinco por ciento en el precio de las verduras, efectuado por los asentadores de un día para el siguiente y sin previo aviso motivó otro de los motines sonados, el de principios de año 1919. Como reacción a ello comenzaron los propietarios de puestos la huelga y el cierre forzoso de comercios. La situación se convirtió en complicada y el Ayuntamiento se vio entre la espada y la pared ya que si daba la razón a las vendedoras, como era proclive en primera instancia, se arriesgaba a una huelga de asentadores, que sería nefasta porque lograría el desabastecimiento de Madrid. La solución para calmar a todos fue prohibir los revendedores.

Acabamos aquí el tema de los motines y esta historia de la calle de la Ruda, aunque aún daría para mucho más.

FUENTES CONSULTADAS

Puede consultar la bibliografía completa de este artículo en la web

[15] *Luego veremos que ese no es su auténtico nombre.*

[16] *Pepa la Morrocotuda.* Juan Pérez Zúñiga, en *Madrid Cómico* 16/11/1889, aunque se encuentra en otras publicaciones.

[17] *Entre Cupido y Baco.* Eduardo Bustillo, en *Madrid Cómico* 03/10/1885

[18] *ABC* 13/03/1930

[19] *La Correspondencia Militar* 02/08/1899

[20] *La Voz.* 25/04/1927

[21] *El Heraldo de Madrid* 07/03/1928

[22] *El impuesto sobre la miseria* *La República* 12/07/1891

[23] *“El motín de los vendedores”* en *El Siglo Futuro* 03/07/1892

[24] *Según artículo anterior* 2.000

[25] *El País* 03/07/1892

[26] *ABC* 12/12/1935

Los Viajes de Madrid

Antes de la aparición del canal de Isabel II Madrid se servía de los viajes de agua para abastecer a la población. Unidos al origen de la ciudad los viajes de agua aún suministraban a Madrid 2.990.562 litros diarios. En este artículo conoceremos su funcionamiento y su historia.

Texto y dibujos: **Emilio Guerra Chavarino**

Los Qanats ^[1]

Fueron tres las técnicas relativas al agua difundidas por los musulmanes cuando ocuparon Madrid: a) La noria, b) el almacenamiento de agua mediante albercas, para el riego agrícola por canales y acequias, y c) el Qanat, o viaje de agua, aquí tratado. Pero, ¿Qué es un Qanat?

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino define el Qanat como "el aprovechamiento de las aguas subterráneas, para obtener el uso sostenible del recurso hídrico, donde y cuando el agua de manantiales resulta insuficiente".

Esta definición es descorazonadora para algunos. Nosotros hemos de dar una idea más concreta de lo que es un Qanat. Podemos hacerlo diciendo que se trata de un sistema de aprovechamiento de aguas subterráneas donde, tras la localización de las aguas mediante prospección, éstas son recogidas (**captación**), **conducidas** por gravedad y **distribuidas** a los puntos de consumo, que son las fuentes. El nivel freático de dichas aguas debe encontrarse por encima al de las fuen-

tes a las que se quiere suministrar para alcanzarlas por gravedad.

En los Qanats, además de su contenido técnico e ingenioso, hemos de destacar el tratar de la conducción del agua, elemento que según el sabio griego, Thales de Mileto, es uno de los cuatro elementos que componen nuestro universo, hasta la casa del hombre. Así lo ha entendido la UNESCO, al declarar en mayo de 2002 la conveniencia de proteger los Qanats a nivel mundial como patrimonio cultural de la humanidad. (monumento de herencia mundial).

Los aspectos técnicos sobre los Qanats se han publicado en los "Anales del Instituto de Estudios Madrileños" tomo XLVI (2006), pp 419-465. Aquí nos limitaremos a definir un bello trozo de la historia del hombre.

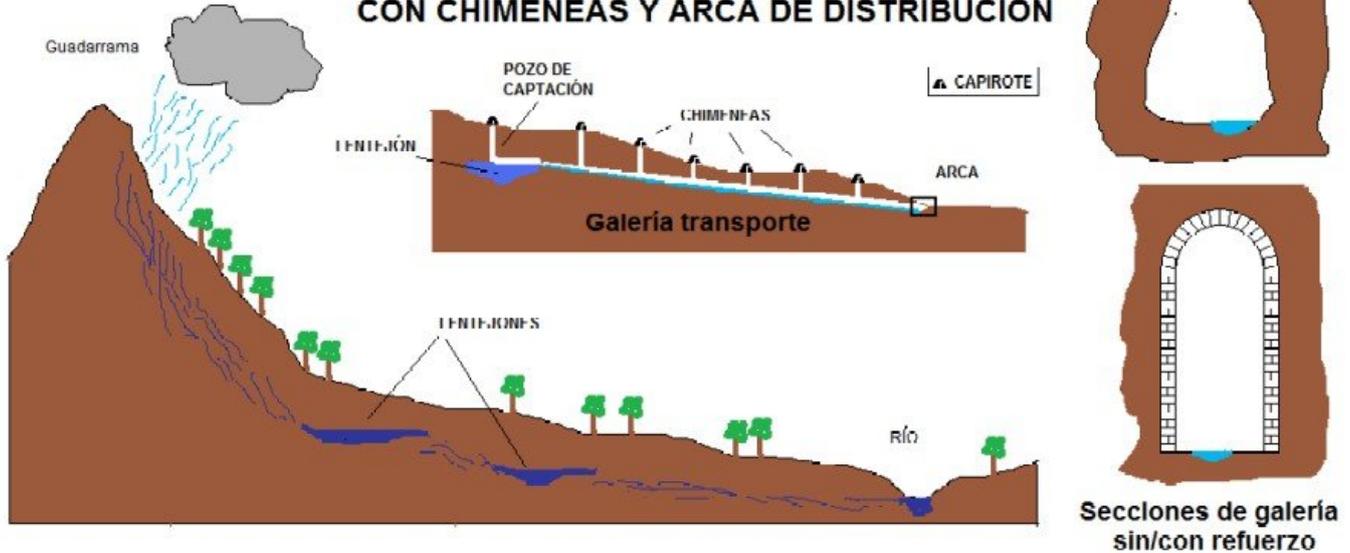
Los Qanats son de origen persa y empezaron a ser construidos muchos años antes de Cristo. Se sabe que existieron en Armenia setecientos años antes del nacimiento de Cristo, y que, gracias a su implantación, el rey persa Darío I (siglo V a.C.), su-



[1] Qanats o Kanats es el nombre por el que internacionalmente se conocen a los "Viajes de Agua". Para designar a los de Madrid, utilizamos la expresión "Viaje" por ser el nombre que tenían éstos durante la época de su mayor esplendor y actividad, los siglos XVII y XVIII, en la que destacaron Andrés García de Céspedes, (1606), especialista en instrumentos de geometría, Fray Lorenzo de San Nicolás, arquitecto (1633-1667), Theodoro Ardemans, pintor, arquitecto, Fontanero y Maestro mayor, (1724), y Juan Claudio Aznar de Polanco, profesor y descriptor de los viajes (1727)

FORMACIÓN DE LENTEJONES SUBTERRÁNEOS

POZO DE CAPTACIÓN, GALERÍA DE TRANSPORTE CON CHIMENAS Y ARCA DE DISTRIBUCIÓN



po manejar las agua subterráneas, mejor que los demás, para crear y mantener centros poblacionales en los que apoyó su poderío. En Irán todavía se conservan algunos de más de 100 km de longitud, con una profundidad, en algunos casos, superior a 30 m. Se dice que el esfuerzo que fue necesario para construirlos, superó al que se empleó en la construcción de la muralla china.

Por su sencillez y eficacia, el sistema de los Qanats se extendió por todo el mundo. La rama de transmisión africana llegó a la península Ibérica a principios del siglo VIII, y a Madrid, en el IX.

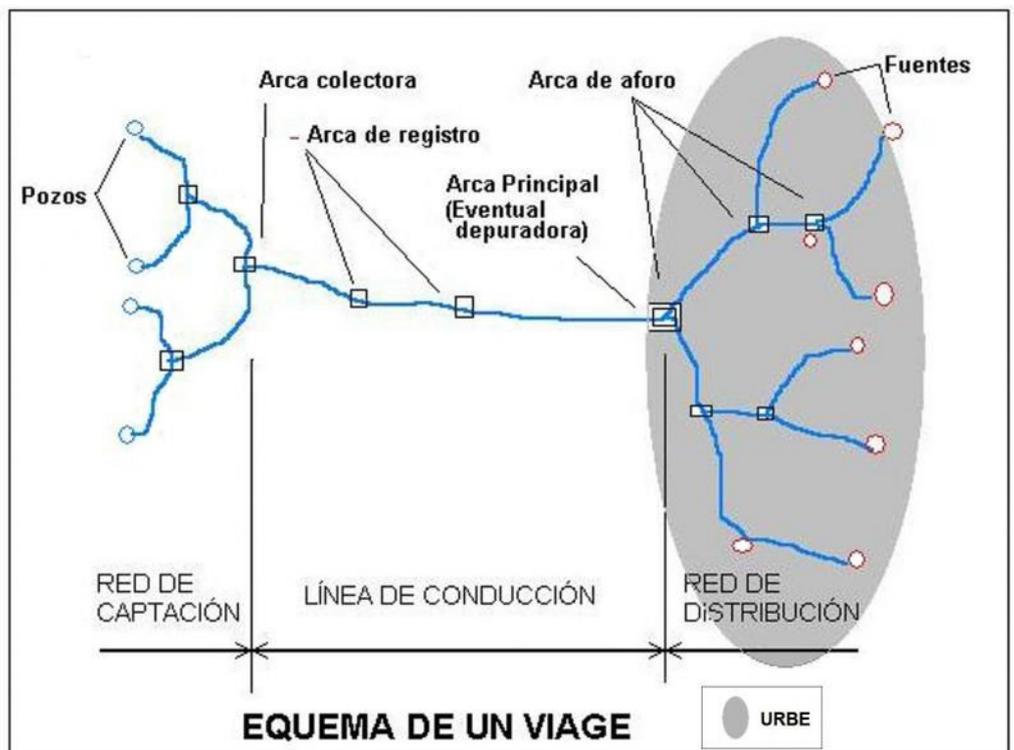
Antes habían llegado a Hispania las técnicas hidráulicas romanas, que tenían el mismo origen que los Qanats.

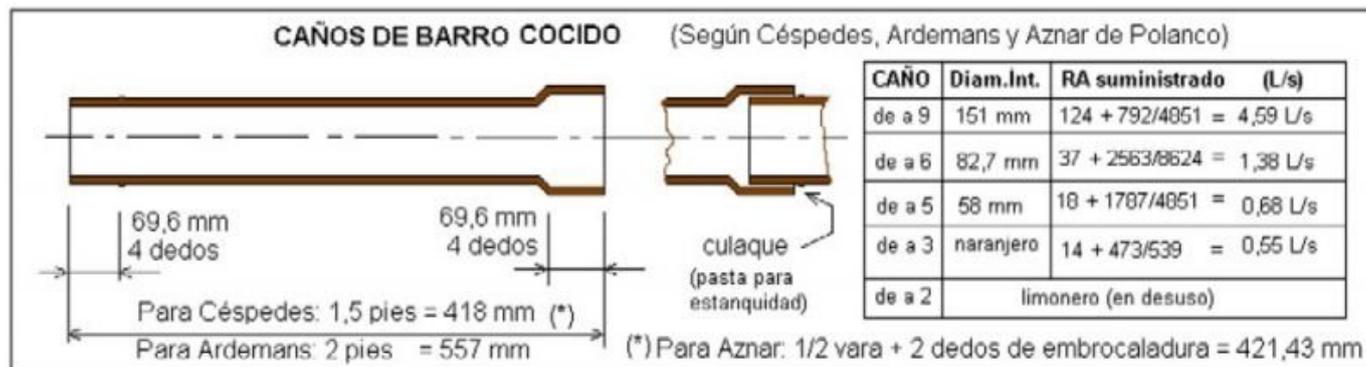
Debemos aclarar que el agua subterránea mencionada proviene de la lluvia y de la nieve, cuyo mayor porcentaje da origen a los ríos y los arroyos que dan a los lagos y al mar. Pero, parte de esas precipitaciones se filtra en la tierra. Es la conocida agua verde. Agua que suele ser muy adecuada para ser bebida por estar filtrada por la tierra, la que le añade las sales que la hacen potable.

El agua verde fluye subterráneamente hacia el cauce de los ríos, gracias

a las capas impermeables onduladas, donde se formaban los vexigones, (lentejones, en el argot), que son zonas de tierra empapada de agua, lugares idóneos para realizar pozos de captación o manaderos, desde donde, y excavando minas y galerías, se conducía al agua hacia las fuentes.

Los pozos artesianos de captación o manadero, se excavaron en zonas altas del terreno, comunicados entre si por minas que aumentaban la superficie de captación, suministraban el agua drenada al colector general donde se encontraba el arca colectora. Esta agua se desplazaba por ligera pendiente por galerías, hacia el arca de registro, hasta el arca principal del Viage donde se encontraba el aljibe, ubicado en los límites de la





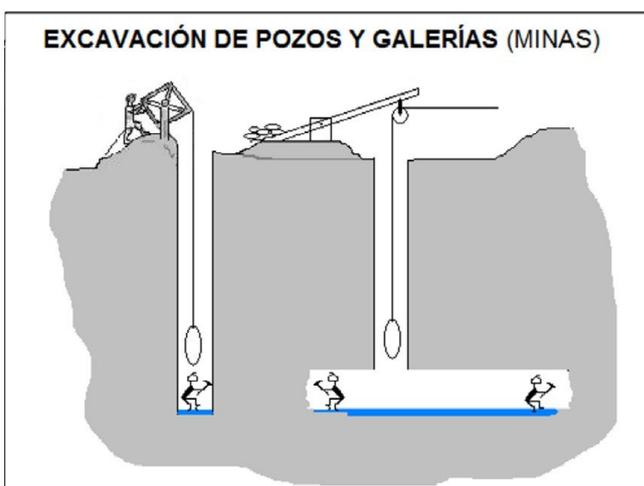
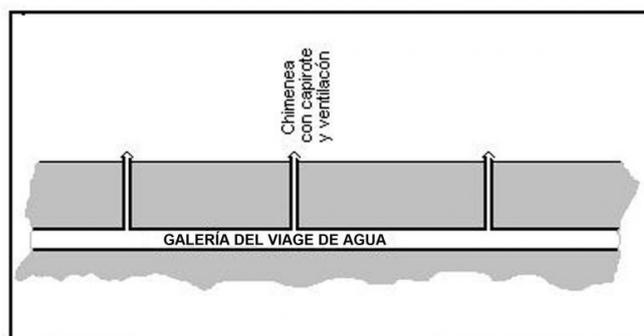
población. Desde dicha arca principal, el agua se canalizaba o entubaba, para evitar se filtrara al terreno, hasta los puntos de consumo, las cantarrinas fuentes.

Ardemans nos dice que la pendiente con que se construían las galerías "resultará luego en cada cien pies un dedo de desnivel"; esto es, tenían una pendiente de 1 dedo por cada 100 pies (al ser 1 pie = 16 dedos, la pendiente resulta ser de 0,06%). Según Vitruvio, la pendiente debía ser al menos de 0,5 % pero normalmente hoy se indica el valor del 1 % como el más adecuado. En el caso de entubados, éstos debían tenderse con cierta pendiente continua para evitar la formación de burbujas de aire que supondrían una resistencia al desplazamiento del agua, y una propensión a producirse el golpe de ariete, fenómeno no muy bien conocido entonces.

Este sistema proporcionaba un transporte del agua "gratis", pues era por gravedad, con la ventaja de reducirse al mínimo las pérdidas por evaporación.

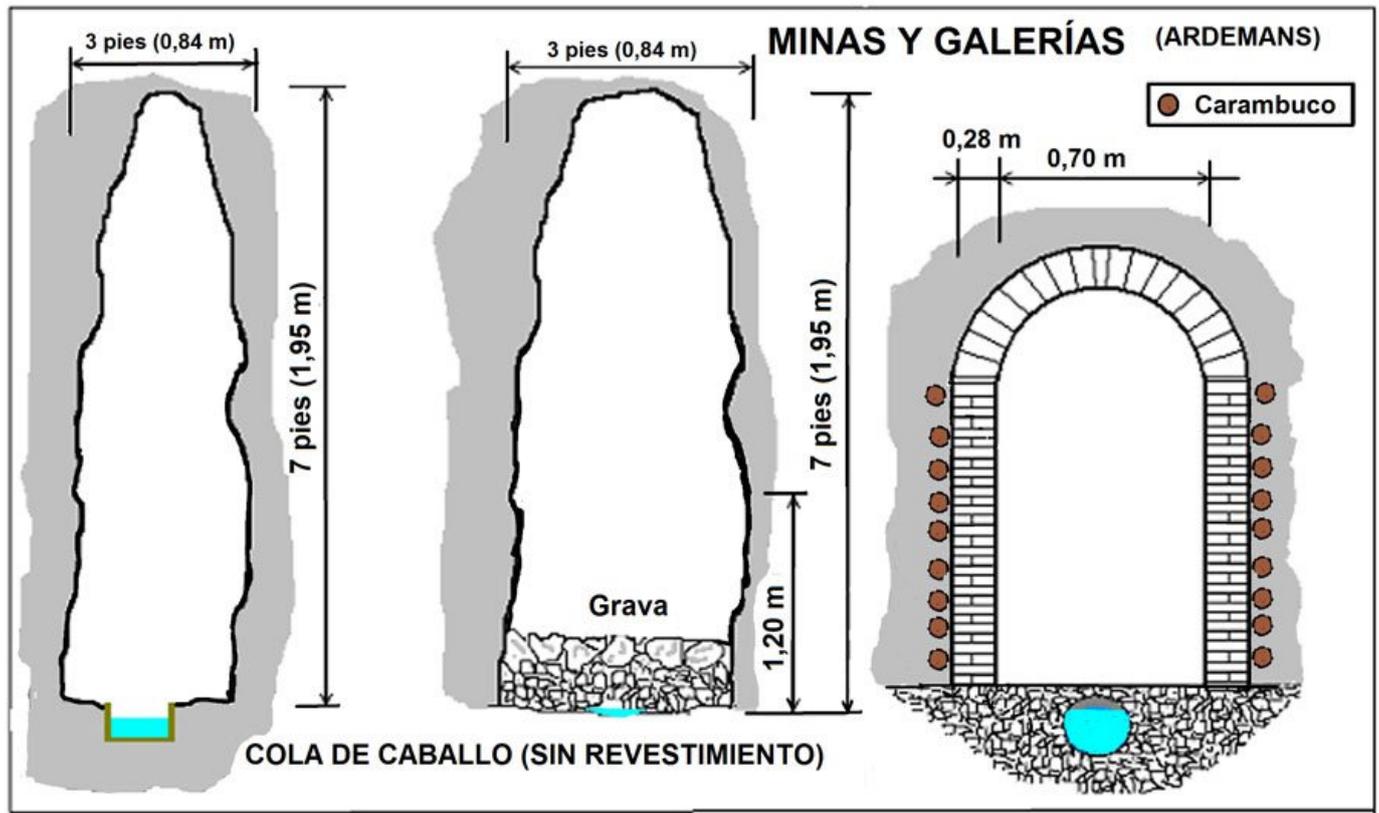
Los viajes constaban en general de tres zonas. La zona de captación o manaderos, la de transporte o conducción, y la de distribución y suministro. Era en esta tercera zona donde podía producirse la temida contaminación del agua, y para tratar de disminuirla o anularla, la conducción se realizaba mediante encañados o tuberías, bien de terracota, que eran las preferidas, por no dar sabor al agua, bien de plomo o latón, y últimamente de hierro.

A lo largo de las galerías se intercalaban unas arcas, como pequeños aljibes, donde el agua se remansaba para decantar la arena transportada. Estas arcas eran obligatorias cuando la galería sufría un brusco cambio de dirección, en donde la erosión podría socavar las paredes y producir arrastre de arena; eran las conocidas "Cambijas". Esa arena podría producir azolvamientos (atascos), los que también se originaban caso de ser insuficiente la pendiente de las galerías de transporte.



Hoy construimos un túnel mediante brocas mecánicas, pensemos en las perforadoras del Metro, pero entonces este tipo de trabajo se hacía a mano. Para construir las "minas o galerías" se requería realizar chimeneas (lumbreras) por donde extraer el material excavado, para facilitar el acceso y para la ventilación interior. Para impedir la entrada de cuerpos extraños en las galerías, las chimeneas se cubrían en su afloramiento al exterior con un capirote de granito, perforado para garantizar la ventilación.

Las galerías se construían de dimensiones mínimas que permitieran el acceso de personas. Resultaban tan reducidas que se llegó a decir que habían sido construidos por obreros enanos. Cuando el terreno no era suficientemente compacto, las galerías se reforzaban interiormente con materiales de construcción. Las no reforzadas eran denominadas de "lomo de caballo".

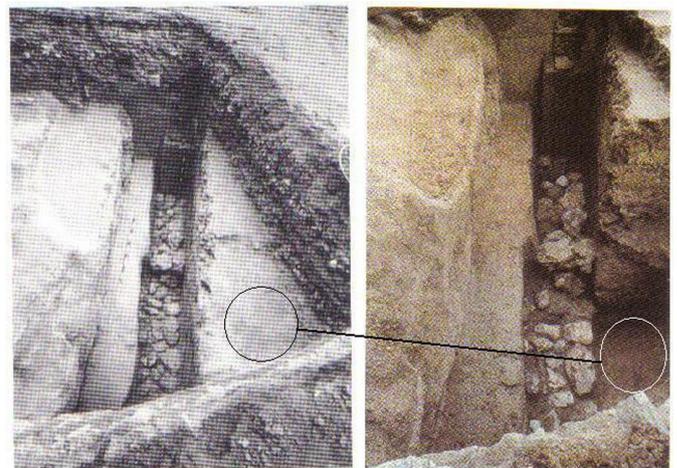


El vestigio mas antiguo de los viajes fue encontrado durante la séptima campaña arqueológica realizada en 1983 (noviembre-diciembre) en la Plaza de los Carros. Según sus descubridores, señores Caballero y Retuerce, "Su cronología musulmana parece segura por no aparecer nada más que cerámica de esta fecha tanto en los niveles previos de escombrera como en su relleno, así como por los muros que lo cierran superponiéndose a él y que ya son de época cristiana".

El tramo encontrado, de una longitud de unos 10 m, "es de sección rectangular con su canal en el fondo y un andén sobreelevado que lo hacía visible. El fondo del canal está relleno de piedras de sílex y su recorrido descubierto (a cielo abierto), interrumpido en dos ocasiones por pequeñas presas de piedras. Su inclinación no aparece clara, pero lógicamente el agua debería ir de Este a Oeste. Las presas debieron servir para conseguir la nivelación requerida, así como el remansamiento necesario de las aguas para que depositaran los limos y arenas que arrastrasen en el fondo y para que, al saltar, se oxigenaran".

Dicho hallazgo, junto a los restos de una vivienda [2], han sido cubiertos por un forjado "de modo que sean accesibles y visitables, conservados así de modo ejemplar". En la práctica, dichos restos no tienen programada visita alguna.

Según Oliver Asín, "hasta esta zona de la Puerta de Moros llegaba uno de los más importantes viajes madrileños -el denominado del Bajo Abroñigal-, que, por la estructura encontrada aquí, muy cercana a este punto, también podría ser islámico. Por fortuna, se ha podido conservar este singular testimonio de un viaje urbano de época omeya, único no sólo en Madrid sino también en toda la Península".

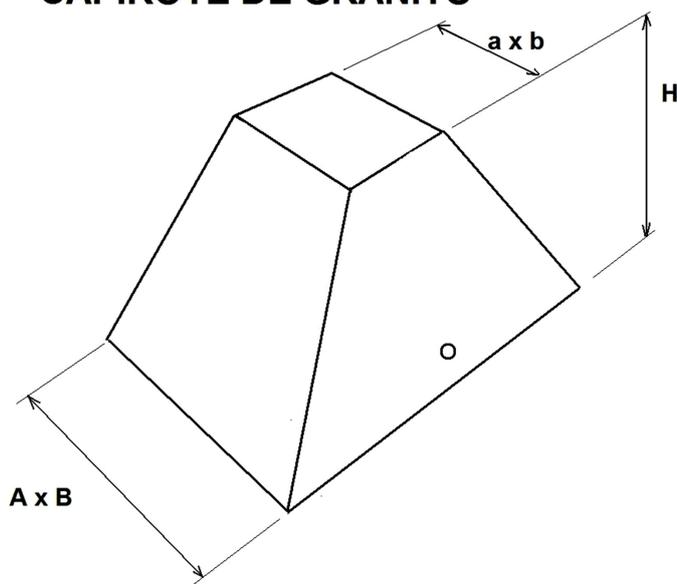


Viage de agua musulmán. Plaza de los Carros.

Topográficamente, este viaje si pudo alimentar a los Caños Viejos y a los baños árabes situados a un nivel mucho más bajo, a la altura del viaducto actual.

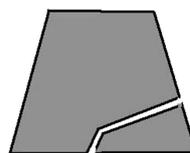
[2] a muy pocos metros del tramo del viaje y quizás en directa relación con él, se encontró "una cueva abierta en el terreno de arena y arcilla a la que se accedía a través de varios escalones, que es casi el único indicio de habitación atribuible a esta época".

CAPIROTE DE GRANITO



DIMENSIONES NORMALES (mm)

A x B	a x b	H
96x100	32x32	96
96x100	40x40	110
80x80	38x38	70
80x80	40x40	55



Viage de agua islámico. Excavaciones Plaza de los Carros. Cortesía foto, Manuel Retuece

No se sabe a ciencia cierta el origen del nombre Viage de Agua. Oliver Asín en "Historia del nombre Madrid" (1959, página 81, apéndice 3º), dice que se deriva de "Viae Aquae", hipótesis atractiva, que debemos guardar en la misma gaveta donde se guardan otras hipótesis del origen del nombre de Madrid. Resulta que los musulmanes conocían a los Viages con el nombre de Mayras. Por otro lado, el nombre de Madrid viene de "Mayrit" el "lugar donde abundan las Mayras".

El Viage más antiguo de Madrid, sobre el cual se tiene noticia, pasaba, según especifica el Fuero Viejo de 1202, por debajo de la "alcantariella (diminutivo de al-cantara, que significa el puente) de Sancti Petri", y sin duda fue el origen del arroyo Matrice, el que suministraba agua a los Baños Públicos y a las Tenerías, donde se teñían paños y telas, situadas cerca del Manzanares (antigua Tela, hoy Parque de Atenas).

La fecha de construcción más antigua conocida de los viages en Madrid es la que se da al viage de Alcubilla (expresivo nombre árabe), fechado en 1399.

No se conserva documentación alguna referida a los Viages hasta el siglo XVI, quizás por el deseo de olvidar todo aquello que recordara a los musulmanes. Oliver Asín [3] se lamentaba de lo poco que se había escrito sobre los Viages de Madrid, a pesar de su importancia no solo para la historia de esta técnica, sino también para la historia de Madrid.

Cuando Felipe II trasladó la Corte a Madrid en el año 1561, el tema de los Viages cobró mayor interés. La población pasó de 20.000 habitantes a 90.000 en 40 años y los gobernantes municipales se encontraron con que los Viages existentes, necesitaban obras de mantenimiento y que sería necesario la localización de nuevos manaderos para incrementar el agua a disposición de la población. El mal estado del sistema y la suciedad de las calles fueron causas por las que Felipe III trasladó en 1601 la Corte a Valladolid, aconsejado por el duque de Lerma, su privado. Valladolid vio la posibilidad de acoger a la Corte y tomó la decisión de donar a Felipe III 150 millones de maravedis. Acertaron pues, en 1601 se producía el traslado. Esto produjo el hundimiento económico y moral de Madrid y sus autoridades se aplicaron para que la Corte retornara. El procedimiento se resume en lo siguiente: Las autoridades madrileñas donaron al Rey 250 000 Ducados (a 375 maravedies el Ducado, resultan 93,75 millones de maravedies, el 62,5 % de lo pagado por Valladolid) para invertir en el

[3] Jaime Oliver Asín. Su obra "Historia del nombre de Madrid", se ha convertido en un documento básico en tres campos: Etimología del nombre de Madrid, Los Viages de agua, y las murallas de Madrid.

remozamiento del Alcazar, pagarle los gastos de la mudanza, garantizarle la construcción de nuevos viages, entre otros "detalles". Felipe III regresó la Corte a Madrid en 1606. Curioso señalar que Lerma aprovechó la ocasión para construirse un palacio en Madrid, con un viage particular, aprovechando la bajada de precios de los inmuebles.

Afortunadamente para el Rey y para el Ayuntamiento, los madrileños estaban acostumbrados a consumir menos agua que la media de las restantes ciudades europeas. La Junta de Fuentes se encargó de tratar de cumplir la promesa dada. La época entre 1610 y 1617 se caracterizó por la intensa búsqueda de manaderos, trabajos que dieron su fruto pues se construyeron el viage de Amaniel, la Castellana (1621), los abroñigales (1614 y 1617), etc.

Debemos concretar ahora donde se encontraban los manaderos de Madrid. Los principales estaban en la zonas de Canillas, Canillejas, Fuencarral y Chamartín. Con la ampliación del número de Viages, se llegó a localizar manaderos al otro lado del río Manzanares. En todos los casos, el agua procedía de la Sierra del Guadarrama, y gracias a ella, se abasteció Madrid durante siglos.

Los grandes "enemigos" de los viages fueron la contaminación de las aguas y las limitaciones geográficas pues llegó a decirse que ya no se podía perforar galería alguna con éxito asegurable.

En 1712 se conectaron las fuente de la Puerta del Sol, Red de San Luis y la Fama de Antón Martín. En 1722 hubo una ampliación de Viages y en 1800 se revisó el Viage de Alcubilla, pero la situación seguía siendo insostenible, mas aún con la creciente contaminación de las aguas. Se buscaban insistentemente soluciones, y Juan Bravo Murillo se decidió, tras muchos estudios, por la traída del agua del río Lozoya mediante la construcción del Canal de Isabel II. Los viages fueron olvidados y sus aguas sustituidas por las de la Sierra del Guadarrama.

Pero también el servicio dado inicialmente por el Canal tuvo sus inconvenientes. Concretamente no se había pensado en la depuración y filtraje de las aguas de tal manera que tras días de grandes lluvias el agua que salía por los grifos era mas bien "chocolate", lo que obligó a la población a retornar a los antiguos y abandonados viages. Pero sus aguas estaban muy contaminadas pues a las galerías se arrojaban animales muertos y se producían filtraciones de los pozos negros. Ello produjo un incremento muy considerable de las in-

fecciones y los subsiguientes fallecimientos.

En la actualidad, y como no existe documentación que permita establecer con exactitud la ubicación y profundidad de las galerías existentes, cuando se hace una cimentación de una casa y al aparecer un Viage, algún constructor suele mirar a otro lado y deja avanzar a la maquina, que le destruye. Si los poderes públicos no reaccionan pronto y se hace un estudio adecuado suficiente, el desastre será total. En el siglo pasado hubo en Madrid socavones que los expertos explicaron como una consecuencia de roturas de cañerías, cuando en verdad fueron por hundimiento de Viages que ya no podían aguantar más. En estos últimos años se han destruido el arca mayor del viage de Amaniel, galerías del de San Dámaso en las obras de la M-30, la galería en la plaza de San Andrés, con motivo del enterramiento de un transformador electrico y el de la Plaza de Isabel II, con motivo de las obras del Metro. Y alguno más.

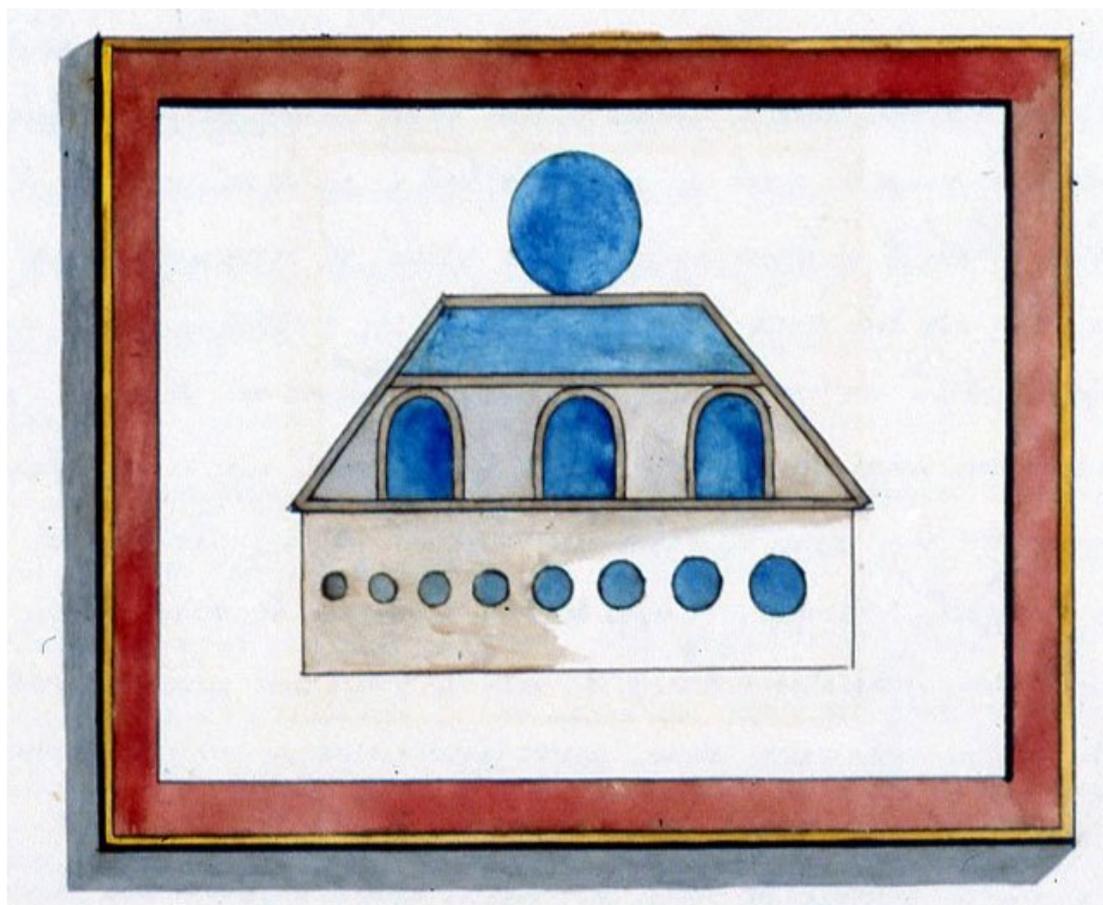
Santos Madrazo, opinaba que «*los Viages de agua han sido la gran originalidad de Madrid durante siglos*» y añadimos que merecería, incluso, incluir en nuestro escudo un símbolo de los mismos ya que el nombre Maÿra y su composición Maÿrit dio origen al de la ciudad. Su aprovechamiento cultural y su explotación turística aún no han comenzado.

Queremos hacer justicia a los Viages de Agua, tan sencillos, tan discretos, que incluso no les importa mantener su nombre con una letra que hoy constituye falta de ortografía. Los madrileños tenemos que agradecer a los Viages de Agua, el poder presumir de serlo, porque sin ellos Madrid no hubiera crecido, no existiría nuestra Capital.

Características de estos viages

Los viages de Madrid han alcanzado una longitud total de unos 125 km, llegaron a suministrar agua a mas de 75 fuentes públicas y a unas 500 particulares. Muchas de estas últimas se pueden apreciar en la Topographia de la Villa de Madrid de Pedro Texeira de 1656.

Curioso es saber que la cantidad de agua suministrada por los Viages se medía por la cantidad de agua que se proporcionaba a las fuentes. La unidad de medida era el real de agua (RA) equivalente a la cantidad de agua que salía sin interrupción por un orificio al cabo de las 24 horas del día. El orificio era el que tenía un diámetro interior equivalente al de la moneda del real de a ocho segoviano.



MARCO DE ARDEMANS

Se acepta como equivalente del Real de Agua, el caudal que fluye por una tubería por la que fluye un caudal de 2,25 litros por minuto, según *Juan de Rivera* (1866). Para darnos una idea de ello, diremos que es aproximadamente el caudal suministrado por un calentador de agua a gas, el llamado de 5 litros, cuando se le reduce su caudal al mínimo para que salga a la máxima temperatura.

Un caudal contratado de 1 RA proporcionaba al día, al ser servicio ininterrumpido, unos 3.245 litros que los usuarios se preocuparían de almacenar en un aljibe. Señalemos que la imperfección en la construcción de los marcos hacía que los caudales correspondientes a una misma cantidad de reales, fuera diferente en cada arca de distribución.

Para ampliar datos, consultar:

http://hispagua.cedex.es/cultura_agua/textos/18_EmilioGUERRA.pdf

El agua y el escudo de Madrid:

Los musulmanes dominaron Mayrit hasta el año 1085. Tras los 370 años en que allí vivieron, dejaron como herencia a los cristianos, sus Viages de Agua y su hermosa muralla, de los que siempre los madrileños hemos estado orgullosos, pero a pesar de su significación no aparecen en el actual escudo de Madrid.

Existe una leyenda cristiana en la que se dice que Madrid fue "armada (edificada) sobre agua". Ruy González de Clavijo (año 1400), escribió sobre ello en su visita al reino de Tamborlan. Años después, el poeta Juan Hurtado de Mendoza (año 1550) escribió:

"De fuego ser cercada, te dixeron / antiguos siglos, y sobre agua armada / tus venas de agua y sierras luz te prestan".

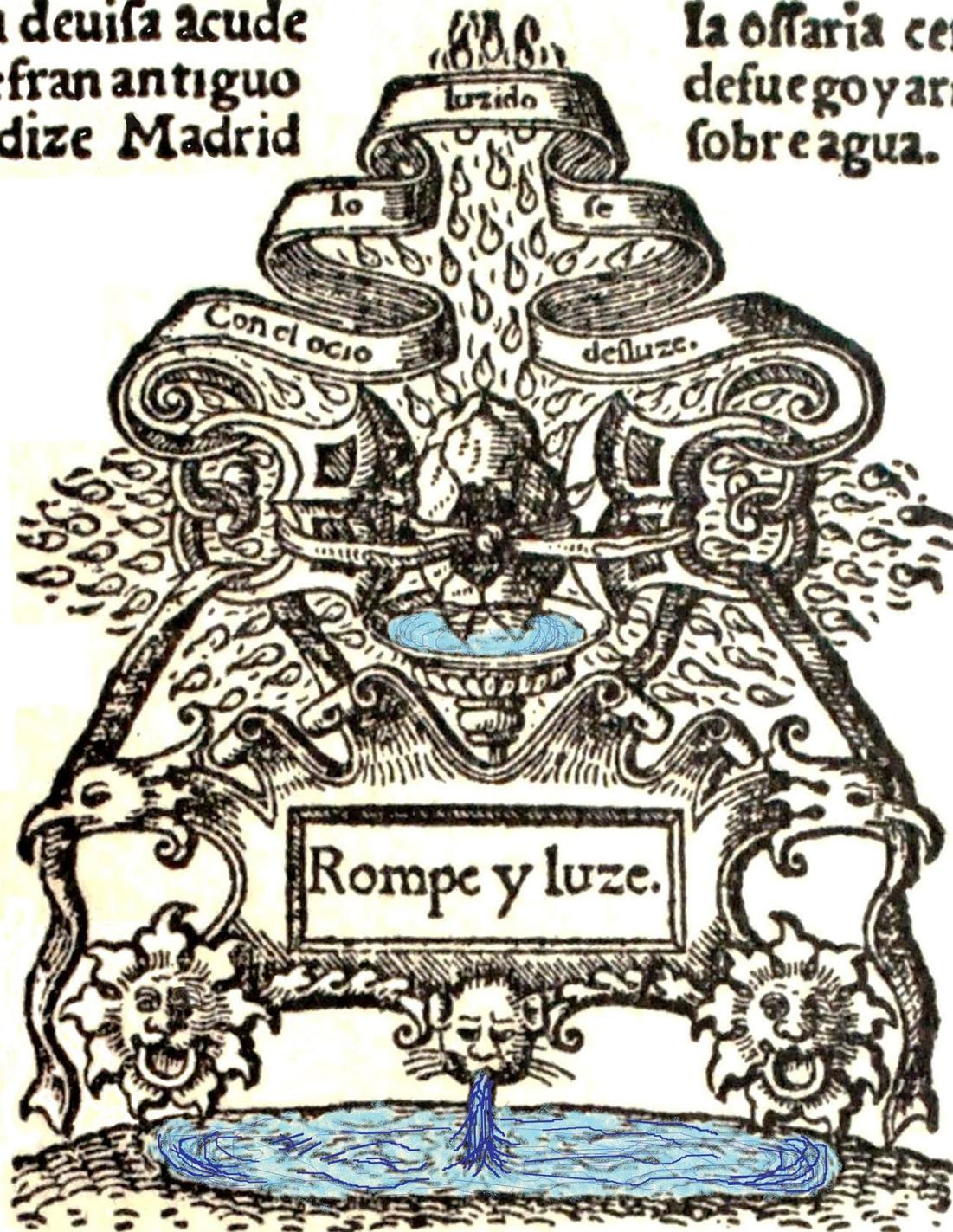
Los primeros madrileños se mostraron siempre orgullosos, no solo por la calidad y cantidad de su agua, sino también de ese novísimo sistema de captación de las mismas. Tan orgullosos se encontraban, que el primer emblema de Madrid incluía la leyenda:

"Fui sobre agua edificada / Mis muros de fuego son / Esta es mi insignia y mi blasón"

El mencionado Juan Hurtado de Mendoza, en su libro "El buen placer trobado" incluyó en 1550 dos emblemas de Madrid en donde intervenía destacadamente el agua madrileña. En uno, aparecen dos riachuelos al pie del Madroño y en el otro, un tazil de una fuente vertía agua por un mascarón. Estos escudos mencionados en las "Relaciones Topográficas de Felipe II" de 1575-1578, son recogidos (por no decir, copiados) por López de Hoyos

**Esta devisa acude
al refran antiguo
que dize Madrid**

**la offaria cercada
de fuego y armada
sobre agua.**



(1572), de quien a su vez también “copió” Mesonero Romanos en su libro “El antiguo Madrid” (1861).

En las “Relaciones Topográficas” se incluye el siguiente texto, aludiendo a la versión de López de Hoyos:

Tiene dos escudos por armas. El uno es dos es-

labones, que están hiriendo un pedernal, con unas letras en medio que cercan el escudo, que dicen Sic gloria labore, y al fin dice Paratur^[4], con un epitafio que dice:

Fui sobre agua edificada./ Mis muros de fuego son. /Esta es mi insignia y blasón.

[4] El texto en las “Relaciones...” corresponde al escudo de López de Hoyos que, como hemos anticipado, es copia del creado por Juan Hurtado de Mendoza y que Gerónimo de Quintana (En su Historia de la Noble Villa de Madrid, página 31, Capitulo XXIV, T 1), define así: “Pinta dentro de una tarjeta una taza de fuente con agua, y en medio de las ondas un pedernal grande con dos eslabones hiriendo en él, de donde saltan casi infinitas centellas de fuego, y alrededor esta letra: “Con el ocio, lo luzido se desluze.”. Y dentro de la tarjeta acaba diciendo: “Rompe y luze”. Quien podría haber pensado que ya Hurtado de Mendoza opinaba que para que Madrid “luciera” tenía que romper sus murallas que la aprisionaban.