

LOS PUENTES DE LOGROÑO Y NÁJERA

M.^a CRUZ NAVARRO BRETÓN

La concepción del puente como un medio esencial de comunicación se deja sentir claramente en el puente de Piedra de Logroño sobre el río Ebro y en el de Nájera sobre el Najerilla al formar parte del camino francés que se dirige a Santiago de Compostela. La importancia de su ubicación hizo que desde los primeros momentos existiera una especial preocupación por mantenerlos en pie, otorgando a sus ciudades respectivas reales privilegios y frecuentes repartimientos para su conservación. Hay que tener presente que ambos puentes se sitúan sobre ríos caudalosos, cuyas riadas ocasionaron continuos desperfectos a lo largo de su historia. Esto dio lugar a repetidas intervenciones en ellos que llegaron a transformar su fisonomía original, siendo la más importante la que tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX. Por este motivo no quedan en ninguno de estos puentes restos visibles de la primitiva construcción medieval, de cuyo origen y autoría no se ponen de acuerdo los diversos autores.

Algunos aseguran que la construcción del puente de Piedra de Logroño se debe a Santo Domingo de la Calzada por encargo del rey Alfonso VI, siendo realizado de nueva planta entre los años 1076 y 1094¹. Para otros, si bien este rey impulsó su construcción, fue San Juan de Ortega quien lo realizó hacia 1098², y hay quienes combinan ambas hipótesis señalando que San Juan de Ortega ayudó a su maestro en la construcción y que a la muerte de éste lo reparó, como indica González de Tejada³.

1. Apoya esta hipótesis Mariano BARRUSO Y MELO en su obra *Historia del glorioso Santo Domingo de la Calzada y de la ciudad del mismo nombre, seguida del episcopologio calagurritano y de varios apéndices que la ilustran y amplían*. Logroño, Merino, 1887; p. 102. Para este autor pudo existir además un puente anterior de época romana.

2. La bibliografía es muy amplia y, tanto en este caso como en otros, se hará referencia a las obras más destacadas. ALBIA DE CASTRO, F.: *Memorial y discurso político por la Muy Noble y Muy Leal ciudad de Logroño*. Lisboa. Lorenzo Craesbeek, 1633 (Ed. facsimil. Logroño, Caja Rioja, 1989; p. 26). MADOZ, P.: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, Imprenta Pascual Madoz, 1845-50 (Ed. facsimil. Logroño, C.O.A.A.T., 1985; p. 142). MELLADO, F. de P.: *Guía del viajero en España*. Madrid, Tip. Mellado, 1852; p. 89. GÓMEZ, A.: *Logroño y sus alrededores*. Logroño, Domingo Ruiz, 1857; p. 115. GÓMEZ, F.J.: *Logroño Histórico*. Logroño, Tip. La Rioja, 1883; p. 536. VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J.M. y URÍA RIU, J.: *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid, C.S.I.C.-Escuela de Estudios Medievales, 1949, t. II, p. 166. VALDIVIELSO AUSÍN, B.: *San Juan de Ortega. Mito vivo en el Camino de Santiago*. Madrid, Gráf. Villena, 1985; p. 181 (hace un estado de la cuestión y señala que fue construido por San Juan en 1150). Archivo I.E.R.: M/471.

3. GONZÁLEZ DE TEJADA, J.: *Historia de Santo Domingo de la Calzada. Abraham de La Rioja, Patrón del Obispado de Calahorra y la Calzada y noticia de la fundación y monumentos de la Santa Iglesia Catedral y ciudad nobilísima de su nombre, sus hijas*. Madrid, Viuda de Melchor Álvarez, 1702 (Ed. facsimil. Logroño, Comunidad Autónoma de La Rioja, 1984; p. 166). Noticia que también recoge LLAGUNO Y AMIROLA, E.: *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España*. Madrid, Imprenta Real, 1829 (Madrid, Turner, 1977; vol. 1, p. 20). ALONSO MARTÍNEZ, I.: *Santo Domingo de la Calzada: recuerdos históricos*. Haro, Imprenta Pasamar, 1889; p. 37.

Este mismo autor también asegura que trabajaron conjuntamente en el puente de Nájera⁴ y que después de 1109 San Juan lo reedificó en gran parte. La tradición, sin embargo, ha venido atribuyendo esta obra a San Juan de Ortega⁵.

A pesar de esto, parece improbable que este santo construyera el puente de Nájera de nueva planta ya que tenemos constancia de su existencia en 1076, año en que Alfonso VI confirmó el fuero dado a la ciudad por Sancho el Mayor, cuando San Juan aún no había nacido. Lo mismo sucede con el puente de Logroño, citado en el fuero de la ciudad del 1095, momento en el que el santo sólo contaba con quince años⁶.

Teniendo en cuenta estas noticias, San Juan de Ortega bien pudo intervenir en la reparación o reedificación de los puentes pero no en su construcción como se ha señalado, iniciándose ésta en tiempos de Santo Domingo de la Calzada, en el último tercio del siglo XI.

Carecemos de datos relativos a obras en el puente de Logroño hasta el siglo XVI, aunque sabemos de su existencia a través de noticias indirectas.

Del siglo XII, contamos con dos referencias cercanas a la mitad de siglo. El 15 de junio de 1145 Alfonso VII concedió al Monasterio de San Prudencio de Monte Laturce el cambio del lugar de Lagunilla por unas heredades que los monjes tenían en Logroño, desde el puente hasta Santa María de Munilla y el 10 de febrero de 1147 donó a este monasterio la iglesia de San Vicente de Yangüela y un canal junto al puente de Logroño⁷. La situación estratégica del puente de Logroño hace pensar en una construcción fortificada de paso directo al castillo, que enlazaría con las defensas al norte de la ciudad. Es probable que Sancho VI de Navarra (hacia 1160) afianzase las fortificaciones del puente⁸. Desconocemos el aspecto de este puente medieval y la primera descripción con la que contamos es del siglo XVI (Provisión de Felipe II para acabar la escalera del Soto, 1574) y la siguiente, la de Albia de Castro en su *Memorial por la Ciudad de Logroño*⁹. En la narración que este autor hace de la defensa de la ciudad por

4. *Ibidem*, p. 166.

5. SALAZAR, J.: *Nájera Ilustrada*. Logroño, 1619 (reed. Logroño, Ochoa, 1987; p. 320). ANGUIANO, Fray Mateo de: *Compendio Historial de la provincia de La Rioja, de sus santos y milagrosos santuarios*. Madrid, por Juan García Infanzón, 1701 (Ed. facsimil. Logroño. Comunidad Autónoma de La Rioja, 1985; p. 152). MADOZ, P.: *Diccionario...*, op. cit.; pp. 162 y 166. GOVANTES A.C.: *Diccionario Geográfico-Histórico de España. Sección II*. Madrid, Imprenta de los Señores Viuda de Jordán e Hijos, 1846; p. 130. ESPINOSA, D.P.C.: "Reseña de varios puentes construidos en España desde la antigüedad hasta principios del siglo XIX". *Revista de Obras Públicas*. t. XXVII, nº 5 (1879); pp. 52-58. ANGUIANO, M.M.: *Crónica de la Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Nájera*. Logroño. Francisco Martínez, 1884; p. 182. MADRAZO, P. de: *España, sus monumentos y artes, su naturaleza e historia. III, Navarra y Logroño*. Barcelona, Ed. Daniel Cortezo y Cia., 1886; pp. 609-610. MERINO, M.M.: "Puentes medievales. Castillos en el agua". *Revista del M.O.P.U.* nº 345 (1987); pp. 67-68. Archivo I.E.R. M/472 PEDRO GONZÁLEZ: *Descripción Geográfico-Histórica de la provincia de Logroño* y M/468 NARCISO HERGUETA: *Noticias históricas de La Rioja y varios pueblos, monasterios, artistas y familias riojanas*.

6. VALDIVIESO AUSÍN, B.: *San Juan de Ortega...*, op. cit.; p. 181.

7. Privilegio real citado por MORENO GARBAYO, T. (*Apuntes púntes históricos de Logroño, refundición corregida y aumentada de Logroño Histórico*. Logroño, Ayuntamiento, 1943; pp. 10-11 y 27) y copiado por GOICOECHEA, C. (*Castillos de La Rioja, notas descriptivas e históricas*. Logroño, I.E.R., 1949; p. 71) LÓPEZ DE SILANES, C y SÁENZ RIPA, E.: *Colección diplomática calceatense. Archivo Catedral (1125-1397)*. Logroño, I.E.R., 1845; doc. 4.

8. GÓMEZ F. J.: *Logroño...*, op. cit.; pp. 11 y 71.

9. Capitulo titulado "Hecho muy valerosos de un capitán logroñés, año 1335" de su obra *Memorial...*, op. cit.; p. 43 y ss. (Albia de Castro recoge la noticia del Padre Mariana, quien a su vez la toma de la historia del rey Alfonso XI escrita por Juan Núñez de Villazán). También en GÓMEZ, A.: *Logroño...*, op. cit.; pp. 117-118.

Ruy Díaz de Gaona ante las tropas franco-navarras dirigidas por el conde de Fox en el año 1335, el puente constaba de tres torres y dos puentes levadizos. En este hecho se destruyó un ojo. Sin embargo, no sabemos con certeza el número de arcos que tenía, aunque F.J. Gómez señala que eran 17, sin hacer constar las fuentes documentales utilizadas para tal afirmación¹⁰.

A finales del siglo XV tenemos noticias de diversos repartimientos para obras en el puente de Logroño¹¹. No podemos precisar el tipo de intervenciones que se pretendía llevar a cabo, pues las primeras realizaciones documentadas datan del siglo XVI.

En 1559 el cantero Sebastián de Albiztur construye una manguardía o estribo en la margen derecha bajo la torre de la fortaleza¹². Años más tarde, Juan del Valle (1573-74) realiza una escalera de piedra para bajar al Soto, hacia el puente del Sotillo, situada entre las dos torres principales¹³. En aquel momento era alcaide del castillo y puente Álvaro de Luna. Se solicitaron informes con el fin de asegurar que tal construcción no iba a afectar a las defensas del puente así como al acceso desde Navarra y Francia. El 24 de marzo de 1574, una Real Provisión de Felipe II ordenaba finalizar las obras puesto que la escalera no sólo no podía dañar al puente y a sus torres sino que además podía ser útil en caso de guerra, ya que a través de ella se podrían defender los pasos y vados del río. Se ponía por condición hacer una puerta a la entrada de la ciudad¹⁴.

Tres años más tarde Juan de la Herrería (cantero, natural de Omoño) y Juan de Olate dieron trazas para la construcción, a la entrada del puente, del humilladero de San Juan del Campillo, rematándose las obras en Pedro Ruiz del Corco, quien llevaba a cabo obras en las murallas. Los trabajos, que se realizan "al romano", quedaron concluidos definitivamente en 1585 con la ejecución, al efecto, de una imagen de San Juan de Ortega. Intervino además en la construcción Juan de Elorriaga¹⁵.

En julio de 1583 se produjo una riada del Ebro que causó serios perjuicios en el puente y las murallas cercanas a él. Las obras de reparación, iniciadas con licencia real de 1584, continuaban llevándose a cabo en 1587. En julio de ese año encontramos nuevamente al cantero Juan de Olate quien junto a Juan Pérez de Obieta y Rodrigo de la Cantera dan trazas y condiciones para reparar la torre central y la pila sobre la que ésta asentaba. Las obras fueron adjudicadas a Pedro de Rivas (maestro cantero, vecino de

10. GÓMEZ, F.J.: *Logroño...*, op. cit.; pp. 535. Noticia que retoma AYALA, F.: *Ante el micrófono. Características histórico-descriptivas del antiguo Logroño*. Logroño, Imprenta Merino, 1935; p. 46.

11. Archivo I.E.R M/451 y Archivo Parroquial de la Iglesia de Santiago el Real de Logroño. Leg. 2 (Índice de privilegios y principales documentos de la ciudad que están en Santiago, 1832); fol. 325.

12. MOYA VALGAÑÓN, J.G.: *Arquitectura religiosa del siglo XVI en La Rioja Alta*. Logroño. I.E.R., 1980; t. II, doc. 148.

13. El 27 de diciembre de 1573 se acuerda pagarle 6.000 maravedis a cuenta de la obra que está realizando (LOPE TOLEDO, J.M.: "Artistas y artesanos en Logroño". *Berceo*, nº 61 (1961); pp. 455-456.

14. Archivo Parroquial de la Iglesia de Santiago el Real de Logroño. Leg. 2 (Índice de privilegios y principales documentos de la ciudad que están en Santiago, 1832); fol. 50. GOICOECHEA, C.: *Castillos de La Rioja. Noticias descriptivas e históricas*. Logroño, I.E.R., 1949 (reed. Logroño, Gobierno de La Rioja - Ayuntamiento de Logroño - Caja Rioja - Asociación de Libreros de La Rioja, 1987; pp. 66 y 117-119). Señala que la escalera se puso en el 4º pilar "ques el de la baxada del Soto"

15. LOPE TOLEDO, J.M.: "Artistas...", op. cit.; pp. 456-457. GÓMEZ, F.J.: *Logroño...*, op. cit.; pp. 291-296. La existencia de la iglesia de San Juan del Campillo se documenta en el siglo XII; Gómez da noticia de una bula de Julio II, fechada el 12 de enero de 1510, concedida al maestro Rodrigo de Cabredo, Abad del "Campillo". La ermita debió arruinarse por lo que se inició su reedificación en 1577.

San Pantaleón de Aras, en la Junta de Voto-Merindad de Trasmiera) y consistieron en la construcción de un nuevo fundamento para la pila hasta los arranques de los arcos, la elevación del paramento hasta el andito y la edificación de una nueva torre —de sillería al exterior y mampostería al interior— de dos plantas unidas por una escalera de caracol exterior, situada en el espacio del tajamar¹⁶.

A comienzos del siglo XVII tienen lugar nuevos repartimientos que nos indican la existencia de diversas reparaciones debidas, sin duda, a las continuas avenidas del Ebro (1602, 1607, 1608, 1610). Lo cierto es que el puente presentaba varias pilas socavadas y arcos resentidos además de otros problemas. Para solucionarlos se adjudicaron las obras de reparación a Juan de la Riva por 20.000 ducados (1609-1610). Posteriormente, continuó los trabajos Juan de Solano ayudado de Francisco y Mateo del Pontón¹⁷.

Es nuevamente Albia de Castro quien explica el aspecto del puente en estos momentos. Tenía doce arcos de unos 13 m. de luz asentados sobre pilas de unas dimensiones aproximadas de 6x13 m., con tres torres proporcionadas y el humilladero de San Juan a su entrada. Su longitud era de unos 200 m. y la anchura de calzada 5 m.¹⁸

Tras una nueva riada del Ebro ocurrida en 1643, el puente volvió a quedar maltrecho y fue examinado por los maestros canteros Juan Pérez de Garizábal (vecino de Victoria), Juan de la Riva (vecino de Labastida), Juan de la Huerta, Domingo Ochoa y Juan de Garizábal (vecinos de Nájera) que propusieron recalzar la cepa situada entre el 2º y 3º arco de la margen izquierda (con zampeado de madera de álamo), recalzar así mismo el hueco del 2º arco con un paredón y reparar los zampeados de los arcos 4º, 5º, 6º, 7º y 8º. Estas obras quedaron rematas en Juan de la Vega y Clemente de Setién Agüero (vecinos de la Junta de Ribamontán en la Merindad de Trasmiera) en 5.000 ducados. Más tarde, en 1649, se dio el repartimiento para el pago de las obras¹⁹.

Desconocemos si los trabajos llegaron a realizarse, aunque de ser así pocos años debió permanecer el puente en perfecto estado, pues una nueva avenida que tuvo lugar los días 17 y 18 de diciembre de 1670 lo cubrió casi por completo ocasionando nuevamente graves daños. Parece ser que las obras se prolongaron varios años a causa de la dificultad que presentaba el achique del agua para trabajar en una de las pilas. Juan Raón lo intentó en vano y fue Sebastián de Medina quien lo consiguió en 1681, por un precio de 1.200 reales. En 1682 estaba totalmente reparado, aunque las torres que se encontraban bastante deterioradas, y se colocaron dos grandes leones en los extremos del arco de bajada al Sotillo²⁰.

En el siglo XVII, tras crecida de 1701, Domingo Barrutia hubo de componer una de las torres y el estribo en que se apoyaba, tal vez el de la margen derecha. Estas obras, que comenzaron en 1716, se prolongarán hasta 1725²¹.

16. GÓMEZ, F. J.: *Logroño...*, op. cit.; p. 537; GOICOECHEA, C.: *Castillos...*, op. cit.; pp. 66-67 y 122-123.

17. En 1616 se les paga a Francisco y Mateo 6.000 ducados por las obras que realizaban en el puente (GÓMEZ, F.J.: *Logroño...*, op. cit.; p. 538).

18. ALBIA DE CASTRO, F.: *Memorial...*, op. cit. p. 26.

19. En el repartimiento se dice que el puente tenía once ojos (ARAMBURU ZABALA, M.A.: *Las obras públicas en la Corona de Castilla entre 1575 y 1560: los puentes*. Madrid, Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 1990; pp. 1585-1587, microficha 5).

20. GÓMEZ, F.J.: *Logroño...*, op. cit.; pp. 539-541.

21. *Ibidem*, p.541.

Poco después, en 1728, José Raón (maestro de obras, vecino de Lodosa) fue el encargado de informar del estado del puente. Por su memoria sabemos que se había realizado un ensanche en la calzada que provocaba continuas filtraciones de agua de lluvia, por lo que proponía hacer nuevas conducciones y desagües bajo el empedrado²².

Con el fin de evitar los grandes destrozos que provocaban las continuas avenidas del río se llevaron a cabo obras en el cauce entre 1730 y 1740 en las que trabajó Martín de Gabirondo (se abrió el Ebro Chiquito en 1736).

Durante la segunda mitad del siglo XVIII las obras más importantes se centraron en manguardias, presa y cauces y estuvieron a cargo de Francisco Alejo de Aranguren y Pedro del Mazo (1773-1774)²³.

Estas obras, sin embargo, no pudieron contener las embestidas del Ebro que nuevamente volvió a crecer los días 19, 20 y 21 de junio de 1775. Santiago Aguirre y Juan Antonio de Oteiza examinaron el estado del puente. La riada fue tan grande que todos los arcos quedaron cubiertos; en la margen izquierda, el río abrió una nueva madre y destruyó un arco (que sería reemplazado por un paso de madera) y en la derecha, el agua llegó hasta la deja más alta de la manguardía que iba de la fortaleza a las casas de la Rúa Vieja, pasando por encima del puentecillo y escalera de bajada al Soto. Además la ermita del humilladero de San Juan quedó destruida²⁴.

Para restablecer el paso se habilitó un puente provisional de madera. Entre 1778 y 1780 se realizaron varios informes que reflejaban el mal estado del puente y las obras necesarias para su perfecta reparación por parte de Francisco Alejo Aranguren y Diego Ochoa. Este proponía quitar los zampeados existentes puesto que el río tenía una madre de piedra viva, siendo la mejor solución fundar a 12 pies de profundidad. Ambos dieron conjuntamente una nueva traza para el puente que fue informada favorablemente por la Academia de San Fernando en 1786²⁵. Los trabajos, que se llevaron a cabo entre 1793 y 1795 con un presupuesto de 600.000 reales, consistieron en la consolidación de zampeados, reedificación de antepechos, terraplenado de manguardias, mejora de empedrado y escalera, sustitución de piedras en arcos, tajamares y estribos y en la construcción de dos nuevos arcos en la margen izquierda, con lo que el puente pasó a tener catorce en total. Acabadas las obras se quitó el puente provisional de madera.

22. GOICOECHEA, C.: "Artistas y artífices riojanos". *Berceo*, n.º 57 (1960); p. 425. OJANGUREN URDÁÑEZ, R.: *Aportaciones a la arquitectura religiosa barroca en el Valle de Ocón*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza, 1985; t. II, p. 356. Una copia de esta declaración aparece recogida en un documento firmado el 20 de abril de 1844 y remitido por Cenón M. Adam desde el Ayuntamiento de Logroño a Canuto Corroza, ingeniero director de caminos de la provincia de Logroño (A.H.P.L.O.: 562 "O.P." Puente de Logroño y otros asuntos, 1844-1849).

23. El contrato se firmó en Logroño el 30 de agosto de 1774 por un precio de 179.600 reales. Para su pago, el Ayuntamiento tuvo que solicitar un préstamo al proveedor de las carnicerías y cargar el impuesto de portazgo en 4 maravedis la cántara de vino, 4 maravedis la caballería mayor y 2 maravedis la menor (A.H.P.L.O.: Antonio Gómez Samaniego, 1774, leg. 1096; fols. 93r-94v).

24. GÓMEZ, A.: *Logroño...*, op. cit.; pp. 116 y 118. También recoge esta noticia LOPE TOLEDO, J.M.: "Tres días de tribulación en Logroño: nuestra ciudad instituye un voto perpetuo que ya no se cumple". *Berceo*, n.º 21 (1951); p. 525. BARRIO LOZA, J.A. y MOYA VALGANÓN, J.G.: "Los canteros vizcainos (1500-1800). Diccionario Biográfico". *Kobie*, n.º 11 (Bilbao, 1981); pp. 180 y 250.

25. BARRIO LOZA, J.A. y MOYA VALGANÓN, J.G.: "Los canteros...", op. cit.; pp. 180 y 250. A.H.P.L.O.: 562 "O.P." Puente de Logroño y otros asuntos. 1844-1849. La misma solución la proponían Diego Ochoa y Francisco Gil Collado, encargados por el Real Consejo de Castilla para los puentes y calzadas de la villa de Haro (Briñas), para la reconstrucción del puente de San Vicente de la Sonsierra, destruido en 1775 por la misma riada (A.H.P.L.O.: Simón López Cadiñanos, 1780, leg. 4.172, fols. 50r-51v).

Con la llegada del siglo XIX los escasos vestigios que pudiesen quedar del puente medieval tras las obras de reparación de época moderna desaparecieron en su totalidad. Los continuos desvelos del Ayuntamiento de la ciudad, eximida desde antiguo del pago de impuestos para el mantenimiento de este paso, se vieron solucionados con la construcción no sólo de un nuevo puente de piedra sino también de uno de hierro.

Las riadas de comienzos de siglo (1801, 1811 y 1831), unidas a las de la segunda mitad (1781 y 1881), y a las transformaciones provocadas por las Guerras Carlistas, junto al arreglo de la carretera de Madrid a Francia por Soria y Logroño en 1884 afectaron de forma considerable a este puente. En la década de los años treinta se arreglaron las torres y se rehizo un arco (1831, maestro Valerio Ascorbe), se sustituyó otro por un puente levadizo (1835) y se derribó la torre de la cigüeña, situada a la entrada del puente para el uso de su piedra en las obras del mismo (1837)²⁶.

El ingeniero jefe de caminos de La Rioja, Canuto Corroza, fue el encargado de informar las obras necesarias para la mejora de la carretera de Madrid a Francia en 1844. El proyecto de ensanchè fue finalmente aprobado por la reina en 1855, iniciándose las obras en marzo de 1856 y entregándose en septiembre de 1857. Se desmontó el puente antiguo hasta los arranques; se ejecutaron doce arcos nuevos, adosados aguas abajo a los antiguos y de luces variables entre 8,5 m. y 13,40 m.; y se alcanzó una anchura de calzada de 7,5 m. Estas obras, a cargo del ingeniero Bonifacio Espinal, dieron lugar a la destrucción definitiva de las torres de fortificación del puente y a la construcción de dos casetas en la margen izquierda, destinadas al portazgo y refugio de carabineros. Por otro lado, el Estado, encargado de su coste, suprimió el beneficio de portazgo al Ayuntamiento de Logroño y el puente pasó a ser propiedad estatal (1857)²⁷.

Tras la crecida de 1871, la ciudad quedó prácticamente incomunicada. Mientras se realizaban las obras de reconstrucción, ingenieros militares construyeron un puente provisional de madera, abierto al público en 1879. Ni este puente ni otros pasos provisionales, ni las bazaras y balsas, construidas por la Administración y personas civiles, pudieron establecer una comunicación segura y continuada antes y después de la crecida de 1881. Por ello, las obras de restauración fueron sustituidas por el proyecto de un nuevo puente. Este fue aprobado el 10 de mayo de 1882 y su autor fue el ingeniero D. Fermín Manso de Zúñiga. Lo llevó a cabo en dos fases, 1882 y 1883-1884, y consistió en la construcción de siete arcos elípticos (de luces variables entre 31,5 m. y 21,5 m.) sobre pilas nuevas, a excepción de la 4ª y la 6ª que descansarían sobre fundación antigua, con tajamares y espolones cilíndricos. La anchura de calzada quedó en 7 m. y la longitud de afirmado en 140 m. En la construcción se usó piedra arenisca del puente antiguo y de las canteras de Laserna (Laguardia). El puente quedó abierto al tráfico el 9 de junio de 1884. Al mismo tiempo que se construyó este puente Fermín Manso de Zúñiga era el autor de uno de hierro que a instancias de Sagasta en el Gobierno se iniciaba en 1881 y se abría al tránsito el 22 de diciembre de 1882. Lo llevó a cabo la empresa "Maquinista Terrestre y Marítima" de Barcelona y se ubicó a unos 200 m. aguas arriba

26. GÓMEZ, F.J.: *Logroño...*, op. cit; pp. 543-545. JIMÉNEZ MARTÍNEZ, J.: "Logroño, plaza fuerte (1837-1861)". *Berceo*, nº 84 (1973); p. 110.

27. A.H.P.L.O.: 562 "O.P." Puente de Lógroño y otros asuntos. 1844-1849; 570 "O.P." Carretera Soria-Logroño. Puente de Logroño. Segunda mitad siglo XIX y 500 "O.P." Visitas de inspección. Memorias. Segunda mitad siglo XIX.

del de piedra. Su situación formaba parte de las ampliaciones urbanísticas de la ciudad, abriendo una nueva arteria de comunicación norte-sur (calle Sagasta)²⁸.

Un proceso similar al puente de Piedra siguió el puente de Nájera, reedificado como aquél en el siglo XIX.

Es probable que en él se llevaran a cabo continuadas obras de reparación a lo largo de toda la época medieval dada la importancia del paso y el carácter intrínseco a este tipo de obra pública. Una referencia a ello nos la da la confirmación otorgada por Juan I, el 12 de agosto de 1379, del privilegio que Fernando IV había otorgado al concejo de Nájera concediéndole el portazgo para el reparo del puente²⁹. Sin embargo, no podemos precisar qué tipo de obras se llevarían a cabo, así como tampoco las que se realizaban un siglo más tarde cuando el concejo de Bañares solicitó, el 20 de mayo de 1477, (amparándose en una real merced que gozaba en todos los reinos de Castilla), la exención del portazgo que se cobraba a sus vecinos por el paso sobre el puente de Nájera que se estaba terminando de hacer sobre el Najerilla³⁰.

Hasta finales del siglo XVI no se documentan noticias de la construcción de este puente. El maestro de cantería Francisco de Odriozola se hizo cargo de obras de reparación en 1597, habiéndose las traspasado Bartolomé de Herrada en quien se habían rematado, tras el abandono del maestro Francisco de Hornedas que las había iniciado. En septiembre de 1602 Francisco de Odriozola, maestro de cantería, intentando justificar la ejecución de obras de mayor envergadura, solicitó al escribano de Nájera que diese testimonio de cómo al abrir un cimientó para arreglar una de las cepas arruinadas (junto al pilar que estaba a la salida de la ciudad por la puerta del Hospital) descubrió una gran filtración de agua que podía afectar a la estabilidad del puente, por lo que tenían que trabajar muchos obreros³¹.

Unos años más tarde se otorgó Real Provisión a la ciudad para un nuevo reparo y edificación del puente y paso de Peñaescalera, probablemente deteriorado a causa de las riadas ocurridas en 1608 y 1609³². El coste de las obras ascendería a 11.500 ducados, de los cuales 3.833 ducados y 20 maravedís se dieron a Francisco de Odriozola para comenzar los trabajos y comprar materiales³³. De esta forma el maestro recibió entre 1617 y 1620 distintos pagos a cuenta de esta partida, que debían suponer la tercera parte del

28. A.H.P.LO.: 569 "O.P." Carretera de Soria a Logroño. Segunda mitad del siglo XIX y 570 "O.P." Carretera de Soria a Logroño. Puente de Logroño. Segunda mitad del siglo XIX.

El proyecto de construcción del puente de Hierro fue aprobado por real orden del 24 de julio de 1881. Se dispuso que se construyera por Administración con un presupuesto de 909.837,46 pesetas. (A.H.P.LO.: 127 "O.P." Memoria de Obras Públicas 1883 y 128 "O.P." Memoria de Obras Públicas 1884).

29. MOYA VALGANÓN, J.G.: "Documentos medievales del Archivo Municipal de Nájera". *Cuadernos de Investigación Historia. I Coloquio sobre Historia de La Rioja*. Logroño, C.U.R. (1981), t. VI, 2; P. 63.

30. PALACIOS JIMÉNEZ, H.: *Historia de la villa de Bañares*. Burgos, gráf. Santiago Rodríguez, 1977; p. 55.

31. A.H.N. Sección Clero. Lib. 5.943, fol. 57r-58v y Lib. 5.939, fol. 700r-v. Dos años después Odriozola presentó fianzas y testigos para avalar las obras que iba a llevar a cabo (1604, julio, 18 y 20, en Nájera, ante Pedro Escudero): A.H.N. Sección Clero. Lib. 5.942, fol. 715r-718v.

32. ARAMBURU ZABALA, M.A.: *Las obras públicas...*, op. cit; p. 721, microficha 1.

33. Se nombró Juez de Comisión al alcalde mayor de Burgos, que ordenó al Depositario del repartimiento, Dr. Hernán García del Valle, que diese al maestro la tercera parte del pago (A.H.N. Sección Clero. Lib. 5.940, fol. 761r-v).

coste total en que se ajustó la obra.³⁴ Sin embargo, desconocemos en qué consistió la labor de Odriozola y si los trabajos afectaron en gran medida a la obra medieval.

Tampoco hay constancia del estado del puente hasta la última década del siglo XVIII. En 1791 se estaban realizando repartimientos para costear nuevas obras de reparación entre los vecinos de distintas localidades, entre ellas Murillo de Río de Leza, a la que correspondía contribuir con 93.483 maravedís. Parece ser que las obras avanzaban despacio, pues según un documento fechado el 24 de septiembre de 1795 en Soria se apremiaba a los pueblos a que terminasen de pagar la reparación del puente que amenazaba ruina³⁵.

Medio siglo después, en 1852, se vio la necesidad de reparar el puente puesto que se integraba en el proyecto de la carretera de Burgos a Logroño. A pesar de que una Real Orden del 3 de noviembre propuso al Gobernador Civil consignar 17.751 reales en el presupuesto de gastos de 1853 para las obras, éstas no comenzaron. Durante ese año se vuelve a hablar de la necesidad de reparos tanto en el puente de Nájera como en el de Santo Domingo de la Calzada, ya que el tránsito por ellos era peligroso. Esta peligrosidad se hizo aún más evidente cuando una avenida del río que tuvo lugar el 21 de noviembre de 1860 provocó el desprendimiento de una buena parte de la última cepa del puente. Tres días después el agua continuaba socavándola produciendo así la ruina del tajamar y un muro "en ala". El 22 de Enero de 1861 la Dirección General de Obras Públicas resolvió verificar por cuenta del Estado las reparaciones necesarias. Para poder realizar los trabajos se pretendía desviar el agua por el arco central. El presupuesto fue aprobado el 16 de septiembre con un coste de 19.394 reales, dando un presupuesto adicional de 38.974 reales el 12 de diciembre³⁶.

A pesar de que se ejecutó la obra, un informe redactado el 11 de enero de 1862 dejaba constancia de que el puente tenía la mayor parte de sus bóvedas deterioradas, con excesiva pendiente y que la cimentación de sus cepas exigía una urgente reparación. Según este informe el puente constaba de ocho arcos y siete pilas de diferentes medidas, y había sufrido constantes reformas a lo largo de su historia "desde su remoto origen del que no se conocía fecha cierta"³⁷.

Parece ser que en este momento ya se había decidido reparar y ensanchar todo el puente. Para ello, Ricardo Bellsolá realizó dos proyectos. El primero de ellos dejaba las pilas de 10 metros existentes en la margen derecha, evaluando su coste en 586.106 reales; mientras que el segundo (redactado el 14 de mayo de 1862) proponía su demolición, construyendo en su lugar dos nuevas pilas y aumentando así un arco más. Este segundo proyecto es el que fue aceptado aprobándose el 8 de abril de 1863, con un presupuesto total de 651.391 reales y 52 céntimos. Mientras se ejecutaban las obras se mantuvo el paso abierto construyendo un puente provisional de madera, situado 9 metros aguas abajo del puente de piedra. La ejecución de este paso se aprobó el 24 de fe-

34. Ibidem, fols. 761v-766v. En julio de 1620 la obra estaba paralizada por causa de problemas surgidos en el cobro de repartimientos. Como los trabajos habían comenzado y todos los materiales se encontraban a pie de obra, se tasó lo hecho en 38.750 reales ordenando pagar al maestro 14.500 reales que se le debían (ARAMBURU ZABALA, M.A.: *Las obras públicas...*, op. cit., p.721, microficha 1).

35. A.H.P.L.O.: Murillo de Río Leza. Leg 25/58/M/MR y leg. 25/59/M/MR.

36. A.H.P.L.O.: 409 "O.P." Carretera Burgos-Logroño. Segunda mitad siglo XIX.

37. Ibidem. Este informe pudo ser realizado por el ingeniero Bellsolá, al que se refiere Lucio del Valle, inspector del distrito y presidente de la Comisión de Puentes de Hierro, en un escrito de enero de ese año.

brero de 1864. El coste total de las obras ascendía a 617.698 reales y 78 céntimos, incluyendo en él la ejecución del puente de madera³⁸.

El 17 de diciembre de 1864 comenzaron a demolerse las partes afectadas por el proyecto de reparación y ensanche. En éstas se incluía la demolición de la ermita de los Santos Mártires que se encontraba situada en la segunda pila del puente. A causa de ello la Administración debía indemnizar al pueblo en dinero o con la construcción de una nueva ermita, que fue la solución adoptada finalmente. Para ello se aprovecharon los materiales sobrantes del puente y los que se conservaban del derribo de las casas de la travesía. Dado que las pilas nuevas no tenían la envergadura de las antiguas no fue posible emplazarla en su lugar original, por lo que se convino construirla a la entrada del puente, de modo que no fuera obstáculo al tránsito por el mismo³⁹.

Las circunstancias de todas estas obras figuran en el acta de recepción provisional. El 30 de abril de 1866 se reunieron en Nájera D. Ramón García, ingeniero jefe de la provincia, y D. Ricardo Bellsolá, ingeniero primero encargado de las obras, con el fin de realizar el examen y reconocimiento de las reparaciones efectuadas. En este acta se explica cómo el puente antiguo, que ponía en comunicación el pueblo con el Arrabal, constaba de siete arcos de diferentes luces y flechas, con doble pendiente y pilas de gran espesor, lo que dificultaba el desagüe. Su mal estado motivó su reparación para su uso en la carretera de Burgos a Logroño. Para ello se proyectó otro puente de ocho arcos (de luz variable entre 7,85 m. y 11,70 m), aprovechando parte de los cimientos y macizos de las pilas y estribos del puente antiguo. Las nuevas pilas, aunque de menor espesor, tendrían diferente forma y tamaño (desde 2 m. a 4,25 m.). La longitud del puente sería de 116,48 m. y su anchura entre paramentos de 6,8 m. Los materiales que se utilizaron en la construcción fueron sillería arenisca en zócalos, cuerpos de pilas y estribos hasta los arranques, rosca de los arcos, impostas y antepechos; sillarejo en los entrepaños y mampostería careada en los tímpanos de los arcos y barandilla de hierro forjado sobre las pilas.

38. A.H.P.LO: 405 "O.P." Carretera Burgos-Logroño. Segunda mitad siglo XIX. A.H.P.LO.: 581 "O.P." Carretera de 2.º orden de Burgos a Logroño, por Belorado, Santo Domingo y Nájera. Descripción de las obras de reparación y ensanche del puente de Nájera, efectuadas por la Administración durante los años 1864, 1865 y 1866. Firmado por Cesáreo Moroy el 26 de febrero de 1870 y 409 "O.P." Carretera Burgos-Logroño. Segunda mitad siglo XIX.

39. Según informe firmado el 13 de octubre de 1865 (Ibidem). SALAZAR, Fray Juan de: *Náxara...*, op. cit.; p. 325, cita en medio del puente en un ángulo una ermita dedicada a Nuestra Señora del Pilar; MADDOZ, P.: *Diccionario...*, op. cit.; p. 163, cita el Hospital de los Peregrinos "situado al oriente del arranque del primer arco de la izquierda del puente"; ANGUIANO, M.M.: *Crónica...*, op. cit.; pp. 179 y 182, dice que el Hospital de los Peregrinos fue demolido cuando se construyó el puente sobre el Najerilla en 1865; GARCÍA PRADO, J.: *Guía de Nájera*. Logroño, Ochoa, 1982; p. 62, indica que en el comienzo del puente, a la derecha, estuvo la ermita de San Juan de Ortega. En el primitivo puente se dice que ésta estaba en la torre que desde su centro lo defendía. Cerca de este lugar, se hallaba el Hospital de la Cadena que luego se llamó de los Peregrinos; para NARCISO HERGUETA el Hospital de la Cadena, que luego se llamó de los Peregrinos; Para NARCISO HERGUETA el Hospital de San Lázaro o de la Cadena fue construido por San Juan de Ortega hacia 1090 y se encontraba encima del arranque del primer arco de la margen derecha (Archivo I.E.R. M/468 y en "Noticias históricas del maestre Diego de Villar..." R.A.B.M. (1904) t. X; pp. 423 y 434 y t.XI; pp. 126-132).

El acta de recepción provisional se firmó el 20 de junio de 1866⁴⁰, aunque el puente había sido inaugurado el 21 de marzo de ese año⁴¹. A pesar del aumento del costo de los materiales y obra, quedó un sobrante de unos 2.500 escudos frente a lo presupuestado.

A mediados de este siglo se llevaron a cabo reformas⁴² que consistieron en la ampliación de la calzada, volando el tablero sobre tajamares y espolones, de modo que desaparecieron los descansos o balconillos.

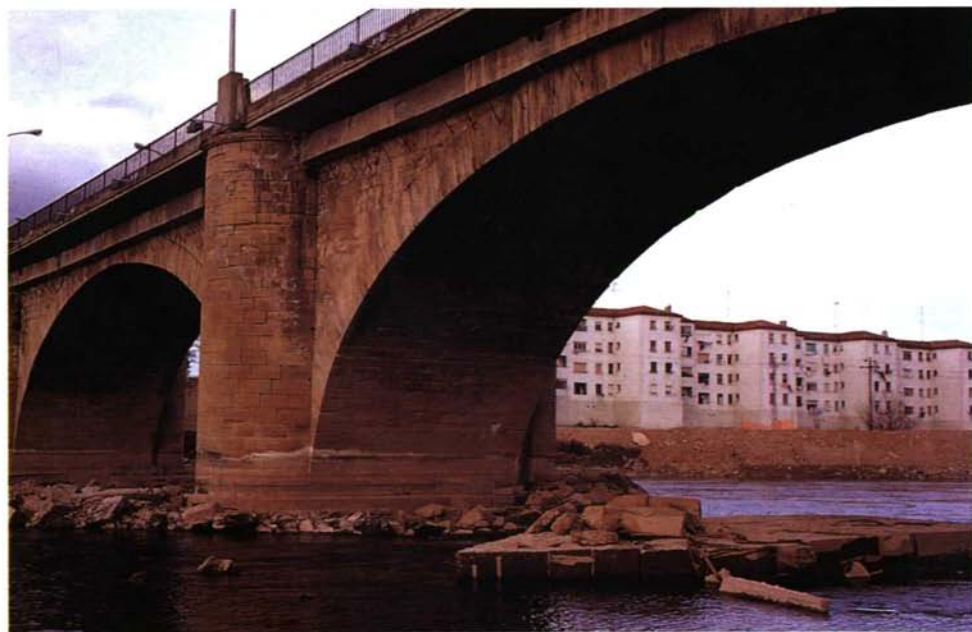
40. A.H.P.L.O: 409 "O.P." Carretera Burgos-Logroño. Segunda mitad siglo XIX.

41. ANGUIANO, M.M.: *Crónica...*, op. cit.; p. 182.

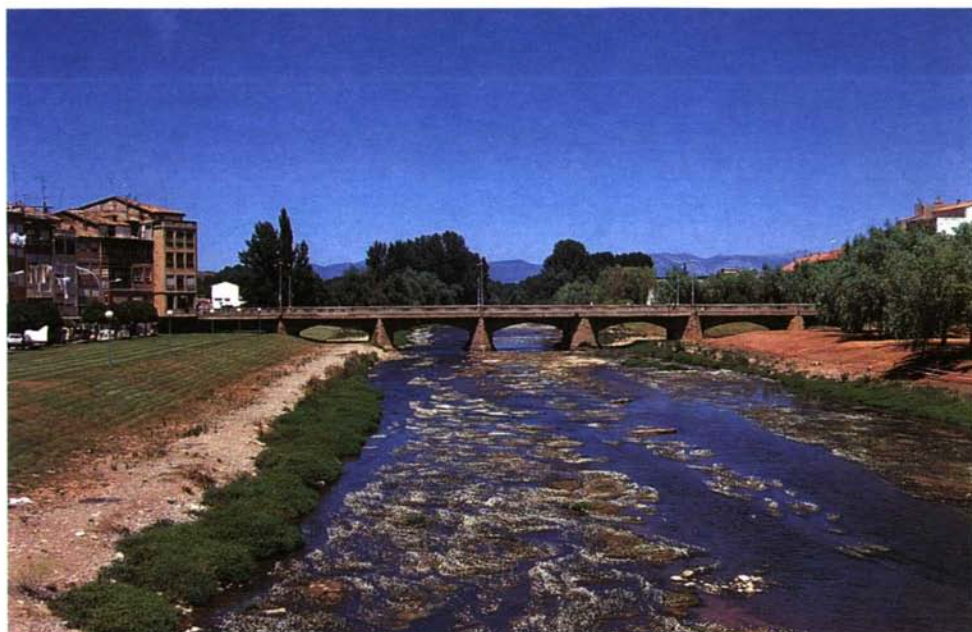
42. *El Najerilla: Revista hispano-americana* (fundada en 1919). Año XXXIV, nº 400-1 (Mansilla, Logroño. Septiembre-octubre, 1952); p. 6.



1. Vista general del Puente de Piedra de Logroño sobre el río Ebro.



2. Restos de pila de edad moderna bajo uno de los arcos del puente de Logroño.



3. Vista general del puente de Nájera sobre el río Najerilla.



4. Detalle de una de las pilas del puente de Nájera, cimentada sobre restos de otra de época moderna.