

## LOS PUENTES DE LA CIUDAD DE CALAHORRA

por

Ana Jesús Mateos Gil

El puente del Cidacos ha sido desde la fundación de Calahorra un elemento crucial para la vida de sus vecinos. Además de permitir la comunicación con la cercana ciudad de Alfaro y, siguiendo el camino carretil, con los reinos de Navarra y Aragón, permitía a los vecinos de la ciudad el acceso a buena parte de sus tierras de labranza y a las fuentes de agua potable, ya que hasta comienzos del siglo XX las fuentes públicas se encontraban en la margen derecha del río, fuera del casco urbano.

A lo largo de los siglos se han construido sucesivos puentes para salvar el obstáculo natural que supone el río Cidacos. Con el tiempo han variado técnicas y materiales y ha cambiado también la ubicación del puente. Atendiendo a los materiales constructivos se puede hablar de tres puentes, realizados respectivamente en piedra, madera y hierro.<sup>1</sup>

### 1.- EL PUENTE DE PIEDRA

El primer puente de fábrica fue construido, según la tradición, en tiempo de los romanos.<sup>2</sup> Sin duda desde su construcción hubo de hacer frente a numerosas reparaciones, de forma que en la Edad Moderna ya se puede hablar de un puente de factura medieval sobre una base (cimentación y quizá parte de las pilas) de origen romano.

El puente, realizado en piedra, cruzaba el río Cidacos a la altura del Convento del Carmen y su calzada culminaba en la Puerta de San Miguel, abierta en la calle de su nombre, que constituía una de las cuatro puertas de la ciudad.<sup>3</sup> Según documentos del

---

1. Quiero agradecer a Begoña Arrúe Ugarte y María Jesús Martínez Ocio su ayuda y la documentación facilitada para el estudio del puente de hierro, así como a María Teresa Álvarez Clavijo su colaboración. Mi más sincero agradecimiento también para Elisa Cristóbal por su amabilidad y ayuda en la consulta del Archivo Municipal calagurritano.

2. CINCA MARTINEZ, J.L.- "Tramo de calzada romana en el valle medio del Ebro. Calahorra (La Rioja)." En *Simposio sobre La Red Viaria en la Hispania Romana*. Pp. 95-112. Zaragoza. Institución Fernando el Católico, 1990.

3. MATEOS GIL, A.J.- *Calahorra en los siglos XVII y XVIII*. Calahorra. Amigos de la Historia de Calahorra, 1996. Pp. 12.

siglo XVII contaba con 7 arcos de igual flecha, pero de distinta luz, que oscilaba entre los 26 y los 30 pies (7,25-8,37 m.).<sup>4</sup> Contaba asimismo con siete pilas, de tajamar angular y con pequeños espolones de refuerzo aguas abajo. Sobre cada tajamar, en el pretil del puente, aparecía una gran bola de piedra. El desnivel de terreno entre la calzada y el puente se salvaba con una ligera pendiente reforzada con machones imitando los tajamares. En ambos márgenes, grandes manguardias de mampostería revestidas de sillería protegían el puente de la fuerza de las aguas, a la vez que intentaban dirigir el río hacia el centro del puente.

Este puente se ve afectado por dos problemas fundamentales. Por un lado, las periódicas avenidas del Cidacos, que se desborda con furia coincidiendo con las lluvias de otoño y el deshielo primaveral.<sup>5</sup> Por otro lado, su ubicación, en un leve meandro del río, hace que el agua golpee las pilas lateralmente derruyendo las manguardias, de forma que los mayores daños tienen lugar en los extremos del puente. Este problema se intentó solucionar canalizando el río: de manera periódica se abre nueva madre en el cauce y se procede al plantío de árboles y construcción de estacadas con vistas a dirigir el caudal hacia el centro del puente.<sup>6</sup> Sin embargo, la problemática inherente a los puentes de arcos y las características hidrográficas del Cidacos motivaron periódicas reparaciones del puente y crearon una situación que terminó por ser insostenible a finales del siglo XVIII.

Durante los siglos XVII y XVIII, el puente es objeto de numerosas obras que nunca implicaron la renovación total de la fábrica ni su reedificación; tan sólo se procedió al arreglo de los desperfectos ocasionados por el continuo uso y por la fuerza de las aguas. De manera provisional, y hasta que se ejecutaban los trabajos necesarios, se mantenía expedito el paso erigiendo sencillas plataformas de madera o pasarelas sobre las pilas del puente.

Las obras eran supervisadas por el Concejo Municipal calagurritano, encargado de que se realizara el informe de daños y el proyecto de reparación con su presupuesto adjunto; de poner en marcha el proceso de adjudicación en remate público previo pregón y promulgación de edictos. Los trabajos eran costeados por la ciudad de Calahorra y las localidades situadas a menos de 20 leguas de distancia a excepción de las navarras, exentas de esta contribución. Pero cada uno de estos pasos debía contar con la aprobación del Consejo de Castilla, que debía autorizar las obras de reparación y realizaba el reparto de las cantidades con las que cada localidad debía contribuir. La intervención de la autoridad central retrasaba el proceso por lo que en ocasiones los daños se acrecentaban antes de ser reparados.

---

4. Archivo Municipal de Calahorra (en adelante, A.M.C.). Código 2-1-3-1, legajo 343/9. Todos los arcos tenían 18 pies (unos 5 m.) de flecha. El documento no da la medida del primer arco, el de la margen izquierda, pero sí indica que el segundo tenía 30 pies (8,37 m.) de luz; 26 (7,25 m.) el tercero; 29 (8,09 m.) el cuarto; 28,5 (7,95 m.) el quinto, y 27 pies (7,53 m.) el sexto y séptimo.

5. En este sentido, véase: ESCORZA, C.M.- "Inundaciones históricas del río Cidacos." *Kalakorikos*, n° 2, pp. 219-231. Calahorra, 1997.

6. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1686-1694*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 125/2, s/f. 11 de marzo de 1688. *Libro de Actas Municipales. 1740*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 128/11, s/f. 7 de enero de 1740.

La primera obra de reparación del siglo XVII se lleva a cabo en 1639. Juan de Samantón renovó las manguardias y rehizo el pretil del puente, según traza de Juan de Urruela y condiciones de Domingo de Urruela Velasco.<sup>7</sup> En 1674 las obras fueron de mayor alcance. Santiago Raón se ocupó de rehacer las manguardias de ambas márgenes, revisar los cimientos de las pilas y reforzarlos, y de renovar la parte superior de arcos y tajamares, sustituyendo los sillares gastados por otros nuevos.<sup>8</sup> Se siguió para ello la traza dada en 1668 por Juan Raón y Martín de Iturmendi y las condiciones dadas por Santiago Raón en 1669.<sup>9</sup> En ambos casos, se reparó el puente, prestando especial atención a las manguardias, pero no se hubo de reedificar de nueva planta, ni siquiera una parte de él.

A lo largo del siglo XVIII el puente de la ciudad sufrió numerosos desperfectos, agravados en ocasiones por la inoperancia de los maestros y deficiencias en los materiales constructivos. Si durante el siglo XVII se había mantenido la estructura original preservándola mediante manguardias y los trabajos de reparación habían sido respetuosos respecto a modos y materiales, a lo largo del siglo XVIII se asiste a un proceso distinto. Se mantiene la necesidad de construir manguardias y canalizar el río, pero los reparos del puente, cada vez de mayor magnitud y más frecuentes, acaban por llevarse a cabo en materiales de inferior calidad. Con todo ello se inicia un proceso de deterioro irreversible que culminó con el desplome del puente a mediados del siglo XIX.

A lo largo del siglo XVIII los trabajos de reparación fueron muy numerosos y de alcance variado. En 1717, José Raón y Bernardo Marín daban condiciones para la reparación global del puente<sup>10</sup> incluyendo arcos, tajamares, espolones y manguardias. La obra no se remató hasta 1728 y durante este período los daños se multiplicaron al derrumbarse uno de los arcos. En 1728, Juan Félix Camporredondo se compromete a realizar las obras necesarias<sup>11</sup> según la traza y condiciones dadas el año anterior por José Raón y José Lafuente,<sup>12</sup> pero el maestro cedió el remate a Melchor de la Portilla,<sup>13</sup> cuya torpeza, unida a su voluntaria desaparición de la ciudad, provocaron la ruina del puente.<sup>14</sup>

En 1745 se volvió a contratar el reparo del puente, esta vez con Diego Camporredondo,<sup>15</sup> aunque la obra se retrasó hasta 1755.<sup>16</sup> Poco después de concluir los

---

7. A.M.C. Cod. 3-4-2-1-6, leg. 901374/1.

8. Archivo Histórico Provincial de La Rioja (En adelante, A.H.PLR.). Sección: Protocolos Notariales. Notario: Pedro García de Jalón. Leg. 312/1; año 1673, fols. 157-160vº. Leg. 312/2; año 1674, fols. 138-141vº.

9. A.M.C. Cod. 2-1-3-1, leg. 343/9.

10. A.M.C. Cod. 2-7-3-5, leg. 764/6. Escritura de información, fols. 2-3vº.

11. A.M.C. Cod. 3-4-2-1-6, leg. 901374/1.

12. A.M.C. Cod. 2-1-3-1, leg. 343/21.

13. A.H.PLR. Sección: Protocolos Notariales. Notario: Pedro García de Jalón. Leg. 323/1. Año 1728, s/f. 25 de enero de 1728.

14. A.M.C. Cod. 2-1-3-1, leg. 344/3.

15. A.H.PLR. Sección: Protocolos Notariales. Notario: Pedro García de Jalón. Leg. 331/1, s/f. 11 de abril de 1745.

16. A.H.PLR. Sección: Protocolos Notariales. Notario: Juan José Juarez. Leg. 368/1; año 1756, fols. 68-68vº.

trabajos el puente volvió a arruinarse, esta vez por causas naturales. Para paliar el problema, en 1756, los maestros Tomás Martínez y Sebastián Sáenz de Calahorra dieron traza y condiciones para el reparo (Figura 1).<sup>17</sup> El proyecto suponía una modificación estructural del puente, al voltear un arco donde en origen había dos. En esta ocasión, los trabajos se realizaron con celeridad bajo la dirección de José de Sarasúa, y empleando materiales de calidad.<sup>18</sup>

Sin embargo, el puente se mantuvo poco tiempo en perfecto estado, y en 1762 se derrumbó un arco, así como parte de la manguardía.<sup>19</sup> El maestro Antonio Barinaga fue el encargado de realizar la memoria de daños y de dar las condiciones para la reparación.<sup>20</sup> Las nuevas obras corrieron por cuenta de Mateo Ibarola y Antonio Barinaga durante los años 1767-1771.<sup>21</sup> Es ésta la última ocasión en la que los reparos se realizan en piedra sillar.

El nuevo quebranto del puente tuvo lugar en 1787 y ya no fue reparado en profundidad. A los problemas de la fábrica hay que añadir nuevos retrasos en el proceso de reparación debido a la intervención, además del Consejo de Castilla, de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que ejerce un papel consultivo y decisorio. Los últimos años del siglo reúnen un sinnúmero de declaraciones y proyectos para su perfecta adecuación: Alfonso Regalado Rodríguez en 1787, Cipriano de Miguel en 1788, Diego de Ochoa en 1789,<sup>22</sup> y Manuel Antonio Guillorme en 1789<sup>23</sup> y 1805.<sup>24</sup> Complicaciones de todo tipo (falta de fondos, lentitud burocrática, problemas políticos derivados de la guerra contra Francia) retrasaron la obra hasta el punto de que la reparación definitiva resultaba en extremo costosa. Por ello, el municipio se limitó a

---

17. A.M.C. Cod. 3-4-2-1-6, leg. 901374/1. Al pie, escala de 15 varas con la leyenda “Escala de Baras Castellanas”. Bajo la planta se lee “Toda esta porcion que demuestran POBEL es fabrica bieja que està lebandada como unas tres baras.” Firma y rúbrica de los maestros “Thomas Martinez” y Sebastian Sainz Calahorra”. En trazo grueso y realizado en lápiz azul, anotaciones de Pedro Gutierrez Achútegui, que dicen “Puente romano sobre el Cidacos” en el margen superior, “orilla derecha lado del Carmen” en el lado derecho y “Proyecto de restauración 1.726” en el margen inferior. Esta fecha no es correcta, como demuestra el memorial de condiciones, firmado por ambos maestros y fechado en Calahorra el 4 de noviembre de 1756 (Cod. 2-1-3-1, leg. 344/1).

18. A.H.P.L.R. Sección: Protocolos Notariales. Notario: Tomás Morales. Leg. 2387/1, fols. 43-50vº y 184-184vº. A.M.C. Cod. 2-1-3-1, leg. 344/1.

19. A.H.P.L.R. Sección: Protocolos Notariales. Notario: Tomás Morales. Leg. 2384/1. Año 1762, fols. 117-118vº.

20. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1763*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 130-1, s/f. 7 de febrero de 1763. Cod. 2-1-3-1, leg. 344/3. Cuadernillo de 6 folios. Fols. 1-5.

21. A.H.P.L.R. Sección: Protocolos Notariales. Notario: Manuel Cabello. Leg. 207/1. Año 1766, fols. 118-119vº. Notario: José Moreno. Leg. 2346/1. Año 1768, s/f. 20 de abril de 1768.

22. A.M.C. Cod. 2-1-3-1, leg. 344/12.

23. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1798*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 133/3, s/f. 13 de febrero de 1798.

24. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1805*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 134/1, s/f. 7 y 10 de septiembre de 1805.

mantener abierto el paso mediante una pasarela de madera sobre las pilas de piedra existentes, a las que se hubieron de añadir nuevas pilas de madera.<sup>25</sup>

El puente volvió a repararse y se mantuvo en uso hasta quedar definitivamente arruinado por las riadas de septiembre de 1845.<sup>26</sup> En ese momento dejó de ser reconstruido, y los municipales optaron por colocar una pasarela de madera sobre las pilas semiderruidas para permitir el paso de personas y mercancías.

## **2.- LOS PUENTES DE MADERA**

### **2.1.- La pasarela**

El estado ruinoso del puente histórico de la ciudad hizo que su ayuntamiento buscara una solución definitiva y, a la vista del elevado costo de la reparación, se pensó en sustituirlo. En abril de 1821 el “maestro académico” burgalés Antonio Bolaño realiza un proyecto para la construcción de un nuevo puente. Tipológicamente el proyecto era de escaso interés, ya que se trataba de un puente de fábrica, construido en mampostería revestida de sillería, y con una estructura sustentada por tres arcos sobre pilas y muros de protección en los extremos. Las novedades de este proyecto son de tipo técnico, ya que se trata de un puente de tres arcos de gran luz, modelo que aparece a mediados del siglo XVIII y que exige la aplicación de técnicas precisas de ejecución.<sup>27</sup> El 6 de mayo de 1821 se envió el proyecto al Jefe Superior Político de la provincia de Soria a la que entonces pertenecía Calahorra para su aprobación, pero sin duda su elevado costo (547.208 reales) frenó la obra.<sup>28</sup> Aunque en octubre de 1821 las riadas volvieron a arruinar el puente existente, éste fue de nuevo reparado y se desestimó la construcción del nuevo.<sup>29</sup>

Sin embargo el proyecto de Antonio Bolaño tiene una gran importancia por cuanto que situaba la nueva obra junto a la catedral y no en el solar histórico del puente, a pesar de que en este punto la distancia a salvar era mayor. Esta iniciativa dió sus frutos en la década de los años 30, con la construcción de una pasarela de madera en el solar del actual puente de hierro. Además de evitar el leve meandro existente aguas arriba del puente y de permitir una eficaz canalización del río, evitándose así numerosos problemas, el puente enlazaba con la nueva carretera. Calahorra entraba así en la modernidad.

---

25. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1798*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 133/3, s/f. 13 de diciembre de 1798. *Libro de Actas Municipales. 1805*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 134/1, s/f. 7 de septiembre de 1805.

26. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1844-1845*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 138/1. Año 1845, fol. 38.

27. HERNANDO, J.- *Arquitectura en España. 1770-1900*. Madrid. Cátedra, 1989. P. 315.

28. A.M.C. Cod. 2-7-3-5, leg. 764/17.

29. A.M.C. Cod. 2-1-3-1, leg. 344/26. El 24 de octubre una furiosa avenida arruinó la estructura de madera que permitía el paso. El puente fue reconocido el 14 de diciembre de 1821 por el carpintero Juan Lalubera y el albañil Mateo Gil. Ambos acometieron los reparos, valorados en 2.952 reales, que fueron tasados el 27 de diciembre de 1821 por Domingo Aldazábal y Manuel Resano. El puente quedó para paso de arriería y no de carruajes, ya que en este caso hubieran debido acometerse obras más costosas.

En consonancia con los nuevos tiempos, durante la primera mitad del siglo XIX se procura una mejora en las comunicaciones, ya iniciada en los últimos decenios del siglo XVIII por la Real Sociedad Económica de Amigos del País Riojano Castellana.<sup>30</sup> La potenciación del eje que comprende el valle del Ebro dio origen a la llamada Carretera de La Rioja que, en Calahorra, construye la Sociedad Riojana en los meses de abril y mayo de 1833.<sup>31</sup> Sin embargo, las obras de esta carretera quedaban interrumpidas por la falta de un puente capaz de soportar el creciente volumen de tráfico.

Por ello no es de extrañar el interés mostrado por el Ayuntamiento calagurritano en la construcción de un nuevo puente sobre el Cidacos, que beneficiaría también a la Sociedad Riojana al poder establecer un portazgo o derecho de paso.<sup>32</sup> Este puente de nueva planta se construyó en el mes de marzo de 1835 y se unió al nuevo camino. Su costo ascendió a 1.460 reales, y el enlace con la carretera construida por la Sociedad Riojana fué costeada por algunos vecinos de Calahorra.<sup>33</sup> Tuvo vocación de provisionalidad y por ello se erigió una estructura simple de madera, que fue aprobada por el Gobernador Civil de la Provincia de Logroño,<sup>34</sup> a la que ya pertenecía Calahorra.

Así pues, desde 1835 Calahorra contaba con dos puentes: el histórico, para uso de personas y arriería, y el nuevo, situado ya junto a la catedral, en la nueva carretera. En este último caso, se estableció un portazgo<sup>35</sup> que debía satisfacerse en una caseta construida a tal efecto en la margen derecha del río, en el inicio del camino que conduce al convento del Carmen, frente al cual se erigiría posteriormente la Fuente de los Trece Caños. Puente y carretera quedaban unidos indisolublemente.

El puente nuevo hubo de ser reconstruido en agosto de 1843 y en ese momento se volvió a discutir la idoneidad de su ubicación. Volvió a erigirse junto a la catedral en octubre de 1843<sup>36</sup> y se mantuvo hasta septiembre de 1845, cuando una furiosa avenida del Cidacos arruinó los dos puentes de Calahorra.<sup>37</sup>

---

30. Véase OLLERO DE LA TORRE, A.- “Evolución de la estructura socio-económica en La Rioja durante la primera mitad del siglo XIX.” En *Historia de La Rioja*. Vol. III, pp. 230-247. Logroño. Caja Rioja, 1983. P. 242.

31. A.M.C. *Libro de Actas Municipales*. 1833. Cod. 1-3-0-7. Sig. 136/7. S/f. 19 de abril y 9 de mayo.

32. A.M.C. Cod. 2-7-3-5, leg. 764/21. *Libro de Actas Municipales*. 1835. Cod. 1-3-0-7. Sig. 136/9. S/f. 8 de enero de 1835.

33. A.M.C. *Libro de Actas Municipales*. 1835. Cod. 1-3-0-7. Sig. 136/9. S/f. 12 y 26 de marzo de 1835.

34. A.M.C. Cod. 2-7-3-5, leg. 764/21.

35. Respecto al importe de este portazgo, sólo se tienen noticias de 1840, año en el que fue arrendado a Antonio Vizcaíno en 12.140 reales (A.M.C. *Libro de Actas Municipales*. 1839-1841. Cod. 1-3-0-7. Sig. 137/3. Año 1939, fol. 91).

36. A.M.C. *Libro de Actas Municipales* 1842-1843. Cod. 1-3-0-7. Sig. 137/4. Año 1843, fols. 93, 101, 104-104vº, 105vº y 107vº.

37. A.M.C. *Libro de Actas Municipales*. 1844-1845. Cod. 1-3-0-7. Sig. 138/1. Año 1845, fol. 38.

## **2.2.- El puente de la Princesa**

El mal estado endémico de la pasarela, especialmente tras las furiosas avenidas de 1845 es la causa principal de la construcción de un nuevo puente que asegurara el tránsito continuado a través de la Carretera de La Rioja.

Aunque ya en 1845 se reconocía la urgente necesidad de “habilitar un puente sobre el río Cidacos para el paso de personas y caballerías, y con especialidad la de arrieros y transeúntes que en sus inmediaciones pagan el portazgo”,<sup>38</sup> hasta 1848 no se dieron los primeros pasos efectivos. Por Orden de 24 de noviembre de 1848 se mandó hacer un proyecto para el puente<sup>39</sup> y en los primeros meses de 1849 el Ayuntamiento de Calahorra está adelantando fondos para ello.<sup>40</sup> El 2 de julio de 1849 la Dirección General de Obras Públicas aprueba el proyecto de nuevo puente sobre el Cidacos, realizado por el ingeniero de la provincia, Miguel Alcolado. Se trataba de un puente de madera del sistema Town o sistema americano, sobre dos pilas de fábrica y estribos laterales; un puente de tres tramos de unos 30 metros cada uno que se realizaría con la mejor madera del valle del Roncal. El proyecto fue ratificado por Real Orden de 24 de septiembre de 1849 y llevaba aparejado un presupuesto de 348.523 reales.<sup>41</sup>

El 1 de febrero de 1850 la Dirección General de Obras Públicas autorizó al Ayuntamiento calagurritano para hacer acopio de material y contratar algún tramo del puente, siempre y cuando contaran con la aprobación del ingeniero de la provincia Miguel Alcolado y se financiara con fondos municipales, que posteriormente serían reintegrados del presupuesto provincial.<sup>42</sup> Para llevar a cabo la obra, el ayuntamiento tomó un préstamo de 5.000 duros (100.000 reales) de don Angel Torres Vildosola, amparándose en los presupuestos de 1851 que preveían una partida de 200.000 reales para cubrir los gastos del puente.<sup>43</sup>

El 3 de julio de 1850 las obras se adjudicaron a Domingo Garmendia por 360.000 reales<sup>44</sup> y estaban terminadas a finales de 1852. La entrega del puente tuvo lugar el 20 de enero de 1853 y asistieron a la misma los ingenieros Mariano Royo (inspector del puente), Cayetano González de la Vega (en representación del ingeniero jefe del distrito), y Domingo Estebanot por el contratista.<sup>45</sup>

---

38. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1844-1845*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 138/1. Año 1845, fol. 42v°.

39. A.H.PLR. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 2 de julio de 1849.

40. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1849-1850*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 138/3. Año 1849, fol. 26v°.

41. A.H.PLR. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 29 de septiembre de 1849.

42. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1849-1850*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 138/3. Año 1850, fols. 11-11v°.

43. *Ibid.*, fols. 18v°-20 y 27. Actuó como apoderado en esta transacción don Ramón Torres Vildosola, vecino de Alfaro. El préstamo debía amortizarse en un plazo de 4 años y el interés se elevaba al 6%.

44. A.H.PLR. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 6 de julio de 1850.

45. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1851-1856*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 139/1. S/f. Cuadernillo de dos hojas cosidas entre las actas de 1851 y las de 1852.

El puente fue revisado en función de las condiciones de la contrata y se llevó a cabo la prueba, cargando el puente con una capa de grava y cascajo durante 24 horas. Durante la carga y transcurrido un tiempo de su retirada, se midieron las flechas adquiridas por cada uno de los tres tramos, que revelaron aumentos de 2,2 pulgadas en los tramos laterales y 1,9 en el central, que se redujeron a 1,6 pulgadas en el primero, 1,5 en el segundo y 1,8 en el tercero durante la segunda medición. Visto lo cual se procedió a la bendición del puente, labor que recayó en el obispo de la diócesis don Cipriano Juárez, quien le impuso el nombre de “Augusta Princesa de Asturias Isabel”. Con el nombre de “Puente de la Princesa” se le conoció en su momento y como tal aparece en algunos proyectos de la época, como el de conducción de agua a la Fuente de los Trece Caños, que muestra dos pilas de tajar semicircular y espolón recto y estribos redondeados en ambas márgenes del puente (Figura 2).<sup>46</sup>

Durante su corta vida, el puente hubo de soportar numerosas reparaciones. El 24 de mayo de 1853 una riada abrió grietas entre la mampostería y la sillería del estribo de la margen derecha y arruinó el terraplén. El paso provisional se habilitó exclusivamente para uso de personas, por lo que la carretera se encontraba cortada.<sup>47</sup> El proyecto que contemplaba la reconstrucción del estribo derecho fue realizado por el ingeniero Cayetano González de la Vega el 27 de junio de 1853 y aprobado por la Dirección General de Obras Públicas por Real Orden de 30 de agosto de dicho año.<sup>48</sup> Los trabajos, valorados en 36.126 reales, se concluyeron en noviembre del mismo año. El propio ingeniero Cayetano González de la Vega fue el encargado de realizar la prueba. De nuevo se cargó el puente con una grava y cascajo y de nuevo se observaron hundimientos, que remitieron al retirarse la carga. Como no se habían producido daños, se dio por recibido el puente,<sup>49</sup> aunque debió hacerse sólo de manera provisional ya que a partir del 28 de junio de 1854, el contratista reclama la recepción definitiva.<sup>50</sup> Ésta tuvo lugar en marzo de 1856 con asistencia del ingeniero Adolfo de Ibarreta, encargado del puente, el ingeniero Bonifacio Espinal en nombre del ingeniero jefe de distrito (don Luis de Torres Vildosola) y el contratista, Domingo Garmendia.<sup>51</sup>

Poco después, en mayo de 1856 fueron necesarios nuevos trabajos, acometidos con presupuesto y condiciones de los ingenieros Bonifacio Espinal y Adolfo de Ibarreta, y que ascendieron a 32.300 reales.<sup>52</sup> Se sustituyeron maderas rotas y aumentó el número de clavijas y tornillos pero no fue suficiente. El 20 de enero de 1858 el ingeniero Adolfo de Ibarreta da cuenta de las deficiencias del puente y del rebaje de sus tramos, por lo que

---

46. A.M.C. Cod. 2-7-3-5, legs. 764/28 y 764/29.

47. A.H.P.L.R. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 28 de mayo de 1853.

48. Ibid. 12 de septiembre de 1853.

49. Ibid. 28 de noviembre de 1853.

50. Ibid. 28 de junio de 1854; 28 de noviembre de 1856.

51. Ibid. 6 de marzo de 1856.

52. Ibid. 11 de mayo de 1856.



propone colocar tres columnas de fundición o pilas como las existentes en los puntos intermedios, para recibir arcos de fábrica, convirtiéndose en un puente de 6 tramos de 48 pies (unos 13,3 m.) y en uno de los pioneros en la introducción de nuevos materiales en el campo de la arquitectura.<sup>53</sup> Se ordenó a Adolfo Ibarreta la redacción de un diseño de puente con pilas de sillería como las existentes,<sup>54</sup> pero el proyecto se abandonó y el puente de la Princesa hubo de ser reparado anualmente entre 1858 y 1861,<sup>55</sup> cuando fue desmantelado. En ningún momento se tienen noticias de que se mantuviera el portazgo sobre este puente, por lo que es de suponer que ya fuera de libre paso.

### **3.- EL PUENTE DE HIERRO**

La decisión de sustituir el Puente de la Princesa se tomó en 1861. En abril de dicho año, el ingeniero Adolfo Ibarreta informa de la necesidad de desmontar el puente de madera y construir otro de hierro, lo que constituye una novedad significativa por su fecha temprana. Este puente apoyaría sobre las pilas y estribos existentes, y para el piso y andenes se podría reutilizar parte del material. Además, podría rebajarse su anchura, ya que se prevé una disminución del tráfico a partir de la inauguración de la vía férrea que se estaba construyendo.<sup>56</sup>

La ejecución de este puente fue supervisada por la Dirección General de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Fomento, ya que desde 1834 las obras públicas comienzan a formar parte de los presupuestos generales del Estado, con cargo a determinados impuestos como el portazgo.<sup>57</sup> Actuó como intermediario el Gobierno Civil de la provincia de Logroño, razón por la cual el Ayuntamiento de Calahorra va quedando cada vez más al margen del proceso. La realización de los diseños, adjudicación y financiación de los proyectos no fueron de su competencia salvo en los casos en los que contó con autorización expresa para ello. Esto demuestra el rumbo dado a las obras públicas en España ligadas a la figura creciente del ingeniero, lo que favoreció la introducción de nuevos materiales como el hierro, que aportaron fortaleza y estabilidad a las modernas construcciones.

En 1861 se procedió a desmantelar el Puente de la Princesa y se construyó un puente también de madera junto al actual, en espera del puente de hierro. Las obras del puente

---

53. Ibid. 20 de enero de 1858.

54. A.H.PLR. 400. "O.P." Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 21 de enero de 1858.

55. A.H.PLR. 401. "O.P." Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 17 de diciembre de 1858, 3 de diciembre de 1859, 4 de agosto de 1860, 11 y 26 de julio de 1861.

56. Ibid. 16 y 17 de abril de 1861.

57. ALZOLA MINONDO, P.- *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao. Imprenta de la Casa de Misericordia, 1899. Pp. 458-459.

provisional ascendieron a 12.839 reales y fueron proyectadas por el ingeniero jefe de la provincia, Pedro Celestino Espinosa.<sup>58</sup>

El proyecto para el actual puente de hierro de Calahorra fue realizado por el ingeniero José de Echevarría entre los años 1861 y 1863. En mayo de 1864 la Reina doña Isabel aprobó la obra por Real Orden, y aprobó igualmente que se adjudicara la parte metálica a la sociedad John Cockerill y Compañía, con sede en Seraing (Bélgica), por intermediación de Buenaventura de Cuadra, del comercio de Londres. Del presupuesto total, que ascendía a 407.974 reales y 67 céntimos, 318.080 reales y 60 céntimos correspondían a la obra metálica y 32.519 reales y 25 céntimos a obras accesorias que se realizan por la Administración.<sup>59</sup> El 30 de julio de 1864 la sociedad constructora belga concertó la construcción, traslado a Calahorra (a través del puerto de Bilbao) y montaje de las piezas metálicas.<sup>60</sup>

En abril de 1865 se modificó el proyecto al aumentarse la luz 5 metros, con lo que se conseguía un sustancioso ahorro. Se informó de ello a José Echeverría, autor del diseño original y comisionado del gobierno en París, donde se ocupaba de la contratación de los “ramos” con la sociedad Pige y Compañía.<sup>61</sup>

Las obras debieron iniciarse poco después y el 15 de noviembre de 1866 Ramón García, ingeniero jefe de la provincia de Logroño, llega a un acuerdo para utilizar la planta baja del antiguo Parador del puente (Casa de la Cadena o Portazgo) como almacén de material.<sup>62</sup> Las piezas metálicas fabricadas por John Cockerill y Compañía se encontraban en Calahorra en febrero de 1867, y en el mes de abril se personó en la ciudad el ingeniero belga George François, encargado del montaje.<sup>63</sup> La estructura metálica estaba colocada a fines del mes de julio,<sup>64</sup> y el 1 de septiembre de 1867 se aprueba el presupuesto para el piso de madera, que asciende a 3.938 escudos.<sup>65</sup>

Las obras, incluyendo la pintura, estaban terminadas el 4 de octubre de 1867 y ese mismo día el ingeniero Laureano Gómez Santa María, encargado de las obras, da cuenta de pequeños defectos en la estructura, como que no ajustan las placas de la junta y que las placas superiores de los rodillos están alabeadas.<sup>66</sup> También en octubre de 1867 se

---

58. A.H.P.L.R. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 10 de agosto de 1861.

59. A.H.P.L.R. 400. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 1 de junio de 1864.

60. A.H.P.L.R. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 30 de julio de 1864.

61. A.H.P.L.R. 400. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 5 de mayo de 1865.

62. A.H.P.L.R. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 15 de noviembre de 1866.

63. *Ibid.* 21 de febrero, 23 de marzo y 20 de abril de 1867.

64. *Ibid.* 28 de julio de 1867.

65. *Ibid.* 1 de septiembre de 1867.

66. *Ibid.* 4 de octubre de 1867.

aprueba el proyecto de modificación de pilas y estribos con un presupuesto de 455 escudos,<sup>67</sup> y el 27 de julio de 1868 se procede a la recepción provisional del puente de hierro, a la que asisten el encargado de las obras, Laureano Gómez Santa María y el ingeniero jefe de la provincia, Joaquín Bellido.<sup>68</sup> La recepción definitiva se retrasó hasta mayo de 1870, y en ese periodo de tiempo se acometieron obras de explanación y fábrica que debían ejecutarse por la Administración, y se reclamó a la compañía Cockerill la corrección de los defectos estructurales.<sup>69</sup>

En ningún momento la documentación demuestra que el proyecto del puente fuera del ingeniero J. Medrido y la ejecución se llevara a cabo entre 1867 y 1870, tal y como consta en el *Catálogo de los Puentes anteriores a 1936*, realizado en 1985 por la Dirección General de Obras Públicas del M.O.P.U. y la Cátedra de Estética de la Escuela de Ingenieros de Madrid. Tal vez estos datos se refieran a la modificación de las pilas y estribos, obras de explanación y fábrica ejecutadas por la Administración, y que efectivamente tienen lugar en estos años.

A lo largo del tiempo el puente ha sufrido algunas modificaciones. En 1896 hubo de ser reparado el piso de madera, en mal estado por la descomposición del material. El ingeniero jefe Desiderio Pagola solicitó autorización para realizar las obras con un presupuesto de 6.500 pesetas.<sup>70</sup> Esta reparación no fue suficiente, y ya en el siglo XX fue necesario sustituir el piso del puente.

No se sabe concretamente cuando se ejecutó la obra ni quién fue el encargado de llevarla a cabo. Las únicas noticias documentales datan de 1924 y 1927. El 28 de julio de 1924, el ayuntamiento calagurritano insiste en la necesidad de arreglar el puente, lo que ya se había solicitado al directorio militar.<sup>71</sup> Las obras, que debieron ejecutarse los años 1925-1926, incluían la consolidación del puente y reparación del firme y es muy posible que se procediera también a reforzar el eje. El 29 de abril de 1927 se dice que los trabajos están terminados desde hace tiempo y que el puente sigue cortado al tráfico por no haberse realizado las pruebas oportunas. Se incide también en lo oportuno de proceder a la “pintura de barandillas, retoque de sus muretes y hasta de machones”, de lo que se informó a la Jefatura de Obras Públicas y al Ministerio de Fomento.<sup>72</sup> Es posible que estas obras fueran las acometidas en 1932 por el ingeniero Aurelio Ramírez González, y entre las que se incluían labores de pintura.<sup>73</sup>

---

67. Ibid. 19 de octubre de 1867.

68. Ibid. 20 de septiembre y 7 de diciembre de 1868.

69. A.H.P.LR. 400. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 3 de agosto y 14 de noviembre de 1869; 24 de enero y 11 de mayo de 1870.

70. A.H.P.LR. 401. “O.P.” Carretera de segundo orden de Logroño a Zaragoza. Segunda mitad del siglo XIX. 21 de octubre de 1896.

71. A.M.C. *Libro de Actas Municipales. 1924-1931*. Cod. 1-3-0-7. Sig. 148/1. Año 1924, fol. 27vº.

72. Ibid. Año 1927, fols. 61vº-62.

73. Archivo de la Consejería de Obras Públicas de La Rioja. Caja 59, carpeta 1ª.

Tal y como se encuentra en la actualidad, el puente mantiene su estructura original (Figuras 3 a 6). Se trata de un puente de vigas metálicas, con cuchillos que apoyan sobre una celosía metálica reforzada interiormente con un gran eje longitudinal también metálico. Esta celosía de sección rectangular se articula en tramos cuadrados fortificados con tijeras verticales y aspas en la base. Esta estructura sustenta el piso, con pequeños andenes volados para uso peatonal. La celosía apoya sobre pilas de fábrica con frente y espolón semicircular, realizadas en mampostería y sillería y actualmente revocadas imitando sillería. Los estribos son también de mampostería y sillería y, especialmente en la margen izquierda del río, se advierte la penetración de la celosía férrea en el interior del estribo.

La estructura queda oculta en ambos frentes del puente por medio de una segunda celosía de placas de hierro entrecruzadas formando rombos. Esto evidencia un sentido estético propio de los primeros tiempos de la arquitectura del hierro, tanto por el intento de ocultar la estructura férrea del puente como por su intencionalidad decorativa.

Este modelo, de doble celosía metálica sobre pilas de fábrica, es de los primeros utilizados en España, y supone una novedad tipológica de gran interés, como ya se ha destacado en el *Catálogo de los Puentes anteriores a 1936*. El diseño no es único en la península aunque sí uno de los pioneros. Debido precisamente a su temprana cronología, las piezas hubieron de encargarse en el extranjero (España carecía de la infraestructura siderúrgica necesaria para responder a la creciente demanda en todo el país) y son ingenieros extranjeros los encargados de su montaje, aunque el proyecto ya se debe a un ingeniero español.

El mismo modelo de puente fue utilizado en el Puente de Guadalhorce, en la Azucarera de Málaga (1863), proyectado y realizado por Pablo Alzola y Minondo, autor de la primera Historia de las Obras Públicas editada en España<sup>74</sup> y considerado uno de los más grandes ingenieros del siglo XIX. Muy similar al puente de Calahorra en cuanto a presupuestos estructurales es el viaducto de Ormaíztegui (1866), obra también de Pablo Alzola, y que está considerado uno de los más antiguos puentes de vigas con celosía y pilas de fábrica.<sup>75</sup> En este caso, la estructura también queda oculta en ambos frentes por celosías romboidales. Otros puentes similares pueden encontrarse en Tuy (puente internacional sobre el Miño) y en la línea férrea Madrid-Málaga (Viaducto del Chorro).<sup>76</sup>

No es de extrañar la repetición de esta tipología ya que desde mediados del siglo XIX se editaron diversos modelos oficiales de puentes, realizados por una comisión creada a tal efecto y dirigida por el ingeniero Lucio del Valle.<sup>77</sup> De cualquier forma, el puente

---

74. ALZOLA MINONDO, P.- *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*. Bilbao. Imprenta de la Casa de Misericordia, 1899. 2ª edición: Madrid. Turner, 1979.

75. HERNANDO, op. cit., p. 322.

76. GOMEZ-MORAN CIMA, M.- "Arquitectura del siglo XIX." En *Historia de la Arquitectura Española*. 6 vols. Zaragoza. Planeta, 1985. Vol. V, pp. 1626-1731.

77. BURDALO, S; DELGADO, C.- "Puentes del siglo XIX. Por fin el hierro." *MOPU. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*. Nº 345, pp. 136-171. Madrid, 1987. P. 147.

### *Los puentes de la ciudad de Calahorra*

de Calahorra es uno de los primeros de esta serie, y por tanto adquiere importancia por la novedad tipológica que supone, y cuenta con el valor añadido de que es uno de los primeros puentes de hierro diseñado por un español, ya que los ingenieros españoles comienzan a proyectar puentes de hierro a partir de los años 60, y se convierten en difusores de modelos a finales del periodo isabelino.<sup>78</sup> Esta tipología de puente se vincula especialmente al desarrollo del ferrocarril por lo que su situación en la red de carreteras constituye una rareza.

El puente de Calahorra es uno de los escasos puentes de hierro que se conservan en la Comunidad Autónoma de La Rioja, y el más antiguo e interesante de todos.<sup>79</sup> A ello hay que añadir el valor histórico del puente por lo que supone en cuanto a modernización y progreso de la ciudad, que gracias al nuevo puente supera los límites tradicionales marcados por el río Cidacos y se abre al exterior a través de la nueva carretera, adoptando para ello los nuevos materiales que la técnica y el progreso ponen a su alcance. Es, en este sentido, imagen de la modernidad.

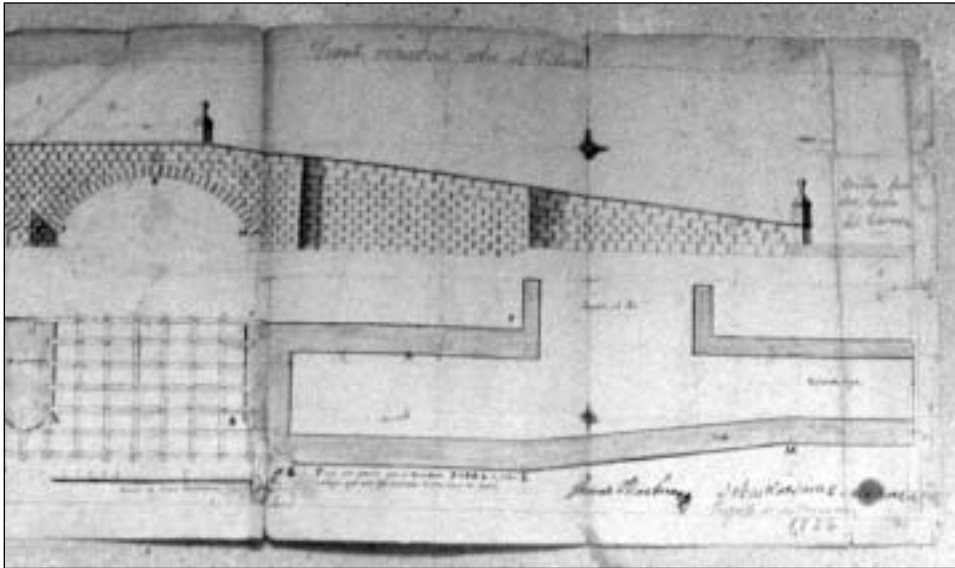


Figura 1.- Proyecto de reparación del puente de Calahorra realizado en 1756 por Tomás Martínez y Sebastián Sáenz de Calahorra (A.M.C. Cod. 3-4-2-1-6, leg. 901374/1).

78. NAVASCUES PALACIO, P.- “La arquitectura del hierro en España en el siglo XIX.” *Construcción, Arquitectura y Urbanismo*. Nº 65, pp. 42-64. Madrid, 1980.

79. En La Rioja, además de éste de Calahorra existen puentes de celosía de hierro en Arnedillo, Arenzana y Logroño.

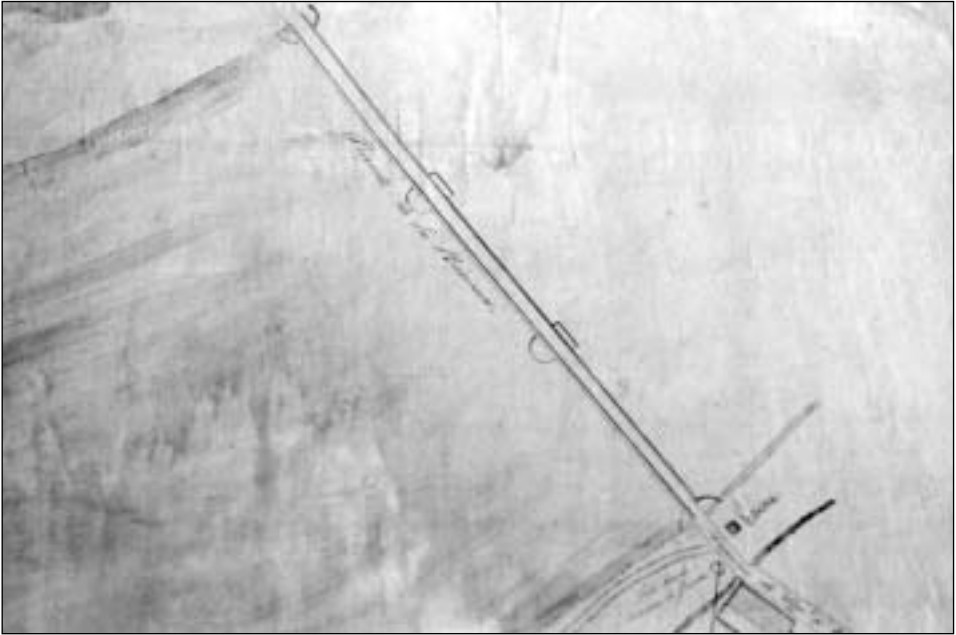


Figura 2.- Proyecto de conducción de agua a la Fuente de los 13 Caños, realizado en 1858 por Alberto José de Irizar. Detalle. (A.M.C. Cod. 2-7-3-5, leg. 764/29).



Figura 3.- Puente de hierro de Calahorra.



Figura 4.- Puente de hierro de Calahorra. Detalle.



Figura 5.- Puente de hierro de Calahorra.  
Detalle.



Figura 6.- Puente de hierro de Calahorra.  
Detalle.