

Importancia de las comunicaciones
en el siglo XVIII: los puentes

J. Ignacio Sánchez Rivera

La red de comunicaciones actual es el resultado de la superposición de un racimo de itinerarios; si en un tiempo son importantes las comunicaciones en una dirección, en otro momento lo serán en dirección perpendicular. Caminos que en un tiempo confluían en una importante población, acuden hacia otra ciudad en la época siguiente.

El resultado final que se extiende ante nuestros ojos es una colección de caminos y carreteras que aparentemente puede resultar caótica pero que responde a un proceso evolutivo de agregación y abandono de vías de comunicación que vamos a tratar de desenmarañar en este artículo. A veces las primeras calzadas se olvidan por completo pero en otras ocasiones pasan a ser vías de rango inferior.

Nuestro propósito cardinal será explicar las comunicaciones en el siglo XVIII, para ello tendremos que remontar el río del tiempo buscando las primeras vías, cuyos restos aún se transitaban en el Siglo de las Luces.

El trazado viario en el XVIII seguía aún, en el mejor de los casos, sobre las calzadas romanas. En los recorridos donde éstas no habían existido, el camino se había formado por el incesante paso de caminantes y ganados, constituyendo los llamados caminos de herradura, que fueron los más corrientes hasta el siglo XIX. Carecían de firme y quedaban impracticables en cuanto caían las primeras

lluvias del otoño. Por eso era frecuente la duplicidad de recorridos, prefiriéndose uno u otro trazado según su estado, si el viaje se hacía sobre ruedas o en litera, o la época del año en que se transitase¹.

Cuando a mediados del XVIII se comenzó la construcción de carreteras, concebidas ex profeso para la circulación de carruajes, los únicos referentes eran los restos de las calzadas romanas en uso, cuyo patrón de diseño era el siguiente: recorridos con preferencia rectilíneos (aunque ello comportara la superación de fuertes pendientes, para evitar costosos movimientos de tierras) y superficie de rodadura a base de losas afirmadas sobre materiales más finos que servían de asiento².

Esta técnica servía bien al sistema romano de transporte, donde las carretas de un solo eje y los recorridos pedestres eran habituales, además de resultar de gran duración sin mantenimiento, pero en el siglo XVIII la mayoría de los tráficos se producían sobre caballerías herradas y carruajes de dos ejes donde las ballestas habían sustituido a los correones de cuero³. Con más de un siglo de adelanto sobre Mac Adam y su firme ligero, se aplicó en España un sistema similar en la carretera de Reinosa, proyectada por Sebastián Rodolphe y ejecutada por Marcos de Vierna. La nueva técnica empleaba un ingenioso firme que consistía en lo siguiente: abrir una caja en el terreno y edificar dos muretes de mampostería que serían el soporte de la

1. GARCÍA MERCADAL, J., tomo I, pp. 764-761: En marzo de 1518 la corte del rey Católico parte de Valladolid y pasa por Aranda y sale para Aragón. Como el séquito era muy numeroso y los pueblos pequeños, para no tener problemas de alojamiento decidieron separarse y seguir el Rey con su hermano y la reina Germana por el camino directo, mientras los demás por otros caminos "siempre tirando hacia Aranda...".

2. Se aplicaba el sistema Gautier, muy difundido por toda Europa. MADRAZO, S., pág. 190.

3. MENÉNDEZ PIDAL, G., pág. 23.

carretera, de 24 pies de anchura (casi 7 metros). Se rellenaba el espacio entre los muretes con una cama de piedras que se asentaban apisonando y machacando sobre ellas otras más menudas, de manera que la superficie quedara enrasada por las piedras más finas. Los últimos huecos se rellenaban extendiendo arena, que el paso de los carruajes compactaba, quedando un firme muy liso, al contrario que con el sistema de empedrado a la romana⁴. Es un piso como el macadán, más fino en la superficie de rodadura pero con muretes laterales de contención sobre

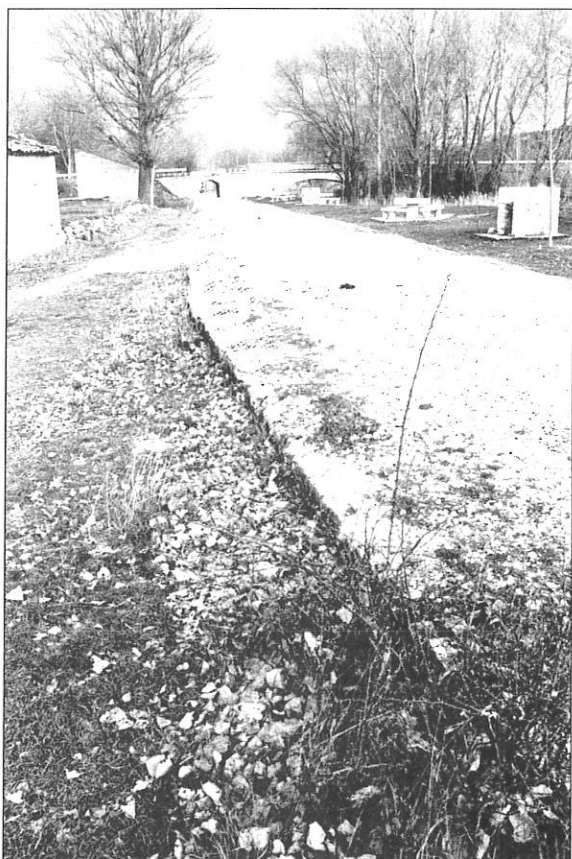


Figura 1. Calzada original de acceso al puente de Cabañes de Esgueva, contruida entre muretes de piedra y rellena con materiales gruesos en su base y finos en su coronación. Es seguramente parte del camino original del siglo XVIII.

las cunetas, a diferencia del sistema macadán donde se eluden los muretes para permitir la salida de aguas infiltradas en el pavimento.

En la Ribera se pueden encontrar algunos trozos de calzada contruidos con este sistema en los trazados abandonados por las modernas carreteras: el primero es el camino entre el puente viejo de Cabañes y la población, donde se aprecia el giro siguiendo un trazo poligonal y un tramo recto de más de 50 metros (Figura 1).

El segundo tramo lo vemos a pocos kilómetros, en Torresandino, en el camino de aproximación al puente hoy desaparecido y sustituido por el de la carretera de Olmedillo. Es un tramo elevado sobre el terreno con varias tajeas y pasos de los antiguos ramales del río, antes de que fuera canalizado, que se interrumpe en el estribo del puente ahora suprimido. Por último, vemos el mismo sistema en el acceso al puente de San Juan del Monte, camino de Peñaranda.

Las tres muestras que nos han llegado revelan que la construcción caminera estaba en comunicación con los últimos avances en la materia, por lo menos en los lugares donde actuó ya que, como se ha visto, la mayor parte de la red estaba abandonada a su suerte.

Otra innovación local en la construcción de carreteras vino del arquitecto Fernando González de Lara, quien propuso una plataforma de 24 pies entre cunetas (como la Carretera de Reinoso), rellena de un firme ligero (a juzgar por su aspecto en las secciones dibujadas). Elude la construcción de los muretes de contención, lo que abarataría considerablemente la obra, pero delimita la zona de rodadura por unos guardarruedas de piedra hincados, similares a los de aquella carretera.

4. URIOL SALCEDO, J.I., tomo I, pág. 235, citando a Palacio Atard, *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*.

Ignoramos si llegaron a construirse algunos tramos con este sistema, pues con tan escasa obra de fábrica no habría dejado restos⁵.

LOS PUENTES

La construcción de puentes, y sus continuas reparaciones, seguían en gran medida durante el siglo XVIII en manos de las cuadrillas de maestros canteros formados al modo tradicional, siguiendo un proceso gremial desde el grado de aprendiz al de maestro en cantería. Su grado de pericia era variable por lo que no faltaban obras ejecutadas con mala calidad técnica y reparaciones tan costosas como la ejecución de un puente de obra nueva.

El Consejo de Castilla era el órgano que decidía en última instancia qué puentes debían ejecutarse y cuántos pueblos en contorno debían contribuir a su construcción o reparación. A la vista de los grandes caudales que se disipaban en reparaciones fue optando progresivamente por la contratación de arquitectos académicos de San Fernando, por su mayor solvencia y economía⁶.

A pesar de ello no se aprecian apenas innovaciones en los puentes de la Ribera. Sigue utilizándose el arco de medio punto de forma generalizada si bien los arcos de tres y cinco centros eran habituales en Francia ya durante el Siglo de las Luces, y comenzaban a ser usados también en España⁷. Las innovaciones se hacen notar más en el diseño de tajamares, pues se van adoptando plantas

ahusadas, con mejor adaptación hidrodinámica a las corrientes. De todos modos, continúan los espolones de las pilas con trazado plano.

Los apartaderos son escasos y, por su menor coste, se rematan los tajamares en pirámides escalonadas, según el patrón de moda⁸.

Mejoraron especialmente las cimentaciones, que eran una de las causas más frecuentes de ruina. Cuando se pilota en terrenos sedimentarios, donde la ausencia de fondo rocoso causa el hundimiento o desplazamiento de las pilas, debe asegurarse la cimentación mediante la construcción sobre el lecho fluvial de una trama de madera fijada al piso por estacas, de manera que se eviten los desplazamientos de las pilas en cualquier dirección (Figura 2)⁹.

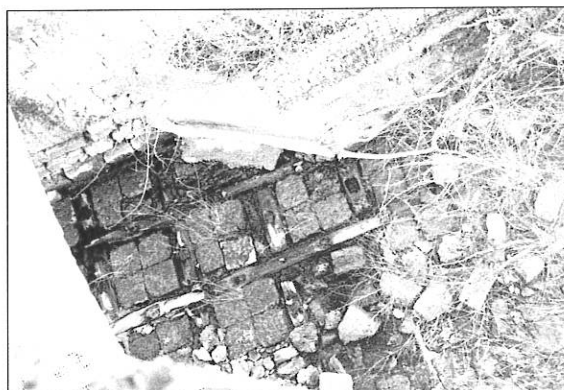


Figura 2. Cimentaciones originales del puente de San Martín de Rubiales, del siglo XVIII. Puede observarse el emparrillado de maderos que rigidiza la cimentación entre dos pilas consecutivas.

5. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) (pág. 428): En abril de 1790 presenta un "... método nuevo y más económico propuesto para la construcción de los expresados caminos". A este método debe corresponder la lámina publicada por CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 14.

6. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 10.

7. El de Salinas de Pisuegra, de fines del XVIII, es ya de arcos ovales de tres centros.

8. Así eran los remantes del puente del Guadarrama, en la carretera del Escorial, posible obra de Jaime Bort, y los del arroyo Piezga, cerca de Villacastín, de Manuel Serrano.

9. CEHOPU. *Planos Históricos...*, Plano 351. Muestra la cimentación con pilotes de un puente sobre el Pisuegra.

En cuanto a los tipos de puentes presentes en la Ribera, podemos clasificarlos en función de los cauces que salvan.

Dejando aparte los arroyos y ríos menores (Durón, Gromejón, etc), un primer tipo de río lo formarían el Esgueva, Arandilla, Aranzuelo y, con escala ligeramente mayor, el Riaza. Todos ellos presentan un caudal similar como corresponde a una climatología uniforme, curso inferior a 50 km y a que todos fluyen sobre terrenos sedimentarios, lo que origina un tipo de río análogo. En este grupo se derivan dos situaciones: con cauce encajado o no, a las que se adaptan dos tipos de puente: de un ojo o de varios, es decir, con predominio de la proporción vertical u horizontal.

El único gran río, caudal alóctono de la región, es el Duero, que impone soluciones especiales en función de la especificidad de su cauce, con soluciones particulares para cada caso.

LOS PUENTES DE UN SOLO ARCO

Los encontramos en los pequeños ríos cuando corren encajados, y a este tipo pertenecen los de San Juan del Monte y Puente Conchuela (en Aranda) sobre el Arandilla, y los de Minaya y San Juan en Aranda, sobre el Bañuelos. También pertenecería a este género el desaparecido de Aza sobre el antiguo camino a Fuentemolinos, al pie de la peña.

Mantienen como rasgos generales la construcción de un muro con mampostería, poco o nada trabajada, en el que se perfora el arco para el paso de las aguas. Dicho arco, de medio punto, tiene un dovelaje muy plano que es lo único trabajado en

sillería. Esta cantería parece ser del XVII, por asimilación con otras obras similares. Más robustas son las dovelas del arco del Puente Conchuela, que parecen posteriores.

El perfil es suavemente inclinado en lomo de asno, aunque en el Conchuela, por la profundidad del cauce, es un lomo invertido. Los pretiles se rematan con albardilla de medio punto que pueden responder a un momento indefinido entre el siglo XVI y XVIII, ya que las reparaciones han sido continuas.

Un localismo de estos puentes, que se aprecia en los dos de Aranda (San Juan y Conchuela) y en San Juan del Monte, es la presencia de un apartadero en lado derecho de su salida de la población, para permitir el cruzamiento de vehículos una vez que los dos hubieran comenzado el ascenso de la rampa de acceso. También está presente, aunque en otro costado, en el de Tórtoles sobre el Esgueva.

Puente de San Juan en Aranda de Duero sobre el Bañuelos:

También se le llama puente de las Tenerías, pues conducía a un barrio periférico con industrias de curtido de la piel que, como era habitual, se disponían en el último lugar en las ciudades para el uso del agua¹⁰. Por su disposición al oeste de la ciudad, podemos suponer que constituiría parte del camino este-oeste a lo largo de la orilla norte del Duero. Sobre este camino se establecería el eje urbano que hoy es la calle Isilla¹¹.

Por su aparejo y el despiece del arco, no parece obra medieval sino de una reparación del XVI

10. También en Valladolid el Pisuerga abandonaba la ciudad pasando por el barrio de Tenerías, que inutilizaba el agua para su consumo en unos cuantos kilómetros.

11. SÁNCHEZ RIVERA, J.I., pág. 114; SÁINZ GUERRA, J.L., pág. 40; PERIBÁÑEZ OTERO, J.G. & ABAD ÁLVAREZ, I., pág. 32 y ss.

(Figura 3). Las enjutas se ejecutan con sillar regular en hiladas de pie y medio de altura, que son habituales en la construcción del XVI/XVII. Tanto el arco como las enjutas, de sillería, parecen obra aparte de la coronación hasta el tablero, en mampostería, obra muy retocada y que por su debilidad habrá sido objeto de múltiples reparaciones y rectificaciones de pendiente tratando de evitar el lomo de asno.

Las únicas noticias documentales son relativamente recientes, pues responden a reparaciones dieciochescas. En 1760 Hilario Alfonso de Jorganes y Pedro Fol tasan la reparación de todos los puentes de Aranda, que reparan los canteros Fernando de Munar, José Ortiz de la Lastra y Francisco de Soto¹². Siete años después Antonio de la Puente construye el muro de contención frente al río¹³. Poco más tarde, en 1769, los mismos Jorganes y Fol, a propuesta de Marcos de Vierna, el contratista que venía de hacer la carretera de Reinosa, redactan memoria para empedrar todos los puentes de Aranda y las calzadas del de Tenerías¹⁴.

En 1775 se registraron riadas catastróficas. No sabemos si sería por esta causa o porque las obras anteriores no se habían realizado, pero el caso es que en 1777 Manuel del Campo, maestro burgalés, emitía un dictamen recomendando la composición de los puentes del Bañuelos, dando a entender que sería conveniente la construcción de apartaderos en todos. Hemos de atribuir a este maestro la extensión de esta construcción por la zona arandina. En cuanto al que nos ocupa, el de Tenerías, encuentra que su fábrica es muy antigua y recomienda recalzar una de sus cepas. Once años después, en 1778, de nuevo las crecidas obligan a reparar unas fábricas que, como vemos, eran endebles de por sí. Esta



Figura 3. Puente de las Tenerías en Aranda. Su fina rosca de cantería y el despiece de los sillares, parece obra original del XVI ó XVII, con múltiples reparaciones posteriores, entre las que se cuenta el pretil y el apartadero en la rampa, una característica de los puentes arandinos.

vez se trae al más conspicuo de los arquitectos burgaleses del momento, Fernando González de Lara, quien emite un informe aceptado por la Academia de San Fernando¹⁵, prescribiendo el recalce del arranque de un arco, las cimentaciones y antepechos. La colosal crecida de 1788 sabemos que sólo dejó practicable el puente Conchuela, lo que permite deducir que este sería uno de los afectados, aunque ignoramos el alcance de los daños.

12. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 16, aunque ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2) pág. 425, da la fecha de 1769.

13. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2) pág. 544.

14. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2) pág. 425.

15. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 16; ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2) pág. 586.

*Puente Minaya en Aranda de Duero
sobre el Bañuelos:*

Se trata de un pequeño paso, casi un pontón, en una de las zonas más estrechas del cauce, hoy integrada en el caserío, que salva el Bañuelos por un solo arco de escasa luz. En época medieval unía el centro de la villa, plaza de Santa María, con el Cascajar, nombre por el que también se le conoce.

Hasta el siglo XVI fue de madera¹⁶, construyéndose entonces en piedra como hoy lo conocemos, con las mismas características, en cuanto a su cantería, que el puente de San Juan.

Los estribos parecen rehechos, para permitir el cruzamiento de vehículos a la entrada o salida del puente. Estas reparaciones se harían en las mismas fechas que las del puente de San Juan pues, como se ha visto, siempre que se emitían informes era para todos los puentes del Bañuelos.

La presión urbana sobre el puente se hizo sentir desde los años 60, cuando se rectificó el tablero y se ensanchó con una losa de hormigón, permitiéndose la edificación hasta el mismo estribo, donde hoy se levanta un inmueble que estrangula el cauce del Bañuelos.

Junto al puente, por fuera del casco arandino, se encuentra una fuente rematada en piñón y flanqueada por pirámides donde se han aprovechado materiales pétreos del XVI (un friso con cornisa y una placa). Su recomposición fue llevada a cabo en 1982.

*Puente Conchuela en Aranda de Duero
sobre el Arandilla*

Es el que daba salida a oriente, siguiendo la ribera del Duero. El hecho de continuar una vía

natural, como es el valle del Duero, invita a pensar en la antigüedad del camino, especialmente si consideramos que el Duero fue la frontera durante la Repoblación medieval y una calzada por la orilla norte, hacia San Esteban de Gormaz, recorrería la retaguardia sin posibilidad de paso hacia el sur, pues aún no estarían construidos los puentes de Vadocondes y La Vid para permitir los cruces intermedios.

Su propio nombre, Conchuela, podría hacer alusión a que era un camino empedrado, no sabemos si de origen romano, pues el mismo topónimo se asocia a las calzadas de este tipo; así, en Cantabria, la bajada por la calzada romana desde Reinosa (Iulióbriga) hasta Bárcena, pasa por los lugares de Somaconcha, Mediaconcha y Pie de Concha desde el paso de montaña al fondo del valle. La concha, no es más que la cubierta dura, empedrada, del camino, y en este caso arandino pudiera hacer referencia a la existencia de un camino enlosado. También puede hacer referencia, sencillamente, al pavimento del propio puente, que hasta el siglo XVII era de género femenino (la puente), de donde vendría el adjetivo conchuela.

El puente muestra las mismas características formales que los del Bañuelos: un solo arco rebajado sobre el profundo cauce, rampas de aproximación sobre alto muro de mampuestos, pretiles con albardilla de medio punto, arco y enjutas de sillería y apartadero en el costado derecho, sentido de salida. En lo constructivo es diferente, pues la rosca del arco presenta aquí dovelas de buena proporción que constituyen una rosca más gruesa (Figura 4).

Parece que se construyó en varias épocas: en primer lugar el arco y sus enjutas, elaborados con sillería dovelas regulares, de buena proporción,

16. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 16.

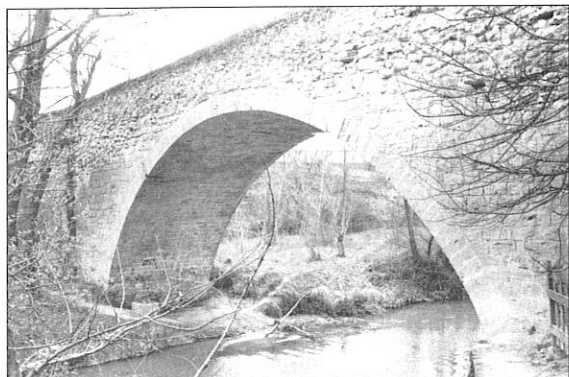


Figura 4. El puente Conchuela de Aranda muestra un núcleo más antiguo constituido por las enjutas y el arco, de muy buena geometría y cantería, sobre las que se eleva el nuevo tablero.

esmerado extradós, y sillarejo en las enjutas. En un segundo momento parece que se rectificó la rasante, en lomo de asno, buscando una entrada y salida con tablero horizontal. Esta obra tiene mucha peor ejecución, con mampostería de grano irregular y aprovechamiento de sillares muy desgastados, provenientes sin duda de otra obra. También es de esta época el apartadero del estribo que da a la población, con un contrafuerte escalonado y labra de sillares y aristas bien trabajados, estilísticamente clasicista. En una actuación posterior la endeblez de los muros de mampuesto obligaría a apuntalarlos con la secuencia de contrafuertes, mucho peor trabajados, que hoy se advierte en la orilla meridional.

Por lo que sabemos, fue arreglado en 1620 por Miguel de Argos, junto con la cruz delante de San Francisco. El hecho de referirse a ambas reparaciones a la vez, insinúa que serían, tanto una como otra, de poca monta¹⁷.

En 1760 Hilario Jorganes y Pedro Fol, a propuesta del contratista Marcos de Vierna, redactan memoria

para acondicionar y empedrar todos los puentes de Aranda, como se comentó al tratar el de las Tenerías. El puente debió dañarse con las crecidas de enero de 1765, pues al año siguiente el cantero Martín de Urizar piensa pagar deudas que tiene con lo que cobre de sus reparaciones del puente del Arandilla¹⁸. Los arreglos los llevaron a cabo Fernando Munar, José Ortiz de la Lastra y Francisco Soto¹⁹.

La gran inundación de febrero 1788 motivó la reclamación del Regidor de Aranda al conde de Floridablanca reclamando la reparación de los puentes y calzadas que el río se había llevado. El informe oficial fue redactado por el académico González de Lara y allí se especificaba que el único que había aguantado había sido, precisamente el puente Conchuela, lo que demuestra, como a la vista está, que la calidad de su cantería era superior a la de los otros.

Por tanto, parece que la obra de los arcos y las enjutas pudiera ser del XVI y pertenecerían a un puente con pendiente de entrada y salida. En las reparaciones dieciochescas se rectificaría esta rasante hasta el nivel actual, a base de muros de mampostería con relleno de cascotes que debieron apuntalarse con contrafuertes en otra reparación (Figura 5).

Puente viejo de San Juan del Monte sobre el Arandilla

Comunicaba con Peñaranda. Cuando se descendía por la calle Real de San Juan, viniendo de Vadocondes, se encaraba la fachada sur de la iglesia, desviándose el camino hacia la derecha, paralelo al valle, por la llamada calle del Carmen por conducir hacia el convento del Carmen de Peñaranda. Como a doscientos metros sale un

17. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2), pág. 548.

18. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2), pág. 573.

19. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 16.

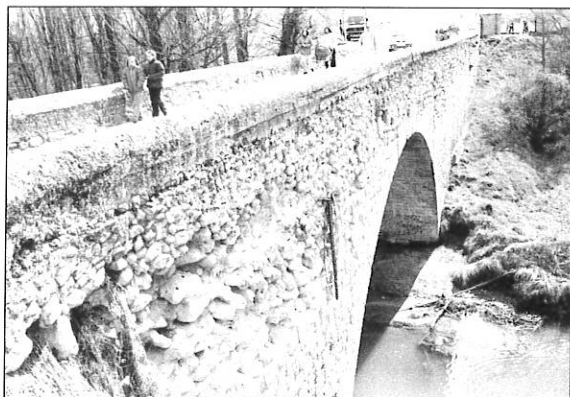


Figura 5. El tablero del Puente Conchuela de Aranda se rectificó con rasante horizontal a base de muretes de mampostería, muy dañados en la actualidad.

desvío a la izquierda, hacia el norte, que cruza el Arandilla por un puente que llevaba a Peñaranda, la localidad de la que dependía San Juan del Monte.

El puente se tendió en un estrecho del río, donde el cauce se encaja en una angostura que permite su paso con el volteo de un solo arco. Para embocar al río en caso de avenida se levantan a plomo sobre el cauce unas manguardias de piedra trabajados en sillería de considerable tamaño.

El puente tiende su arco de medio punto rebajado, para no dar demasiada altura al tablero, a pesar de lo cual muestra perfil alomado. En los arranques del arco destaca un resalte donde se montaría la cimbra. El despiece de las dovelas es muy irregular, con sillarejos y piezas reaprovechadas, a pesar de lo cual mantiene una gran regularidad geométrica. Las enjutas se rellenan con mampostería de grano más fino con la altura. Por su despiece de piedra parece obra del XVI o XVII.

Se corona con tablero en pendiente, hoy con mucho relleno y pavimento de hormigón. Los pretilos, muy rehechos y semienterrados en el relleno del tablero, son de albardilla de medio punto. En el lado derecho del acceso desde San Juan se abre un apartadero de planta en cuarto de círculo similar al

de los puentes arandinos, dando un sello local a la construcción.

Conectado a su entrada por San Juan hay un camino alto sobre paredes de piedra al estilo dieciochesco para salvar, por un pontón de medio punto, un caz de molino que poco más abajo debía tener la balsa. Todavía pueden encontrarse las piedras del aliviadero con las recatas para unas compuertas correderas (Figura 6).



Figura 6. Acceso al Puente Viejo de San Juan del Monte, en el camino de Peñaranda, con su camino elevado entre muretes de piedra y el apartadero a la derecha de la embocadura.

Puente de Abajo o de la Cañada, sobre el Aranzuelo, en Quemada

Se trata de un puente de un solo arco en el camino de Vadocondes, que luego cruza el Arandilla por el puente de la Tejera, unos metros más allá. Construido en mampostería, reserva las piezas mejor escuadradas para la rosca del arco, que resultan bien proporcionadas (Figura 7).

La primera noticia que se tiene de él data del siglo XVI, cuando se conocen reparaciones en éste y el de la Tejera, que formaban parte de un mismo



Figura 7. El Puente de Abajo o de la Cañada en Quemada sustituyó a uno de madera. Posiblemente de trata de una construcción del XVII recientemente restaurada.

camino. También sabemos que era un pontón de madera, como el otro puente del Aranzuelo²⁰. En su devenir ha estado ligado a los otros puentes de Quemada, sobre todo el de la Tejera, presupuestándose las reparaciones conjuntamente²¹. Así sucedió en 1633 con la reparación de Sancho de la Riva, luego cedida a Miguel de Argos y Pedro Varón, atendiendo a la ruina sufrida 7 años antes. En 1670 ya se hablaba de reparar el arco, por lo que es posible que en las reparaciones de la década de los 30 se hubiera sustituido el tablero de madera por la obra de fábrica. Nuevas obras se presupuestan más de 60 años después, en 1737, por Juan de la Portilla Rubalcaba y José de la Puente, y al año siguiente por Juan de Otero y Antonio de Pontones Lomba. Su monto sería un tercio del otro puente del Aranzuelo, denominado el Mayor, y un cuarto del puente de la Tejera sobre el Arandilla. En esta época, que sepamos, fue cuando se hizo el Mayor tal y como lo vemos hoy en día pero ignoramos el alcance de las obras en éste.

En su estado actual presenta una reciente restauración con reconstrucción de los pretilos

cubriéndose con losa plana de caliza que no parece que vaya a durar mucho. Más interesantes resultan los remates a base de unos rollizos de piedra, quizá fustes de columna reaprovechados o restos de algún rollo o mojón.

LOS PUENTES DE VARIOS ARCOS

Cuando el río no va encajado, la única solución para salvar las aguas es tender varios arcos cimentando pilas intermedias lo que complica técnicamente la ejecución y la encarece sensiblemente. Sin embargo, es la única solución para franquear los cursos que discurren por valles aluviales poco encajados, como el Riaza y el Esgueva. En cuanto a este último, hasta su canalización en la segunda mitad del XIX era un río divagante, con múltiples presas que producían su ensanche y encharcamiento para el mantenimiento de pastizales de verano en las dehesas. Por eso los puentes muestran caminos de aproximación al cauce en los que van atravesando los diferentes veneros en los que se ha dividido la corriente hasta encontrar el cauce principal. Así ocurría en el desaparecido Puente de Abajo en Torresandino, donde el puente sobre el cauce principal es posible que fuera de un solo arco, pero hasta llegar allí el camino iba salvando flujos secundarios y caces de molinos elevado entre muretes de piedra. Varios veneros de agua los vemos aún en Terradillos de Esgueva.

Los puentes del Esgueva

Puente de Arriba en Pinilla Trasmonte

El Esgueva traza un arco ciñendo por norte y oeste la población. El puente de Arriba sale en

20. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 23.

21. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pp. 548, 558 y 561. MADRAZO, S., pág. 246.

dirección norte, comunicando hoy con un camino hacia el despoblado de Cobos que en su día enlazaría con la calzada romana de Clunia a Segisamo²². El actual no es obra romana, ni siquiera medieval. Parece obra del XVI y muestra cuatro arcos que en realidad son cinco, pues otro se encuentra enterrado en la orilla norte, bajo el camino, según nos informaron los vecinos del lugar (Figura 8).

Sería por tanto un puente con tendencia a la simetría, por tener un número de ojos impar y por ser su radio decreciente desde el centro a los extremos, aunque no resulta así porque uno de los arcos se ha suprimido. Otras reglas de simetría vemos ahora sobre los cuatro arcos restantes: los dos centrales son prácticamente iguales, como también lo son los dos extremos. El perfil aparece recompuesto para evitar el lomo de asno y ser descendente desde el pueblo hacia el exterior, aunque la corrección no es perfecta y muestra altibajos en la rasante.

Los tajamares son planos aguas abajo y apuntados aguas arriba, con remates típicamente dieciochescos de capuchón piramidal escalonado, hoy perdidos, imitando los de Manuel Serrano en el puente de Villacastín. Dos de los espolones se prolongan hasta el tablero creando apartaderos de pequeñas dimensiones, casi decorativos. Más interesante es la albardilla, de perfil ovalado y rematada en pirámides muy planas en los quiebros de los apartaderos (Figura 9).

La construcción es a base de mampuestos, tanto en los paramentos del puente como en la rampa de aproximación, que es posterior. La cantería, con sillares muy desperejados, se reserva para los arcos y tajamares. Todo es piedra caliza



Figura 8. Vista de los espolones del Puente de Arriba en Pinilla Trasmonte, con sus dos exiguos apartaderos. A la izquierda, un quinto arco permanece enterrado bajo el terreno.

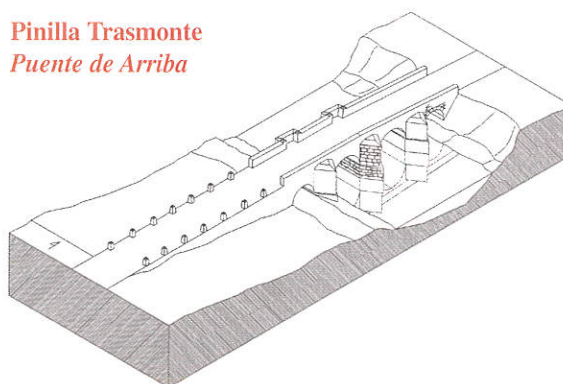


Figura 9. Axonometría del Puente de Arriba en Pinilla Trasmonte.

relativamente frágil, por lo que se halla muy erosionado a pesar de su poca antigüedad²³. Ello nos indica que debe tratarse de un puente rehecho aunque con los desgastados sillares de puentes anteriores, pues sabemos que se reparaba en el XVII y en el XVIII se solicitaba repararlos porque "están sumamente deteriorados y quasi intransitables"²⁴.

22. ABÁSULO ALVAREZ, J.A., pág. 177.

23. Es sorprendente que a mediados del XIX, cuando no tendría cumplidos los 100 años desde su última reparación, ya parecía deteriorado, y MADDOZ, P. (Valladolid, pág. 60, ó Burgos, pág. 231) describe los puentes del Esgueva diciendo "... 2 en Pinilla, de 4 arcos cada uno, poco elevados y aunque de piedra sillar muy deteriorados".

24. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 32.

El proyecto de reparación lo formuló el cantero Diego de la Riva presupuestando 12.300 rs, un 30% más de lo que costaba reparar el Puente de Abajo. El Consejo de Castilla desestimó el proyecto alegando que sería mejor reparar los puentes más principales, como el de Bahabón. Cadiñanos publicó los planos de 1762 que, inequívocamente, no pertenecen al puente existente pues las dimensiones relativas de los arcos no se corresponden, ni la forma de los tajamares.

Por lo tanto, el actual responde a alguna reparación realizada a costa del pueblo y que no ha dejado constancia documental. Su albardilla de perfil oval y rematada en pirámides le dan un aire erudito, aunque realizado con poca perfección, pues las pirámides son excesivamente planas. También merece la pena comentarse su aparatosidad, pues para salvar tan escaso cauce proyecta tres cimentaciones con pilas excesivamente gruesas, lo que redundaría en la opinión de que se trata de un puente reparado sucesivamente por canteros locales sobre obras anteriores, pero cuyo resultado final sorprende por su apariencia masiva y su estructura compacta.

Puente de Abajo en Pinilla Trasmonte

Comunica Pinilla Trasmonte con Cilleruelo de Arriba pasando por la ermita de la Virgen cerca del puente, que aprovecha un ribazo amplio para extender sus cuatro arcos de medio punto y salvar así el cauce plano del Esgueva.

Tiene cuatro arcos y tres pilas prácticamente iguales, pudiendo atribuirse las diferencias a la impericia de sus constructores más que a cualquier otra causa. El despiece es de sillares irregulares en los arcos, con dovelaje muy plano, propio del XVI ó XVII, rellenándose las enjutas con sillarejo muy desigual y, en algunos casos, con simples mampuestos que deben corresponder a las continuas reparaciones que ha padecido. Adelanta tajamares en ángulo aguas arriba, y no contrapone espolones

aguas abajo, que queda como un muro plano. Unas generosos muros aguas arriba embocan el agua para conducirlo a los cuatro ojos del puente. Todos estas características lo hacen parejo del puente de Casanova en Pañaranda (Figura 10).

La rasante del tablero es ligeramente inclinada, quizá para eliminar las aguas pluviales cuando se reedificó el pretil que lo corona: un murete bajo de cantería aceptablemente labrado con albardilla de arco rebajado sobresaliendo ligerísimamente del muro, a modo de cornisa. En el pretil de aguas abajo se abren sendos apartaderos sobre los tajamares más orientales, junto a la población, de tan escasas dimensiones que apenas cobijan a una persona. Considérese que son de planta cuadrada y se superponen a los tajamares triangulares en una extraña composición. En el otro pretil, alineado en recto, en su centro, se sitúa un pináculo rematado en pirámide muy plana donde puede leerse, en la parte interior: SE REEDIFICO ESTE PUENTE EN EL AÑO 1874 SIENDO ALCALDE D ... ARAUZO. La falta de escala del pretil, a medio camino entre bordillo y barandilla, la labra de la cornisa con pretensiones de grandiosidad indican que la reparación debe haberla realizado un cantero local sin más formación que su buena destreza en el corte de la piedra.

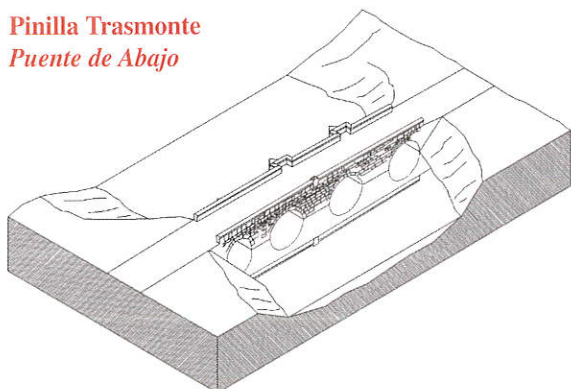


Figura 10. Axonometría del Puente de Abajo en Pinilla Trasmonte, donde se aprecian los apartaderos cuadrangulares sobre los tajamares apuntados.

La cantería muestra las siguientes fases: primero la construcción del puente hasta su enrase con el tablero, con los tajamares angulares rematados, seguramente, en pirámides. Luego se recrecerían los tajamares, pues muestran una diferente tonalidad en los sillares. Por último sería reformada la coronación, en la época de la inscripción, 1874, al diseñarse un nuevo pretil con apartaderos que obligó a eliminar parte de las pirámides de remate aguas arriba.

Por la documentación sabemos que en 1759 las autoridades locales reclamaron al Consejo de Castilla la reparación de los dos puentes de Pinilla porque "están sumamente deteriorados y quasi intransitables" acudiendo Diego de la Riva, cantero, a presupuestar la obra, siendo éste puente de abajo el que menos cuidados necesitaba a juzgar por la cuantía de la valoración. Incluso entregó planos en 1762 que no se adaptan bien a este puente²⁵. Como en aquellos años lo que pretendía el Consejo era reparar sólo los puentes que consideraba de mayor importancia (los de la carretera de Burgos), sentenció que "no ha lugar a la pretensión de la villa de Pinilla", por lo que las reparaciones se harían a costa de los vecinos y bajo la dirección técnica de los propios canteros. A mediados del XIX volvía o seguía estando en deplorable estado²⁶ hasta que fuera reparado en 1874 en el estado que ha llegado hasta nosotros.

*Puente de la carretera de Francia
en Bahabón de Esgueva*

A lo largo del XVIII se fue perfilando el trayecto Madrid -Burgos a lo largo de la que sería llamada Nacional I. El puente ha llegado hasta nosotros con importantes modificaciones que debemos analizar. En realidad se trata de dos

puentes imbricados uno en el otro. El primitivo, posiblemente obra del XVI, tendría 5 arcos de medio punto y tendencia general al perfil alomado, pues el arco central sería el más grande y los de los extremos los más pequeños, si bien esta tendencia se interrumpe en el estribo norte con un arco grande, quizá rehecho en alguna reparación. Este puente, se remata por moldura plana que lo recorre en su longitud siguiendo una línea horizontal, por lo que puede corresponder a una alineación recta posterior al primer momento de la construcción (Figura 11).

Aguas arriba ofrecía a la corriente tajamares angulares y aguas abajo espolones planos, sin alcanzar el plano del tablero ni, por lo tanto, abrir apartaderos. En una importante reparación se le agregó un puente paralelo que ensanchaba considerablemente el tablero permitiendo el cruzamiento de dos vehículos sin dificultad y que ha estado dando servicio hasta que a fines del siglo XX se ha derivado una variante que evitaba el paso por el casco urbano.

**Bahabón de Esgueva
Puente de la Carretera
de Francia**

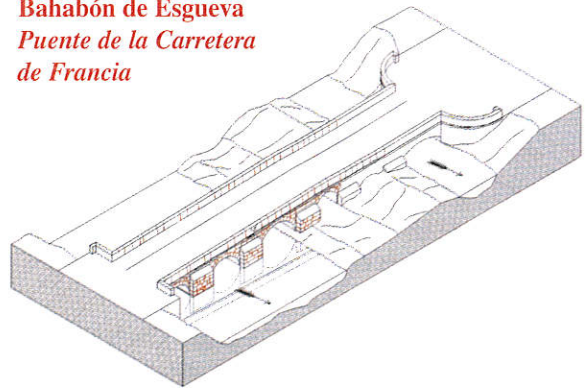


Figura 11. Axonometría del puente de la Carretera Nacional en Bahabón de Esgueva, donde se ha dibujado la línea longitudinal sobre la calzada que separa la obra decaimónica del resto.

25. Ni tampoco al otro, pero se parece más a la composición de éste. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 32.

26. MADOZ, P., Valladolid, pág. 60, ó Burgos, pág. 231.

Además de ensancharse el tablero, se prolongó con un arco más en el estribo sur para permitir el paso de un caz de molino cuya presa se encuentra escasos metros aguas arriba. Todo el ensanche se ejecutó con arcos muy rebajados de dovelaje muy alto, apoyándose en el costado aguas arribas, sobre tajamares de medio punto muy estrechos. Los pretilos se construyen con ortostratos labrados en su coronación con perfil oval, sin albardilla. Este tipo de remate se comenzó a utilizar en el último tercio del XVIII.

Otra importante aportación de este momento es el remate en el costado sur, donde los pretilos se abren en una embocadura semicircular de vocación urbana, rematando espectacularmente este acceso. Deben buscarse las referencias formales más cercanas a este remate en el Puente Largo de Aranjuez, el Puente Viveros de la carretera de Barcelona (en San Fernando de Henares) o el Puente del Perdón en Rascafría, junto a la Cartuja del Paular, todos dieciochescos, pero los tajamares y arcos escarzanos que encontramos en Bahabón me hacen retrasar su cronología hasta la primera mitad del XIX, adscribiéndose estilísticamente al neoclasicismo. Si consideramos que en 1820 el tramo Madrid-Irún estaba recientemente concluido²⁷, y en 1808 se estaba llegando a Somosierra, debemos concluir que este puente se reharía entre 1815 y 1820 aproximadamente. El pontón de Gumiel de Izán en la salida hacia Burgos también corresponde en estilo con éste de Bahabón, por su arco escarzano y dovelaje, de donde resultaría que eran obras simultáneas construidas sobre la misma carretera, sin relación con otras corrientes constructivas locales.

En la década de 1840 ya tenía los 6 arcos que hoy luce y su estado de conservación era bueno, es decir, la obra no se había aún deteriorado²⁸.

27. MADRAZO, S., pág. 167.

28. MADOZ, P., Valladolid, pág. 60, ó Burgos, pág. 231.

Puente de Santibáñez de Esgueva

Siguiendo el discurrir del río desde Bahabón, llegamos a Santibáñez de Esgueva donde, frontero a la ermita románica del Salvador, lejos del casco urbano, se encuentra un pequeño puente con tres ojos, dos iguales y el tercero, el del estribo sur, ligeramente mayor (Figura 12).

Esta asimetría no se traduce en el aspecto general, que presenta un perfil alomado y simétrico,

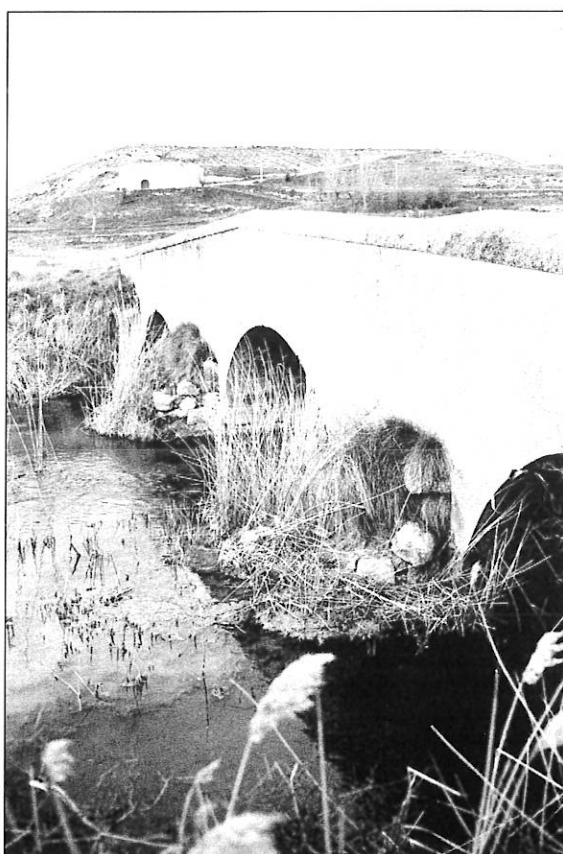


Figura 12. El puente de Santibáñez de Esgueva es difícilmente reconocible por encontrarse totalmente oculto por un enfoscado de cemento. Conducía directamente desde la Ribera del Duero a la ermita de la Virgen del Salvador.

con tajamares angulares aguas arriba rematados en pirámide y semicirculares aguas abajo, tan destruidos que ignoramos cómo pudieron culminarse.

En lo que concierne a su cantería y ejecución poco podemos aportar pues se halla hoy cubierto por un enfoscado de cemento que envuelve y disimula todas sus formas dándole la apariencia de un sólido de hormigón construido de una pieza. Ignoramos el motivo de tal proceder, como no fuera el de tapar sus faltas y chaperones, que deben ser importantes porque ya a mediados del XIX se decía que estaba en mal estado²⁹.

Otra modificación reciente ha sido la de escombrar el tablero para elevar la rasante general del puente, de modo que la moderna maquinaria agrícola pueda atravesarlo sin tropezarse con los pretilos. Fruto de este proceder es que los pretilos más parecen hoy unos simples bordillos.

A pesar de estar oculto por el velo del enfoscado podemos intuir por sus volúmenes y simetrías que se trata de un puente del XVI ó XVII en su estructura básica, con modificaciones y reparaciones continuas, como todos los puentes del contorno, motivadas por el ataque de ríos de régimen irregular.

Puente de Cabañes de Esgueva

Ningún dato bibliográfico podemos aportar del interesante puente de 3 ojos de Cabañes de Esgueva, que debemos distinguir del de un solo ojo que se encuentra cercano al pueblo. Éste de 3 arcos está ligeramente separado del casco urbano, aguas abajo del puente nuevo de la carretera de Sotillo, que lo dejó obsoleto (Figuras 13 y 14).

Se tiende en un estrecho del cauce, protegidas sus orillas por fuertes manguardías verticales que



Figura 13. En Cabañes de Esgueva se alza un puente de gran unidad compositiva, conservándose además un tramo de calzada adyacente.

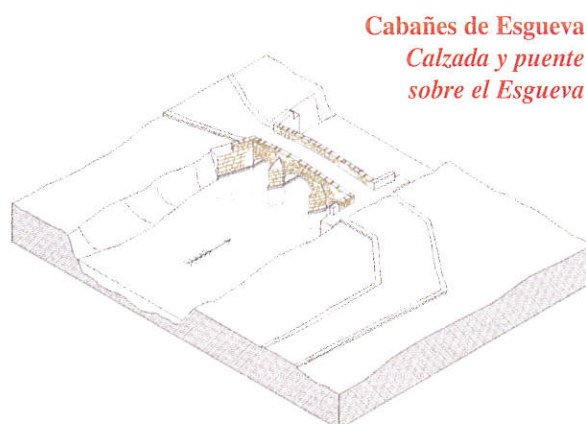


Figura 14. Axonometría del puente y calzada de Cabañes de Esgueva.

embocan las aguas hacia sus arcos. El puente fue concebido con simetría en sus tres arcos, más grande el central, y su rasante ligeramente alomada. Aguas arriba presente tajamares angulares rematados en pirámide apuntada y aguas abajo espolones cuadrados y escalonados que no forman apartaderos.

Todo se construye con sillarejo muy irregular y desgastado, como reutilizado de una obra anterior, salvo los arcos, con dovelas mejor trabajadas pero

29. MADOZ, P., Valladolid, pág. 60, ó Burgos, pág. 231.

muy finas. Se remata con pretiles de mampuesto, seguramente repuestos en la última restauración, en la década de los 90, y rematándose en albardilla plana que supongo que no responde al modelo original sino a los materiales con los que se contaba en el momento.

Aunque de traza poco esmerada en los espolones y pretiles, resulta una pieza interesante por su unidad y la calidad de su composición que podríamos adscribir a la segunda mitad del XVIII³⁰. Tiene además especial valor por conservar el firme empedrado y una buena porción de la calzada en dirección al pueblo, construida sobre muretes que formaban la caja del camino. Por todos estos detalles es una obra destacable, aunque no esté a su favor el hecho de precisar dos cimentaciones en el cauce para salvar una luz tan escasa, como sucede con el Puente de Arriba en Pinilla Trasmonte, pero esto es algo que debemos disculpar en obras que, seguramente, harían canteros locales, si bien es cierto que los mejores maestros en materia de puentes, hasta fines del XVIII, no se mostraban mucho más hábiles³¹.

Puente de Pinillos de Esgueva

Unía el casco urbano de Pinillos y Terradillos, próximos entre sí y situados en la orilla sur del Esgueva, con la ribera opuesta y el camino de Lerma.

El paso del río se verifica en dos tiempos pues debe cruzar primero un ramal menor, a través de un arco de medio punto, y luego el cauce propiamente dicho, lo que requiere un puente de mayor entidad.

Para ello desarrolla una pareja de arcos de igual radio separados por un tajamar en forma de huso. Aguas abajo un espolón de medio punto, como en Santibáñez y, al igual que allí, prácticamente destruido desde el nivel de las aguas.

Los arcos son de dovelas delgadas y sillería mejor que el resto, construido con piezas irregulares mal escuadradas.

Como los demás puentes, muestra parcheos y reparaciones en todos sus paramentos manifestando que los daños ocasionados por las riadas han sido tan frecuentes como escasos los presupuestos para su reparación. Aguas arriba es evidente que el tajamar se coronaría por un remate piramidal, pero en fecha indeterminada fue elevado hasta la rasante del tablero, constituyendo un apartadero. Los pretiles están rehechos con diferentes materiales, incluso en hormigón y la rasante se ha elevado colmatando espacio entre los pretiles, para que no impidan el paso de la maquinaria agrícola.

Por los datos que aporta la documentación, sabemos que el puente quedó seriamente dañado en la crecida de 1788, como todos los de la región, por lo que el Concejo local elevó una solicitud al Consejo de Castilla solicitando su reparación y liquidación por reparto entre los pueblos del contorno³². El lugar fue reconocido por el cantero Domingo Alzaga, pero se solicitó la presencia del académico González de Lara, hombre de prestigio por su solvencia profesional, quien presupuestó la obra en un 50% más que Alzaga. Era el año 1790 y tres años más tarde la sección de arquitectura de la Academia aprobó los planos y el informe³³, pero

30. Un puente muy similar en su concepto es que proyectó el arquitecto Fernando González de Lara en 1790 para Peñalba de Castro.

31. Recuérdese que el puente de Cordobilla la Real (Palencia) construido en tiempos de Carlos III y declarado Monumento Nacional, que podría ser contemporáneo de este de Cabañes, salva el Pisuerga con veinte arcos ¡y 19 cimentaciones!

32. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 23 y ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2), pág. 431.

33. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2), pág. 586.

las difíciles circunstancias internacionales en las que comenzó el reinado de Carlos IV hicieron, como en tantos otros lugares, posponer sine die las obras. Entre tanto el Concejo siguió reclamando la reparación de su puente y en 1802 el Consejo aprobó el repartimiento entre los pueblos en 20 leguas a la redonda para sufragar los gastos, pero dificultades administrativas surgidas de la nueva división en partidos judiciales fueron la excusa esgrimida para no aportar los caudales necesarios. Y así se llegó a 1807, en vísperas de la invasión francesa, y las autoridades locales seguían reclamando la reparación del puente.

Como los tajamares ahusados son característicos del último tercio del XVIII, así como la falta de molduras en los paramentos, hemos de interpretar que el puente sería reparado, aunque sólo fuera provisionalmente, con fondos propios, mientras se esperaba la reparación definitiva que no llegaba. En cualquier caso, el puente era necesario para los vecinos de Terradillos y Pinillos porque su término municipal se extiende sobre ambas orillas del Esgueva.

Puente de Villovela de Esgueva

Era uno de los más importantes del Esgueva, pues unía Roa con Lerma y Burgos que, como hemos visto, fue una de las vías principales nortesur durante la Edad Moderna.

El puente que hoy encontramos corresponde a una estructura unitaria desde las manguardias de sillería hasta los pretiles. Cruza las aguas por cuatro arcos iguales de medio punto con los salmeres al nivel de las aguas. El tablero tiene rasante horizontal y los tajamares son angulares, rematados por pirámides escalonadas que arrancan sobresaliendo sobre el muro y culminan a la altura del tablero. Aguas abajo, los espolones son planos y rematados por un vierteaguas. El pretil se levanta sin moldura que remarque el tablero en

el exterior y se remata con albardilla de medio punto (Figura 15).

Actualmente la caja del tablero se ha rellanado con tierras para que la rasante esté más elevada y no interfiera el paso de la maquinaria agrícola. Esto es de uso general.

En cuanto a los materiales, predomina la sillería irregular mal escuadrada con dovelas finas aunque de mejor proporción que otros puentes similares (Bahabón, Cabañes). El tajamar más meridional está rehecho en hormigón. Los pretiles muestran un mayor tamaño de sillar que el resto de la fábrica, por lo que parece posterior, fruto de alguna reparación. Sobre ambas albardillas, en el centro del puente, se esculpen sendas cruces sobre monte triangular con los brazos rematados en bola. De tosca talla, deben ser considerados iconos de la piedad popular con ocasión de iniciar viaje y cruzar las aguas, quizá crecidas, del Esgueva.

Por lo que sabemos, el puente fue construido en 1728 de nueva planta, aunque las riadas del siglo XVIII demostraron que su escasa altura lo hacían proclive a los rebosamientos, lo que seguramente causaría inundaciones en la vega del río y

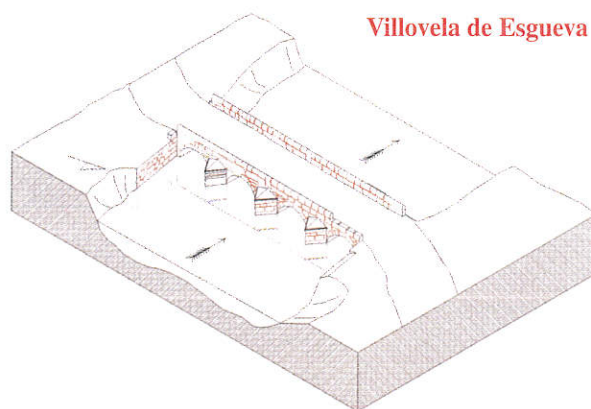


Figura 15. Vista axonométrica del puente de Villovela sobre el Esgueva.

por eso se pensó en agregar otros dos ojos³⁴. Debió ser después de las famosas inundaciones de 1788, que a tantos pueblos de la Ribera afectó. Se pidió información a Domingo Alzaga³⁵, cantero que también asesoraba al Concejo de Pinillos de Esgueva en aquellos días. Al igual que en este pueblo, la Academia de San Fernando propuso al arquitecto González de Lara, que presentó sus planos. No se volvió a tratar del tema hasta 1804, en que se decidió hacerlo a jornal por los vecinos del pueblo y el Consejo de Castilla decretó que se pagara por reparto entre los pueblos de 20 leguas en contorno³⁶.

En mi opinión el puente no llegó a construirse, pues las circunstancias económicas no hicieron sino empeorar. Además, el puente que hoy encontramos corresponde con la descripción y estilo del puente que se levantara a comienzos del XVIII, con sus cuatro ojos y baja rasante. Lo que sí puede corresponder a época posterior son los pretilos.

Es especialmente interesante la fuente con pilón que se levanta a la salida de Villovela camino del puente (Figura 16). Serviría como abrevadero al camino que seguía el valle del Esgueva y al de Segovia a Palencia, que allí se cruzaban. Es una fuente de espalda con dos caños, vertiendo uno al camino, para uso de los caminantes, y otro por el costado opuesto sobre un pilón. Al frente muestra sobre el caño recerco de haber tenido inscripción o lápida, y se corona por cornisa clásica y frontón curvo partido con bola de remate, todo de buena labra y equilibrada proporción. Por su estilo y su gran calidad es posible que fuera Gozález de Lara su tracista, y fuera ésta la única pieza de su proyecto en ser construida.



Figura 16. Fuente clasicista de Villovela en el camino hacia el puente.

Hoy se nos presenta en regular estado de conservación pero en perfecto funcionamiento. Muchos chaperones de cemento muestran descuidadas reparaciones que reclaman una intervención por parte de las autoridades competentes.

Puente de Tórtoles de Esgueva

El puente está en el término de Tórtoles, aguas arriba de la población por lo que se trata de un puente que servía a un camino a escala regional, no local. En efecto, corresponde este paso del Esgueva al trayecto de Guzmán a Cevico y Palencia,

34. CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, pág. 102: en las Relaciones geográficas de Tomás López, de 1771, se le califica como “una puentezilla de poco más o menos”.

35. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 38.

36. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 38 y MADRAZO, S., pág. 264.

encontrándose cimentaciones anteriores bajo las estructuras actuales³⁷. Por lo que sabemos, fue también paso de Segovia a Burgos, por Peñafiel y Curiel, luego marginado por el trayecto de Roa. También corresponde al camino de Aranda a Palencia pasando por el despoblado de Portillejo, bajo el cerro Mirón, de donde se desciende cómodamente por el valle del Arroyo de las Casas hasta el puente. Una vez franqueado el río se separaba a la izquierda el camino a Tortoles y de frente, bordeando la ermita de San Isidro encaramada en su cerrillo, volver a ascender al páramo en dirección al norte (Figura 17).

El puente presenta hoy 3 arcos, aunque por su simetría sobre una de las pilas parece que hubiera de tener 4, y hoy se halla oculto o perdido uno. Así pues, tiene dos arcos idénticos junto a otro más pequeño en la orilla norte del río. El perfil, desde esta orilla, es ascendente hasta la clave del 2.º arco, uno de los grandes, horizontal hasta la clave del 3.º, idéntico al anterior, y descendente luego, por lo que parece faltarle un arco en esta parte para ofrecer

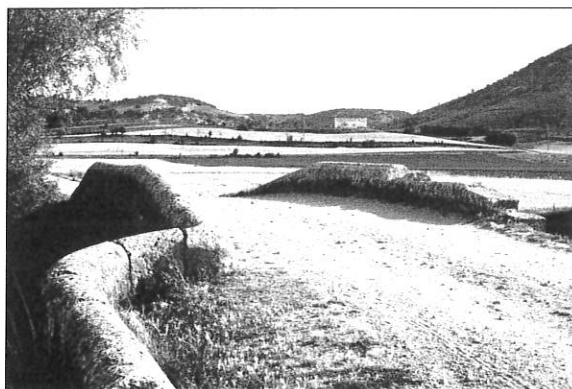


Figura 17. Puente de Tórtoles, en el camino Real de Segovia a Burgos. Al fondo, la ermita de San Isidro. Nótese el típico apartadero al lado izquierdo de la calzada.

perfecta simetría. Aguas arriba los tajamares son angulares coronados por pirámides hasta la altura del tablero. Aguas abajo se altera el puente por la presencia de un apartadero sobre el estribo sur.

Construido en sillería, es el puente que mejores despieces presenta de toda la Esgueva pues las piezas son regulares, bien escuadradas y las dovelas proporcionadas. El pretil se remata con albardilla de medio punto y la caja, como es habitual se ha rellenado hasta dejar al pretil convertido en un bordillo alto.

Ningún dato podemos dar que nos remita a una fecha concreta, pero por sus trazas generales, el grosor de la rosca de sus arcos, la proporción y forma del pretil, la ausencia de molduras laterales que marquen el tablero y el remate de los tajamares parece un puente del XVIII.

Puentes del Arandilla

Tenemos sobre este río un grupo de puentes de diferentes fechas. No dedicaremos nuestra atención a la parte alta de su cuenca, sobre Peñalba de Castro, por ser obras menores de escasa importancia o con proyectos no construidos³⁸. De Coruña hacia abajo apartamos los puentes modernos, claramente construidos en el XIX o, incluso, en el primer tercio del XX, como son los de Arandilla, el nuevo del Carmen de Peñaranda, el Nuevo de San Juan del Monte y el de Zazuar.

Los de Coruña, si bien sujetos a múltiples reparaciones, pueden ser puentes de origen romano por su buena proporción, tamaño de las dovelas y la generosidad de sus dimensiones, que habrían permitido a sus tres arcos aguantar las crecidas del

37. ABÁSOLO ÁLVAREZ, J.A., pág. 224. MADDOZ, P., (Burgos) pág. 334, 422 y 341.

38. Como el puente de Peñalba de Castro, proyectado por González de Lara en el XVIII y donde hoy vemos un puente de dos arcos del XIX.

Arandilla durante casi 2000 años. Más que los materiales, que en gran parte no son originales, son sus amplias luces lo que les acredita como obra romana, y el que piense lo contrario no tiene más que visitar los puentes del Esgueva, río con una cuenca similar, para darse cuenta del cambio de escala que se opera fuera de estos ejemplares.

También cabe resaltar el paradigma que suponen estos puentes, que con sus tres arcos y su alzado simétrico han sido patrón para otras realizaciones, imitadas con mayor o menor fortuna, como Santibáñez, Cabañes, Tórtoles o Quemada, sin olvidar proyectos como el de Fernando González de Lara para el puente de Peñalba de Castro³⁹, que no llegaría a realizarse, en el que el académico no hace más que imitar con los conocimientos del Siglo de las Luces lo que la obra romana ofrecía ante su vista.

Puente Nuevo o de la carretera de Casanova en Peñaranda de Duero

Une la población de Peñaranda con Casanova y Zayas, en la provincia de Soria, a 1 kilómetro de la villa ducal⁴⁰.

Tal y como hoy lo vemos muestra 3 arcos de medio punto, con los salmeres a ras de agua, tajamares puntiagudos y ausencia de espolones. Los sillares sólo están presentes en los tajamares y en las roscas de los arcos, muy delgadas. El resto es mampuesto hasta la rasante de su plano tablero. Sobre esta cota se extiende hoy una plataforma de

hormigón que ensancha el tablero por fuera de la escasa anchura pétreo del puente. La obra de los arcos parece del XVI / XVII y es gemela del Puente de Abajo en Pinilla Trasmonte, sobre el Esgueva, aquél con un arco más (Figura 18).

Por lo que dicen los documentos, las terribles riadas de 1788 también afectaron a este puente, que era de los más frecuentados de la comarca por su posición entre el Duero y las sierras de Burgos y Soria⁴¹. Por eso los vecinos solicitan al Consejo de Castilla su reparación con repartimiento de los gastos entre los pueblos del contorno. Se pide también proyecto a Mateo Arana, arquitecto lego del monasterio de La Vid, pero el Consejo desestima a este perito por preferir a Fernando González de Lara, siguiendo la corriente imperante en



Figura 18. Puente Nuevo de Peñaranda sobre el Arandilla. Obsérvese su parecido con el Puente de Abajo en Pinilla Trasmonte sobre el Esgueva.

39. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 21, publica los dibujos de planta y alzado de un puente a construir pocos kilómetros aguas arriba de Coruña del Conde y sus puentes.

40. CALVO PÉREZ, J.J., y HERNANDO GARCÍA, M., pág. 104: en las Relaciones geográficas de Tomás López, 1797: Peñaranda de Duero: "... Tiene dos puentes de piedra, la una tiene tres ojos y la otra seis". CADIÑANOS, BARDECI, I., pág. 22, ha publicado documentación de este puente donde se dan términos confusos, pues este puente y el del Carmen, figuran con la denominación de Nuevo y Viejo, y también uno como Puente Mayor, pero los planos están con los nombres cambiados y en el texto el número de arcos está también cambiado, por lo que resulta difícil saber cuál es cuál.

41. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 22 y MADRAZO, S., pág. 264.

la segunda mitad del XVIII de acudir siempre a arquitectos avalados por las academias frente a los formados en el gremio⁴².

González de Lara veía su proyecto aprobado tan sólo dos años después de la riada, en 1790, cobrando 3000 rs por ello. Pero el Consejo recomendó algunos cambios en el proyecto, como el de sustituir los muretes de piedra en las calzadas de aproximación al puente, como las que vemos en San Juan del Monte, por taludes de tierra a 45° cubiertos de piedra para evitar la erosión.

Después de algunos trabajos del cantero Ángel Blanco, todo quedó en suspenso, pues cuatro años más tarde aún no se había hecho nada y en 1797 el fiscal del Consejo recomendaba abandonar los puentes para acudir a reparar los de “tránsito público y frecuente de reino a reino...”. La crisis del reinado de Carlos IV había comenzado.

Como puede verse en el proyecto de González de Lara, donde se aporta un alzado en su estado original, el puente que hoy tenemos es el mismo que él dibujó, pues muestra tres arcos con las mismas medidas generales que el puente que hoy tenemos ante nosotros. En aquel tiempo no tenía pretiles, como ahora, pues una mala barandilla de hierro sobre el tablero de hormigón remata la obra. El arquitecto burgalés propuso la construcción de un puente más ancho, o el ensanche del que había, y la construcción de una calzada nueva rectilínea hasta la villa de Peñaranda, que se superpusiera a una red de caminos serpenteantes por las vegas del Arandilla. Nada debió hacerse y, una vez más, los bellos y ponderados proyectos de González de Lara se quedaron en el mundo de las ideas.

*Puente Viejo, Mayor o del Carmen,
en Peñaranda de Duero*

Es el situado en la carretera de Peñaranda a La Vid, que después de cruzar el Arandilla junto a la villa pasa al lado del Convento del Carmen, de donde toma el nombre. En el XVI era “...una de las entradas y salidas a la villa en los ramales del camino de Madrid”⁴³. El puente actual es de traza moderna, realizado a fines del XIX o comienzos del XX sustituyendo al puente original que estaba en muy mal estado.

Por un grabado de época realizado por Isidro Gil⁴⁴, muy preciso en los detalles que son comprobables hoy día, conocemos el puente antiguo, llamado tradicionalmente Puente Viejo y también Puente Mayor, por distinguirlo del Nuevo en el camino de Casanova, que era más pequeño. En el grabado se aprecia un puente con arcos inequívocamente apuntados, de traza medieval, construido con sillarejo. Levanta una galería de 6 arcos separados en dos tramos de a tres por un apartadero sobre un tajamar apuntado aguas arriba. Por estos detalles, resulta perfectamente asimilable al puente que dibujó en 1789 el arquitecto Fernando González de Lara para las reparaciones a efectuar sobre los puentes de Peñaranda tras las catastróficas inundaciones del año anterior⁴⁵.

En los dibujos del académico se reproduce un alzado que corresponde a la vista aguas abajo con un perfil ligeramente alomado con su vértice en el tajamar central y un arco hundido, el primero desde el lado del convento del Carmen, que aparece también marcado en el dibujo de la planta del puente.

42. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) (pág. 586): En la Sección del Consejo de Castilla del A. H. N. se conservan tres planos firmados por él, el 18 de mayo de 1789 en Burgos.

43. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2), pág. 428.

44. IGLESIAS ROUCO, L.S. & ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., pág. 35. El grabado original se publicó en 1888.

45. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., pág. 586 y publicados por CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 22.

Supongo que sería en este arco en el que se aplicarían los trabajos de emergencia del cantero Ángel Blanco, pues impedía el paso al convento del Carmen y a La Vid, con su puente sobre el Duero. También se identifica en el dibujo una gran isla que dividía el flujo del Arandilla en dos ramales, cimentándose la amplia pila central con su tajamar en la tierra firme del islote. Considerando las trazas medievales de este puente podría haber servido de base a un torreón de control y defensa del paso. También en los dibujos de González de Lara se identifican tajamares secundarios, más pequeños en planta y rematados en pirámides sin llegar al tablero, que se corresponden fielmente con los del grabado, coincidiendo uno y otro testimonio gráfico en la ausencia de tajamar en la pila inmediata a la central, lado norte. En los diseños de planta no se identifican espolones.

Los pretiles son de albardilla de medio punto en el grabado, en tanto que en las plantas se aprecian remates con embocaduras abiertas en los extremos, para conducir el paso de ganados.

Como se ha descrito en el puente anterior, cuya historia administrativa fue paralela, todos los expedientes y estudios que se cursaron fueron en balde. Primero acudió desde el cercano monasterio de La Vid el lego Mateo de Arana, y emitió su proyecto, desestimado por preferirse el dictamen de un académico como el prestigioso González de Lara. En el proyecto de éste se sanearía el cauce, con varios ramales y meandros, con la extracción de áridos del lecho fluvial, al tiempo que el Consejo incorporaba al proyecto unas alcantarillas de saneamiento de las calzadas y un hito donde se declarase la fecha de la reparación y “a espensas de quien se hicieron estas obras”⁴⁶.

Después nada se hizo, porque el Consejo de Castilla decidió restaurar sólo los puentes en caminos interprovinciales, o de reino a reino, ya que la crisis que se abatía sobre la nación impedía otros estipendios. El puente, remendado y apuntalado, debió aguantar un siglo más, pues como ya se ha expuesto, el grabado de Gil es de la década de los 80 y el actual cabe fecharlo en torno a 1900.

Los puentes de Quemada

Ciñe a Quemada el Aranzuelo por levante y mediodía, antes de entregar sus aguas en el Arandilla. Un camino recorre el valle del Arandilla desde la capital de la Ribera hasta Peñaranda. Al Salir de Quemada, hacia el este, cruza el Aranzuelo por el puente Mayor o de Arriba.

También cruzaba por el pueblo un camino de norte a sur que al salir del caserío atravesaba el pequeño Aranzuelo por un puente llamado de la Cañada o de Abajo (que se trató en el apartado de los puentes de un arco). Luego, más al sur, se tropezaba con el más fornido Arandilla al que saltaba por el puente de la Tejera o de Valdetejar, hoy en un camino rural, y que conducía a Vadocondes, por donde pasaba el Duero. En sentido contrario, hacia el norte, continuaba ascendiendo por el valle del Aranzuelo⁴⁷.

Puente de la Tejera en Quemada

El puente que hoy se ofrece a nuestra vista es de tres arcos y perfil alomado no totalmente simétrico, pues es más fuerte la rampa desde el lado de

46. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2), pág. 428. Era algo habitual en los puentes dieciochescos levantar una columna conmemorativa, rematada por lo general en tejadillo de piedra a dos aguas, como un templete pagano, declarando el reinado en que se hizo y las leguas en contorno que contribuyeron a la obra. Así puede aún verse en los puentes de Cordobilla la Real, Astudillo, Zarzosa de Río Pisuerga y Lantadilla, en Palencia.

47. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) (pág. 123): Aparece en un mapa de la región de Mateo Arana, lego del monasterio de La Vid, informando a fines del XVIII al Geógrafo Real Tomás López.

Quemada. El arco central y el de la orilla norte son iguales, pero más bajo éste para permitir el acceso en rampa. Por el contrario, en la orilla sur el arco es más pequeño, como resultaría lógico para conseguir el perfil simétrico en lomo de asno (Figura 19).

Aguas arriba tiende a la corriente tajamares apuntados, rematados por sombreretes piramidales y aguas abajo espolones rectangulares, como contrafuertes escalonados y rematados por vierteaguas.

Se completa con pretil de albardilla en medio punto que en algún punto ha sido barrida por el paso de maquinaria agrícola. La caja del tablero se encuentra rellena con tierras y cubierta por una capa de hormigón para que, al elevar su nivel, facilite el paso de cosechadoras, sembradoras y otras máquinas.

Está construido con piedra de sillería, mejor trabajada en las dovelas y espolones. El resto son rellenos de mampuesto (Figura 20).

La documentación conservada ha permitido reconstruir en buena medida su azarosa vida. Las primeras noticias escritas datan del siglo XVI, cuando Andrés de Naveda lo debe reparar en 1591 por haberse hundido, al parecer, por una sobrecarga⁴⁸. El arco hundido debió ser el más septentrional, el de la orilla de Quemada, pues es entonces cuando se agranda para hacerlo de igual radio que el central, aunque a una cota más baja. El conjunto de la obra y los tajamares angulares con espolones-contrafuerte es característico de esta época, luego el resto de la obra no debía ser mucho más antiguo. Posiblemente el hundimiento del arco de debiera a algún defecto constructivo, pero no debe desdeñarse la idea de que resultara insuficiente para dar paso a las crecidas del Arandilla, como evidencia la precaución de ampliar su radio. Con ello se estaba imitando al puente romano de

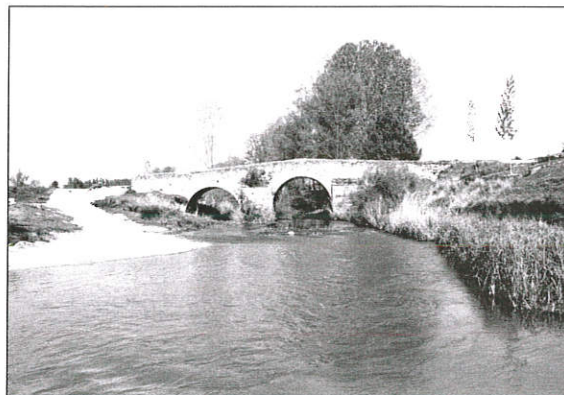


Figura 19. Puente de la Tejera en Quemada, sobre el Arandilla, en el camino al puente de Vadocondes. El arco izquierdo fue rehecho en 1591 con el mismo radio que el central.

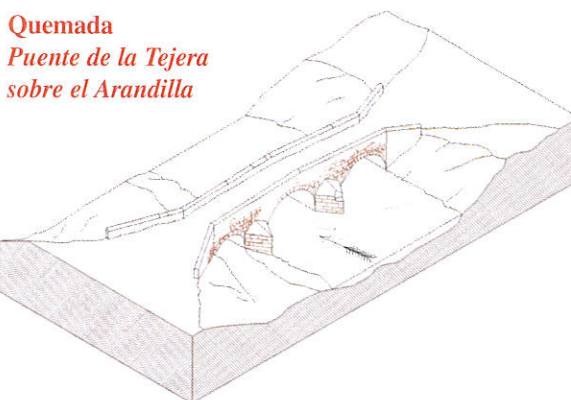


Figura 20: Axonometría aguas arriba del puente sobre el Arandilla en Quemada, llamado Puente de la Tejera o de Valdetejera.

Coruña, aguas arriba, que con las generosas dimensiones de sus arcos es un ejemplo de supervivencia frente a los empujes del agua.

La ampliación de Naveda no debió ser suficiente, pues en 1626 volvía a estar arruinado y los vecinos reclamando. Un año más tarde los canteros Felipe de Velasco y Miguel de Argos reconocen el

48. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 127.

lugar y señalan que había que reconstruir dos arcos y una pila, elevando el presupuesto a 8.000 ducados, que pagarían los pueblos de 12 leguas en redondo, según dictaminó en Consejo de Castilla⁴⁹. Siete años después, en 1633, acude al remate Felipe Velasco⁵⁰, que rebaja 2000 ducados, pero no se lleva la obra porque Sancho de la Riba baja el importe a la mitad, 4000 ducados, cediendo parte a Pedro Varón de Barriezo y Miguel de Argos⁵¹. En 1637 continuaban trabajando en Quemada (en este puente y los otros), contratando a unos serranos de Castrillo de la Reina para que acarreasen la piedra desde las canteras de Hontoria de Valderados⁵². Poco después, en 1641, Arcos y de la Riba están intentando cobrar y dan un poder a varios vecinos de Aranda para que en su nombre recibieran los repartimientos hechos en los pueblos del contorno⁵³.

Como puede deducirse, una obra hecha con una rebaja tan espectacular no resultaría de gran calado por lo que cabe pensar que no modificaría el aspecto del puente en lo fundamental. Tampoco quedaron satisfechos los vecinos de Quemada.

Unos treinta años después, en 1670, de nuevo se debía reparar la pila y arcos, reconociendo el puente Juan de Ribas. Al año siguiente lo hicieron Martín de la Llana y Juan de la Lastra Díez. La obra debió realizarla, por fin, Agustín de Corlado, que cobró casi 6.000 ducados por el puente de la Tejera, que deberían ser pagados por el pueblo, porque el Consejo dictaminó "...no haber lugar repartirse lo tocante a la otra puente sobre el río Arandilla", lo que significa que ya se consideraba este recorrido norte sur como secundario, frente al

que seguía el valle, de este a oeste, que continuaba siendo usado por los carreteros desde la sierra.

El hecho de que no se registraran importantes inundaciones en los sesenta años siguientes⁵⁴ debió influir en que la obra se conservara, pero en 1737 se vuelve a destacar su deterioro en cepas, arcos, calzadas y pretilos en un informe de Juan de la Portilla Rubalcaba y José de la Puente. Lo mismo se reclama al año siguiente, proyectando Juan de Otero y Antonio de Pontones Lomba, que estaban trabajando en la iglesia de Fuentelcésped. De aquí en adelante, todo lo que resta del siglo es un azaroso ir y venir de presupuestos, informes y negativas del Consejo de Castilla para realizar unas reparaciones que siempre consideraba excesivas para las necesidades del puente. No debía estar descaminado, pues éste ha llegado hasta nuestros días con el aspecto con el que salió del siglo XVI y con la única rectificación sustancial, respecto al proyecto primitivo, de la sustitución de uno de sus arcos.

Puente Mayor o de Arriba, en Quemada

En Quemada, sobre la actual carretera a Zazuar y Peñaranda, se tiende un puente cuya historia está profusamente documentada y mezclada con la de los otros puentes de Quemada, pues aguas abajo hay otro llamado puente de las Cañadas sobre el mismo río.

Éste de Arriba es de dos arcos rebajados y bastante deformes con una pila intermedia. Aguas arriba alza un tajamar esviado de base triangular

49. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 23.

50. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 561.

51. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 250 y 458.

52. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 558.

53. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 548.

54. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 10 recopila las inundaciones en la Ribera y no aparece ninguna entre 1672 y 1745.

rematado en pirámide, además de dos manguardias de piedra para encauzar el caudal hacia los arcos. Aguas abajo resulta irreconocible, pues al ensanchar la carretera (hacia 1980) se ha ampliado el puente con una obra de hormigón que envuelve a la original. Los pretiles, ocultos entre los guardarraíles metálicos, son obra del XIX en sillarejo con albardilla corrida. En el nivel del tablero discurre una imposta con vierteaguas de la misma reparación. La rasante también parece haber sido alterada, al igual que el remate del tajamar, eliminado sin más (Figura 21).

De este puente se conserva el proyecto original de 1738, firmado por Juan de Otero y Antonio de Pontones con planta y alzado aguas arriba⁵⁵. La obra construida difiere de la representada en los planos en la rasante, que se dibuja ligeramente alomada, el tajamar, sin esviar y con remate que alcanza la rasante del tablero, y su mayor altura, quizá alterada por los depósitos del río en la cimentación del puente.

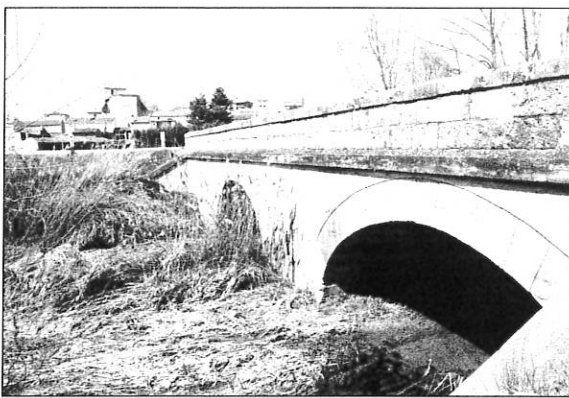


Figura 21. Vista del puente de Quemada sobre el Aranzuelo en la actualidad, pasando por encima la carretera de Peñaranda. Nótese los arcos de hormigón en la parte ensanchada.

Por lo que se sabe, era de madera en el siglo XVI y fue reparado en diversas ocasiones, generalmente con los otros dos puentes. En 1670 el concejo reconocía que era "paso universal para la carretería de nuestra cabaña real que iba desde Soria a todos los pinares, para llevar sal y madera a la tierra de Valladolid y Medina del Campo, Salamanca, Palencia y Toro", es decir, que correspondía con el trazado de la actual carretera de Peñaranda y Huerta de Rey⁵⁶. Un año después era reparado por la mitad de precio que el de la Tejera, aunque para aquél el Consejo admitió el pago por repartimiento. En este momento ya se menciona un pilar central y dos arcos, por lo que debió sustituirse el tablero de madera por la obra de fábrica en las restauraciones de los años 1630, por Sancho de la Riva, en los que cedió parte a Miguel de Argos y Pedro Varón.

Se llega así hasta 1737, en que se reconoce la necesidad de reparar este importante paso y al año siguiente ya tenemos el proyecto del puente de cantería que hoy, de forma inequívoca, podemos localizar.

Los puentes del Riaza

La escala de este río, mayor a la de Esgueva y Arandilla, proporciona puentes de un tamaño superior a los de aquéllos aunque, en líneas generales, asimilable.

A fines del XVIII, en los informes a Tomás López, Geógrafo Real, el corresponsal de Fuentespina comunica que el Riaza tiene puentes de piedra en Milagros y Fuentecén, y de madera en Torregalindo, Hontangas y Adrada de Aza, olvidando el de Berlangas, que también es sobre el Riaza.

55. CADÍÑANOS BARDECI, I., pág. 24.

56. Sobre la Cabaña Real de Carreteros, cf. los trabajos de TUDELA DE LA ORDEN, J.; ÁLVAREZ GARCÍA, C.; GIL ABAD, P.

El de Fuentecén es moderno, pertenece a la carretera general de Valladolid a Soria (a Calatayud en el siglo XIX) y se construyó en la década de 1850. Algo posterior es el de Torregalindo (en la de Aranda a Segovia) y el de Adrada de Aza. De la primera mitad del siglo XX, construido con hormigón en masa, es el de hoy vemos en Hontangas.

Del que no se dice nada en la documentación es del puente que franqueaba el paso entre Fuentemolinos y Aza, al pie de la fuerte peña de esta villa. He podido encontrar las cimentaciones de piedra de los estribos, realizados en cuidada sillería, pero no levantan más de dos hiladas sobre el río. Tampoco se aprecia arranque de arcos. Posiblemente se trataba de unas cepas de cantería sobre las que tender un puente de madera, lo que justifica que no hayan llegado más restos. El actual puente de Milagros es del XIX, sin rastro de puentes anteriores, por lo que nos extendemos con el puente de Berlangas.

Puente de Berlangas de Duero en el Riaza

El puente actual de la carretera de Roa a Aranda data de la segunda mitad del XIX. Anteriormente se cruzaba el río por un puente situado a medio kilómetro río abajo que, aunque abandonado, presenta un buen estado de conservación. Siempre perteneció al Concejo de Roa por lo que, en rigor, debería llamársele con ese nombre.

El paso del Riaza se hizo históricamente por el Camino de los Aragoneses, que venía desde San

Martín de Rubiales a Hoyales, cruzando el Riaza por un vado inmediato a esta población⁵⁷. No he podido encontrar ningún resto de puente ni memoria de él entre la población de Hoyales, pero hay documentación que cita un puente que comenzó a arruinarse a fines del XVII, enclavado en camino real y que, por tanto, lo hubo “perpetuamente”⁵⁸, lo que acreditaría su antigüedad. En 1779 se notifica al Consejo Real que el puente debe reconstruirse pues se pasaba por un pontón que había que reponer periódicamente a causa de las crecidas anuales (Figura 22).

Con el paso del tiempo, el camino se fue haciendo por Fuentecén, que llevaba hacia Peñafiel y evitaba cruzar el Duero, transitando por su orilla sur, en tanto que hacia Roa se iría por el camino recto cerca del río, cruzando por algún vado que luego sería sustituido por el puente de Berlangas que ahora comentaremos⁵⁹. También se



Figura 22. Vista del primer arco de puente sobre el Riaza, entre Roa y Berlangas.

57. Mapa 1/50.000 del I. G. N. hoja 374 “Peñafiel”: latitud, 41° 39' 50"; longitud, 0° 12'.

58. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 19.

59. MADDOZ, P., (Burgos y Valladolid): A mediados del XIX son varias las poblaciones que se disputan el paso del Camino de los Aragoneses por su localidad: Berlangas (pág. 82) (habla del camino de Campos a Aragón y debe tratarse del que viene de Palencia a Roa y pasa por aquí para enlazar en Castrillo con el de los Aragoneses) Hoyales (Oyales, pág. 399), Fuentelisedo y Fuentecén (pág. 329).

transitaría por el camino al norte del Duero que da el itinerario de Villuga.

Como el puente se halla en realidad en término de Roa, fue siempre esta villa la que se encargó de su reparación. Ya en 1645 estaba deteriorado por las embestidas del Riaza⁶⁰ y 10 años más tarde estaba hundido el primer arco, lado de Roa, y los canteros Pedro Díaz de Palacio y Francisco Coterón signan las condiciones de su reconstrucción.

En 1715 Enrique de Sopena y Juan Pérez de Vicuña se hacen cargo de una cuarta parte de las reparaciones de los puentes de la Jurisdicción de Roa, en la que entran tanto el del Duero como éste del Riaza⁶¹. La documentación insiste en los continuos reparos durante este siglo y ya a finales, se habla de la reconstrucción de puentes en la región arandina, tanto en Berlangas como en Fuentecén, los dos puentes que quedaban en la cuenca baja del Riaza⁶². Esta reparación dataría de los años 1782-1785, que concuerda con las características y el estilo del puente que hoy encontramos in situ y que más bien se trata de una reconstrucción casi total.

El puente consta de cuatro arcos de medio punto con radios diferentes: el mayor es el de la orilla a poniente, la de Roa, por donde hoy circula la madre del río y siempre debió ser así, pues fue el arco que se cayó en las crecidas de mediados del XVII, como hemos visto. Luego vienen dos arcos algo más pequeños y prácticamente iguales entre sí para terminar en el estribo de Berlagas, a Levante, con el arco más pequeño de los cuatro. Las claves de todos se hallan, prácticamente a la misma altura, por lo que los arcos arrancan a

diferentes cotas, adaptándose al terreno en declive hasta el cauce del río. Entre los arcos se levantan pilas rematadas en tajamares de huso y espolones cuadrados que superan el tablero constituyendo apartaderos a ambos lados de la calzada, salvo la pila más occidental, que es más ancha y con tajamar apuntado y peraltado. Esta pila muestra una costura en el espolón que demuestra su restauración lo que, unido a que se halla junto al arco más pequeño, nos hacen pensar en que se trata de los restos del puente anterior, ya que esta planta de tajamar es propia del siglo XVI (Figura 23).

El acceso al puente es desigual, pues requiere rampa entre muros de sillería para entrar desde Berlangas y se sale a nivel por Roa, donde el puente se remata en robustas manguardias de piedra tanto aguas arriba como aguas abajo, señal inequívoca de que el río ataca por este costado, como se ha documentado históricamente.

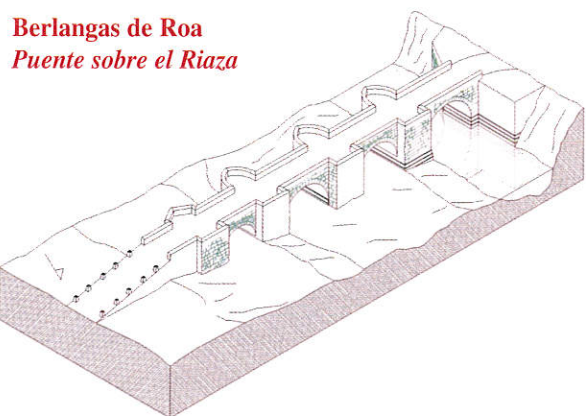


Figura 23. Axonometría del puente de Berlangas sobre el Riaza, son su primer estribo anguloso, procedente de un puente anterior.

60. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 37.

61. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 560.

62. CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, M., pág. 97: en las Relaciones geográficas de Tomás López, 1771: "Y en dicha vega está el lugar de Verlanga a distancia de tres quartos de legua de Roa, y se pasa un puente de piedra que está sobre el río Riaza y desagua junta a Roa en el Duero..."

MADRAZO, S., pág. 264: Cita a Campomanes, en su Viaje a Jadraque, donde describe una situación de ruina general de los puentes de la región, en particular el de Berlanga, para los que se disponen reparaciones costosísimas en el período 1782 -1785.

Se construyó con cantería de calidad, a base de sillares bien escuadrados y dovelas gruesas, de proporción casi cuadrada, lo que identifica la obra, por su estereometría, como típicamente dieciochesca. También lo son los tajamares ahusados y la ausencia de molduras que señalen al exterior la rasante del tablero. Por todo ello, es un puente fechable en la década de 1770, muy similar a puentes contemporáneos como el de Lantadilla o Tariego sobre el Pisuerga (Palencia).

El motivo de su abandono, construyendo un nuevo puente aguas arriba, hay que buscarlo en su escasa anchura, que hacía imposible el cruzamiento de dos carruajes, aún contando con los apartaderos. En la actualidad da servicio a las fincas de alrededor como camino agrícola, pero su estructura se encuentra en perfecto estado, salvo el pretil, que lo ha perdido íntegramente. Conserva, sin embargo, el empedrado original de cantos rodados en la entrada por Roa.

Los puentes del Duero

La escala de río peninsular que ostenta del Duero confiere, en consecuencia, otro tamaño a sus puentes. Desde que el río cruza por Soria, su anchura y caudal impide que se vadee indiscriminadamente en cada pueblo y en cualquier época del año. Por lo tanto se hace imprescindible la construcción de puentes para el paso permanente y seguro de sus aguas a intervalos regulares, que impidan los rodeos excesivos. Desde Almazán a Puente Duero, donde se le une el Pisuerga, el Duero tiene un puente cada 15 kilómetros, por término medio. Nos referimos a puentes históricos, pues desde el siglo XX la ocupación del espacio y el desarrollo de las técnicas han modificado esta ley.

En Efecto, si analizamos la secuencia de puentes históricos del Duero, encontramos: Almazán - Andaluz - Gormaz - San Esteban de Gormaz - Langa - La Vid - Vadocondes - Aranda - Castrillo - Roa - San Martín de Rubiales - Peñafiel - Quintanilla - Peñalba - Tudela - Boecillo y Puente Duero. Desde aquí, los caudales del Pisuerga imponen una nueva escala de río, y los puentes serán cada 30 km: Tordesillas - Toro - Zamora. Aquí se unen Valderaduey y Esla, por lo que el Duero no tendrá más puentes hasta su desembocadura.

En la Ribera arandina se da la circunstancia de que el Duero ya no permite el paso por vados tan próximos como en la parte soriana, pero su escala permite aún la construcción de puentes con relativa facilidad, lo que hace que se localicen seis, a saber, en el sentido de las aguas: La Vid, Vadocondes, Aranda, Castrillo de la Vega, Roa y San Martín Rubiales, que pasamos a describir en este orden.

El puente de La Vid

Ha dado servicio a la Carretera Nacional 122, entre Valladolid y Soria, hasta comienzos de la década de los 90. En otras épocas facilitó el paso para los tráficos locales y regionales⁶³, pero también el paso de los clérigos premonstratenses del monasterio que podían así atender las parroquias de las aldeas que en lo jurisdiccional les pertenecían, Guma y Zazuar⁶⁴, y las otras parroquias en las que tenían función pastoral, pues era ésta una de las ocupaciones principales de los monjes de esta orden.

El puente se ha conservado sin que la carretera general haya modificado su geometría general. Está orientado de norte a sur, orilla en donde se levanta el monasterio de La Vid, que le da nombre.

63. CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, M., pág. 95, ya citado en nota al pie; ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (2) pág. 123, publica varios mapas dieciochescos de la comarca en torno del puente de La Vid.

64. LOPERRÁEZ CORVALÁN, J., pág. 189.



Figura 24. Vista aguas arriba del 5.º arco del puente de la Vid, con más de 12 metros de luz.

Hoy se muestra con 21 pies de ancho (6 metros) diez arcos de medio punto de diferentes radios, máximo en el centro (5.º arco desde el monasterio) y decreciente hacia las orillas, lo que origina un suave perfil alomado, pero con rasante casi horizontal en el 5.º arco. Ofrece tajamares apuntados frente a la corriente, rematados en sombreretes piramidales escalonados que se culminan en la rasante del tablero, y espolones rectangulares rematados en vierteaguas a la misma altura excepto dos, los que flanquean al mencionado 5.º arco, que llegan hasta el tablero abriendo apartaderos. También es diferente el primer espolón del lado opuesto al monasterio, que es triangular y simétrico del tajamar, pero con remate en vierteaguas, como los primitivos tajamares de Aranda, que luego se comentarán. Una imposta plana con un pie de ancho señala al exterior el nivel del tablero. Se culmina con pretiles de albardilla de medio punto sin embocaduras en los extremos (Figura 24).

Está ejecutado con cantería de sillar bien escuadrado en las hiladas y en las roscas de los arcos, pero con múltiples costuras y cambios de tonalidad que evidencian sucesivas reparaciones en la fábrica que trataremos aquí de identificar.

Para empezar por los cimientos, diremos que hasta comienzos del XVI se trataba de un simple vado⁶⁵, aunque en algún momento tuvo también paso por barca⁶⁶, hasta que en 1532, bajo el impulso de la familia Mendoza⁶⁷, se inicia la construcción del puente que se vio interrumpido 3 años después de su muerte. El puente había quedado frustrado y reducido a “unas vigas por donde las gentes pasaban con mucho riesgo y en algunos casos caían al río y se aogaban especialmente quando el río venía crecido y éste se llevaba los maderajes consigo”⁶⁸. A principios del XVII, en el viaje de Bartolomé Joly en 1603, se retiran del

65. FERNANDO COLÓN, (tomo I) pág. 110, en su viaje por la Ribera de 1517 describe: “Santa María de la Vid es un lugar de 15 vecinos, está en un muy buen monesterio y está ribera de duero, y asta peñaranda ay una legua e pásase duero en saliendo de la vid por vado que corre a la mano dizquierda...”

66. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (1) pág. 34.

67. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (1) pág. 34 asegura que fue el mismo Cardenal Mendoza, pero éste había muerto en 1495, casi 40 años antes; CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 26 se lo atribuye al “cardenal López de Mendoza”, pero debe tratarse de su pariente Francisco Hurtado de Mendoza, que fue Marqués de Almazán, o algún ascendiente suyo. También apunta la noticia de que trabajó Pedro de Rasines, que estuvo trabajando en la nueva cabecera de la iglesia del monasterio, además de Francisco de Cárdenas, Pedro de Ruesga y Juan del Castillo.

68. Archivo del Monasterio de La Vid, citado por ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., (1) pág. 34.

monasterio y “...volvimos a pasar el agua riendo”, es decir, se pasó vadeando el cauce⁶⁹.

El Abad del monasterio solicitó al Consejo la reparación y terminación del puente pero a ello se opuso la cercana villa de Langa, que consideraba que sólo servía a los renteros y vasallos de la abadía. A pesar de todo el Consejo admitió la súplica y el puente ya debía estar terminado en 1622, obra de Francisco de Cárdenas, Pedro de Ruesga y Juan de Castillo Sarabia⁷⁰. Pero las inundaciones de diciembre de 1657 debieron resultar fatales resultando muy deteriorada su estructura, que debió ser reparada “acomodando su tránsito con el suplemento de unas grandísimas vigas que de su alameda surtía el convento...”⁷¹, es decir, que algún arco debió sucumbir en la crecida.

La crisis general del XVII debió influir también en que no se reparara y en 1739 estaba prácticamente en ruinas pues debían reconstruirse ya dos de sus diez ojos. La reparación la llevó a cabo, antes de 1753, Marcos de Vierna Pellón⁷², pero pocos años después vuelve a amenazar ruina. Se plantea entonces la necesidad de proteger la orilla derecha, la contraria al monasterio, que era la más atacada por el río, edificando unas manguardias que la preservaran. Por eso en 1780 la abadía reclama al Consejo la reparación y ampliación del puente por su lado norte con un arco más, aparte de sanear el cauce y construir un camino a Zuzones, parroquia dependiente del monasterio. Por los datos se puede deducir que el bajo perfil del puente hizo que el río saltara por encima, y se desbordara por

la derecha, hacia el camino de Zuzones por lo que, lógicamente, se solicitó la ampliación de un ojo más que agrandara la sección libre del cauce a la vez que se protegía con un muro el camino paralelo al curso fluvial. El proyecto lo hizo un hombre de la casa: el lego Mateo de Arana, quien dibujó además unos planos del proyecto de ampliación⁷³. El Consejo envió a Pedro Álvarez Benavides para revisar in situ el proyecto que fue sobreseído y nada se hizo de aquella ampliación pues el puente actual sigue teniendo 10 arcos. También figuraban en el proyecto apartaderos en todos los tajamares y espolones, que no se llegaron a construir, como hemos podido comprobar.

A la vista de los datos documentales podemos establecer algunas hipótesis en cuanto a su construcción. En una primera fase se construye todo el puente con los 10 arcos y las 9 pilas intermedias, a base de tajamares triangulares y espolones planos, menos el último, como se ha señalado, resultando el puente con una fuerte pendiente de entrada y salida, pues el tablero pasaba rasante sobre las claves de los arcos. En este puente sobreviene una falla de la cimentación en la 3.^a pila, entre el 3.^{er} y 4.^o arco, que se hunde por su tajamar quedando fuertemente basculada y, en consecuencia, derribando los dos arcos que apoyan sobre él (Figura 25). Esto debió suceder con las crecidas de 1657, que obligaron a reconstruir la superestructura con troncos. A principios del XVIII los dos arcos, ya estaban en el agua, y así se dice explícitamente con ocasión de la reparación de Marcos de Vierna Pellón antes de 1753. Desde entonces se insiste en ampliarlo, pero no se habla de

69. Citado por GARCÍA MERCADAL, J., tomo II, pág. 726 y por YEVES, J.A., pág. 102.

70. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 123. Las obras se habrían comenzado en 1600.

71. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 427 y 34.

72. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 26 y ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J. (2) pág. 34 y 427. LOPERRÁEZ CORVALÁN, J., pág. 191 escribe que se le añadieron dos arcos a los diez que ya tenía, confundiendo la reparación de los dos arcos con alguna obra diferente en los accesos.

73. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 427 y 564; y CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 26, que publica los planos. También en ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (1) pág. 34 y en MADRAZO, S., pág. 264.



Figura 25. Estado de la 3.^a pila del puente de La Vid. Su hundimiento debió provocar el derrumbe de los dos arcos que apoyaban en ella. En la reconstrucción dieciochesca se consideró que ya estaba suficientemente asentada.

nuevos derrumbes en los arcos. Esta reparación se realiza con medios ciertamente precarios, pues sus dovelas resultan más delgadas y de peor corte que las demás, especialmente las del arco central, que muestra muy buena proporción (Figura 26).

En fecha no declarada, pero quizá con ocasión de la incorporación del puente a la carretera de Valladolid a Calatayud en la segunda mitad del XIX, se procedió a la eliminación parcial de la pendiente suavizándola por medio de un recrecido de muros. Esta intervención es fácilmente identificable por realizarse en una piedra más clara, tallada

con arista más viva y mayor grosor medio de las hiladas. Además, se hizo todo de una vez pues se manifiesta desde un extremo al otro del puente, salvo en el 5.^o arco, el más alto, donde se conservó el nivel original y, posiblemente, los apartaderos que lo flanquean, que ya estarían en el proyecto original. Para hacer de contrafuerte a los muros recrecidos se elevaron los tajamares y espolones hasta la nueva rasante (Figura 27). También es de esta época la imposta en la línea del tablero, pero la piedra de los pretiles parece anterior, por lo que pudiera tratarse del primer antepecho montado sobre la estructura sobreelevada. Tanto el grosor de sus hiladas como su sección de albardilla son propios del XVIII, por lo que deben ser obra de Marcos de Vierna en su intervención dieciochesca.

La Vid
Puente sobre el Duero

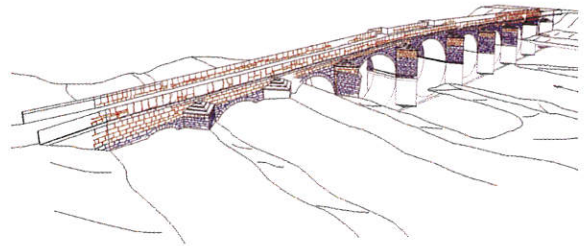


Figura 27. Perspectiva cónica general del puente de La Vid, tal como se encuentra en la actualidad.

La Vid
Puente sobre el Duero

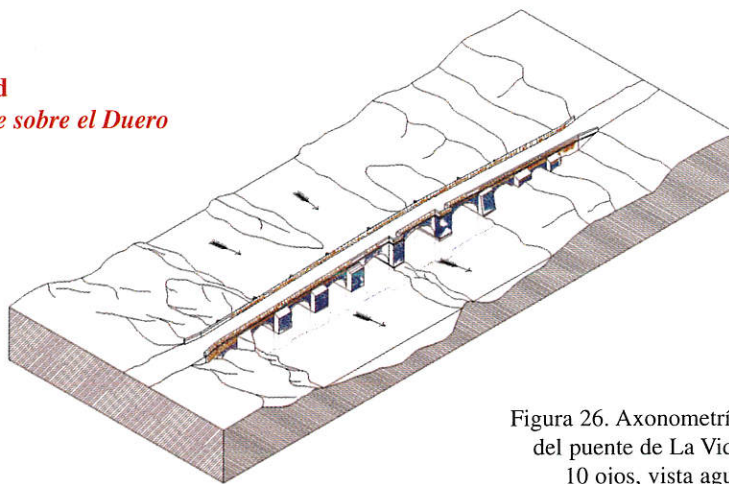


Figura 26. Axonometría general del puente de La Vid, con sus 10 ojos, vista aguas abajo.

Puente de Vadocondes

Está inmediato a la población, junto a una de las puertas de la antigua cerca que envuelve lo más genuino de su caserío.

El puente tiende 4 arcos, mayores los centrales, que son gemelos y muestran rosca de cantería caliza de buen tamaño con talla muy regular, marcando un trasdós muy claro. Los arcos laterales son de otra piedra arenisca, más rubia e irregular en su talla y algo sensible a la erosión del agua, que ha desgastado muchas piezas (Figura 28). Sobre los arcos se levanta la caja del puente con mampuesto y sillarejo de arenisca hasta el tablero, que no está marcado al exterior, y los pretiles coronados con albardilla de medio punto de piezas muy irregulares. En el arco norte, en la orilla opuesta a la población, las enjutas hasta el tablero son de sillares en hiladas irregulares.



Figura 28. Puente de Vadocondes sobre el Duero. El primer arco, más antiguo, muestra el arranque con otra curvatura, señal de que ha sido reconstruido en época indeterminada.

Los espolones son todos cuadrados, con las aristas de sillar calizo y se prolongan hasta el tablero formando apartaderos. Los tajamares son de dos tipos: los laterales, más antiguos, apuntados con ángulo muy agudo y coronados por pirámides escalonadas, mientras que el central, entre los arcos gemelos, es un medio cilindro cubierto por sombrerete escalonado. El puente está concebido para el paso de ganados porque desarrolla emboaduras muy abiertas en ambas orillas, especialmente en la norte⁷⁴. En la margen contraria, la del pueblo, conecta una amplia rampa sobre muro de mampostería que lleva a la ribera, posiblemente un sesteadero y abrevadero de ganados trashumantes en un paso intermedio entre Langa y Aranda.

Por lo que dice la documentación, no es un puente muy antiguo, aunque el vado lo fuera desde la Edad Media, de donde viene su nombre⁷⁵. A fines de este período, en 1493, ya existe un llamado Puente de la Reina, que los vecinos se encargan de reparar a costa de sus alcabalas, cedidas por la corona durante un período de 10 años, por lo que posiblemente tuviera este nombre por la reina Isabel. Fue reparado a mediados del XVI y seguía en activo en 1603 pues en el viaje de Bartolomé Joly por la Rivera sale de La Vid vadeando el río (así lo hace notar), y entra por Vadocondes sin comentar nada al respecto⁷⁶. A mediados de siglo, hacia 1657, debía estar en muy mal estado pues el Concejo se dirige a la autoridad competente, el Consejo Real, y al Cabildo de Osma⁷⁷ solicitando su reparo y haciendo notar que era puente de paso para trajinantes de muchas partes. Es muy significativo el testimonio de un transeúnte que indica que es

74. Aunque las cañadas pasaban el Duero por Aranda o por Langa, éste sería un paso intermedio de cordel que intercomunicaba las cañadas principales. GARCÍA MARTÍN, P., coord.

75. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 25, según parece, ya se llamaba así en 1168.

76. Citado por GARCÍA MERCADAL, J., tomo II, pág. 726 y por YEVES, J.A., pág. 102. El viajero anotó el nombre del pueblo de oído, y lo llama Barderontes.

77. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 250. Las peticiones al Cabildo ya comenzaron en 1652, luego la ruina debía venir de antes, aunque sólo fuera parcial.

"tan antiguo como quantos a visto en los otros reinos" por lo que podría ser un puente medieval.

Por los informes que en estos momentos hacen los técnicos, los canteros Mateo de la Verde, Pedro Palacio y Domingo de Menchaca, tenemos una descripción aproximada del puente, notándose que tenía cuatro arcos, como el actual, 400 pies de largo (114 metros) y 22 pies de ancho (6,3 m)⁷⁸, y que se había hundido la pila central con los arcos adyacentes, seguramente por fallas de cimentación, pues esta pila se clava en el lecho del río. Como la obra era de cierta envergadura y el vecindario pobre, se solicitó que el coste se repartiera entre los pueblos de alrededor.

Alguna obra se fue haciendo en los años sucesivos, pero debieron ser desescombros y consolidaciones, además de dejar el paso expedito por superestructuras de madera, ya que en 1689 todavía se habla de rehacer los dos ojos⁷⁹. Con la crisis general del reino en aquellas décadas es difícil pensar que se reedificara. Hemos de esperar hasta pleno siglo XVIII, cuando en 1731 el Consejo, para proteger al comercio y la Mesta, pues el puente era paso de ganados, se decide a cambiar maderos por piedra y acometer una reconstrucción de los dos arcos centrales⁸⁰. El primer informe fue del alarife Martín de la Lombana⁸¹, por el que sabemos que los dos ojos extremos se encontraban en buen estado, y que ya uno era más antiguo que otro, como actualmente puede comprobarse. Incluso en el más cercano al pueblo puede apreciarse un arranque con curvatura más cerrada y luego rectificadas,

lo que habla de una reconstrucción en época indeterminada. Las roscas de ambos arcos también son distintas, más delgada y de peor labra la del lado del pueblo. Los rellenos de las enjutas también son diferentes: los mampuestos y sillarejos del arco cercano al pueblo se sustituyen por sillares en hiladas irregulares en el arco contrario.

Tras este informe emitió otro Andrés Zamora y Antonio Pontones (el que 7 años más tarde trazaba el puente del Aranzuelo en Quemada) rebajando la tasación en un 20%, pero dos años después Juan de la Portilla la rebajaba otro 10% y se llevaba la obra, aunque durante la ejecución aparecieron nuevos defectos que obligaron a los tasadores Antonio Pontones Lomba, Juan de los Cuetos y Juan Félix de la Riba a valorar las mejoras en un 80% a mayores sobre la obra presupuestada. El costoso trabajo lo pagaron por reparto los pueblos del contorno⁸².

Casi veinte años después, las riadas de 1752 se lo llevaron de nuevo y Santiago de la Puente y Francisco Manuel de la Puente formalizan nuevos trabajos de reparación⁸³. El Fiscal del Consejo, conociendo la historia del puente con sus continuas reparaciones pidió un estudio a fray Antonio San José Pontones, que dibujó un interesante plano publicado por Inocencio Cadiñanos.

En él podemos ver tres pilas que se corresponderían con las tres del puente actual: las dos laterales son perfectamente las hoy existentes, pero la central, que era la insegura, ya no es así pues ha sido reconstruida. Lo que propuso el fraile arquitecto fue

78. Ignoramos dónde se tomaría esta medida, pues el puente actual tiene una longitud aproximada a esta, pero la anchura es menor: la calzada no llega a los 4 metros en ningún punto del tablero (unos 14 pies).

79. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 250, apunta los nombres de Tomás Alonso de Estrada y, en 1670, Francisco de Bustamente, que también actuó antes (1664) como representante del anterior (ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 548)

80. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 426.

81. CADIÑANOS BARDECI, I., (2) pág. 25.

82. CADIÑANOS BARDECI, I., (2) pág. 25.

83. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 545.

una obra bajo el cauce construyendo unos zampeados consistentes en bóvedas invertidas de pilar a pilar, de manera que evitasen los desplazamientos transversales de las pilas. Es un intento innovador por evitar los corrimientos de cimientos que debían ser crónicos en la pila sumergida de este puente. Ya hemos visto en la Ribera cómo en el puente de San Martín de Rubiales se arriostan las pilas por un emparrillado que rigidiza en puente por debajo. Lo que aquí vemos es otro intento de conseguir lo mismo con otros medios.

El religioso optó además, a solicitud del Consejo, por Francisco Manuel de la Fuente como técnico encargado de la reparación y, aunque lo desestimó el mismo Consejo, no fue impedimento para que la obra estuviera rematada en 1758, ignoramos si con los zampeados de fray Antonio.

En los años siguientes, a partir de 1776, reinando Carlos III, se ejecuta el malecón aguas arriba para proteger el caserío de las inundaciones, pero ya no sabemos que se ejecutaran más reparaciones en el puente que la de Juan de Viesca y José

de la Riva con don Isidoro García⁸⁴ hacia 1780, tras el informe de Campomanes sobre los puentes de la Ribera del Duero en el que reclama la construcción de dos puentes por el mismo importe en San Martín de Rubiales y Vadocondes⁸⁵.

No parece que se hiciera nada en esta época y el puente debió seguir fallando por el mismo sitio: la pila central cimentada en el lecho fluvial. Hemos de esperar hasta que en el siglo XIX llegue la solución que hoy vemos⁸⁶. Por su traza y la forma de los espolones y el tajamar central, así como la estereometría de la piedra, vemos que se trata de un puente muy similar a otros ferroviarios construidos hacia la mitad de la centuria. Son sus referencias más inmediatas los puentes del Ferrocarril del Norte en la línea de Madrid-Irún (Pte. del Cega en Viana o del Carrión en Dueñas) y la línea Palencia-Santander (Pte. del Pisurga en Herrera) todos ellos proyectados en la década de 1850. También son de esta época los recrecidos de los otros tajamares para que hagan de contrafuerte de los muros, reproduciendo en el remate la forma original que dibujara fray Antonio San José (Figura 29).

Vadocondes
Puente sobre el Duero

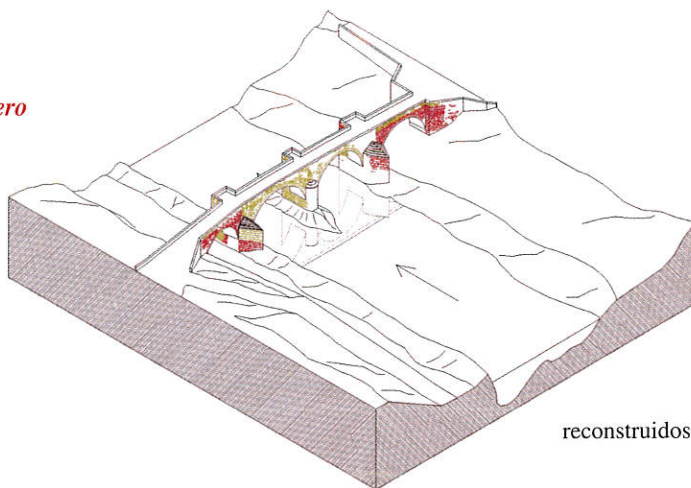


Figura 29. Axonometría del puente de Vadocondes. Los dos arcos centrales fueron reconstruidos con las técnicas del siglo XIX.

84. ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 426.

85. MADRAZO, S., pág. 264: citando a Campomanes, Viaje a Jadraque.

86. MADDOZ, P., Burgos (pág. 314): artículo Duero y pág. 473: artículo Vadocondes: se cita el puente de 4 arcos sobre el Duero, que debe ser aún el inmediatamente anterior al actual.

Puente Mayor de Aranda de Duero

Pegado a los límites de la ciudad medieval, unía su núcleo con el arrabal de Allende el río que, con el tiempo, sería también un populoso barrio con hospital y convento de mendicantes.

En la actualidad consta de tres arcos de medio punto con buen porte, algo menor el central. Da acceso al puente en la orilla opuesta a la villa un alto muro de mampostería y sillares reaprovechados que camina entre casas y se sujeta con contrafuertes. Los arcos tienen buena cantería y se apoyan en dos pilas intermedias con tajamares agudos y espolones planos, todos de sillería aunque de diferentes épocas. El tablero ha sido ensanchado en ambos costados con una plataforma de hormigón sustentada en los tajamares y espolones, que deforma y degrada el puente. En el estribo norte, para facilitar la maniobra a los vehículos pesados, se ensanchó el tablero mediante un forjado apoyado en pilares oblicuos de hormigón que ocultan el arco inferior. Todas estas obras han venido motivadas por haber sido puente de la carretera Nacional I hasta la década de los 80. Antes de los tableros de hormigón el ensanche consistía en unos cajones metálicos contruidos con vigas de palastro, como las que se tienden sobre el puente de Herrera de Duero (Valladolid)⁸⁷. Tan indigna extensión tiene, sin embargo, un bello contrapunto en la barandilla de coronación, de hierro fundido a base de un módulo estrellado de inspiración ecléctica similar a la

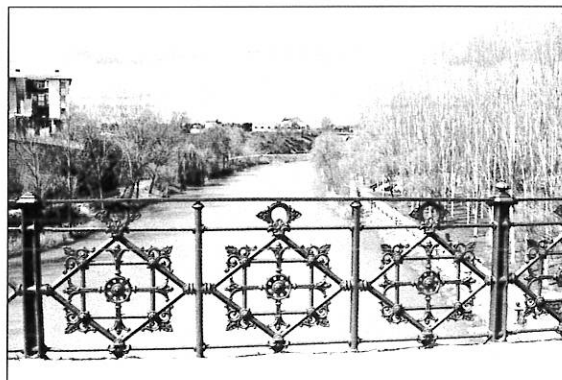


Figura 30. Barandilla actual del puente Mayor de Aranda.

del puente de Hendaya, donde termina la Nacional I (Figura 30).

Para algunos autores la pila más cercana a la población, en su espolón, muestra unos desgastados sillares que podrían ser de fábrica romana, pero no hay nada que avale esta suposición y no figura ninguna vía romana pasando el Duero por este punto⁸⁸ pero, por lo que aporta la documentación, en el siglo XII ó XIII ya existía un puente al que protegía la puerta principal de la muralla arandina, cuando ésta de amplió hasta la orilla del Duero⁸⁹. Desde luego a principios del XIV, no es que existiera puente, sino que algunos intentaron derribarlo socavando una pila que se cimentaba en seco al otro lado de la población⁹⁰ (Figura 31).

En la descripción gráfica que hace el plano de la villa de 1503 vemos tres ojos del puente⁹¹ que,

87. IGLESIAS ROUCO, L.S. y ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., pág. 144.

88. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 118.

89. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 15. Piensa este autor que si la muralla corresponde al próspero reinado de Alfonso VIII el puente puede ser también de esa época.

90. PERIBÁÑEZ OTERO, J.G. y ABAD ÁLVAREZ, I., pág. 36: en 1306 Fernando IV y el infante don Juan cercan Aranda, donde se refugia don Juan Núñez de Lara. La Crónica de Fernando IV relata: “mandó el infante don Juan que se metiesen so la puente e que derribasen el pilar de la puente que estaba en seco entre el río e donde estaban peleando por que no pudiesen tomar los de dentro a la villa”.

91. PERIBÁÑEZ OTERO, J.G. y ABAD ÁLVAREZ, I., pág. 44.

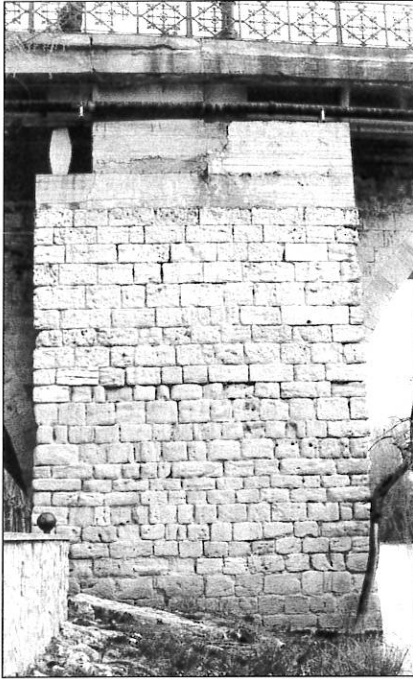


Figura 31. Espolón de la 1.^a pila del Puente Mayor de Aranda. Para algunos autores, sus desgastados sillares podrían ser romanos, pero no ha sido demostrada la existencia de una calzada que pasara el Duero por este punto.

por testimonios coetáneos, sabemos que tenía cuatro. Hemos de pensar, por tanto, que el dibujo de 1503 nos muestra el puente seccionado, porque no interesara a los autores del plano representarlo completo. A pesar de este defecto se observa que los arcos son de medio punto, detalle que no debe eludirse en un plano, por lo demás, de gran precisión, por lo que podemos pensar que se trataba un puente plenamente del siglo XII, antes de que el

arco apuntado se extendiera como norma constructiva. Son interesantes los tajamares, que se representan triangulares y rematados en vierteaguas, sistema que vemos en algunos puentes medievales como en el Tariego sobre el Pisuerga. Su sencillez y economía motivó que aún se emplearan en el siglo XV, pues Alberti los dibuja en su proyecto de puente de tres arcos⁹².

También en el plano de 1503 figuran las aceñas, en la orilla de Aranda, con el caz pasando junto a la población bajo el primer ojo. Los pretiles forman una barrera continua hasta la puerta de la villa sin permitir la bajada a la orilla. Frente de la población, unas casas se plantan sobre la calzada. Lo que no figura en el dibujo es su estado, que debía ser defectuoso en uno de sus arcos, a punto de venirse abajo⁹³. Un poco más tarde, en 1517, pasa por la villa Fernando Colón consignando que el puente está expedito⁹⁴.

A finales del XV, 1572, Juan de Naveda es contratado para reparar una parte que se había desmoronado y cuando está reparándola descubre la ruina de una de las pilas, optando por eliminarla y hacer un solo arco donde antes había dos⁹⁵. Quedaba ahora el puente con tres arcos, y los dos unificados debían ser los más próximos al casco urbano, pues es norma que los arcos decrecen en tamaño hacia los estribos y en éste se incumple ya que el arco del extremo es mayor que el central. Así pues, éste arco ha de ser la consecuencia de la fusión de los dos arcos antiguos.

En la primera mitad del XVII se suceden las reparaciones al ritmo que imponen las demolidoras

92. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 50.

93. PERIBÁÑEZ OTERO, J.G. y ABAD ÁLVAREZ, I., pág. 100: en 1503 cuando el Concejo solicita una sisa "para reparar el puente que está un arco della por hundirse e caherse".

94. FERNANDO COLÓN, (tomo II) pág. 133: E en saliendo de Aranda pasan a Duero por puente, corre a la mano derecha...

95. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 118: "y hazer de dos arcos uno". CADIÑANOS BARDECLI, I., pág. 16: el puente..." es de cantería labrada de sillería con tres oxos muy grandes". A pesar de todo LOPERRÁEZ CORVALÁN, J., pág. 174, a finales del XVIII sigue hablando, sin duda por error, de los cuatro ojos del puente de Aranda.

crecidas del Duero⁹⁶. Pero especialmente destructiva fue la de 1647 que deterioró dos arcos⁹⁷, y la de 1657 que hizo lo propio. A comienzos del XVIII se hundió una parte y se habilitó un paso paralelo por barca, lo que es indicativo de la gravedad de los daños. En 1723 lo reconocía el cantero Diego Garganta y Jerónimo Ruiz. Éste último presupuestó las obras en el doble que el anterior, por incluir en la partida un emparrillado de los cimientos que los arriostara los unos a los otros, como se hizo en San Martín de Rubiales. Las reparaciones las hizo Melchor de la Portilla con piedra de Valdeherrerros (Montejo) y Campillo de Aranda⁹⁸. Incluso se restauró el arco nuevo, junto a la puerta de la villa, en 1750, por Juan Ortiz de la Lastra.

Un cambio significativo se da en la segunda mitad del XVIII con la contratación en exclusiva de arquitectos académicos, que ponen a prueba sus

conocimientos después de los cinco años fatídicos de la década de los 80 donde se produjeron tres riadas catastróficas: 1783, 85 y 88. Fernando González de Lara proyectó entonces el arco de Allende, habilitando un paso por barca mientras durasen las obras, pero comenzó el siglo XIX y no se había hecho nada.

El puente que hoy vemos se halla perfectamente reparado con buena cantería que, seguramente corresponde a las reparaciones del XIX, cuando se constituye la carretera de Madrid-Irún y se restauran los puentes de Gumiel de Izán y Bahabón de Esgueva, que ya hemos fechado en torno a 1820 (Figura 32). De esas fechas debe ser la concienzuda reparación del arandino pues en 1818 se establece el pontazgo sobre el puente de Aranda que aún seguiría cobrándose en 1856 por lo menos, con cuyos fondos las exhaustas arcas del Estado tratarían de pagar la reparación⁹⁹.

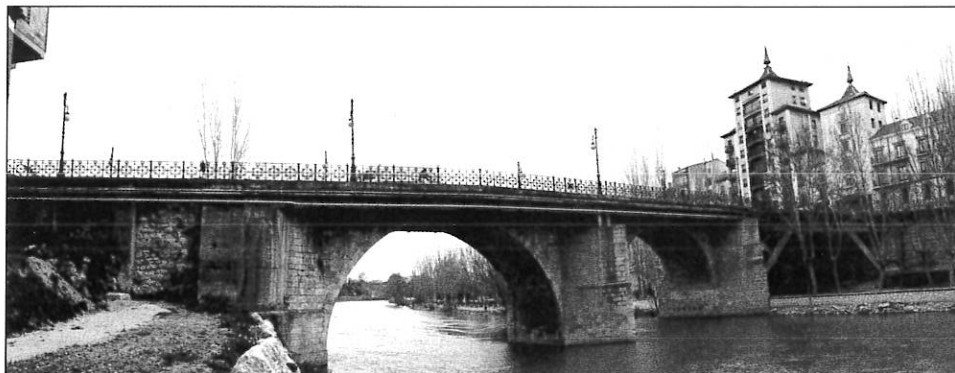


Figura 32. Panorama general del Puente Mayor de Aranda y sus tres arcos.

96. Hay documentadas reparaciones de Bartolomé y Marcos de Rada en 1618 (ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 557) y de Juan de la Verde y Francisco de Fonfría en el mismo año (ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 561), Sebastián de la Sierra y Miguel de Hoyos en 1636 (CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 15), Sancho de la Riba en 1639 (CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 15 y ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 558), y revisiones de Pedro Díaz de Palacios y Martín Solano en 1641 (ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 557).

97. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 15. Para ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 118, la riada llegó a derribar uno de los arcos, que se repararía tres años después.

98. Hay un prolijo relato de canteros que intervienen o presupuestan obras en CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 15, ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 554, 557, 559 y 563, ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., pág. 118 y MADRAZO, S., pág. 263.

99. MADDOZ, P., pág. 50 y 314; Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España, en 1856, pág. 259.

De esta época es el grabado de Salneuve¹⁰⁰ donde se nos muestra un puente de 3 arcos con bajada a las riberas en la orilla de la población, por medio de grandes rampas protegidas por muros de piedra con contrafuertes. El tablero muestra un perfil alomado y los espolones, cuadrados, llegan hasta el tablero abriendo apartaderos. No vemos la coronación de los tajamares, pero por lo que puede verse hoy día, la pila más próxima a Aranda muestra una piedra más desgastada y ángulo más agudo, típico del XVI (Figura 33). En su elevación pueden distinguirse varios escalonamientos que nos indican una obra primitiva, una ampliación y un remate del XIX hasta el tablero, con sección a chaflán del vértice del tajamar, dejando un apartadero de tres lados que se marca al exterior, por la línea del tablero,



Figura 33. Tajamar de la primera pila del Puente Mayor de Aranda. El ángulo agudo es una característica estilística típica de los tajamares del siglo XVI, que podría ser la fecha de construcción de esta pila.

con cornisa de cuarto de bocel muy propia de una restauración de comienzos del XIX. Del pretil correspondiente nada sabemos. La otra pila, cimentada sobre el agua, muestra una cantería decimonónica y debió rehacerse cuando la carretera general tomó cuerpo, al igual que los arcos que apoyan sobre ella. El retranqueo del espolón y el estribo sur, son claramente decimonónicos. Por lo tanto, la mayor parte del puente es una reconstrucción del XIX (los dos arcos de Allende) y el otro del XVIII. Lo más antiguo es la pila del norte, que por su tajamar tan afilado y su espolón plano parece obra del XVI.

Puente de Castrillo de la Vega

Las ruinas de este puente se encuentran en un profundo cortado en el término de Castrillo de la Vega y corresponderían a un antiguo camino, hoy interrumpido, entre esta localidad y Ventosilla, al norte del Duero. Por testimonios recogidos en el pueblo, era un camino que tomaba la gente de Segovia para ir a Burgos por lo que se trataría una versión más del camino entre la sierra segoviana y Burgos, un capilar más de esa comunicación norte-sur que ya hemos visto pasando por Peñafiel, Roa o Aranda.

Los restos conservados se reducen al estribo sur, orilla de Castrillo, y consisten en un gran arco apuntado de más de 9 metros de luz y 10 metros de altura desde el nivel de las aguas a la clave. La anchura del puente es 5,5 metros (aproximadamente 20 pies). Es un arco similar en proporciones y despiece al de arranque del puente de San Martín de Rubiales (9,15 m de luz, 11 de altura y 5 de ancho), pocos kilómetros más abajo, o los primeros arcos del puente de Peñafiel. Todos ellos deben ser contemporáneos (Figura 34).

100. IGLESIAS ROUCO, L.S. y ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.ª J., pág. 125.

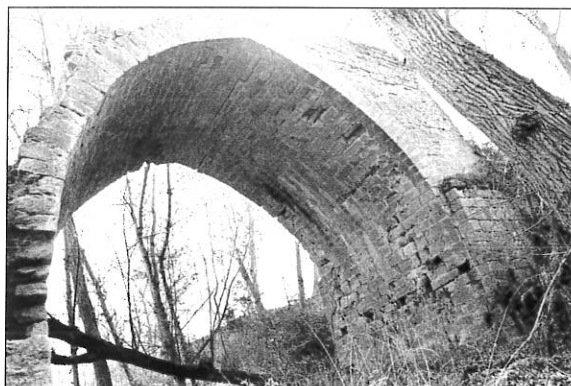


Figura 34. Vista del arco del puente de Castrillo de la Vega sobre el Duero, sumergido en la vegetación de la ribera.

Los restos permiten identificar también una rampa de acceso en acentuada pendiente y el arranque de un arco central sobre las aguas. Analizando la curvatura del arranque, de la que se conservan 11 hiladas, por medio de un levantamiento con escáner tridimensional¹⁰¹, podemos deducir que se trataba de una bóveda apuntada de más de 26 metros de luz, suficiente para saltar la corriente sin cimentaciones en el cauce (Figura 35). Esta solución originaría un puente simétrico, con otro arco similar al conservado, y un perfil en lomo de asno de gran pendiente. Es un modelo medieval que vemos conservado en puentes como el de Martorell sobre el Llobregat o el de San Juan

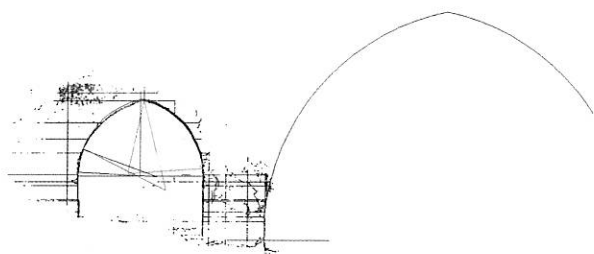


Figura 35. Alzado del puente de Castrillo de la Vega y reconstrucción de su arco central, hoy desaparecido.

de las Abadesas sobre el Ter. Es una tipología de puente infrecuente en la región pero que podemos datar claramente como medieval, del período gótico. En los sillares se han localizado numerosas marcas de cantero (Figura 36).

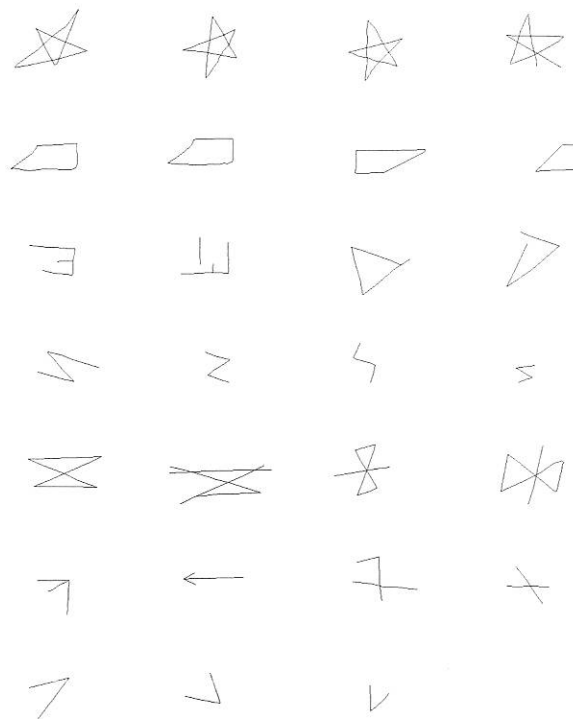


Figura 36. Marcas de cantero localizadas en el estribo sur del puente de Castrillo de la Vega.

Los materiales utilizados se resumen en piedra caliza de labra muy regular, pues los restos encontrados son homogéneos al no haber sufrido restauraciones y modificaciones a lo largo del tiempo (Figura 37).

Los documentos encontrados son mínimos: no hay datos constructivos pero sí conocemos que fue derribado y abandonado para inutilizarlo en el siglo

101. Agradezco al Laboratorio de Fotogrametría de la Universidad de Valladolid, y al Ingeniero Topógrafo José Martínez Rubio su colaboración para llevar a cabo este estudio.



Figura 37. Axonometría tridimensional del puente de Castrillo de la Vega, obtenida por escáner tridimensional.

XVII, coincidiendo con la posesión de La Ventosilla por el valido de Felipe III D. Francisco Gómez de Sandoval, Duque de Lerma, que suponemos que por mantener la privacidad de la finca, como un coto redondo, suprimió el puente que alimentaba un camino pasante por mitad del predio¹⁰². A finales del XVIII ya no estaba operativo el paso¹⁰³. Por último, en el viaje fluvial del ingeniero Marcoartu en 1828 para investigar la navegación del Duero desde Aranda a la Frontera Portuguesa, se describe el paso por las ruinas del puente¹⁰⁴.

Puente de Roa

Al pie del cerro fortificado donde se alza la villa de Roa, se tiende el puente sobre el Duero, con sus tres arcos de medio punto de generosa

amplitud. El trazado del puente sigue un perfil decreciente desde la villa, iniciando el recorrido en curva sobre un muro elevado y terminando en la orilla sur entre el humilladero de San Roque y al antiguo puesto de la Cruz Roja que antes fue casilla del cobro de pontazgo¹⁰⁵.

Al puente se accede entre apartaderos de planta poligonal aguas arriba y rectangular abajo, y luego se traspasa el primer arco, de doble rosca. Las dos pilas, y los dos siguientes arcos son de una morfología y materiales homogéneos: las pilas con tajamares en ángulo que pasan a cilindros y muestran dos leves retranqueos en su fuste. Los espolones son planos y prolongados en apartaderos, como los tajamares. Todo bien labrado y escuadrado. Los tres arcos muestran un tamaño muy parecido entre ellos, aunque algo mayor es el central, revelando diferencias constructivas entre ellos. El primero, desde el casco urbano, es ligeramente apuntado y se voltea con doble rosca y cantería erosionada (Figura 38). El segundo también tiene doble rosca aguas abajo, pero rosca sencilla, de buena cantería en el flanco contrario. El tercer arco, por fin, arranca en ambos estribos con doble rosca pero se voltea en hormigón por lo que corresponde, evidentemente, a una restauración anterior a los años 60. Los otros dos arcos, muestran costuras a lo largo del intradós señalando que el puente ha sido ensanchado hacia aguas arriba, de donde se deduce que los tajamares son más modernos que los espolones. También los arranques de los arcos muestran otra curvatura en los primeros sillares, lo que evidencia que los arcos

102. LOPERRÁEZ CORVALÁN, J., pág. 156.

103. CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, pág. 89: en las Relaciones geográficas de Tomás López, 1771, el informante de Fuentespina aclara: El río Duero... corre por Aranda, que estaría recta de aquí al norte, también hay puente, sigue al poniente por Villalba, no la hay...

104. Croquis del curso del río Duero desde Aranda hasta el embarcadero de la Fregeneda... con indicación de sus obstáculos naturales y accidentales y la expresión de las obras que deben practicarse en él para realizar su navegación. Arch. Histórico del MOP, O. H. 685.

105. Una casilla similar queda aún en el puente de Dueñas (Palencia) en la carretera de Dueñas a Peñafiel, junto al que se llamó Puente de la Unión.

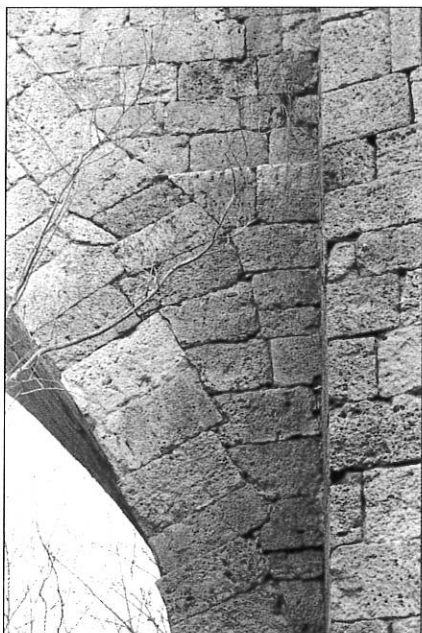


Figura 38. Arranque de la doble rosca en el arco norte del puente de Roa.

actuales resultan de la agregación de varios arcos de menos tamaño hasta reducirse en su número hasta los tres actuales (Figura 39).

Aunque parece evidente que la Rauda romana corresponde con la Roa actual, no hay evidencias de que el puente actual sustituyera a un posible puente romano sobre el Duero. Durante el reinado de Juan II, en 1446, se concedió a Roa el privilegio “de no pechar servicio real ni concejil” para resarcir a sus habitantes de las penalidades pasadas en el sitio de la villa. Con ello les eximió también de contribuir a la construcción de puentes ajenos cuando se hacía reparto, de manera que los raudenses repararían sólo sus propios puentes y no contribuirían a los ajenos. A partir de este momento la historia de puente y villa se unirá indisolublemente, reparándose por la aportación exclusiva de los vecinos y por el cobro del pontazgo que se prolongaría hasta el siglo XIX y unas veces cobró la villa y otras su Señor, el conde de Siruela¹⁰⁶. En 1517 Fernando Colón pasa por el puente, que se hallaba en servicio¹⁰⁷.

En 1645 el vecindario se quejaba de que el arco central estaba en mal estado por causa de las pilas: una vez más son las cimentaciones el talón de Aquiles de las obras cimentadas en lechos aluviales.



Figura 39. Vista general del puente de Roa, reducidos a 3 los arcos, de los 5 que tuvo.

106. CADIÑANOS BARDECI, I., pág. 36: “En 1475 Isabel la Católica concedía a cierto particular la percepción de 100 ducados anuales en dicho pontazgo, derecho que sería confirmado hasta 1709... mantuvo tal derecho hasta el siglo pasado, cosa rara en nuestra provincia”.

ZAMORA LUCAS, F., pág. 123: Cita los pleitos de la Mesta frente al conde de Siruela y la villa de Roa para no pagar pontazgo al pasar el río, de los que resultó ganadora.

MADOZ, P., Burgos, pág. 314: Duero: ... Roa... Se cobra por la villa de Roa, al paso de este puente, portazgo y pontazgo, cuyos productos se aplican a los fondos de la comunidad y reparos del mismo puente, datando este privilegio de muy remota fecha.

107. FERNANDO COLÓN, (tomo II) (pág. 133): “E junto a Roa lo tornan a pasar (Duero) por puente, corre a la mano dizquierda...”

Pero la situación se agravó después de las crecidas de 1657 y 1658, que arramblaron con las aceñas bajo los arcos extremos. También se dice que en ese momento el puente tenía 5 arcos, grandes estribos y era muy alto. Desde este momento se suceden las inspecciones y presupuestos para la reparación del puente, pero con más movimiento de personas que acciones efectivas¹⁰⁸. Terminaron la reparación en la década de 1660 Francisco de la Cuesta y Pedro de la Sierra, pero el nuevo arco “que mira a la villa” se hundió obligando a repararlo de nuevo en 1669. Harto el Consejo de las posturas y rebajas de los canteros lo encargó por administración, encargándose al maestro madrileño Antonio Pérez que reconstruyó las cepas centrales y el arco mayor que, veinte años después necesitaba nuevos cuidados. Por los informes que ahora se hacen sabemos que el arco central tenía 85 pies de diámetro (algo más de 24 metros, aproximadamente como el arco central de Castrillo de la Vega) y 24 pies de ancho (6,8 m, cuatro más que los 20 pies de aquél).

Tras la crisis de la Guerra de Sucesión vuelve a insistirse en la reparación¹⁰⁹, a pesar de la oposición de Aranda que consideraba que eran obras superfluas, además de estar latente la situación especial de Roa, que no contribuía a ningún puente de los alrededores. En esta época, 1795, se describe al puente de Roa como de 7 arcos, quizá por error¹¹⁰,

y el paso por él estaba peligroso¹¹¹. Poco se debió hacer hasta que en el general carlista Zariategui, durante la Guerra Carlista, lo destruyó parcialmente¹¹², siendo reparado a continuación de manera provisional¹¹³ y reduciendo el número de arcos a cuatro. Las dos aceñas laterales seguían existiendo. El dato de los 4 arcos, que aporta Madoz, debe ser puesto en entredicho, pues todas las demás medidas que aporta de longitud no coinciden con ninguna de las conocidas. La anchura de 4 varas (12 pies, o sea 3,5 metros aproximadamente) podría ser verídica, pues el puente actual muestra un ensanche, pero resulta muy escasa ya que el puente de Vadocondes, especialmente estrecho, llega a los 14 pies libres, dentro de los pretiles, y el siglo anterior se daba obra medida en el mismo puente.

Sin embargo, la fusión de los dos arcos del norte en uno sólo muestra hoy señales de haber sido obra antigua, por el desgaste de los sillares, y será seguramente la obra que se hizo en 1660 Francisco de la Cuesta y Pedro de la Sierra (Figura 40). El central, el mayor, sería el que dañó el carlista, pues era práctica habitual la voladura de los arcos mayores¹¹⁴. Pero quizá sólo llegara a dañarse en una de sus caras pues el frente aguas abajo muestra la arcaica doble rosca, como el arco norte. Por último, el arco sur, de hormigón, puede ser el resultado de la fusión de los dos arcos menores de los que habla Madoz.

108. CADIÑANOS BARDECI, I., (2) pág. 36; ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 547

109. CADIÑANOS BARDECI, I., (2) pág. 36; ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2) pág. 560.

110. CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, M., pag. 106: Relaciones geográficas de Tomás López: “... baña por mediodía el río Duero, en el que hay un puente de 7 ojos no muy bien construido y no antiguo”.

111. MADRAZO, S., pág. 264: Campomanes, Viaje a Jadraque.

112. CADIÑANOS BARDECI, I., (2) pág. 37.

113. MADOZ, P., Burgos, pág. 314: Duero: ... Roa... un famoso puente de sillería de unas 40 varas de largo y 4 de ancho, con 4 arcos de extraordinaria elevación, en particular el de en medio, al que le falta un pequeño trozo y parte de la barandilla de piedra que se ha suplido con otra de madera, los dos colaterales son menos elevados y el último a la parte del sur, pequeño. Unida a cada uno de los arcos extremos hay una aceña y ambas mandan por una misma presa construida en forma triangular.

114. El Puente Mayor de Valladolid, volado en la Guerra de la Independencia, muestra rehechos los dos arcos centrales. El arco central también fue volado en los puentes de Tariego y Cabezón. Por la descripción de Madoz parece que llegó a derribarse totalmente (ver nota anterior).



Figura 40. Arco norte del puente de Roa. Obsérvese el arranque con menor curvatura de los arcos anteriores, absorbidos actualmente en uno de mayor radio.

Hoy muestra arcos y tajamares rehechos tras una gran reconstrucción de 1923 que recimentó los apoyos.

Puente de San Martín de Rubiales

Se ubica al sur de la población, que fue lugar de paso desde la época alto medieval y luego del Camino de los Aragoneses. El puente actual tiene 6 arcos de desigual tamaño y cantería. El más antiguo es el meridional, que muestra un arco apuntado de 9,15m de luz, 11 de altura y 5 de ancho muy similar al de Castrillo de la Vega (Figura 41). Luego la directriz del puente gira a la izquierda 17° que luego quedan en 12° pues la alineación se replantea desde el tercer tramo. Los dos arcos siguientes de 15 metros de luz y similar cantería se apoyan en dos pilas de tajamares y espolones triangulares. Los siguientes tres arcos restantes son de altura decreciente y luces de 9,3, 7,3 y 7,8 metros. Las tres pilas que los separan son de

tajamar ahusado y espolón plano. Todas las pilas se prolongan en altura hasta el tablero, constituyendo apartaderos con la forma de la pila excepto las dos primeras, que cambian a media altura su forma angular para rematar en los apartaderos con forma ahusada, unificando su planta con los demás. El espolón de la segunda pila, que es triangular en la base, se corta a chaflán en el remate, culminando en un apartadero de tres lados. El cambio de dirección en la primera pila, tras el arco gótico, puede obedecer a la presencia de una torre de control edificada sobre el puente, habitual en los puentes medievales, y la robustez de esta pila y su sección sugieren la presencia de este elemento defensivo, hoy totalmente desaparecido.

Todo el puente es de piedra, pero con diferentes calidades. La parte medieval muestra sillares dispares en las roscas y el relleno de las enjutas. Mejor resulta los dos arcos grandes y más nuevo se nota en los tres arcos septentrionales. Resulta evidente, a lo largo de todo el puente, un cambio de tonalidad de la piedra que evidencia que tuvo un perfil mucho más alomando, con pendientes de acceso más fuertes. Por encima de las claves se inicia un paredón hasta una imposta de chaflán donde se apoya el pretil, de zócalo, murete y cabeza de coronación. El 2.º arco, desde San



Figura 41. Arco sur del puente de San Martín de Rubiales, de construcción medieval. Es el único resto del primitivo puente insertado en la estructura actual.



Figura 42. Vista general del puente de San Martín de Rubiales con el arco más antiguo, medieval, a la izquierda y los tres más modernos, de fines del XVIII, a la derecha. El penúltimo de ellos ha sido rehecho y a simple vista puede verse que se encuentra más bajo de lo que debiera.

Martín, también está evidentemente rehecho (Figura 42).

En cuanto a las fechas de su construcción, sabemos que ya existía un puente a finales del XII o comienzos del XIII, pues la comunidad de benedictinas de Tórtoles de Esgueva mantenía un hospital que fundara Gonzalo Pérez de Torquemada, con 12 camas para alojar a pobres de paso¹¹⁵.

En 1518 pasó por el lugar Fernando el Católico camino de Aragón con su corte¹¹⁶. Un siglo después, en 1604, Bartolomé Joly va de Aranda a Valladolid siguiendo textualmente el camino, y pasa el puente de San Martín camino de Pesquera¹¹⁷. Además pasaba por este puente un camino norte-sur desde tierras de Segovia hacia Burgos.

El primer documento conocido de obras en el puente data de 1645, donde se dice que éste y el de Roa estaban en ruinas. Lo visan y redactan proyecto Pedro Díaz de Palacio y Francisco Coterón reparándolo Francisco de la Cuesta y Pedro de la Sierra¹¹⁸ en 1664. La obra de éstos debió ser la de los dos arcos iguales que están en el centro, más otras obras que hoy pueden haber desaparecido (Figura 43). Más de medio siglo después, en 1771, trabajan Juan de Otero y Antonio de Pontones Lomba y en 1775, tras la riada, proyectó una obra Marcos de Vierna, el contratista de la carretera de Reinosa, y la ejecutó Juan Antonio de Vierna y Santiago de la Incera. Hacia 1771 tenía dos aceñas bajo los arcos extremos, como el puente de Roa¹¹⁹. Se realizó una gran obra en 1773, a juzgar por su montante, que quizá

115. *Enciclopedia del Románico* (Burgos), pág. 2889.

116. GARCÍA MERCADAL, J., tomo I, pp. 764-761. Lo hizo acompañando a su hermano, al que pensaba despedir en Aranda camino de Flandes. Como eran muchos de séquito y los pueblos pequeños, pensaron en separarse de manera que el Rey fuese por el camino derecho y los demás por vías secundarias. Pero cuando llegaron a San Martín informaron al Rey de que Aranda había peste, a fin de que se quedara en ésta población. La estancia duró de viernes a lunes, en que el rey marchó hacia Ventosilla, es decir, que no pasó el puente, apartándose así del Camino de los Aragoneses

117. GARCÍA MERCADAL, J., tomo II, pág. 102.

CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, M., pág. 97. Se describe el camino por parte del corresponsal de Nava de Roa a las Relaciones geográficas de Tomás López, 1771.

118. CADIÑANOS BARDECI, I., (2) pág. 37. También hay noticias de 1660, cuando Francisco Alvarado y Francisco Naveda examinan la obra de Juan de Irias (ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.^a J., (2), pág. 547).

119. CALVO PÉREZ, J.J. y HERNANDO GARCÍA, pág. 97: Relaciones geográficas de Tomás López, 1771: "un puente de piedra que está sobre el río Duero con una azeña a el pie y otra a el otro margen..."

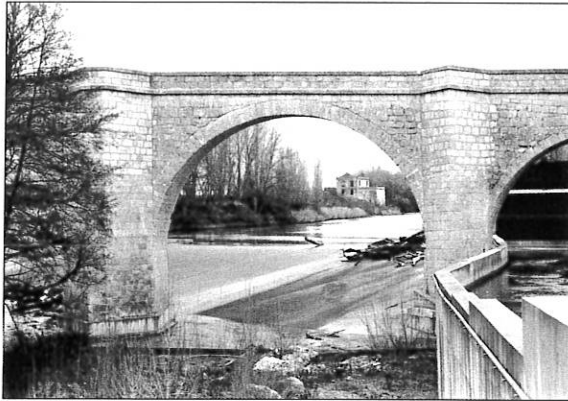


Figura 43. Primer arco moderno del puente de San Martín de Rubiales, posiblemente obra de mediados del XVII. En la pila derecha se produce el cambio de dirección del puente.

fuera la que realizada Marcos de Vierna, y por su alto precio fue insuficiente el reparto en los contornos y tuvo que recurrir la villa a gravar el vino en 1776 para conseguir el dinero que faltaba¹²⁰. Sin duda, por su alto costo y por la fechas, debe corresponder esta obra a la erección de los tres arcos del norte, que son homogéneos y tienen el estilo austero y funcional de las construcciones de la época de Carlos III (Figura 44). También es de este momento la cimentación, a base de una retícula de maderos con relleno de cantería que rigidiza los cimientos entre las pilas.

En 1825 el cantero Venancio Repiso señalaba unos defectos pero la Academia de San Fernando sólo reconocería un informe redactado por un arquitecto aprobado por los académicos. A mediados de siglo los arcos que estaban en mal estado eran los que no habían sido rehechos en el XVIII, los dos grandes del centro, y había una aceña inmediata¹²¹.

El puente debió degradarse por falta de reparación y así, a comienzos del siglo XX, se encontraba

sin pretilas y, por testimonios recogidos in situ, el paso era muy peligroso y restringido a caballerías y personas a pie. Entonces, en 1912, se plantea una gran reparación para lo que se desvía el tráfico a una barca de maroma, aguas arriba, para cuyo acceso se rebajan las márgenes y se tienden sendas rampas de acceso desde la carretera a las orillas que hoy día, a pesar de la erosión de casi un siglo, se aprecian a simple vista. El tablero del puente se reparó recreciendo la rasante hasta hacerla prácticamente horizontal, como la vemos hoy día (Figura 45). El remate de las embocaduras y su despiece de piedra corresponde a esta época, al igual que el pretil.

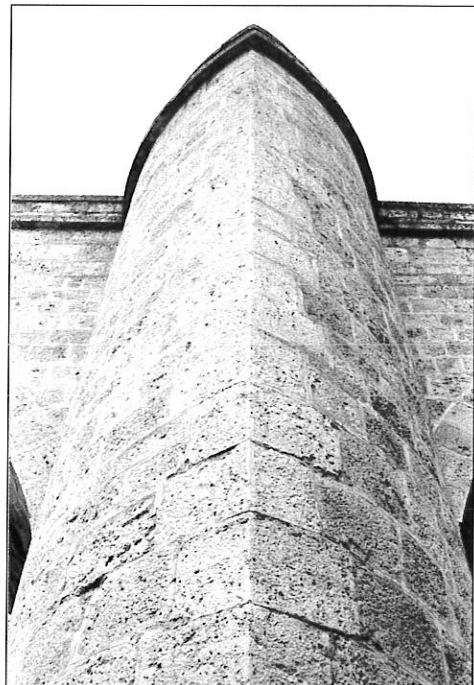


Figura 44. Tajamar dieciochesco del puente de San Martín de Rubiales. Durante el siglo XVIII se generaliza la planta en forma de huso, que mejora el comportamiento hidrodinámico de las pilas frente a la corriente.

120. MADRAZO, S., pág. 264: Campomanes, Viaje a Jadraque.

121. MADOZ, P., Burgos, pág. 314 y 370. La aceña es ahora una minicentral eléctrica.

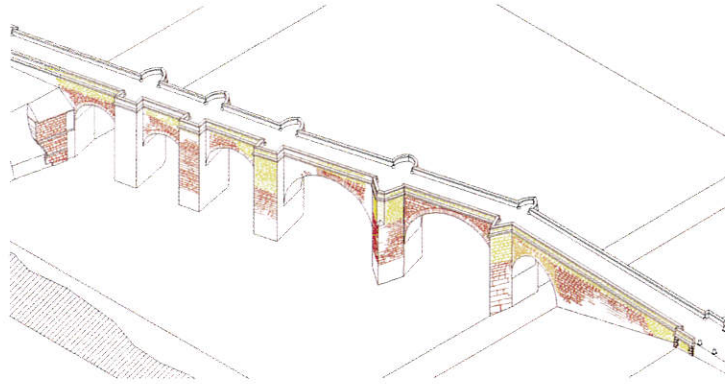


Figura 45. Axonometría del puente de San Martín de Rubiales, mostrando el quiebro de la parte medieval y el levante del tablero hecho a comienzos del siglo XX para obtener una alineación casi horizontal.

EN CONCLUSIÓN

Tras la descripción y estudio individualizado de 24 puentes en la Ribera burgalesa podemos avanzar las siguientes deducciones.

A pesar del número, los tipos de puentes se remiten a unos modelos que resuelven las necesidades de paso con soluciones estandarizadas, lo que ha abaratado la construcción pontonera durante los siglos permitiendo las comunicaciones en múltiples recorridos (Figura 46).

Su dispersión muestra que no ha habido un único itinerario en cada dirección, sino más bien una distribución de vasos capilares que permitan desde cada punto acceder a otro siguiendo un camino y diferentes alternativas cuasi equivalentes. Esto es evidente si analizamos los recorridos norte-sur, que son los más difíciles por necesitar el paso de Duero y Esgueva. Aunque la bibliografía siempre ha destacado el trazado siguiendo la actual Nacional -I (por aparecer recogida desde los repertorios de caminos del XVI) ello no excluye que se hayan formado otros paralelos hasta mantener 6 puentes simultáneamente sobre el Duero y

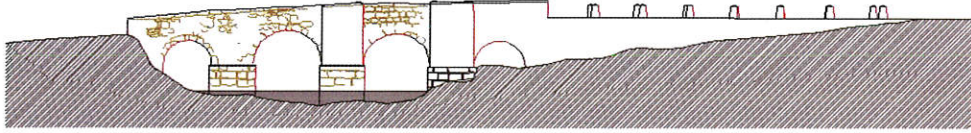
sus correspondientes prolongaciones sobre el Esgueva, lo que pone en evidencia la importancia de los tráficos regionales y la potencia económica intrínseca de la región en épocas pretéritas.

Aunque se ha destacado tradicionalmente la importancia del siglo XVIII en las comunicaciones, hemos visto cómo la mayor parte de los puentes son anteriores, dedicándose posteriormente a la reparación que, en ocasiones, es importante (San Martín de Rubiales, Aranda, etc) pero sobre una base construida anteriormente. Es muy significativa la presencia de buenos proyectistas en este siglo, como González de Lara, pero como se ha visto la mayor parte de sus proyectos nunca fueron llevados a la práctica, pues la crisis finisecular impidió su materialización. Únicamente la fuente de Villovela, asociada al trazado viario, es obra atribuible, y no segura, del ilustrado arquitecto.

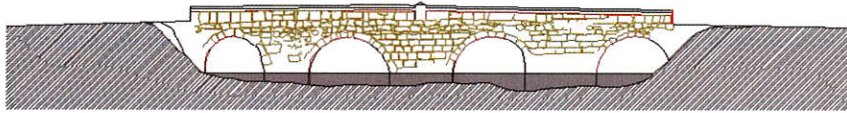
Por último, la cantidad expresada de 24 puentes, más las tajeas y otros pasos de aguas, muestran un acervo cultural de gran magnitud para una comarca de este tamaño que no ha sido, hasta el presente, suficientemente valorado.

Puentes del Esgueva en la provincia de Burgos

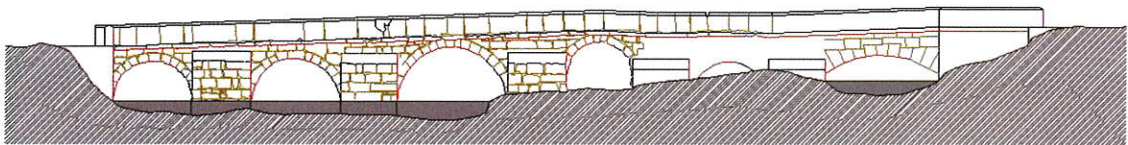
Pinilla Trasmonte. Puente de Arriba



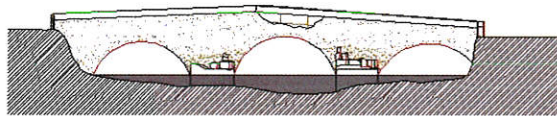
Pinilla Trasmonte. Puente de Abajo



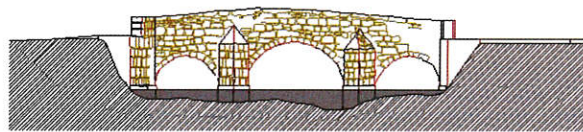
Bahabón



Santibáñez



Cabañes



Villovela

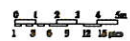
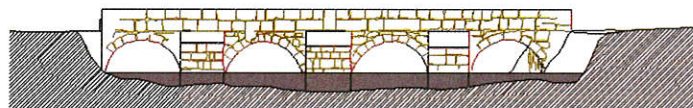


Figura 46. Estudio comparativo de los puentes sobre el Esgueva en la provincia de Burgos. Destaca la homogeneidad de soluciones identificables en todos los casos.

Agradecimientos:

El presente trabajo de levantamiento de los puentes ha sido posible gracias a la colaboración del Laboratorio de Fotogrametría de la Universidad de Valladolid dirigido por los profesores Juan José Fernández y Jesús Ignacio San José, y a los topógrafos

José Martínez Rubio y Enrique Calleja Merino, así como a los arquitectos e ingenieros Salvatore Barba, Gianmario Bignardi, Gabriela Chisari, Marta Guillén Tena y Gamaliel López Rodríguez.

Bibliografía:

Abásolo Álvarez, J.A.,
Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos.
Diputación Provincial. Burgos, 1975.

Álvarez García, C.,
"Documentos sobre la Cabaña Real de Carretería - Soria: jurisdicción de San Leonardo, 1637-1800".
Revista Celtiberia 62. pp. 149 - 163, 1974.

Aramburu - Zabala Higuera, M.A.,
La arquitectura de Puentes en Castilla y León 1575-1650.
Junta de Castilla y León. Valladolid, 1992.

Cadiñanos Bardeci, I.,
"Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna", en Estudio e Investigación *Biblioteca* n.º 11, pp. 7-44.
Aranda de Duero (Burgos), 1996.

Calvo Pérez, J. J. y Hernando García, M.,
"Aranda de Duero y su comarca en el XVIII, según la relación de textos geográfico-históricos enviados a Tomás López".
Estudio e investigación.
Biblioteca n.º 8, pp. 67-110.
Aranda de Duero (Burgos), 1993.

CEHOPU.
Planos Históricos de Obras Hidráulicas.
MOPU. Madrid, 1985.

Colón, F.,
Descripción y cosmografía de España: manuscrito de la Biblioteca Colombina dado á luz ahora por primera vez en virtud de acuerdo de la Real Sociedad Geográfica (2 tomos).
Imprenta del Patronato de Huérfanos de Administración Militar. Madrid, 1910.

Dirección General de OO. PP.
Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España, en 1856 (facsimilar).
Ministerio de Fomento (Imprenta Nacional). Madrid (Madrid), 2001.

Enciclopedia del románico en Castilla y León.
Fundación S.^a M.^a la Real - C.E.R.
Aguilar de Campoo (Palencia), 2002.

García Martín, P., coord.
Cañadas, cordeles y veredas.
Junta de C. y L. Valladolid, 1991.

García Mercadal, J.,
Viajes de extranjeros por España y Portugal.
Junta de Castilla y León. Salamanca, 1999.

Gil Abad, P.,
Junta y Hermandad de la Cabaña Real de carreteros Burgos-Soria.
Diputación Provincial. Burgos, 1983.

Iglesias Rouco, L.S. & Zaparaín Yáñez, M.^a J.,
Burgos y sus villas - Arquitectura y paisaje 1750-1800. Caja del Círculo Católico.
Burgos, 2002.

Loperráez Corvalán, J.,
Descripción histórica del Obispado de Osma (facsimilar). Turner (Librería d'Alcobaça). Madrid, 1978 (1788).

- Madoz, P.,
Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico
(facsimilar). Tomos de Burgos y Valladolid.
Ámbito. Valladolid, 1984 (1849).
- Madrazo, S.,
El sistema de transportes en España, 1750-1850.
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y
Puertos. Ediciones Turner. Madrid, 1984.
- Menéndez Pidal, G.,
Los caminos en la historia de España.
Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1951.
- Peribáñez Otero, J.G. & Abad Álvarez, I.,
Aranda de Duero, 1503.
Excelentísimo Ayuntamiento.
Aranda de Duero (Burgos), 2003.
- Sáinz Guerra, J.L.,
“Desarrollo urbanístico de Aranda. Estudio del
plano de 1503” en Estudio e investigación.
Biblioteca n.º 18, pp. 39-56.
Aranda de Duero (Burgos), 2003.
- Sánchez Rivera, J.I.,
“La arquitectura mendicante en la Ribera
Burgalesa”, en Estudio e Investigación.
Biblioteca n.º 17, pp. 91-128.
Aranda de Duero (Burgos), 2001.
- Tudela de la Orden, J.,
“La Cabaña Real de Carreteros”.
Homenaje a Ramón Carande I.,
Madrid, 1963.
- Uriol Salcedo, J.I.,
Historia de los caminos de España (2 tomos).
AC y Colegio de Ingenieros de Caminos,
Canales y Puertos. Madrid, 1990.
- Villuga, P.J.,
Repertorio de todos los caminos de España
(facsimilar). Kraus Reprint Corporation. New York,
1967 (Medina del Campo, 1546).
- Zamora Lucas, F.,
La villa de Roa.
E. G. Salesiana. Madrid, 1965.
- Zaparaín Yáñez, M.ª J., (1)
El monasterio de Santa María de la Vid:
Arte y Cultura.
Religión y Cultura. Palencia, 1994.
- Zaparaín Yáñez, M.ª J., (2)
Desarrollo artístico de la comarca arandina -
Siglos XVII y XVIII.
Ayuntamiento de Aranda de Duero y
Diputación Provincial. Burgos, 2002.
- Yeves, J.A.,
“Aranda de Duero en los libros de viajes
y guías de viajeros”, en Estudio e investigación.
Biblioteca n.º 12, pp. 95-116.
Aranda de Duero (Burgos), 1997.