

**LOS PUENTES DEL SUR
DE LA PROVINCIA DE BURGOS
DURANTE LA EDAD MODERNA**

Inocencio Cadiñanos Bardeci



Puente románico sobre el río Bañuelos en Aranda de Duero. Fot.: J.L. Esteban.

1- UNA ZONA DE PASO

Burgos es la provincia más larga y una de las más extensas de España. Se encuentra emplazada a medio camino entre la capital de la nación y la "raya de Francia". Esto explica que el tramo más largo de la carretera N-1, tradicionalmente la más cuidada, se desarrolle en nuestra provincia.

Las carreteras que se dirigen hacia el norte se ven frecuentemente cruzadas por otras que las atraviesan en sentido opuesto. El resultado, en la zona sureña que estudiamos, es un entramado que se acerca a una figura irregular en damero. Hay que exceptuar las cercanías de Aranda en la que presentan, más bien, una forma radial. Paralelos a la N-1 corren los caminos que unen Roa con Santa María del Campo y valles del Arlanzón y Pisuegra y, en el lado opuesto, el que desde el sur se adentra en sierras y pinares, bifurcándose en Salas de los Infantes, cuyos ramales llegan a la Rioja, vuelven a la capital provincial o se adentran, aún más, en tierras de bosques y merinas.

Los ríos son riqueza y siempre han sido sus orillas dirección de caminos. El Duero y sus afluentes son reco-

rridos por las vías que cruzan la provincia en sentido horizontal. La carretera que desde Valladolid lleva a Soria, pasando por Aranda, sigue las márgenes del Duero. El cauce del Arlanza sirve para unir Palencia con la Rioja y Soria.

Ante un mapa podrá comprobarse cómo los puentes que estudiamos coinciden con estas importantes vías de comunicación.

Los puentes siempre han sido puntos singulares y más en una zona accidentada como la nuestra, de tal forma que bien podría aplicárseles aquel antiguo dicho: "Todos los caminos van a ponte cuando los ríos van de monte a monte".

Primero el camino y después el puente. Pero antes estuvo el vado y allí iría después el puente. Ejemplos, casi todos los que estudiamos.

Los más importantes núcleos de población se hallan emplazados a la vera de caudalosos ríos. Estos les abastecieron de agua, regaron sus campos, movieron sus molinos y les sirvieron, también, de muro defensivo. Pero, frente a lo dicho, los caminos que unían estas poblaciones se veían frenados por el casi infranqueable

curso de las aguas, que se convertía en peligrosísimo en el caso de la más leve crecida. Los casos de muerte, aun en pequeños ríos, eran frecuentes a juzgar por la documentación. El puente fue la única solución, pero resultaban caros de construir y mantener. Por todo ello, importante núcleo de población y notable puente, suele ir parejo: Aranda, Roa, Lerma, Salas...

Y un aspecto muy negativo: no sólo la orografía, hidrografía o tipo de terreno explican la existencia o situación de nuestros puentes. Hubo períodos en los que las abundantes lluvias produjeron graves y repetidos desastres.

AVENIDAS DOCUMENTADAS EN NUESTRA ZONA
1647 (22 febrero)
1657 (15 diciembre)
1658 (mayo)
1672
1745
1752
1764 (enero)
1775
1783 (8 marzo)
1785 (24 febrero)
1788 (24 y 25 febrero)

Será famosa la de 1775, que arrasó la mayoría. Las reconstrucciones, reparos, gastos interminables, repartimientos, papeleo, esfuerzos de los propios lugares por acondicionarlos... produjeron cierta desazón y cansancio a través de los siglos entre los resignados campesinos de nuestra tierra, como deja entrever la documentación que publicamos (1).

2- EL PROCESO ADMINISTRATIVO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

El proceso administrativo para la ejecución de las obras continuó siendo, con pequeños cambios, el de siglos anteriores, de raíces medievales. Las solicitudes se dirigían al Consejo de Castilla, pues era quien concedía los permisos para proyectar, presupuestar y llevar a cabo los correspondientes trabajos y repartimientos. Todo esto, junto con los procesos de remates, pleitos por repartimientos, fraudes de los canteros... dieron lugar a los expedientes que nos han servido para este estudio. Siempre se trató de obras públicas en caminos reales puesto que, en caso contrario, se denegó el permiso y fue ordenado que los propios pueblos se ocuparan de dichas obras sin dar lugar a escrito alguno.

La lenta burocracia de la época nos resulta, todavía hoy, desesperante ante la urgencia de muchas peticiones municipales. Puentes completamente destruidos, reducidos a un peligroso vado, seguían el trámite de papeleo, informes, vista de ojos, presupuestos, remates interminables y, a veces malintencionados... para, en muchos casos, ser archivados. Y vuelta a empezar años después, cuando el puente ya había sufrido nuevos deterioros que disparaban su costo. Es verdad que, en casos de urgencia, o vías muy transitadas, se actuó con celeridad. En casos especiales, como lugares con recursos propios, influencias interesadas (caso de la Vid), puentes en lugares secundarios... se dio largas al asunto. A pesar de todo, parece claro que el Consejo siempre estuvo bien informado.

A veces, tanto lugares lejanos como autoridades, pretendieron engañar al Consejo. Exageraron las ruinas, la importancia de su puente, obras más complejas de las imprescindibles, pobreza del lugar... todo con la connivencia e interés de canteros, corregidores y otros cargos administrativos. De conseguirse lo solicitado se tendría un nuevo puente que sería costado por los lugares circunvecinos y el paso de comerciantes se reactivaría. En 1761 el P. Antonio de San José Pontones lo exponía gráficamente: "los pueblos que tienen uno o más puentes, con sus caminos reales, ordinariamente solicitan la reparación de ellos y porque se hallan obligados a la contribución de otros, quisieran algunos que los suyos fueran de plata". Y el fiscal añadía en el mismo año: "la multitud de puentes que se proponen para su construcción dentro de los límites de la villa de Aranda da motivo a presumir que, además de no ser todos precisos, los promueven su correidores y dependientes por los intereses que les resultan de la construcción de estas obras y no por beneficio del público".

El proceso administrativo varió poco durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Seguía, en términos generales, el siguiente esquema:

- 1- Reunión del concejo local y nombramiento de un procurador en la Corte.
- 2- Exposición de motivos de dicho procurador ante el Consejo.
- 3- La orden real repetía lo expuesto y encargaba al corregidor de la villa realenga más cercana (generalmente Aranda) que informara "instructivamente", haciendo reconocer el puente por algún cantero o arquitecto de prestigio. Este inspeccionaba dicho puente y daba trazas, condiciones y presupuesto.

- 4- Se citaba a las 3 ó 4 villas más cercanas para que expusieran lo que creyesen más conveniente, "así en razón del estado en que se halla como sobre la necesidad de ocurrir a su reparo".
- 5- Simultáneamente unos cuantos testigos (vecinos, comerciantes, trajineros, viandantes...) confirmaban el estado, importancia y necesidad de dicho puente.
- 6- Todo ello iba al Consejo.
- 7- Este daba su visto bueno o archivaba el asunto.
- 8- En caso afirmativo se daba cuenta de los bienes de "propios" del lugar que, al ser insuficientes, justificaban el repartimiento solicitado.
- 9- La obra se adjudicaba al mejor postor o, en casos de urgencia y de muy importantes construcciones, se encargaba por administración y a jornal.
- 10- Una vez acopiados los materiales y comenzada la obra, se hacía el repartimiento y se entregaba al cantero el primer tercio del dinero. Aquí venían los problemas pues muchos lugares no contribuían o ciertos canteros hacían nuevas rebajas "maliciosamente".
- 11.- El arquitecto director o tracista realizaba tres visuras de la obra: al principio, en medio y al final. Si éste (junto con otro compañero) daban por buenos los trabajos, se entregaba el último pago. En caso de puentes de alto costo, este último se demoraba por dos años como garantía de la solidez de la obra. En caso de deficiencias, se obligaba a subsanar los defectos y, al revés, cuando las "mejoras" eran notorias se recompensaba al cantero con cierto aumento.

Durante el siglo XVII los canteros que daban el último visto bueno eran dos: uno nombrado por el propio constructor y el otro "por el reino". En el XVIII los dos eran nombrados por el Consejo. En caso de discordia, se nombraba a un tercero cuyo veredicto era inapelable.

A veces hubo dudas de si los puentes más sureños debían ser encargados el Intendente de Burgos o al de Segovia, de cuya provincia formaban parte. En algunos casos se le encomendaron al alcalde del Adelantamiento de Burgos.

En cada zona existió un escribano oficial de comisión de puentes y obras públicas. Junto a él había, también, un depositario de los fondos recaudados en el correspondiente repartimiento. Cobraba como salario el 1% de lo acopiado.

En 1780 Carlos III ordenaba que, en casos de obras notables, todo lo anterior tendría que llevarse a cabo bajo la supervisión y con asistencia obligatoria del correspondiente corregidor (2).

3- CANTEROS, TÉCNICAS, MATERIALES, REMATES Y FINANCIACIÓN

Del mismo modo que en las obras religiosas, durante los siglos XVI, XVII y buena parte del XVIII, casi todos los *canteros* de valía proceden de la Montaña. Sin embargo, mientras que en el siglo XVI alrededor del 88% de los que trabajan en obras públicas de nuestra provincia son trasmeranos, en el siglo siguiente baja notablemente esta proporción y en el XVIII se les ve rápidamente sustituidos por los nacidos en Burgos y, también otros foráneos. Estos no sólo les hacen la competencia sino que, con el tiempo, algunos llegan a poseer un nivel de conocimientos técnicos muy superior, aprendidos en la Real Academia de San Fernando.

Con la fundación de dicha Academia y el mandato real de que únicamente los arquitectos que poseyeran un título oficial pudieran proyectar obras públicas, el puente, y sus formas y resultados, sufre una verdadera revolución. Las nuevas ideas aportadas en la segunda mitad de siglo por italianos y franceses, son aplicadas rápidamente. Y en este proceso influyen notoriamente Sabatini, Villanueva y, especialmente, el gran don Ventura Rodríguez. De él aprenden todos los arquitectos provinciales, que se convierten en una especie de aparejadores que llevan a la práctica sus ideas. Y, entre nosotros, destaca especialmente Fernando González de Lara. Se trata de un hábil constructor de puentes y calzadas a quien se debe la reconstrucción de la mayor parte de los que aquí estudiamos (3).

Es cierto que el clásico cantero artesanal trabaja la piedra con técnica ajustada, muy conveniente en los puentes, pero sus formas y soluciones apenas si evolucionan al seguir aprendiendo el oficio como ayudante de un maestro. Y ello estaba reñido con este tipo de obras que necesitaba la aplicación rápida de las novedades ante el fracaso de las formas empleadas, casi invariablemente, desde tiempos romanos. Un símbolo podría ser lo ocurrido con el puente y calzada de Barbadillo del Mercado.

Cierto cantero proyectó una manguardía para protegerlos. Al traspasársele a Lara el encargo, lo cambió radicalmente. Desvió la calzada por sitio más alto, seguro y saneado y con ello solucionó para siempre, y de forma más barata, el problema de las inundaciones. Es cierto que en el proyecto del cantero pudo haber intereses económicos, pero lo más probable es que su mentalidad tradicional, unida a la falta de imaginación, le empujaron a acudir a los mismos recursos del pasado. Y otro tanto podríamos deducir si analizásemos las diferencias radicales entre el proyecto de otro cantero y el de Lara para un nuevo puente en Peñalba de Castro.

En el acaparamiento de las obras públicas por los arquitectos oficiales no sólo influyeron las órdenes reales sino una evidente mejor preparación y, quizá también, cierto interés corporativista. Pero habría que recordar que, si los canteros siguen activos, es porque se convierten en sus aparejadores y, también, en ocasiones debido a otro corporativismo más curioso y local. En 1788, por ejemplo, un fiscal ante la mala obra de Tordomar, acusaba a Marcos de Vierna, comisario real de puentes, que era tal su protección para con ellos que había llegado a decir públicamente que les daba tantos encargos "porque eran del obispado de Santander, como si su patria hubiera de responder de su capacidad".

Es curioso constatar la presencia, entre los maestros de puentes que aquí citamos, a tres religiosos: Antonio de San José Pontones, jerónimo de Mejorada del Campo, Mateo Arana, premonstratense de la Vid y el cisterciense Jerónimo de la Cuadra, monje de Valbuena.

Hasta bien entrado el siglo XVIII, nuestros puentes siguen empleando las *técnicas* del pasado, con algunas modificaciones en arcos, tajamares, espolones y perfiles. Incluso a comienzos del siglo XVI siguió usándose, en algún caso, el arco apuntado, de máxima espiritualidad pero el más inapropiado para este tipo de obras tan prácticas y apegadas a la tierra. Por ello, nos han llegado algunos románicos (de medio punto o rebajados) pero escasísimos los góticos, como el de San Martín de Rubiales.

Durante la Edad Moderna, la queja de los pueblos por los continuos repartimientos es comprensible pues a la pobreza de los lugares se unió la inseguridad de sus numerosos puentes. La fragilidad procedía de diversas causas, como refleja la documentación. Era desconocido el fondo de los lechos en que iban a plantarse las cepas (causa principal), se ignoró el régimen fluvial, con frecuentes riadas en una zona tan montañosa, y el empleo de materiales de consistencia relativa como el sillarejo,

mucha mampostería, cal y madera. No solía enlosarse de manera cuidada y eficaz la calzada, por lo que la lluvia se filtraba fácilmente en la estructura de las cepas y arcos, descomponiendo rápidamente su interior.

En tiempos romanos los pilares solían ocupar, aproximadamente, la mitad del cauce. En nuestra zona los canteros actuaron de una manera parecida. Tuvieron que hacer frente a numerosas avenidas de aquí que se aplicaran, especialmente, a profundizar y levantar gruesos estribos. A fines del siglo XVIII se vio cómo lo más eficaz era, precisamente, lo contrario. Ventura Rodríguez tendería puentes de gran luz, de arco rebajado y, cuando era posible, de un sólo ojo fuertemente anclado en sus extremos. Además de resistentes, resultaron de gran esbeltez y belleza. Y la mejor demostración es que varios aún siguen luciendo en nuestros campos y soportando el intenso tráfico actual.

Uno de los problemas más graves es que, tanto el Duero como el Arlanza, discurren por una zona de vega, sin roquedo (a excepción del algún punto), inapropiada para tender puentes con rasante horizontal y extremos resistentes. Por ello resultaron caros, de trabajosa fábrica, repetidos reparos y necesitados de completarse con manguardías que evitaran la erosión o mordedura lateral.

Los *materiales* empleados en nuestros puentes fueron los comunes: piedra, cal y madera. No los hay de ladrillo. Primitivamente, y en lugares poco transitados, se redujeron a simples pontones, es decir, de madera cubierta con un lecho de cal y tierra. En el mejor de los casos, se apoyaban en pilotes de piedra.

En nuestra provincia abunda la piedra, el material más apropiado por su resistencia. Fernando González de Lara introdujo otro más barato y lo fue con la expresa aprobación de la Real Academia de San Fernando. Las manguardías de ciertos puentes serían de tierra apisonada, recubierta de adoquines o mampostería y no con la cara sillería del pasado. Además de abaratar la obra resultaba, en casos de escasa corriente, más eficaz al incrustarse en dicha tierra y ofrecer poca resistencia al agua que circulaba libremente entre sus ranuras.

A veces da la sensación de que, en los momentos de adjudicación o *remate*, los canteros estaban convenidos para quedarse con las obras. El trabajo escaseaba, las rebajas eran frecuentes, pero alguna muy notoria llegó a ser calificada de "escandalosa". De ello cabía deducir -según los fiscales- que los adjudicatarios esperaban que sus compañeros darían por buena una obra que dejaba mucho que

desear. Además, siempre cabía el recurso de que las "mejoras" elevaran notablemente la cantidad pactada. Dicha falsedad provenía, generalmente, de los malos materiales, fraude en el relleno de los muros, rapidez en la construcción, falta de profundización en los cimientos... todos ellos difíciles de detectar. En casos especialmente importantes, el Consejo optó por dar la obra en administración o jornal, sin admitir rebajas ni mejora alguna.

Ejemplos y precauciones tomadas fueron muchos. En 1754 cierto cantero hacía una rebaja llamativa. El fiscal advirtió que "en ello se veía y resultaba la poca integridad y prueba el espíritu de dolo y fraude conque desde el principio... se está tratando y negociando por los maestros de ella (puente)... cuyas circunstancias hacen muy sospechosos y aún desestimables". Por ello el Rey tomó algunas medidas. En 1784 ordenaba que "vista la facilidad con que los llamados profesores facultativos se estienden y exceden en las regulaciones de obras y gastos de puentes, con notable frecuencia y muy experimentado perjuicio de mis vasallos, tomará el Consejo providencia para que en los que concurran de alguna consideración se nombre en los sujetos que le propusieren las reales academias de las tres artes, según la calidad de cada caso y resuelva la obra de esta especie". Al solicitar Roa cierta derrama para su puente, y vistos los muchos abusos que después se relatarán, el monarca prohibió que a las posturas y remates de puentes y obras públicas se admitiese a quienes hubieran regulado su costo "por el frecuente abuso de que a los mismos facultativos... que hacen las regulaciones y tasaciones... se les admite después para postores y rematantes... y por ello las tasaciones son excesivas".

En 1780 el fiscal aseguraba que ciertos puentes debían construirse por administración "por los grandes fraudes y agravios que sufre la causa pública en la construcción de obras por asientos, porque los asentistas por su codicia y lograr mayores lucros, no cumplen con las condiciones capituladas, ni menos con la calidad de los materiales, de que se siguen continuadas ruinas". A lo que se unía el que "los maestros de ella para este efecto (de reconocer el puente) puede aver el riesgo que se a experimentado en otras ocasiones de que los maestros interesados y partícipes en dichas obras por medio de agasajos, privaciones y amenazas fácilmente faltan a su obligación y a declarar la verdad de lo que supieren". Incluso a González de Lara se le acusó, en el caso de Tordomar, de "falsa caridad y reprehensible condescendencia".

Los *recursos económicos* siempre provinieron de los repartimientos, pues los pocos portazgos que aún se cobra-

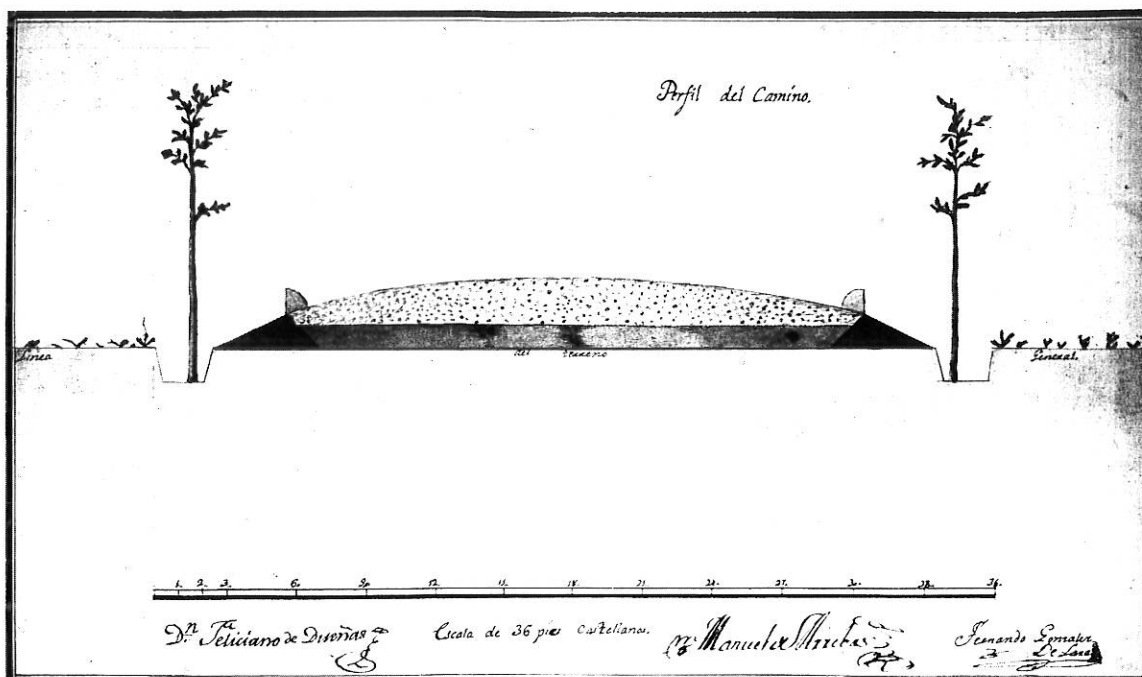
ban en el siglo XVIII no se destinaron, o eran notoriamente insuficientes, para mantener o reparar el puente, como era su obligación. Carlos III obligó a cumplir con ello o a renunciar a tal derecho. En la mayoría de los casos optaron por esto último. Eran privilegios que procedían de la Edad Media y la inflación y devaluación les había reducido a una cantidad simbólica. Sí se siguió cobrando pontazgo en Roa hasta el siglo pasado. Pero es que esta villa gozaba, además del privilegio de no contribuir a puentes y con todo ello mantuvo bien reparado el suyo.

Pero los repartimientos fueron complicados. Los municipios eran pobres y la fiscalidad del Antiguo Régimen primitiva e injusta pues costeaban estas obras quienes menos se beneficiaban de ellas, si exceptuamos el caso de los comerciantes. Los expedientes se alargaban por causas diversas: pueblos quejosos de no hallarse dentro de las leguas señaladas, inexactitud de los vecinos censados, posesión de privilegio de exención... Otras quejas se referían a obras muy locales e innecesarias o de no hallarse en camino real.... Todo ello daba lugar a nuevos informes y, mientras tanto, las fábricas iban deteriorándose rápidamente puesto que los vecinos se limitaban tan sólo a acondicionar circunstancialmente su paso con maderas.

Por ello, a veces, se hizo contribuir a todos, incluidos los eclesiásticos, como aconsejaba algún fiscal en el siglo XVIII: "El considerable gravamen que experimentan los pueblos en las construcciones y reparos de puentes es tan fuerte y tan penoso que resiste toda exención y clama a que todos mutuamente se ayuden a llevar esta carga". Y añadía: "La razón natural dicta el que todos sin excepción alguna de personas contribuían a la composición de la fuente de donde beben el agua, a la de el camino por donde andan, a la del puente por donde pasan el río y a obras de semejante naturaleza".

4- NUESTROS PUENTES EN EL SIGLO XVIII: LA NUEVA POLÍTICA VIARIA DE LOS BORBONES

Durante el siglo XVII el descuido de los caminos viene como consecuencia del desgobierno y grave crisis social. Una manifestación de lo dicho está en que, entre la abundante y casuística serie de cédulas reales, pragmáticas, leyes, órdenes... de la época, casi no se mencionan caminos ni puentes. Al hundirse estos últimos, son sustituidos por otros de madera o volviendo, en otros casos, a su anterior condición de simples vados. Estos pontones, ordinariamente apoyados en pilotes de piedra, llegaron hasta mediados del siglo XVIII, en que fueron sustituidos o vueltos a reconstruir en piedra. Eran cir-



El antiguo sistema francés de construcción de caminos ("caja", con relleno de piedra menuda) es sustituido por Fernando González de Lara por el nuevo, y más eficaz, inglés: calzada elevada sobre el suelo con el fin de evitar la humedad.

cunstanciales, reparados por el propio lugar y caros de mantener, "porque la corriente y crecidas y fuerza de las aguas se lleva tras sí continuamente, de modo que estos vecinos se hallan cansados con tan repetidos gastos que no pueden ya sufrir", lamentará algún pueblo.

Se ha dicho que el XVIII es "el siglo de hacer caminos". Al menos en nuestra provincia tiene mucho de cierto. No sólo la capital sino también los importantes hitos camineros del sur conservan buenos puentes entonces contruidos o reparados.

LUGAR	RIO	AÑO	ARQUITECTOS
LERMA	Arlanza	1573-79	Simón de la Losa, Juan de Naveda...
PERAL DE A.	Arlanza	1772-74	Hilario A. Jorganes y Pedro Fol
SALAS DE LOS I.	Arlanza	1641-46	Pantaleón de Ribas y Tomás de Ribas
	Ciruelos	1759-60	Francisco de Bastigueta y Diego de la Riva
VID (LA)	Duero	1532-1622	¿Pedro de Rasines?
VILLOVELA	Esgueva	1728	

Puentes que la documentación constata como nuevos.

Con la supresión de las aduanas interiores por los monarcas, se facilitaron los intercambios de todo tipo. Es

sabido que Carlos III recortó buena parte de los privilegios de la Mesta. Sin embargo, en esta parcela burgalesa seguiría conservando gran importancia durante todo el siglo XVIII. La documentación insiste constantemente, como uno de sus mejores argumentos, en la necesidad de cuidar los puentes para facilitar la transhumancia. Otro tanto cabría decir de la cabaña de carreteros que distribuía la madera de los pinares de la sierra de la Demanda. A lo dicho habría que agregar otros aspectos que tanto necesitaban de buenos caminos. El correo, por ejemplo, se reorganiza, amplía y agiliza. Una buena muestra de la intensificación viaria y eficacia bajo los Borbones, lo serán el puente y carretera de Aranda. A mediados de siglo, según el Catastro de Ensenada, la villa disponía de 8 mesones y dos casas de posada, todos de alto rendimiento económico cuando, como es sabido, lo normal era lo contrario. A lo dicho, habría que añadir la presencia en el pueblo de un maestro de postas, así como una estafeta.

Solamente durante la superintendencia del eficaz conde de Floridablanca se construyen en España 195 leguas de caminos, se reparan cerca de otras 200 y tienden 322 puentes, siendo reparados otros tantos. Como veremos, un buen número de ellos en nuestra zona. Además, mucho mejor contruidos por la aplicación de nuevas técnicas y cuidada enseñanza de la Academia de San Fernando.

Los Intendentes fueron parte importante del impulso que recibieron las obras públicas. Institución creada por los Borbones, tenía entre sus cometidos el fomento de este tipo de obras, por eso les vemos interviniendo constantemente en la documentación. En diversas ocasiones los pueblos del corregimiento de Aranda (entonces mucho mayor que el actual partido judicial), se encontraron con la duda de si acudir al Intendente de Burgos o al de Segovia, a cuya provincia pertenecían los más sureños. El Consejo se inclinó por el primero.

La profunda crisis que se inicia al poco tiempo de comenzar el reinado de Carlos IV, paralizaron los trabajos públicos. En los últimos años de siglo, y comienzos del siguiente, los expedientes son numerosos pero la mayoría quedaron paralizados. Volvió a repetirse la misma situación en que había estado España un siglo antes, causado por las interminables guerras y grave crisis social y económica. Así lo manifestaba, también, el fiscal con ocasión de la construcción del puente de Peñalba de Castro. No debía seguir adelante pues "las críticas circunstancias del día exigen se suspenda por ahora". Así lo ordenó el Consejo.

Pocos años después, el ejército de Napoleón se encargaría de destruir lo que con tanto esfuerzo venía haciéndose desde medio siglo antes.

5- EL PUENTE COMO OBRA DE ARTE

Este tipo de construcciones se halla a medio camino entre la ingeniería y la arquitectura, aunque en los siglos que estudiamos siempre se adjudicó a estos últimos.

La oposición radical entre corriente de agua y puente se convierte en un problema fundamentalmente técnico, lo cual no significa que el proyectista se olvide del aspecto artístico. Es cierto que, al igual que en la arquitectura fortificada medieval, lo práctico predominará claramente sobre lo ornamental. Sin embargo, en ocasiones la documentación parece reflejar que, cuando fue posible, el arquitecto trató de adaptar su proyecto a las circunstancias del terreno dando lugar a un bello resultado: una construcción "conforme a arte", aunque entonces la frase no tenía el mismo sentido que el actual.

El puente es un documento histórico y un reto a la naturaleza. En el aspecto formal, aunque muy lentamente, cambia ligeramente con los siglos presentando las características artísticas de cada época. No solamente en cuanto a los materiales, sino también en cuanto a técnica, los hallazgos romanos se mantienen casi invariables

durante largo tiempo. A excepción de los siglos del gótico, su semejanza es llamativa hasta la segunda mitad del siglo pasado, en que el empleo generalizado del hierro y cemento armado le hacen cambiar radicalmente en todos los aspectos (4).

Frecuentemente los testigos afirmaron que sus puentes tenían una gran antigüedad. En algunos casos la datación en tiempos romanos y, sobre todo medievales, es segura. Pero cierta generalización en la atribución romana, en estudios recientes, parece un tanto forzada, dudosa y, en algún caso, claramente errónea. Como en tantas otras ocasiones en la historia de la arquitectura española, lo más frecuente ha sido la mezcla de estilos, de resultado heterogéneo, lo que contribuye a proporcionarles autenticidad, tipismo y hasta cierta belleza de tipo popular. Por todo ello no sería pedir mucho el que las autoridades competentes se preocupasen de incluir nuestros mejores puentes entre las construcciones que es preciso recuperar y proteger como verdaderas obras artísticas, integrantes de patrimonio histórico-artístico castellanoleonés.

PARTIDO DE ARANDA DE DUERO

ARANDA DE DUERO:

Aranda (al igual que Lerma, Burgos y Miranda) es una de las poblaciones que más debe a su emplazamiento. Una serie de ríos, en forma de abanico, confluyen en su casco o cercanías. Allí se inicia la vega del Duero. Por haber sido el último punto fácilmente vadeable, concurren desde muy antiguo en ella numerosos caminos radiales, todos importantes, especialmente el que siguiendo la margen izquierda del río lleva desde Aragón a tierras de Portugal y el que, en sentido contrario, une el sur de España con Francia.

Los rebaños de la Mesta trashumaron periódicamente por su puente, cuyos derechos de paso trajeron frecuentes conflictos. La densa red de cañadas y el hecho de que el Honrado Concejo celebrara en nuestra villa varias reuniones, evidencia un puente imprescindible en el movimiento del ganado.

El puente mayor dio al ingreso más frecuentado del caserío. Allí estaba la puerta principal defensiva de la muralla. Si ésta fue levantada hacia fines del siglo XII, o comienzos del siguiente con el general auge económico del reinado de Alfonso VIII, habría que pensar que al menos por entonces ya existía tal puente, sustituto de un antiquísimo vado.

En el siglo XVI, con la conocida gran prosperidad de Aranda, sería aún mucho más concurrido. En el siguiente se nos detalla que "está entre la puerta principal desta dicha villa y torre della y el arrabal que llaman de Allenduro... que esta dicha puente es de las principales y pasajeras destes reinos... es de cantería labrada de sillaría con tres oxos muy grandes".

Aranda llega a ser, en la segunda mitad del siglo XVIII, un rico centro comercial diversificado que polariza las comunicaciones de la Ribera. Así lo constata con todo detalle el catastro de Ensenada. Su puente se convierte en punto fundamental dentro del sistema viario de los Borbones al ser un paso insoslayable entre las Cortes española y francesa.

En la segunda mitad del siglo XVI era reparado y transformado el puente mayor. Entre los canteros que entonces trabajaron estuvo Juan de Naveda, que poco después veremos en Lerma. Como uno de los pilares se encontraba en ruinas, le suprimió y después sustituyó dos arcos pequeños por uno mucho mayor.

En 1636 los canteros Sebastián de la Sierra y Miguel de Hoyos reconocían los puentes de Aranda. Aseguraron que las muchas crecidas se habían llevado cepas, manguardias y tajamares, por lo que amenazaban ruina. Las condiciones para su reparo fueron fijadas por Felipe de Velasco. Por 9.400 ducados se remataron en el cantero Sancho de la Riba. Se obtuvieron por repartimiento entre los lugares de 15 leguas en contorno. Aranda contribuyó con la quinta parte.

Las avenidas de 1647 deterioraron una manguardia y dos arcos del puente mayor. Diez años después volvían a repetirse, llegando a pasar por encima del puente de las Tenerías, que resistió el empuje. En este caso se llevó un paredón. Hubo que hacer reparos.

Al comenzar el siglo XVIII vino la mayor desgracia puesto que se hundió buena parte del puente mayor, quedando aislados los dos barrios arandinos. Una barca hizo sus veces. Y como los tiempos eran malos, la reconstrucción se retrasó más de lo imprescindible. Sólo se hizo algún acondicionamiento circunstancial.

En 1722 el concejo recordaba ante el Consejo Real que se trataba de un puente de tres ojos "por donde siempre se ofrece azer viajes las reales personas". Estaban fallando las cepas y se temía su completa ruina. Al año siguiente le reconocía el cantero Diego Garganta, quien evaluó su reparo en 12.000 reales. Otro tanto hizo

Jerónimo Ruiz elevando su costo al doble pues, según él, era necesario tender difíciles zampeados, o sea, formar un encadenado de madera y piedra, apoyados en estacas clavadas en el lecho fangoso del río. Además era preciso ampliar sus arcos y reparar las manguardias o muros laterales que protegían los extremos del puente. Poco después se encargaba de ejecutar las obras Melchor de la Portilla, pues se le había rematado en 22.000 rs. La piedra la trajo de las canteras de Valdeherrerros (Montejo) y Campillo (Torregalindo). De fiscalizar cómo se realizaban los trabajos se encargaron Domingo de Solaesa y, "por el reino", Domingo de Izaguirre. Simultáneamente fueron acondicionadas las calzadas, tanto de entrada como de salida a dicho puente. Las autoridades locales propusieron que la cantidad mencionada fuera obtenida del cobro de pontazgo, cosa que no aceptó el Consejo, seguramente por tratarse de un puente muy concurrido. Fue repartida su recaudación en 10 leguas en contorno. Pero, como siempre, hubo varios lugares que alegaron motivos para no pagar, especialmente Roa que presentó cierto privilegio del rey Juan II.

Todo lo anterior se pretendía completar una década más tarde. Bajo trece condiciones y un presupuesto de 11.400 reales señalados por José de las Cajigas, sería reparada la calzada y también los puentes del Arandilla y Bañuelos. Pero no se hizo nada pues, seguramente, no se vieron urgentes dichas obras. En 1737 los alarifes José Galbán Obregón y José Valdecilla volvían a reconocer los deterioros. Elevaron su costo a 114.831 rs. Pero, por la mitad, fueron adjudicados los trabajos a Jerónimo Alonso, quien los traspasó a Marcos de Vierna Pellón. Como no llegaron los fondos prometidos, suspendió las obras. Poco después una gran avenida agravó la situación. El presupuesto fue aumentado en 26.000 rs. Ahora sí se pagó a Vierna regularmente, por lo que en 1741 ya tenía finalizado el encargo.

La segunda mitad del siglo es de un notable incremento en las obras públicas arandinas. La preocupación personal de los monarcas, así como el hecho de que ciertos trabajos anteriores fueran ejecutados de manera deficiente, que acabaron de arruinar las repetidas avenidas, calificadas por los vecinos de "formidables", lo explican en buena parte.

Ya en 1746 Francisco Manuel de Cueto Pellón y José de la Puente formaban un detallado estudio para la definitiva consolidación del puente mayor. Era necesario asegurar los pilares, reparar los arcos y reforzarle de manera general. Todo costaría 97.500 rs. Tres años más tarde eran adjudicados estos trabajos a Francisco Manuel de la Puente aunque poco después, los canteros Juan de

la Sierra y Juan Ortiz de la Lastra se comprometían a llevarlos a cabo por la mitad de dicha cantidad. A ellos se encomendó. Pero, como "estamos trabajando en el real alcázar que se está construyendo por S.M. en Madrid", se encargaría de ello, únicamente, el segundo de dichos canteros. Comenzó la obra en 1750 y dos años más tarde la tenía finalizada. La reconocieron Carlos de la Raba y Juan Domingo del Cueto, que la dieron por buena, tasando las "mejoras" en 3.794 reales.

Al año siguiente las autoridades arandinas volvían a dirigirse al Consejo real insinuando que lo anterior debía ser completado con otros trabajos y, también, que debía ser reparado el arco inmediato a la puerta-torre de la villa que no había entrado en el anterior proyecto. El alarife Sebastián de Santiago lo tasó en, aproximadamente, unos 44.000 rs., aunque el proyecto definitivo fue debido a Juan Félix de Ribas y Francisco Antonio de Palacio. Se encomendó al anteriormente citado Juan Ortiz de la Lastra. Fray Antonio de San José Pontones dió por bueno lo hecho, aunque no así otros oficiales, quienes vieron algún incumplimiento en cuanto a las condiciones.

En adelante las obras serán proyectadas únicamente por académicos de San Fernando. En 1760 se encargaban de ello Hilario Alfonso de Jorganes y Pedro Fol. Tasaron los reparos de los diversos puentes arandinos en 233.283 rs. Fueron encomendados a los canteros Fernando de Munar, José Ortiz de la Lastra y Francisco de Soto.

En 1788 el corregidor de la villa exponía ante el conde de Floridablanca las desgracias acaecidas por una gran inundación, avalado todo con un detallado informe de cierto maestro de obras local. La avenida de febrero había invadido casas, llevado puentes y calzadas y deteriorado gravemente "su carretera tan pasagera". El informe oficial, proyecto y presupuesto corrió a cargo de Fernando González de Lara. Lo primero que hizo fue instalar una barcaza que hiciera las veces del puente, puesto que el arco que daba al barrio de Allende se encontraba a punto de hundirse. Indicó, también, que todas las cepas se hallaban en mal estado. Su reparo costaría 22.700 rs. Los demás puentes (a excepción de la Conchuela) estaban, asimismo, en ruinas. El estudio pasó a la Academia de San Fernando que aseguró: "Todo lo propuesto por González de Lara es útil y arreglado".

A pesar de todo, no se hizo nada. En 1790 el Consejo Real ordenada que volviesen a ser reconocidos los deterioros y en 1804 eran las propias autoridades locales las que se quejaban de la mala situación de su puente a pesar de "hallarse doquinado con piedra" (5).

Es lógico que los puentes arandinos hayan estado relacionados con los diversos ingresos de sus murallas. El puente mayor dio a la puerta principal, el de la Conchuela servía de paso a la Isilla, el puente de las Tenerías comunicaba con la puerta de San Juan y el de Minaya encauzaba el paso de la puerta del Cascajar.

A mediados del siglo pasado Madoz nos recuerda que Aranda disponía de un magnífico puente de piedra, con tres arcos y bastante elevación. Analizando el plano de 1503 podría deducirse que constaba de tres arcos, pero no era así. Ya se ha dicho cómo a fines del siglo XVI los dos más pequeños fueron reducidos a uno grande. Entonces debió de tomar, aproximadamente, el aspecto actual, regularizándose en su conjunto. El resultado, después de tantos reparos y reformas ha sido un sólido puente de unos 90 ms. de largo. Su aspecto general ha sido, sin embargo, alterado en buena medida en el presente siglo, al tener que ser ensanchado necesariamente por su incapacidad de absorber la mucha circulación rodada. A pesar de todo, aún son evidentes su notable altura y gran robustez asegurada por fuertes estribos abiertos en ángulo, aguas arriba, y cuadrados en el lado opuesto.

El puente de la Conchuela sigue luciendo hoy su amplio y esbelto arco, construido a base de buena sillería en la rosca y mampostería en lo demás. No tiene contrafuertes ya que se apoya sólidamente en sus extremos. Resulta muy elevado por el encajonamiento del Arandilla, todavía muy rápido a pesar de hallarse próximo a su desembocadura en el Duero. Esto le salvó, a través de los siglos, de las ruinas arriba señaladas. Alcanza unos 30 ms. de largo por 4 de ancho.

El de las Tenerías es conocido, también, como puente romano o de San Juan. Posee un único arco de unos 20 ms. de largo por 3,50 de ancho. Su rosca está formada por sillarejo, mientras que en el resto predomina una pobre mampostería. Se dice que es de origen medieval, aunque sus formas actuales no se corresponden con aquel período. Tiene un ligero perfil alomado. A través del tiempo también éste salvó airoosamente las avenidas del Bañuelos.

El puente de Minaya fue de madera hasta que en el siglo XVI fue sustituido por el actual de piedra.

El puente junto al desaparecido convento de San Francisco, bajo la carretera N-1, fue construido por la Dirección general de caminos en 1813. Al igual que el anterior, posee un sólo ojo.

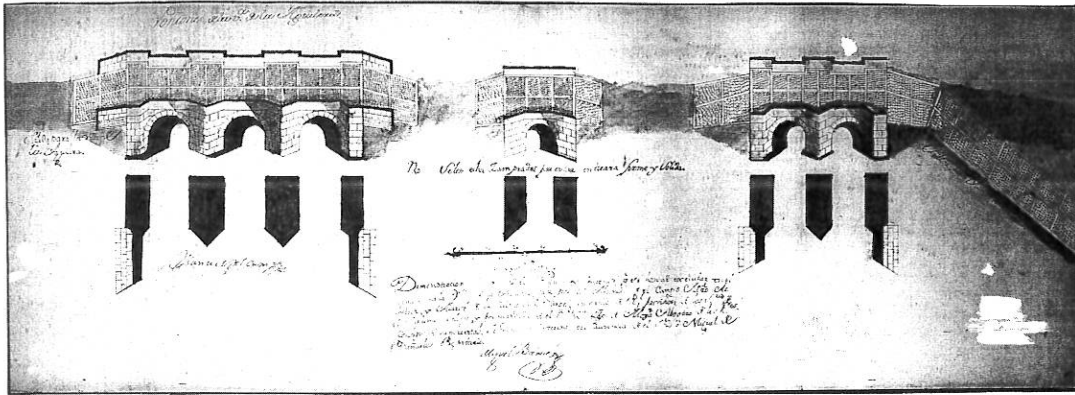
AGUILERA (LA):

Se halla este lugar en la carretera que enlaza Aranda de Duero con Gumiel del Mercado. A las afueras del lugar, cerca del famoso convento franciscano, corre el Gromejón, afluente del Duero.

El punto que estudiamos debió de ser siempre un vado o pontón muy concurrido puesto que allí confluyeron varias cañadas de origen medieval. Con ocasión de las crecientes de 1767, tanto el camino como el pontón quedaron muy dañados por lo que hubo que repararlos. El

arquitecto burgalés Manuel del Campo sería el encargado de formar proyecto. El mencionado pontón disponía de sólidos pilares de piedra que servirían de base para, hacia 1773, tender un puente de piedra de tres ojos. Al mismo tiempo, como puede verse en el plano que publicamos, trazó otros dos pontones para las cercanías.

Pero las riadas continuaron por lo que en 1775 los hermanos Francisco y José de la Fuente tuvieron que reparar caminos, alcantarillas y los citados puente y pontones. En 1790 se encargaba de reconstruir, casi por completo, dicho puente el académico Ramón Alonso (6).



Proyecto de Manuel del Campo para La Aguilera.

GUMIEL DE IZÁN:

Gumiel de Izán se halla en plena carretera N-1. Hasta su reciente desvío, atravesaba el centro del caserío.

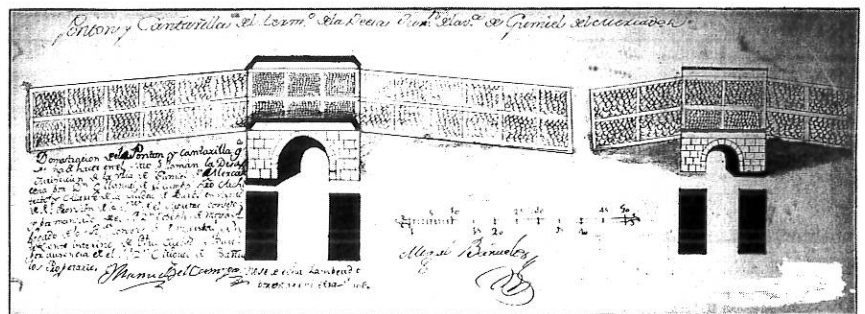
En la segunda mitad del siglo XVIII las avenidas habían destruido la calzada. Hubo que repararla y, también, construir un puentecillo sobre el río Ángel (hoy de la Laguna). De lo primero se encargaría el arquitecto Manuel de los Corrales y de volver a arreglar la calzada y levantar un puente de tres ojos (con el central de mayor tamaño) se adjudicó, en 1777, al cantero Ángel Francisco Pérez. Unos años después los vecinos volvían a quejarse de que "sus calles (tenían) destrozados todos los empedrados de suerte que la calle que sirve y demarca el camino real es intransitable".

Otro puente existió más al sur, sobre el Gromejón, cuya rosca luce muy buena sillería y en el resto mampostería. Hoy se halla deteriorado. Fue levantado en 1647.

GUMIEL DEL MERCADO:

Como complemento y ampliación de lo dicho en los casos anteriores, también en este pueblo se ejecutaron obras simultáneamente y por las mismas causas. Fueron reparados o reconstruidos un pontón cercano al lugar y se acondicionó la calzada según proyecto de Manuel del Campo. De ejecutarlo se encargarían Bernardo del Campo, Pedro de la Torre y Santiago de la Hermosa, todo por 250.400 rs.

En 1790 se nombraba al arquitecto Ramón Alonso para que reconociera y dispusiera los reparos de 2



Proyecto de Manuel del Campo para los pontones de Gumiel del Mercado.

puentes, 5 pontones y 2 calzadas. Presentó dibujos y condiciones que fueron aprobados por la Academia de San Fernando. A él mismo se le encomendó el trabajo que había evaluado en 15.340 rs., cantidad que fue considerada excesivamente corta para un trabajo de tal envergadura.

HONTORIA DE VALDEARADOS:

Puente sobre el Aranzuelo proyectado por Juan Sánchez Rodríguez por un monto de 25.978 rs. La comisión académica de San Fernando notó varios defectos por lo que, en 1791, encomendó a Fernando González de Lara que formara sus trazas (7).

El resultado fue un pequeño puente de piedra de dos ojos.

HOYALES DE ROA:

Se halla este puente sobre el Riaza, cuando ya está a punto de desembocar en el Duero, y en el camino que une Aranda con Valladolid. Se encuentra bastante alejado del pueblo.

En 1779 las autoridades locales se dirigían al Concejo real, pues se aspiraba a reconstruir dicho puente a base de lo que se obtuviera por repartimiento. Aseguraban que hacía ya casi un siglo que había comenzado a arruinarse por las avenidas. Se trataba de uno de los puentes más principales del contorno, en camino real y, por ello, lo hubo "perpetuamente". Ahora se hallaba inservible, únicamente conservaba un ojo y las cepas de los demás. La total ruina le había venido por los "impulsos y avenidas de su caudal quantioso y rápido que, por su poca madre, concabidad y capacidad, azotó la violencia del propio puente". Hacía sus veces un pontón, aunque no existía año que dichas avenidas no se lo llevasen.

Hoyales pertenecía entonces a la intendencia de Segovia y superintendencia de Aranda. Sin embargo, el Consejo encomendó la causa al Intendente de Burgos. Este informó que se trataba de una "carretera el maior alibio, menos corto y conocido aventajo para la real tropa, carreteros, mesteños, cabañiles, arrieros, biandantes, tabarneros que transportaban vino de esta misma Ribera y otros los más tratantes y dibertidos en el comercio y conserbación de el reyno". Pero no se hizo nada.

En 1785 tanto el Consejo como el Fiscal aconsejaron de debía tramitarse el anterior expediente. Pero no indica el resto de la documentación lo que en esta ocasión se hizo (8).

La actual carretera ha cortado aquel puente de forma sesgada, de tal manera que no puede contemplarse una pequeña parte de aquella obra. Por su arrinconamiento y abandono, ha comenzado su ruina. A pesar de todo, aún se halla en relativas buenas condiciones y son perfectamente visibles estribos, arcos y calzada, todo ello muy robusto.

MILAGROS:

El caserío de este pueblo flanquea la carretera que une Madrid con Burgos y la frontera francesa. Junto a él corre el caudaloso Riaza. En el siglo que estudiamos se aseguraba que era "lugar sujeto a Montejo de la Vega (Segovia), pasa a un tiro de vala al norte del lugar el río y por un puente que es de piedra labrada de buen grano con cuatro arcos, transitan...". Así aparece todavía dicho puente como motivo del escudo del pueblo. En alguna ocasión se aseguró que había sido levantado entre los años 1580 y 1620.

En 1740 el concejo local pretendía repararle por repartimiento. El propio vecindario ya había realizado algún acondicionamiento el año anterior. Exponía que se hallaba "en camino y calzada real, frecuente y preciso para la corte... por donde continuamente transitan los correos, postas y demás comercios que bienen del reyno de Francia, Inglaterra y parte del norte, como es bien notorio". Resultaba para su vecindario una obra muy "crecida y costosa", llevaba unos 80 años sin repararse y se encontraba muy deteriorado, especialmente en las cepas. No se cobraba pontazgo.

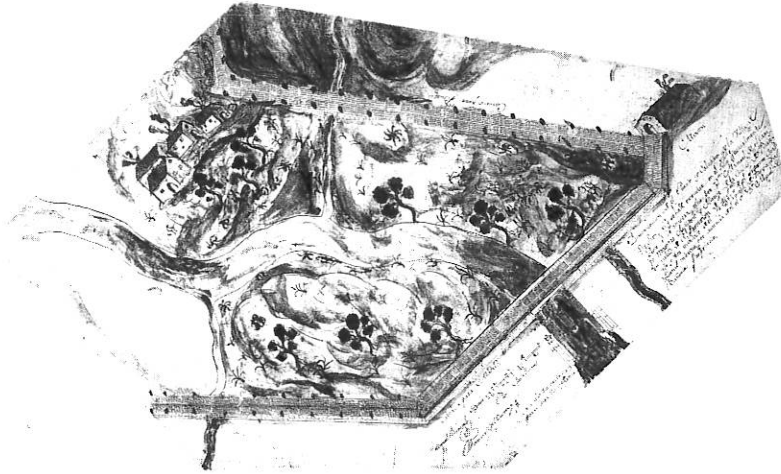
Le reconocieron los canteros Jerónimo Ruiz y Juan del Otero y declararon que se componía de 4 ojos de piedra de sillería con cinco cepas, tres enteras y dos medias. Pusieron 4 condiciones para su reparo y lo tasaron en 22.618 rs. Las obras consistirían, sobre todo, en acondicionar arcos y cepas y tender varios zampeados.

Se actuó rápidamente y a los pregones se presentaron prestigiosos canteros. Fue rematado en Juan Antonio Ortiz por 14.685 rs. "antes de que expirase la vela". En el mismo año el Consejo aprobaba el reparto de la mencionada cantidad entre pueblos de 10 leguas en contorno (9).

Al ensancharse no hace muchos años la carretera, el puente quedó empotrado entre bloques de hormigón. Por ello hoy no son visibles los contrafuertes, aunque sí el intradós de las roscas. Estas son tres (antes hubo cuatro), de arco rebajado, todo de buena sillería. El conjunto alcanzó unos 50 ms. de largo por 5 de ancho.

OQUILLAS:

En 1766 se aseguraba que su carretera y puente eran imprescindibles para ir a Francia. Había que repararlos al mismo tiempo que otros caminos comarcales como eran los de la Aguilera, ambos Gumieles, Aranda...



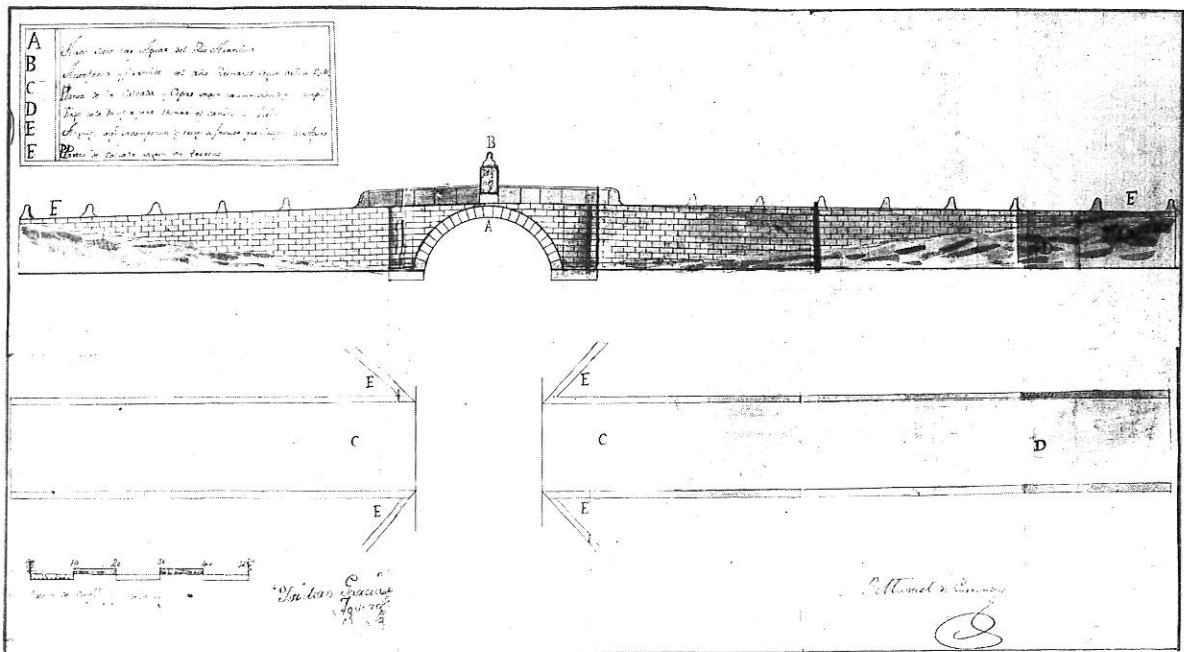
Curioso croquis del pueblo, calzadas y puentes trazados por Manuel del Campo.

Una década después se solicitaba otro tanto, aunque en este caso completado con la construcción de un pequeño puente. Primero trazaron un proyecto Domingo de Ondátegui y José de Ulívarri. Pero como "no estaba arreglado el diseño", se encomendó a Manuel del Campo. Este propuso un pequeño puente de dos ojos sobre el riachuelo Oquillas, afluente del Esgueva, y también la construcción de dos alcantarillas, así como el reparo de la quebrada calzada que abrazaba el caserío local.

PEÑALBA DE CASTRO:

Se halla este lugar cercano al nacimiento del río Arandilla, aunque relativamente apartado de él. Pueblo sucesor de la desaparecida ciudad romana de Clunia, es de suponer que ya entonces dispusiera de un puente en el mismo sitio.

En 1788 el vecindario aspiraba a reedificar el puente denominado del Corcho. Como es sabido, a comienzos de año las avenidas habían sido destructoras: "fue tanta la elevación y voracidad que tomaron las aguas hasta arrancar el puente intitulado del Corcho en término de esta villa", que solamente había dejado la señal de las cepas y éstas sumamente deterioradas. Se trataba de un



Proyecto de puente por Isidoro García Agüero.

paso muy concurrido para ir a Burgos, Aragón, puertos del norte y transporte de carbón, sal, madera, pescado y también paso de merinas.

El intendente de Segovia encargó su reconocimiento al cantero Isidoro García de Agüero. Formó plan bajo siete condiciones y lo tasó en 86.500 rs. Se trataba de reconstruir de nuevo dicho puente, pues era preciso demoler hasta lo poco que las aguas habían dejado.

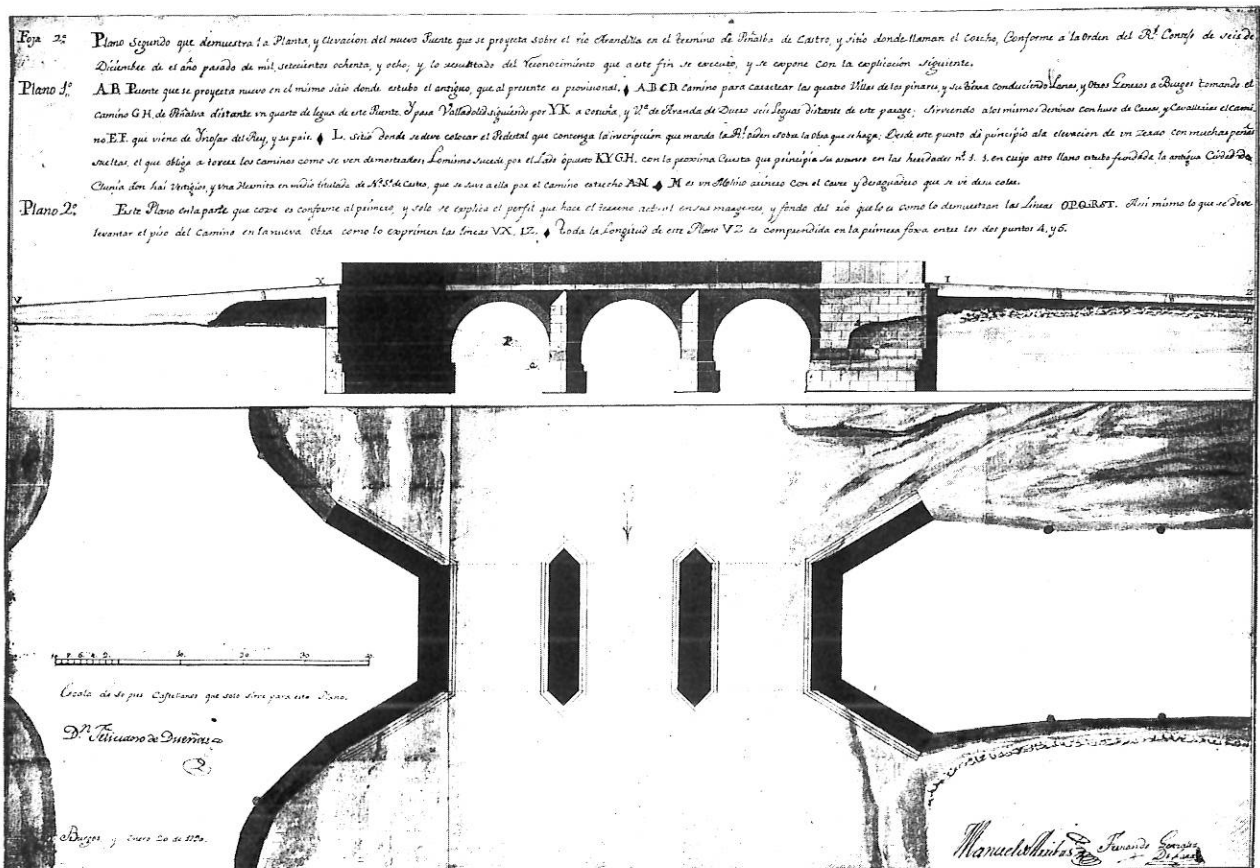
Se remitió el estudio a la Academia de San Fernando. No le gustó, por lo que encomendó su proyecto a Fernando González de Lara "de probidad y experiencia conocida". Dicho arquitecto se hallaba, por entonces, reconociendo los puentes de Villovela y Pinillos, también arruinados. En 1790 ya tenía finalizado el trabajo. Habría que reconstruir por completo las cepas y después tender los arcos. Costaría 72.000 rs. Al año siguiente la Academia aprobaba la nueva idea: "esta obra no sólo es útil y arreglada sino también mejor dispuesta y más económica" que la anterior. Debía ser construida por adm-

nistración y no al mejor postor. Y lo más acertado era que lo construyera el propio Lara o, en su defecto, Francisco Álvarez Benavides (arquitecto de Valladolid) o Pedro González Ortiz, de Palencia.

Comenzó el repartimiento, pero la crisis económica del momento explica el que muchos lugares pleitearan o pusieran diversas excusas para no contribuir, lo que alargó el expediente. En 1793 el fiscal, ante tanta dificultad, aconsejó: "las críticas circunstancias del día exigen se suspenda (la obra) por aora". Así lo ordenó el Consejo.

Y no debió de hacerse nada, ni en años posteriores, pues Madoz nos recuerda que en Peñalba había dos puentes, pero ambos de madera (10).

Frente al proyecto de Agüero, consistente en un sólo vano con fuertes manguardias, destaca el de Lara de tres arcos de medio punto, sobre estribos de tajamares y espolones en ángulo agudo, todo de gran esbeltez y perfección clásica.

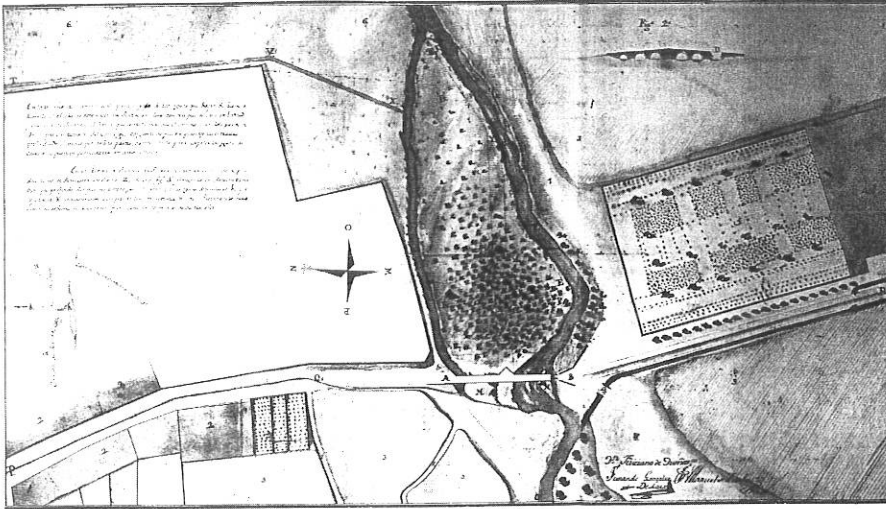


Puente ideado por Fernando González de Lara en 1790.

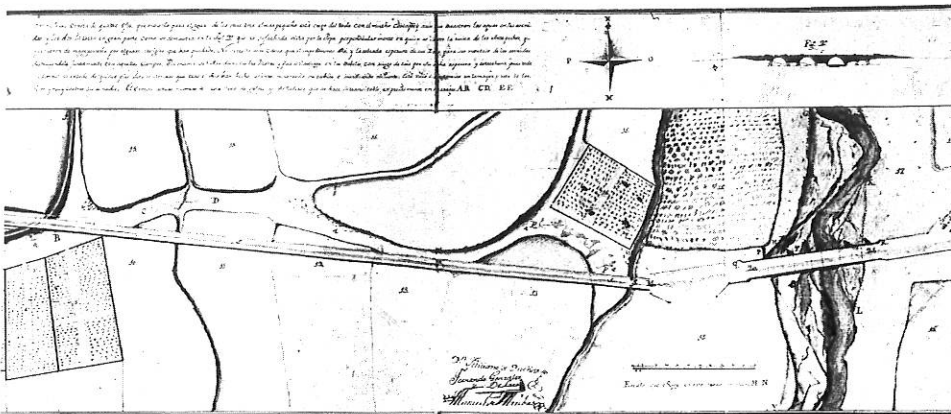
PEÑARANDA DE DUERO:

Aunque de su nombre pudiera deducirse otra cosa, este pueblo se halla, en realidad, junto al Arandilla. Sobre él han existido dos puentes: el mayor o nuevo con 6 ojos y el del Carmen o viejo de 3 arcos.

En 1788 los vecinos solicitaban autorización para repararlos por repartimiento. Las inundaciones habían derribado ambos puentes. Y resultaban imprescindibles para los carreteros de madera de los pinares, transporte de sal desde Auñón, víveres hacia los puertos de Santander, Bilbao y Corte, así como para el comercio



Proyecto de Fernando González de Lara para el reparo del puente mayor o nuevo.



Proyecto de Fernando González de Lara para el reparo del puente viejo o del Carmen.

general de pescado y hierro. El propio duque de la villa escribió una carta al conde de Floridablanca, superintendente de caminos y puentes, dando cuenta del hecho. Había desaparecido uno de los arcos del puente mayor y otro en el del Carmen. Para reconocerlo e informar con detalle se comisionó a los alarifes locales Toribio González y Félix Cuzcurruta.

Un primer proyecto fue ideado por el hermano de la Vid, Mateo Arana, pero debió de ser rechazado.

La Academia de San Fernando propuso que el estudio definitivo lo ejecutara Fernando González de Lara pues "es de creer de la pericia y honradez de Lara, que esté hecho con la economía debida". El puente nuevo costaría 91.500 rs. y el viejo, completado con una calzada, ascendía a 95.800 rs. Algún detalle fue corregido por los académicos, sugiriendo que en las trazas definitivas fueran ampliadas la aceras, guardarruedas y aceptaron que el arquitecto empleara otro tipo de materiales pues "hace bien en no adoptar por regla general (como es de uso en

aquel país) los paredones de piedra". Aunque el nuevo método que proponía de emplear "prismas de tierra macerada", no convenía por no ser resistente a las avenidas. "Mexor es echar la tierra a su pendiente natural de 45 grados y a donde sea menester poner adoquines o por lo menos maestras de cualquier piedra".

El proyecto definitivo de Lara sería aprobado en 1790. Cobró por su trabajo 3.300 reales.

Mientras comenzaban las obras y recogía la derrama, fueron ejecutados algunos trabajos provisionales a cargo del cantero Juan Blanco. Como en tantos otros casos, el proyecto se demoró exasperadamente. En 1794 seguía sin hacerse nada. Tres años después el fiscal aconsejaba que se desestimara la petición "por no hallarse constituidas las puentes en tránsito público y frecuente de reino a reino y provincia a provincia" (11).

El resultado actual no es más que un mal remedo de los puentes de entonces, ampliados y acondicionados con mal gusto.

PINILLOS DE ESGUEVA:

Pueblo emplazado a medio camino entre la carretera N-1 y Tórtoles de Esgueva, en la vía que lleva a Valladolid y Palencia.

En 1788 el concejo local pedía facultad para reparar su calzada y tres pontones sobre los ríos Vega Henar y Esgueva y que se hiciera por repartimiento al faltarle los medios necesarios.

Reconoció las obras el cantero Domingo Alzaga e informó que cierta avenida se había llevado dichos pontones y la calzada. Su acondicionamiento costaría 81.164 rs. Pero la Academia de San Fernando propuso, en el mismo año, que lo reconociese y proyectara Fernando González de Lara. Así lo hizo en 1790, al mismo tiempo que recorría otros pueblos cercanos con el mismo fin. Elevó en gran medida su costo, subiéndolo hasta 137.460 rs. Como se ve, excesivo para los pobres lugares comarcas y los malos tiempos que corrían.

En 1794 el fiscal aconsejaba: "Sobreséase por ahora".

Pero en 1802 volvía a insistir el vecindario en el mismo sentido. El Consejo ordenó que se repartiese en 20 leguas. Pero tampoco tuvo lugar por la oposición de los Intendentes de Soria y Palencia, alegando que varios de los pueblos incluidos en la lista del repartimiento habían

cambiado de partido judicial. En 1807 las autoridades locales advertían que sus puentes seguían estando intran-sitables (12).

QUEMADA:

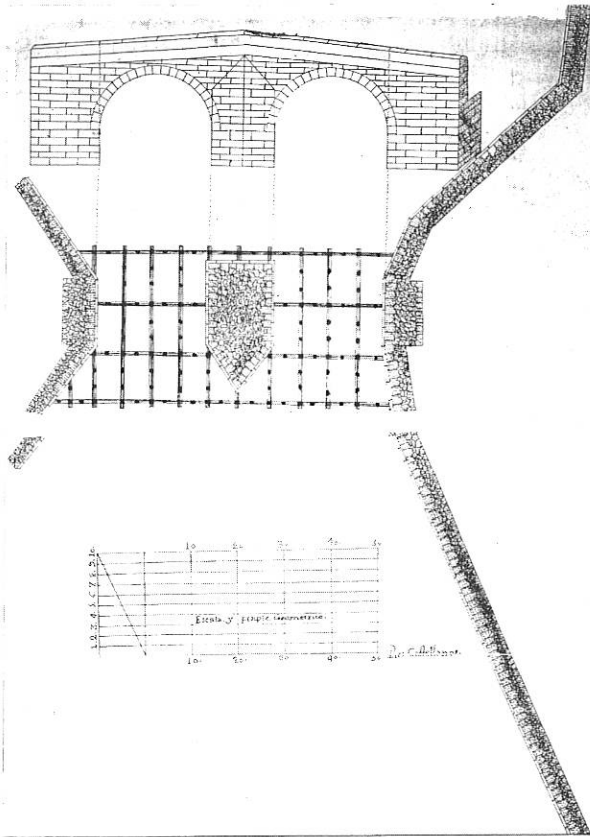
En el siglo XVI existían en este pueblo un puente de piedra sobre el Arandilla y otros dos de madera sobre el cercano afluente el Aranzuelo. A fines del mismo eran reparados por el cantero Andrés de Naveda. Por entonces, y también durante el siglo siguiente, debió de considerársele un importante camino en sentido norte-sur puesto que, frente a otras vías también muy transitadas y sin embargo descuidadas, éste fue siempre tratado con cuidado.

En 1626 los vecinos decían que las riadas habían arruinado sus tres puentes. Resultaban indispensables para las comunicaciones tanto locales como interprovinciales. Por ello las quejas de los arrieros eran comprensibles.

Al año siguiente eran reconocidos por los canteros Felipe de Velasco y Miguel de Argos. Lo tasaron en unos 8.000 ducados. Las condiciones detallaban que habría que reconstruir dos arcos y una cepa, tender anditos y retirar toda la piedra que el Arandilla había derribado, lo que equivalía, prácticamente, a un puente nuevo. El Consejo accedió a la petición, pero exigió suficientes garantías del maestro a quien se adjudicara la obra. Sería repartido su costo en 12 leguas en contorno.

Los trabajos fueron rematados en Sancho de la Riba por 4.000 ducados. En el encargo fue ayudado por el arriero citado cantero Miguel de Argos. El "veedor", Pedro de la Riba Ontañón, inspeccionó de cerca todo lo que se iba construyendo. Para reconocer la obra definitiva se nombró a Luis del Castillo y Diego de Cotero. Aseguraron que era sólida y que se había cumplido con las condiciones. Aunque el pueblo no fue de esta opinión, pues aseguró que faltaban numerosos detalles que garantizasen su permanencia. Está claro que tampoco podía pedirse mucho más de un remate reducido a la mitad de lo presupuestado en un principio.

En 1670 volvía el concejo local a solicitar un nuevo reparo. Eran dichos puentes, según él, "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". Y se advertía que, en caso de no actuarse con rapidez, los comerciantes tendrían que dar un gran rodeo.



Puente dibujado en 1738 por Juan de Otero y Antonio Pontones para el río Aranzuelo.

En el mismo año fueron reconocidos y dio trazas Juan de Ribas. Era necesario rehacer en el Aranzuelo el pilar central, casi completamente desaparecido, así como los dos arcos que en él se apoyaban. En el Arandilla era preciso reparar en profundidad su cepa y arcos, además de otros detalles.

Al año siguiente volvían a ser reconocidas estas obras por los canteros Martín de la Llana y Juan de la Lastra Díez. Tasaron los trabajos en 6.000 ducados, aunque serían rematados en mayor cantidad. Efectivamente, Agustín de Corlado cobró 5.880 por el puente primero y 2.920 por el segundo. En cuanto a su repartimiento, el Consejo real ordenó que para el puente del Aranzuelo el vecindario aportara 2.000 ducados, y el resto fuera derramado, pero "no haber lugar repartirse lo tocante a la otra puente sobre el río Arandilla".

En 1737 los arquitectos Juan de la Portilla Rubalcaba y José de la Puente señalaban diversos reparos necesarios en calzadas, antepechos, cepas, arcos... También había que acondicionar los dos pontones cercanos, importantes pasos de merinas. Se detuvo el expediente.

Pero al año siguiente volvía a insistirse en el mismo sentido. Proyectaron las obras los maestros Juan de Otero y Antonio de Pontones Lomba, quienes estaban trabajando por entonces en la iglesia de Fuentelcésped. El puente mayor sobre el Aranzuelo costaría 30.200 rs., el de abajo o de las Cañadas 11.240 rs. y el de Valdetejar (o de la Tejera), sobre el Arandilla, 45.200 rs. Precisamente el plano que damos a conocer fue trazado con esta ocasión. La ejecución se encomendó a Juan A. Ortiz por 40.500 rs. Pero, cuando limpiaba los cimientos, vio que éstos se hallaban mucho peor de lo imaginado, por lo que pidió que fuera revisada la tasación. Así se hizo, aumentándolo en 9.550 rs. En 1742 ya tenía finalizado el trabajo.

En 1780 volvía el pueblo a solicitar permiso para ejecutar reparos. El cantero Martín de Urizar los tasó en 93.000 rs. Los vecinos insinuaron al Consejo que se le encargase a él mismo el trabajo puesto que la parte que había hecho, ayudando al antes citado J.A. Ortiz, era lo único que permanecía por estar bien hecho. El fiscal, sin embargo, vio intereses particulares, muy repetidos gastos y resultados siempre defectuosos, por lo que opinaba que debía informar el P. fray Antonio de San José Pontones, en quien únicamente podía fiarse. Este delegó en Diego la Riva cuyo informe resultó negativo: "no ser obras de la mayor atención, sino muy ordinarias" y estimó su costo en tan sólo la mitad de lo anterior. Urizar alegó que dejaba de indicar importantes aspectos. Pero el P. Pontones que lo inspeccionaba personalmente al año siguiente, confirmó el dictamen de Diego la Riva al mismo tiempo que tachaba a Urizar de "gregario oficial". Incluso volvió a rebajar el presupuesto hasta dejarlo en 35.000 rs. Y propuso para su realización a Domingo de Ondátegui. Como éste falleció en 1763, se encargaría de rematar las obras su "hermano" Juan de Sagarvínaga. El mismo P. Pontones lo dio por bueno (13).

El resultado ha sido unos puentes un tanto modestos. Por tratarse de terreno llano, en el que los ríos discurren superficialmente, dichos puentes presentan forma alomada, con arcos desiguales.

El del río Arandilla (en el antiguo camino hacia Vadocondes) dispone de tres arcos de medio punto, con buen sillarejo. El resto de la construcción es de mampostería. Mientras que los tajamares son angulares, los espolones resultan cuadrados, todos ellos bajos, es decir, que no llegan a formar aparcaderos. Es un puente reducido, pues apenas si alcanza unos 20 ms. de largo por 3 de ancho.

VADOCONDES:

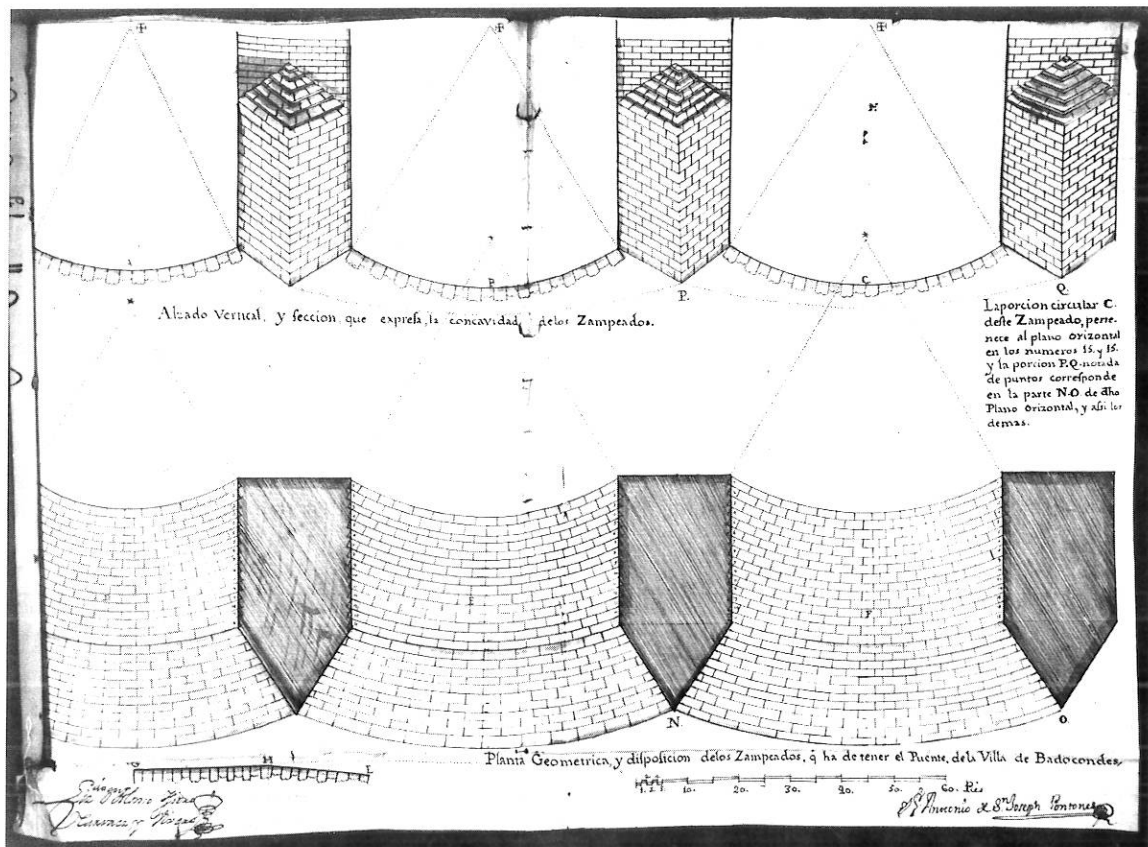
Con el nombre de "Vado de Condes" aparece por primera vez este pueblo en 1168. Puede ser que todavía por entonces siguiera siendo un simple vado. Evidentemente la historia del lugar ha sido la historia de un paso. Emplazado en un tortuoso recodo del Duero, su gran ventaja debió de consistir en ser el único vado posible antiguamente entre Langa de Duero y Aranda. Siempre fue, y sigue siendo, un importante cruce de caminos.

Un puente de piedra ya existía al menos en la Baja Edad Media. Efectivamente, en 1493 sus vecinos solicitaban prórroga de la merced que durante diez años habían disfrutado de recaudar sus alcabalas con el fin de acabar de construir uno de los arcos de su puente, conocido con el apelativo de "la Reina", posiblemente en honor de Isabel la Católica.

A pesar de haber sido reparado con cierta amplitud a mediados del siglo XVI, en 1658 afirmaba su concejo que "esta villa está padeciendo graves daños y dignos de

todo reparo en un puente que tiene sobre el río Duero, cañada real y en una calzada...", pues resultaba indispensable ya que por él "toma paso, trato y comercio toda la serranía y tierra de la Balbanera, tierra de Burgos y sus montañas de Bizcaya a las dos Castillas, el reino de León, Principado de Asturias, el reino de Aragón, Principado de Cataluña y otras partes así la gente de a pie como de caballo, arrieros y trajineros, como los que van y vienen al extremo". Según cierto comerciante, era "tan antiguo como quantos a visto en los otros reinos". Las avenidas de 1657 y 58 se habían llevado el estribo central y con él los dos arcos colaterales. Era, además, necesario reparar la manguardía que protegía al caserío de las inundaciones del Duero. Todo costaría unos 12.000 ducados, que era necesario repartir pues los vecinos eran pobres.

Fueron reconocidas las ruinas por los canteros Mateo de la Verde, Pedro Palacio y Domingo de Menchaca. Dijeron que se trataba de un puente de cuatro ojos, 400 pies de largo por 22 de ancho. Y lo presupuestaron en el doble de lo antes dicho. Altísima cantidad y más para aquellos difi-



Proyecto de fray Antonio de San José Pontones para el reparo del puente sobre el Duero.

les años. No se hizo nada y durante casi un siglo fue habilitado con vigas y madera, mala y peligrosamente.

En 1731 se recordaba la peligrosa situación del puente. Según el alarife Martín de la Lombana, aunque desaparecidos los dos ojos centrales, con todo los otros dos se hallaban firmes y seguros (uno de antigua fábrica y otro más moderno). Sólo la cepa central necesitaba reparos. Todo costaría unos 60.000 rs. A este informe siguió otro de Antonio Pontones y Andrés de Zamora, quienes levantaron un plano y rebajaron su tasación a 48.708 rs. Dos años después era rematada la obra en Juan de la Portilla por 43.700 rs.

Pero se complicaron las cosas, pues estando repartiéndose dicha cantidad, el citado cantero notó diversas quiebras que aumentaron el costo del trabajo en mucho más. Un año después le tenía concluido. Los maestros Antonio Pontones Lomba, Juan de los Cuetos y Juan Félix de la Riba le dieron por bueno y tasaron las mejoras en 34.975 rs.

Pero, por desgracia, poco perduró pues las avenidas de 1752 se llevaron lo últimamente construido. De nuevo fue reconocido y proyectado por cierto arquitecto pero el fiscal, ante la deficiente y costosa obra anterior, aconsejó que se encomendase el estudio a fray Antonio de San José Pontones "de cuya idoneidad y pericia se halla noticioso". Levantó el plano que publicamos, ceñido a los dos arcos y estribos antes mencionados y lo tasó en 48.000 rs. Además, se le ordenó que nombrase a un arquitecto de su confianza que por dicha cantidad y sin mejora alguna, lo llevara a cabo. Escogió a Francisco Manuel de la Fuente. Hubo quien lo rebajó a la mitad, pero el Consejo desestimó el ofrecimiento. En 1758 ya estaba concluido.

En 1776 volvió a solicitarse permiso para perfeccionar lo ejecutado con añadido de antepechos y manguardias. Incluso el arquitecto José Borgas (a veces se le dice Vargas) ideó obras por nada menos que casi medio millón de rs. El Consejo lo rechazó: "Podrá diferirse la construcción de estas obras" (14).

A fines de siglo era levantada la magnífica Puerta Nueva de la cerca, que aún luce a la entrada del pueblo. Su finalidad fue el asegurar el cobro del fielato que allí había amparándose, sin duda, en el fácil y eficaz control que también ejercía su puente.

El resultado ha sido un gran puente, de rasante horizontal, cuatro ojos y más de 100 ms. de largo por 5 de ancho.

Los cuatro arcos presentan hoy forma de medio punto, bastante mayores los centrales que los laterales. Todos son amplios y esbeltos con las dovelas marcadas con buen sillarejo. Los tajamares resultan diferentes pues, mientras que los extremos son angulares, el central tiene forma de huso. Aquellos van cubiertos con copetes escalonados y de buen sillarejo, presentando fuerte proyección frente a las aguas. En cambio el del centro ha debido de ser modificado modernamente puesto que en el plano del P. Pontones es como los demás. Aunque de reducido tamaño, está trabajado con mucho cuidado. Los espolones son todos distintos, cuadrados, amplios y potentes que suben hasta la calzada formando aparcaderos.

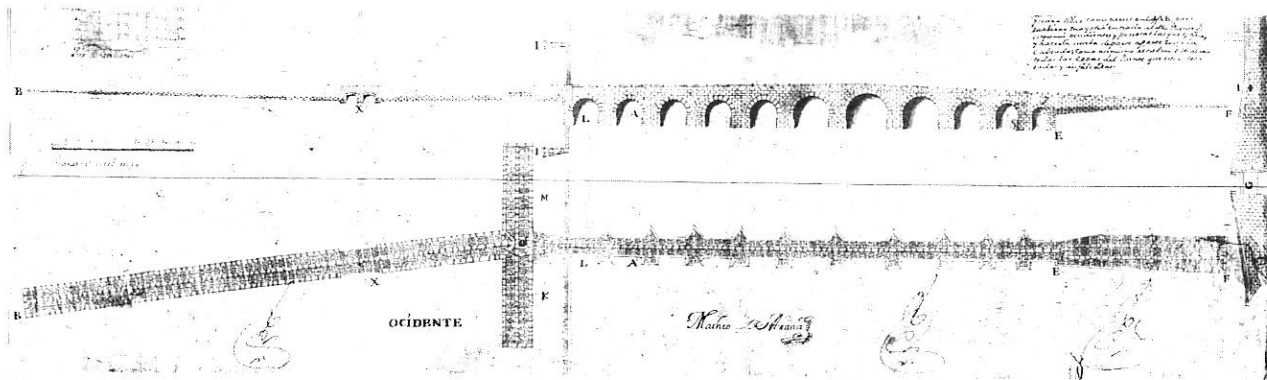
VID (LA):

Se encuentra este puente en donde la carretera que viene de Langa cruza el Duero para, desde aquí, llegar hasta Aranda siguiendo la margen opuesta. A pesar de que, tras su construcción, se halló siempre en relativas buenas condiciones, no fue muy transitado pues a él se accedía después de atravesarse varios montes en los que se cometieron numerosos asaltos, robos y hasta muertes.

El puente fue comenzado en 1532 a instancias del cardenal López de Mendoza, sin duda para mejorar las comunicaciones del monasterio colindante. Pero la obra fue muy lenta, a falta de medios y por la oposición de la cercana Langa de Duero. No sería finalizado hasta comienzos del siglo siguiente, hacia 1622. A veces se dijo que el proyecto original se debió a Pedro de Rasines. En su construcción trabajaron Francisco de Cárdenas, Pedro de Ruesga y Juan del Castillo.

Las riadas de unos años después (1657 y 58) le arruinaron en buena parte. Fue acondicionado con maderas, hasta que a mediados del siglo XVIII fueron reedificados dos de sus arcos. Por 29.730 rs. se encargó de ello Marcos de Vierna Pellón. Unos años más tarde sería completado este trabajo con la construcción de una manguardía.

En 1780 exponía el vecindario la necesidad de su arreglo. Había pedido al hermano Mateo Arana que formara el correspondiente proyecto. Esta petición fue apoyada por Pedro Rodríguez Campomanes, que se encontraba en aquella zona presidiendo una reunión de la Mesta. "El puente es magnífico, con diez arcos, de los cuales se reedificaron dos en el año mil setecientos cuarenta y uno, hacia el medio día... concurre la calidad de ser público y frecuente comercio de reyno a reyno y de provincia a provincia". Y aconsejaba que se



Proyecto de reparo y ampliación del puente por Mateo de Arana.

hiciesen varios reparos, desbrozarle de árboles atrapados en sus cepas, añadir un ojo al norte, por donde solía desbordarse el río, y completarle con una calzada de unas mil varas.

Efectivamente, Mateo Arana trazó el plano que publicamos, tasó su costo en 477.000 rs. y lo remitió al Consejo. Pero la Chancillería de Valladolid, seguramente recelosa ante un apoyo tan poderoso, aconsejó que lo volviera a reconocer el arquitecto Pedro Álvarez Benavides. Este amplió aún más el proyecto con dos nuevos arcos y varias manguardias presupuestándolo, nada menos, que en 556.000 rs.

El monasterio, el más interesado, se ofreció para que el hermano Arana dirigiera gratuitamente las obras. El importe debía repartirse en 20 leguas en contorno y deberían contribuir hasta los eclesiásticos "como causa común de que no deben estar exemptos".

Pero el Consejo no accedió a lo solicitado: "por ahora sobreséase este expediente". Y advertía que, si la comunidad religiosa quisiese hacer la obra por su cuenta, podría hacerlo y se le reintegraría su costo.

Así debió de hacerse, siguiendo el proyecto de Arana, puesto que aún es patente el arco entonces proyectado y construido al norte (15).

El resultado ha sido un puente ligeramente alomado, debido a la poca profundidad del río en aquel sitio y a la necesidad de elevar y ensanchar los arcos centrales con el fin de darle mayor solidez y salvar mejor las frecuentes y peligrosas riadas. Posee once arcos, casi todos de distinto tamaño, construidos en buen sillarejo. Los tajamares son angulares y los espolones cuadrados. En el

dibujo de Arana no llegan hasta la calzada, como hoy, por lo que hay que suponer un recrecimiento moderno de los estribos, en cuya ocasión se abrieron aparcaderos y recompuso el pretil, separado éste por una ligera imposta del resto de la fábrica.

PARTIDO DE LERMA

LERMA:

El estudio del puente de Lerma se ha prestado a confusiones y, en parte, ha estado desorientado. Y es que, en realidad, han existido (y, aún, quedan) hasta cinco puentes. El de Carrevilla, el famoso medieval inmediato a la salida del pueblo hacia Burgos y, poco más adelante, se alza el renacentista. En el extremo de éste, hacia Villalmanzo, quedan restos de otro anterior y, finalmente, el más moderno sobre el que corre la carretera N-1, sustituto del anterior.

El río Arlanza se dividió hasta su encauzamiento, en tres brazos: uno actualmente seco al norte, en donde arranca la carretera de Covarrubias, perfectamente dibujado y visible en el plano de Coello de 1868. Se salvaba con un vado. El cauce actual fue encaminado a fines del siglo XVI con ocasión de la construcción del puente Nuevo, el principal, levantado entre 1573 y 79 por Simón de la Losa y Juan de Naveda. El tercer brazo, y más importante en la Edad Media, es el que lame el cerro en que se asienta Lerma, hoy reducido a un canal. Es el también conocido como "Río Chico". Para convencernos de que entonces era el principal, no hay más que repasar las crónicas medievales y también recordar los edificios, bosques y juegos con que el famoso duque dotó a Lerma y su relación con el río.

Desde que el Arlanza penetra en tierras de Lerma hasta su desembocadura en el Arlanzón, la pendiente es escasa y por ello su recorrido perezoso y errático. Esto, unido a la abundancia de aluviones, lodo y cascajo, explican que los puentes que estudiamos hayan resultado problemáticos, costosos e inseguros.

El puente medieval: Desde el siglo XVI se le llamó "puente viejo" con el fin de distinguirlo del renacentista. La documentación no deja lugar a dudas sobre su emplazamiento. Durante el duro cerco de Alfonso XI, en 1335, el rey instalaría su campamento al otro lado del río, "ca de la una parte cercaba la meata (de la villa) el Arlanza". Así evitaba cualquier ataque inesperado. En esta situación, el puente se convertía en un punto fundamental estratégico para ambos bandos. "E porque los de la villa de Lerma salían algunas veces por la puente, coyendo facer algún daño en el real, el Rey mandó derribar aquella puente... que era de piedra et por esto era grave de derribar".

En la segunda mitad del siglo XVI las riadas causaron numerosos destrozos tanto en las cepas como en los arcos. En 1564 Lerma se enfrentaba a los lugares de su alfoz por la contribución para reparar dicho puente. Se trataba de "una de las mas ymportantes e pasajeras que abía en toda esa comarca e por donde pasauan todas las mas mercancías e mantenimientos que yban al reino de Toledo y çidad Rodrigo, Burgos y a las montañas". Las grandes avenidas "abían derribado la mayor parte de la dicha puente".

Por orden real tuvieron que contribuir todos con las siguientes cantidades:

Lerma	580 ducados	Fontioso	60 ducados
Villalmanzo	290 "	Iglesiarribia	100 "
Santillán	11 "	Mecerreyes	40 "
Revilla Cabriada	262 "	Santa Cecilia	40 "
Villoviado	160 "	Torrecilla del M.	60 "
Quintanilla de la M.	156 "	Santa Inés	120 "
Avellanosa de M.	60 "	Guimará	120 "
Ruyales del Agua	160 "		

Como ha estudiado don Luis Cervera, en 1602 se hallaba con un tajar caído y varios estribos arruinados. Los canteros Pedro de la Herrería, Pedro del Río y Hortuño de Aguirre se encargaron de repararlos. Además, ejecutaron cierto trabajo "delante de los tres pilares de la dicha puente hacia la parte de abajo", de lo que parece deducirse que por entonces disponía de cuatro ojos. Todo se hizo con el visto bueno del maestro Pedro de Udrivala.

Consta que en 1636 Tomás de Ribas volvía a realizar nuevos reparos.

La documentación sigue hablando de posteriores obras hasta fines del siglo XVIII. También se hace constar que el duque cobraba ciertos derechos de portazgo únicamente sobre este puente, pero no en el Nuevo, que era "real".

El puente actual, sustituto del medieval, se halla enmascarado bajo la carretera N-1, por lo que a menudo se le ha ignorado.

El puente nuevo: A esta construcción podría aplicarse la paradoja de que primero fue el puente y después el río. Su finalidad fue, no sólo salvar el Arlanza, sino también encauzar el anárquico discurrir de las aguas, así como sanear aquel paraje. Se tenía pensado levantarle "en donde haze el río vn recodo y viene corriente contra la villa", completándole con diversas manguardias que le obligasen a seguir un lecho recto bajo dicho puente.

El proyecto se debió a un conjunto de prestigiosos canteros compuesto por Miguel de Nates, Juan del Río Alvarado, Juan de Naveda, Martín Berrio, Gabriel de Sosvilla, Juan Martínez de Balcava, Juan de Villarriaga, Diego de Sisniega, Pedro Gil de Gibaja, Pedro de la Torre, Simón de la Losa y Gonzalo de Naveda.

Entre las condiciones cabe destacar que sería un puente de 7 estribos y otros tantos arcos, todos un tanto desiguales. Debía tenerse mucho cuidado en profundizar lo suficiente por tratarse de un terreno falso. Se aprovecharía, por la parte de Villalmanzo, el primer estribo de otro puente anterior. (*Véase Apéndice*).

El resultado se halla cerca del puente proyectado por Simón de la Losa (en quien se remató éste) para Herrera de Pisuegra. Los tajamares en ángulo curvo y los espolones en forma de huso quedan a media altura, rematados todos en copetes cónicos. Sus formas siguen el modelo madrileño de años anteriores. Sin duda las especiales condiciones de un lecho muy superficial obligaron a no poder tender una rasante horizontal sino una pronunciada forma alomada, más propia de tiempos medievales.

El 10 de junio de 1573 Simón de la Losa (o LLosa) "en quien esta rematada la obra de la dicha puente, dixo quel quiere empear... asentar canto y hazer el primero pilar y cepa hacia la obra que a de quedar en pie junto al calze del molino". Efectivamente, junto con Juan de Naveda se había comprometido a levantar el puente en seis años y por 12.000 ducados.

Al año siguiente se nos recuerda que estaban trabajando en la 3ª y 5ª cepas.

En 1579 ya tenían acabada la obra "en toda perfección". Por ello pedían que maestros competentes la reconociesen y tasasen las mejoras. Nombraron por su parte a García de Sisniega y "por el reino" fue comisionado Juan de Zelaya, pero el no presentarse lo hizo Juan del Río. Aseguraron que "lo auemos visto y tanteado y medido muy particularmente cada cosa por sí con los instrumentos que son nezarios" y sólo notaron algún pequeño defecto como un hoyo frente a la segunda cepa y cierta falta en el 4º pilar, que fueron subsanados por Juan de Naveda. Pero también señalaron mejoras, como haber levantado el puente dos pies mas de alto de lo exigido, así como haber ahondado las cepas varios pies más de los señalados en las condiciones. Por ello se les asignó 200.000 maravedís más de mejoras. Al año siguiente pedían que se les abonasen dichas cantidades.

Pero la nueva obra debía ser completada. Las autoridades locales se dirigieron al Consejo real recordando que el río estaba dividido en dos brazos y por ello existían dos puentes "una vieja muy antigua y otra que nuevamente se acauado de hazer". Después de construido, las aguas se habían apartado de la madre más de diez varas y de seguir así la nueva puente quedaría sin servicio ni sentido. Por tratarse de un río "fuerte y caudaloso y la tierra por donde ba arenisca y llevadiça" era preciso construir un paredón que encaminara la corriente por debajo del puente.

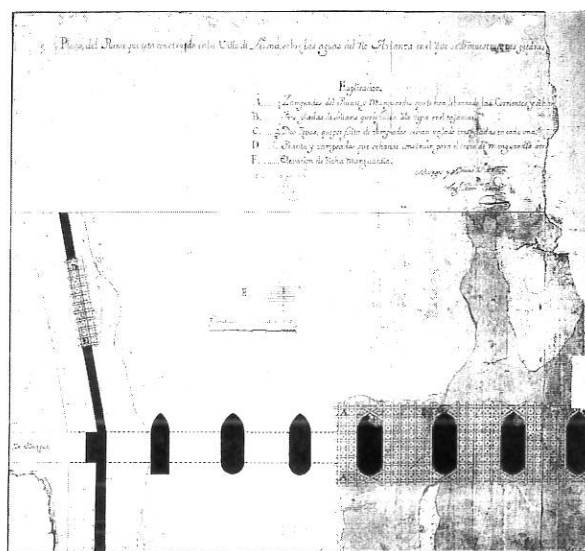
Fueron muchos los que se presentaron al remate. En 1582 se adjudicaba al antes mencionado Simón de la Losa por 4.500 ducados. Pero esta vez los trabajos fueron lentísimos a falta de pago. Y, mientras tanto, los deterioros se agravaban. El cauce se había alejado unas 200 varas, dejando seca la antigua madre y estando a punto de volverse a unir ambos brazos bajo el puente antiguo.

En 1641 el vecindario volvía a insistir en que las riadas destruían sus cosechas, extendiéndose por toda la vega. Convenía reforzar la calzada que unía a ambos puentes. Así lo proyectaron los canteros Juan de Ribas del Río y Pantaleón Pérez de Ribas. Al mismo tiempo serían reparados un arco y una cepa del viejo puente. Todo por 97.000 rs. Pero lo local de las obras y, sobre todo, los malos tiempos desaconsejaron su ejecución. Cinco años después así lo proponía el fiscal: "Porque los lugares de Castilla la Vieja no están para poder gravárseles con repartimientos tan excesivos quanto no pueden pagar los forzosos".

En 1721 el puente mayor comenzaba a ceder a causa de las riadas y necesitaba repararse especialmente alguna cepa. Tres años después Santiago Pérez y Enrique de Sopeña proyectaban nuevas obras. En un detallado informe evaluaron su costo en 268.480 rs. Se presentaron muchos canteros pero quien mejor postura hizo fue Tomás Fernández, aunque no se le admitió pues poco antes había abandonado el puente de Sepúlveda sin concluir, por lo que había estado en la cárcel. En 1730 seguía sin hacerse nada y, mientras tanto, los arcos 4º y 5º así como el 2º tajarar estaban completamente arruinados. Por fin en 1735 se adjudicaron a Simón de Palacio por 174.000 rs. Pero "por no haber fabricado conforme a arte", profundizando escasamente en una nueva manguardía, al primer empuje de las aguas se vino al suelo. Se le obligó a reconstruirla a su costa.

Nuevos deterioros a fines de siglo. De 1777 conservamos un plano bastante completo del arquitecto Ángel Francisco Pérez. Se trataba de reparar y zampear los pilares más cercanos a la villa.

En cierto expediente iniciado en 1780 todavía se nos habla del puente viejo. Los canteros Juan de Beitia, Juan de Urien y José de Elguero proyectaron pequeñas, pero numerosas obras "dando principio por el puente viejo pegante a esta villa" y prosiguiendo hasta el nuevo o de Madrid.



Plano parcial de Angel Francisco Pérez para el reparo del puente mayor (año 1777).

En 1822 el arquitecto Francisco Javier de Mariátegui reproducía la planta y alzado de este último puente. En él se detalla hasta el deterioro sufrido en buena parte del pretil, arcos y manguardias (16).

El puente medieval fue sustituido por el actual en el siglo pasado. Consta de un sólo ojo, de arco rebajado, flanqueado a ambos lados por contrafuertes cúbicos con aparcaderos. Es completamente simétrico. Hoy se halla casi totalmente enmascarado por el ensanche de la carretera. Todo es de excelente cantería. Bajo él sigue fluyendo un brazo del Arlanza.

El renacentista, aunque varado tras la construcción de otro más moderno a base de hormigón, se conserva en muy buen estado.

COVARRUBIAS:

Consta la existencia de este puente desde muy antiguo. No sólo comunica al pueblo con su barrio de San Roque sino que sobre él corre la carretera que desde tierras de Lara lleva a Silos. Su entrada estuvo defendida por una de las clásicas torres que controlaban el paso. Es la que todavía recuerda el escudo de la villa. Sería destruida en 1888, tanto por hallarse en mala situación como por dificultar el tránsito.

A mediados del siglo XII, al citarse un hospital en el pueblo, se nos dice que estaba "iusta fini pontis". De este puente medieval no queda nada.

En 1676 las autoridades locales se dirigían al Consejo real asegurando que las avenidas habían destruido una cepa, una manguardía y alguna cosa más en "la puente que tiene junto a ella, sobre el río Arlanza, la qual es de piedra muy antigua y de grande edifizio, y está muy derrotada y arruinada por las crecidas de dicho río que le ha socavado y maltratado las zepas de calidad que algunos arcos se están undiendo". Así lo reconoció, efectivamente, Juan Solórzano, veedor de las obras reales en Burgos. Y los vecinos no podían llevar a cabo por falta de medios, "y ser tierra fragosa y llena de montes, hay cortas haciendas y si ay alguna buena es de la colegial de dicha villa". Aseguraban que "la puente era antigua, muy necesaria y haber sido fabricada parte della de pocos años a esta parte". Así era, pues consta que unos 30 años antes habían sido reparados arcos y cepas. Pero ahora era necesario demoler dos arcos, el tercero y cuarto hacia el arrabal, y reconstruirlos, así como arreglar los demás arcos y también las manguardias. Todo costaría 39.460 ducados,

según los canteros Roque de la Peña Cámara y Juan de Solórzano Perulazía, quienes ya tenían trazados los correspondientes planos.

Pero debía de tratarse de una obra poco urgente o no tan arruinada como decían los vecinos. Por entonces fue retenido el expediente.

Tres años más tarde el fiscal opinaba que por la abundancia de maestros de este arte en Castilla la Vieja, era de suponer que se harían rebajas considerables en su costo. Unos años después, el cantero Sebastián Andrés de la Sierra lo dejaba en 32.360 ducados. En él se remató, aunque no debió de llevarse a cabo porque en 1686 se ordenaba que de nuevo fuera reconocido y proyectado. Así lo hicieron Francisco González de Sisniega y Fernando de Mazas. Afirmaron que corría prisa la obra "por ser una puente de grande edificio y muy antigua y paso común a Soria, Almazán y toda la Sierra, particularmente de las carreterías que vienen con madera a toda Castilla. Si se hundiera será una costa intolerable a los lugares contribuyentes".

En 1691 volvió a ser reconocido por Alejandro Ezquerro y Felipe Revuelta. Fijaron su arreglo bajo diez condiciones y lo tasaron en 27.000 ducados. Se remató en Juan de Ribas por 24.230 ducados. Dos años después ya lo tenía concluido. Reconocieron lo hecho Pedro del Camino, Diego de Cicero y Antonio de Helguera: "Ha cumplido con la traza y condiciones del remate de la obra y a hecho y fabricado dicha puente y manguardía como estaba obligado y según arte y la damos por buena, bien echa y fabricada y segura sin que falte cosa alguna de su obligación". El antiguo arco del centro del río tenía 24 pies de diámetro. Pero como fue reconstruido de 51 pies, y también había realizado otras mejoras, se le tasó todo en 22.892 rs., después rebajado por orden del Consejo a 15.261 rs.

A fines de siglo se seguía insistiendo en que era preciso realizar nuevas obras complementarias que aseguraran las anteriores. Y más tras cierta riada que las deterioró en alguna medida. El Consejo accedió a que el mismo cantero se encargara de ello y también a que construyera una nueva manguardía.

A mediados del siglo XVIII se llevó a cabo cierta obra, que debió de ser considerable a juzgar por el repartimiento al que contribuyeron, incluso, los lejanos pueblos de las merindades de Castilla la Vieja. Estaba rematada, según el intendente, en Marcos de Vierna Pellón por 37.900 rs.

Los últimos trabajos de cierta importancia se hicieron en 1905.

A juzgar por el anterior detalle de la reconstrucción del arco principal, podría deducirse que en el pasado este puente era, como tantos otros, un tanto irregular, es decir, de arcos desiguales y ligeramente alomado al ser su arco central bastante mayor que el resto.

El puente actual consta de 5 ojos, prácticamente iguales. La rasante es horizontal. Presenta roscas de medio punto, un poco rebajadas y reforzadas por estribos que ascienden hasta la calzada formando aparcaderos. Los tajamares forman ángulo y los espolones son cuadrados. Una imposta destaca los pretiles y calzada del resto de la construcción. Todo ello a base de sillarejo y mampostería, sobresaliendo las dovelas de los arcos por su más cuidadoso trabajo.

El puente actual parece resultado, en su mayor parte, de la última reconstrucción citada (17).

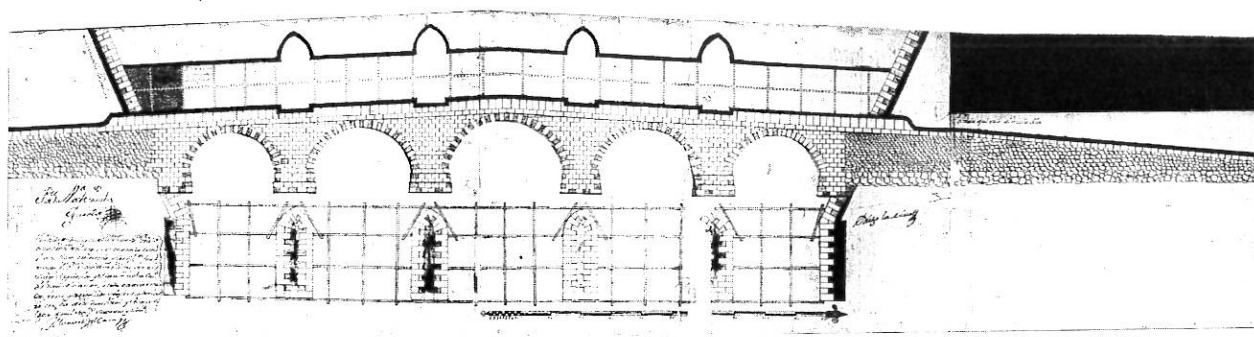
PERAL DE ARLANZA:

Este pueblo es el último de la provincia, en la carretera que une Lerma con Palencia. Aquí sería levantado el actual puente de piedra entre los años 1772 y 1774.

construido en el punto denominado "Puente Viejo", cambiando notoriamente el antedicho proyecto, al que achacaba numerosos defectos. Elevó la tasación a 163.500 rs. En 1767 el arquitecto burgalés Manuel del Campo daba por bueno este último pensamiento. Según puede constatarse por la traza, aquel proyecto variaba notablemente del resultado actual. Consistía en cinco arcos algo desiguales, ligeramente alomado y torcido. Los estribos presentaban los clásicos remates en curva y cuadrados.

Pero todo quedó parado pues el fiscal dudaba de la necesidad y urgencia de tantos puentes "en un territorio tan limitado". Además, cerca existían otros que podían hacer sus veces.

Siguió insistiéndose en su necesidad. En 1768 al desconfiar el arquitecto oficial, Marcos de Vierna, de su conveniencia, propuso que fuera reconocido y formara nuevo proyecto Hilario Alfonso de Jorganes y Pedro Fol. Estos afirmaron que el emplazamiento elegido por Diego la Riva no era el conveniente. Se haría 600 pasos más arriba, en donde ya existía un puente de madera. Como Bernardo de Campo, Pedro de la Torre y Martín de la Hermosa habían levantado reciente y satisfactoriamente el puente de Sotragero, a ellos se encargó, también, su construcción. En 1774 ya lo tenían acabado. Su costo, 623.839 rs., fue repartido en 40 leguas en contorno.



Proyecto de Diego la Riva para levantar un nuevo puente.

El expediente de construcción del nuevo puente comenzó en 1758, a petición del lugar, quien alegó que se trataba de "un paso frecuente y de público comercio". En un primer momento reconoció el sitio y le proyectó Antonio de los Cuetos. Levantó planta y le tasó en 131.700 rs. Casi simultáneamente se nombraría a Diego la Riva para el mismo encargo. Según éste sería

Al año siguiente el pueblo aspiraba a que fuese completado, pues se notaron diversas deficiencias. De nuevo se encargó a Marcos de Vierna que lo reconociese personalmente (18).

Es un puente de 4 ojos, perfectamente simétrico en todos los aspectos. Al encontrarse en una garganta, su

rasante pudo hacerse horizontal. Está fabricado a base de sillarejo. Una breve imposta separa la base de los pretilos del resto de la construcción. A pesar de lo tardío de su construcción y de tratarse de dos arquitectos académicos, todavía conservaron tajamares y espolones en forma de huso.

Tanto alguna rosca como un tajamar se hallan hoy en peligrosa ruina.

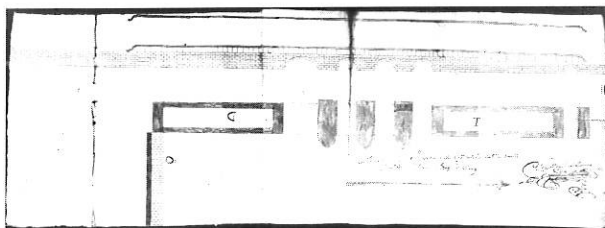
PINILLA TRASMONTE:

Se encuentra este lugar a orillas del Esgueva.

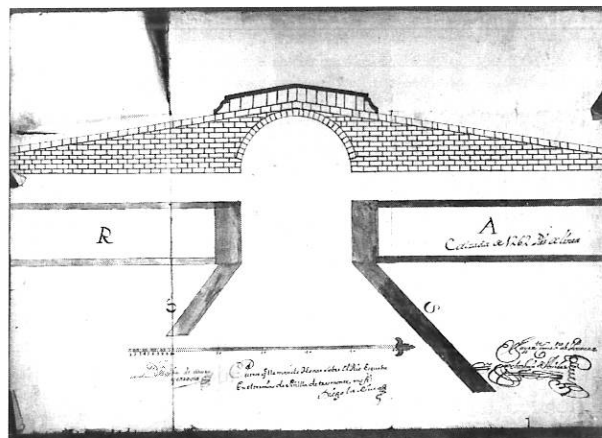
En 1759 las autoridades locales se dirigían al Consejo solicitando que fueran reparados sus tres puentes pues "están sumamente deteriorados y quasi intransitables" por las crecidas. Todos eran de piedra. En realidad, ya un siglo antes habían tenido que ser reparados.

Se encargó del reconocimiento, información y proyecto al cantero Diego la Riva. Así lo hizo en el mismo año. El llamado puente del Prado del Henar, el más importante, se hallaba a tres leguas. Costaría 58.500 rs. El inmediato a la villa costaría 12.300 rs. y el de "Abajo", 9.700 rs. En todos ellos las obras se referían a cepas, arcos, estribos y otras ruinas. Los planos que damos a conocer los entregó dicho cantero en 1762.

Pero el expediente fue detenido. El fiscal acusó al corregidor de Aranda de estar interesado en el asunto y que tales puentes no eran necesarios para el comercio. Además, podía suplirles el de Bahabón. Denunciaba, también "una general condescendencia de los jueces comisionados, escribanos, maestros y defensores de puentes a todo género de obras públicas que idean magnates y capitulares... con el fin de lucrarse en notorio perjuicio de los pueblos". Y el hecho era una lacra general en toda Castilla la Vieja en donde sus infinitos puentes son conservados por los naturales "a expensas de sus tenues y débiles fuerzas". Y buen ejemplo de lo dicho era Pinilla, por lo que no debía accederse a su petición.



Puente de "Arriba", según Diego la Riva.



Puente del Henar, según Diego la Riva.

Así lo ordenó el Consejo: "No ha lugar a la pretensión de la villa de Pinilla" (19).

Es de suponer que por entonces sólo fueran reparados ligeramente por el propio concejo.

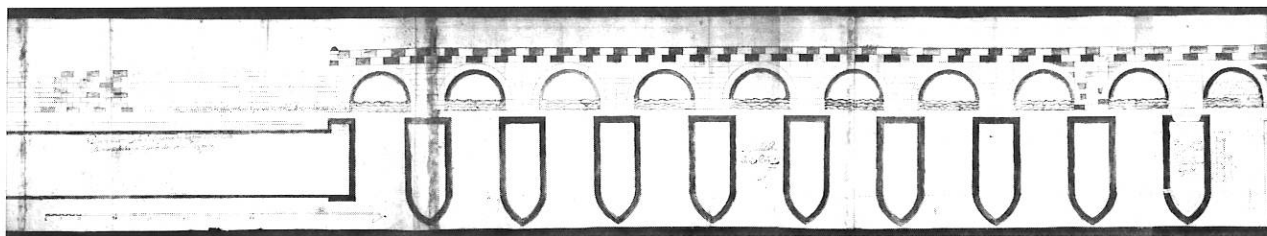
El puente principal o de Arriba parece corresponder a una construcción del siglo XVII. Posee un carácter masivo, con notoria sensación de pesadez. Los tajamares en ángulo, están reforzados en la base. Los espolones son cuadrados. Y, aunque todos ellos llegan hasta la calzada, no forman aparcaderos. Seguramente ciertos reparos posteriores explican el que desde la línea de las claves los materiales sean mucho peores que el resto de la construcción, que también es de pobre sillarejo. Uno de los arcos extremos es rebajado y más amplio que los demás, consecuencia de alguna reforma o bien resto de la antigua construcción.

TORDOMAR:

Este pueblo fue un importante punto de comunicaciones en el pasado, incluso parece ser que desde tiempos romanos, condición que hoy ha perdido. A ello contribuyó, en buena medida, la construcción del nuevo puente de Lerma. En el siglo XVIII volvió a recobrar cierta importancia como vía hacia el real Sitio de la Granja. Siempre fue importante como etapa para alcanzar el valle del Pisuegra.

El pueblo tiene dos puentes: el actual y otro cercano "que llaman calzada real", posiblemente romano, hoy arruinado.

Lo errático del cauce del Arlanza, su gran anchura sin flancos o extremos sólidos y las malas obras ejecutadas,



Plano del puente por Juan de la Sierra (siglo XVII).

arruinaron repetidamente el puente que estudiamos. Por ello la documentación constata numerosas obras, pleitos, quiebras, quejas de contribuyentes y graves acusaciones a canteros sin conciencia. Incluso llegaron a ciertos arquitectos de prestigio como Lara, Bastigueta y Vierna, a quienes se imputó falta de cumplimiento de su deber así como amiguismo, que propiciaron diversos fraudes en dicho puente.

En 1587 fue reparado por Ortuño de Aguirre. Tenía 10 arcos, agregándosele por entonces tres más por la parte de la villa y otro en el extremo contrario. Su costo ascendió a 4.340 ducados.

En 1672 la villa exponía que tenía un puente muy antiguo sobre el Arlanza, al que una reciente avenida había deteriorado gravemente. Y se trataba de uno "muy preciso y necesario por ser paso y camino real de toda Asturias, Montaña y Vizcaya para esta Corte, Valladolid, Segovia y la Mancha". Fue reconocido por los arquitectos Juan de la Sierra (que levantó el plano que publicamos) y Roque de Cabañas. Y dijeron que, efectivamente, varios arcos se hallaban por los suelos, que algún otro estaba a punto a caerse, las cepas socavadas y los pretiles desaparecidos. Era necesario reconstruir 6 arcos. Su costo ascendería a la extraordinaria cantidad de 42.000 ducados. Y esto, incluso teniendo presente que la cantera se hallaba cerca, la misma en que "se sacó la piedra para la capilla del señor obispo Pedro Carrillo de Acuña, que está fabricada en la yglesia de la dicha villa de Tordomar".

El Consejo real debió de pensar que las obras eran urgentes, por lo que en el mismo año las adjudicó, por la mencionada cantidad, a los canteros García de Arribas y Bernabé de Hazas. Pero, poco después, Juan de Nates la rebajaba, según ellos "con el fin de estafar". En 1675 iba muy adelantada, según reconoció Juan de Solórzano, veedor general de los puentes, obras públicas y reales de Burgos y diez leguas en contorno. Al año siguiente hacían otro tanto los canteros Juan Gallo de Escalada y Francisco

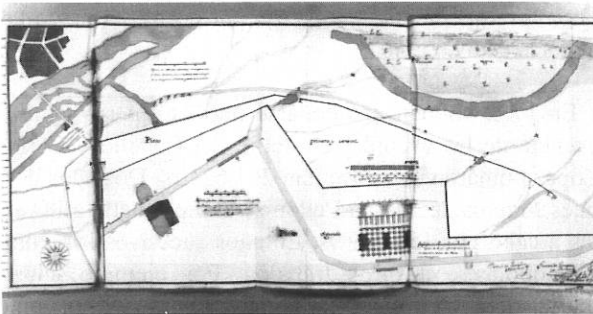
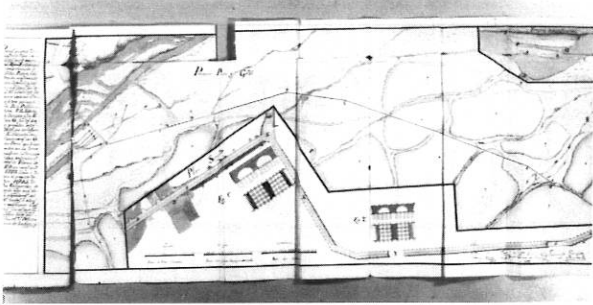
Cerecedo, que también la dieron por buena y tasaron las mejoras en 69.659 rs.

En 1735 volvían a solicitarse nuevos reparos, consecuencia de las avenidas. Antonio del Castillo y Carlos López opinaron que costarían 261.624 rs. Dos años después Marcos de Vierna Pellón se comprometía a llevarlas a cabo por 154.039 rs. En años sucesivos iría completándolas con otros trabajos. Por ejemplo, cierta inundación deterioró la parte inmediata al pueblo, como lo reconoció el maestro de obras de las Huelgas, Jerónimo de la Cueva y propuso que las ejecutase dicho Vierna, como así sucedió.

En 1775 aseguraban los vecinos que se había quebrado buena parte del puente y estropeado la calzada. Se componía, decían, por entonces de 18 ó 19 arcos (aunque, muy posiblemente eran 23). Era preciso alargarle para evitar las repetidas ruinas.

En el mismo año se encargaba el proyecto al arquitecto Francisco Antonio Pérez del Hoyo. Lo tasó en 176.000 rs. y consistía, esencialmente, en reparar la mencionada calzada, manguardías y dos arcos. Al año siguiente era adjudicada su realización, por consejo de Marcos Vierna, a Pedro Mazón y José de Ilisástegui. Aunque no lo hicieron puesto que en esta ocasión la obra se complicó muchísimo debido a especulaciones, estafas y complacencias mal entendidas.

El proyecto fue revisado por Fernando González de Lara, quien corrigió diversos aspectos y añadió dos arcos a la entrada y otros dos a la salida del puente. Como los citados Mazón e Ilisástegui exigieron un fuerte aumento (hasta 262.600 rs.) de lo presupuestado, debido a que el lecho del río se encontraba en peor situación de lo pensado, se les retiró la adjudicación tachándoseles de especuladores. En 1779 se encomendaba su construcción a los canteros Simón del Coter, Francisco de la Portilla y José de Cueto por 228.500 rs. en que lo había tasado Lara. Tanto Hoyos como Lara levantaron varios planos,

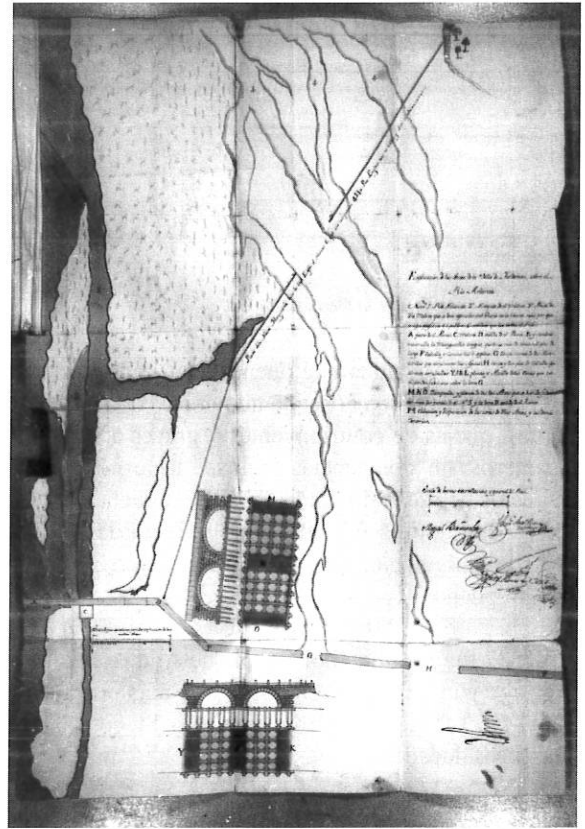


Tordomar: Estudios de Fernando González de Lara para la reconstrucción del puente.

los de este último aprobados por la Academia de San Fernando.

Inmediatamente comenzaron las obras, con la condición de que sus constructores garantizasen su permanencia al menos por dos años. Ya desde los inicios los vecinos se quejaron de que se estaba profundizando muy poco en las cepas, causa de anteriores ruinas, lo que resultaba muy peligroso en un sitio de mucho lodo y ningún apoyo en los extremos. En 1780 se ordenaba a Manuel de Bastigueta que informara de dichas advertencias y examinara lo ejecutado. Lo dio por bueno. Pero una avenida de 1783 arrancó las manguardias y gran parte de lo nuevamente construido. Se le requirió a Francisco de la Portilla que se presentase ante el Intendente de Burgos para dar explicaciones.

Al año siguiente el Consejo ordenaba a González de Lara y al constructor José de Cueto que diesen una explicación sobre la quiebra. Dijeron que el desastre se había debido, exclusivamente, al empuje de las aguas. Pero esto no convenció al fiscal quien, por el contrario, consideró la declaración como demasiado complaciente y no correcta. La Academia encargó un informe imparcial al arquitecto Ignacio de Tomás. Así lo hizo en 1787, con asistencia de Lara y Cueto. Su escrito fue durísimo, acusando a los canteros de mal trabajo, al alcalde local de



Tordomar: Proyecto de reparo de su puente por Francisco Antonio Pérez del Hoyo.

ser partidario suyo y a Lara de no haber cumplido con su deber "por falsa caridad y reprehensible condescendencia". Y acusó al comisario de guerra, Marcos de Vierna, de la "predilección exclusiva que algún tiempo tuvo a favor de los Montañeses" y a Bastigueta de haber declarado falsamente. Era evidente que en la obra faltaba cal, piedra, poca profundización, mal trabajo en los arcos... todo lo cual explicaba el desastre.

Levantó nuevo plano, pero como dicho Ignacio de Tomás residía en Córdoba y a Lara se le excluyó, la Academia encomendó, en 1793, la nueva construcción a Francisco Álvarez de Benavides. Cobraría 45 rs. diarios a cuenta de la última paga no abonada a los anteriores constructores. En 1799 León Antón, el otro arquitecto burgalés aprobado por la Academia, reconoció lo hecho.

En 1804, a pesar de los malos tiempos, se ordenaba hacer un nuevo repartimiento con el fin de ejecutar algún reparo. El expediente, en realidad, los relata hasta 1820 (20).

El puente viejo, abandonado, conserva todavía algunos arcos de medio punto cuyo arranque se halla actualmente hundido en el fango. Se le ha atribuido origen romano.

El puente nuevo presenta una extraordinaria longitud, consistente en 22 arcos y otros tantos de menor tamaño en dirección sur, por donde suelen desparramarse las aguas en casos de inundación. Parece una obra totalmente nueva, pues presenta gran diferencia con el plano de Juan de la Sierra, levantado en la segunda mitad del siglo XVII. Todos los arcos poseen cierta diferencia, consecuencia de distintas reformas. Los extremos se achican a medida que finaliza el puente, con lo que éste adquiere cierto perfil alomado en aquellos puntos. Sólo los tajamares, en curva, forman aparcaderos. Los espolones, en cambio, son cuadrados, sin llegar a la calzada, con su base reforzada con un saliente en ángulo agudo. En todo él predomina la buena mampostería con dovelas de silla-rejo. La parte primera, y más importante, alcanza unos 150 ms. de largo por 4 de anchura.

TORDUELES:

Pueblo situado a orillas del Arlanza, antes de llegar a Lerma, en donde el cauce comienza a ser muy superficial. Consta que su puente había sido reparado ampliamente en la segunda mitad del siglo XVI.

En 1767 las autoridades locales decían que el río solía invadir los caminos, cosa que podía evitarse construyendo algunas manguardias. Era preciso, también, reparar el puente inmediato al pueblo, importante paso de arrieros, carreteros de la cabaña real y trajineros para Burgos y la Sierra.

Se encomendó la información al corregidor de Aranda, ya que entonces pertenecía a su jurisdicción. Este hizo reconocer todo al cantero Diego la Riva quien halló por preciso fabricar un pontón, algunas manguardias y realizar diversas obras en el puente. Y para ello formó un diseño y lo evaluó todo en 50.660 rs. Al año siguiente volvió a reconocerlo Marcos de Vierna.

En un principio se encomendó su ejecución a Pedro de la Puente y Juan Ruiz de la Lastra. Pero en 1772 el fiscal se opuso a dichas obras alegando que se trataba de algo "particular", como así lo confirmó poco después el cantero Andrés de la Mier.

En el expediente no aparecen más detalles, lo que hace suponer que el propio pueblo debió de encargarse de llevar a cabo las obras propuestas. Y éstas resultarían insu-

ficientes puesto que a mediados del siglo pasado seguían mencionándose ciertas inundaciones y se recordaba como memorable la ocurrida el 24 de febrero de 1788 (21).

VILLAHOZ:

Un tanto alejado del pueblo en dirección sur, cercano a Torrepadre, se alza el puente de Talamanca. Allí existió hasta mediados del siglo XIV un poblado del mismo nombre. Como parece que estuvo relacionado con el madrileño, podría deducirse que el puente tenía como finalidad comunicar con estas tierras norteñas madrileñas y que debía de estar ya construido a fines del siglo XII que es cuando aparece mencionado dicho lugar por primera vez. Salva el Arlanza en un punto muy frecuentado en siglos pasados por el ganado merino. Hoy se halla semiabandonado.

A pesar de haber sido reconstruido a mediados del siglo XVI, medio siglo después de nuevo necesitaba reparos.

En 1738 los vecinos informaban que "en los términos de esta villa, en el que llaman Talamanca, ai un puente de nueve arcos grandes, sito sobre el río Arlanza, en el camino real de Madrid el qual se compuso a costa de los pueblos de 20 leguas en contorno por repartimiento en 1701 y 1702". Pero el cantero Francisco González de Sisniega había trabajado mal pues "golpean todas (las aguas) en los costados de las narices de los arcos y cogen atrabesados sus cimientos". Era necesario repararle nuevamente. El pueblo debía mantener, además, bien reparados otros dos puentes: uno en el término del Madrigal y otro denominado el Molinillo. Por todo ello solicitaba ante el Consejo exención a contribuir a puentes extraños comprometiéndose, a cambio, a mantener en buen estado dichos puentes propios.

Se encargó al corregidor de Burgos que informara con detalle. El citado puente de Talamanca tenía 9 ojos grandes y tres pequeños. En tres leguas en contorno no había otro disponible para el paso de carros. Y según le había dicho el cantero Marcos de Vierna Pellón, las cepas se hallaban en mala situación, que podrían arreglarse con unos 8.000 rs.

Al año siguiente se le concedía a Villahoz el privilegio solicitado. Y en adelante sólo se preocupó, efectivamente, de mantener su puente en buenas condiciones. Entre 1744 y 81, por ejemplo, invirtió en su reparo 40.000 rs. Para justificar la permanencia del mencionado privilegio, en años sucesivos el concejo presentó cuentas de los

diversos reparos, avaladas por los arquitectos Ignacio Valdazo y Santiago Pérez (22).

El resultado ha sido un puente de arcos de distinto tamaño, consecuencia de los muchos reparos. Los espigones son cuadrados ascendiendo hasta la calzada formando aparcaderos. En todo predomina algo de sillarejo y mucha mampostería. Su conservación actual es un tanto deficiente.

PARTIDO DE ROA

ROA:

La situación estratégica de Roa sobre un redondo cerro, a cuyos pies corre encajonado el Duero, exigió y facilitó la construcción de un puente. Y ello desde muy antiguo, a veces se ha dicho que desde tiempos romanos. Sería complemento defensivo de la villa. Basta releer las crónicas reales para comprobar la mucha importancia viaria que siempre tuvo y más durante los siglos XV y XVI.

En 1446 Juan II concedía a Roa el privilegio de que "atendiendo a los muchos daños que auia rezibido y reciuiá cada día la villa y especialmente en tiempo de los monarcas navarros... por el trabajo que sus vecinos pasaron por defenderse contra los navarros peleando con ellos... estaba mui despoblada y aniquilada, para que se pudiese volver a poblar... les ago merced de hazerles francos, quitos y exentos de pagar nin pechar servicio real ni concejil alguno". En esto fundaron en adelante su privilegio de no contribuir a derrama alguna para puentes ajenos, preocupándose únicamente del propio.

En este puente confluyeron varias cañadas, por lo que el pueblo mantuvo diversos pleitos con el Honrado Concejo por derechos de paso. Y es que siempre se cobró pontazgo. Sus ingresos fueron, a veces, a parar al señor de la villa, el conde de Siruela, y otras al propio pueblo. En 1475 Isabel la Católica concedía a cierto particular la percepción de 100 ducados anuales en dicho pontazgo, derecho que sería confirmado hasta 1709, aunque siguió cobrándose hasta fines de siglo. Su recaudación siempre fue rematada en el mejor postor. En 1775, por ejemplo, se hacía en 6.000 rs. y cinco años después en 7.000. Se mantuvo tal derecho hasta el siglo pasado, cosa rara en nuestra provincia.

En 1645 el vecindario informaba ante el Consejo Real que la villa tenía un puente importante, cuyo ojo central

se hallaba en peligro de caerse por hallarse sus cepas en mal estado. Costaría repararle unos 4.000 ducados. Pero, por entonces, no se hizo nada.

Las copiosas avenidas de 1657 y 58 deterioraron aún más su situación, llevándose las dos aceñas que se cobijaban en los arcos extremos. Las pérdidas y menoscabos en calzadas, cosechas, edificios... se calcularon en unos 100.000 ducados. Y se trataba de un puente de cinco ojos "muy fuerte, de grandes estribos, muy alto... y paso universal". El fiscal fue de parecida opinión, calificando la obra de muy considerable. Como su costo estaba tasado en nada menos que 48.000 ducados, se pensó que no podía emprenderse sin un detallado informe. Dieron traza y condiciones los canteros Pedro de Palacio y Francisco Coterón centrándose en el reparo de pilares, tajamares, manguardias así como en la reconstrucción del citado arco central. Se ofrecieron a llevarlo a cabo, primero Juan de la Cuesta y Francisco del Campo y, después, Tomás de Ribas y Diego Zarlado. Tampoco esta vez se hizo nada.

Por fin, en 1664 fue rematada su ejecución a favor de Francisco de la Cuesta y Pedro de la Sierra por 40.300 ducados, postura que pareció razonable. Pero trabajaron mal pues el nuevo arco "que mira a la villa" se lo llevó el río. Se les embargaron los bienes a los constructores y se les metió en la cárcel. El cantero Eugenio de Andújar reconoció e informó de la situación de las obras. Otro tanto hicieron Antonio Gutiérrez y Alonso de Estrada. Tras ello se vendieron todos los bienes hipotecados.

La solución vino en 1669 cuando el Consejo encargaba a Gaspar de la Peña, "aparejador de las reales obras del alcázar de Madrid", que diera nuevas trazas y condiciones y ordenó que concluyera el puente por administración. Así se hizo bajo la dirección del maestro Antonio Pérez, madrileño. Y ello a pesar de las muchas dificultades por falta de dineros y materiales. Reconstruyó el mencionado arco mayor y las cepas centrales. Cinco años más tarde se daba por buena y acabada. Pero resultó una obra un tanto circunstancial, en la que se invirtieron 17.373 ducados.

A fines de siglo la villa volvía a recordar que era preciso hacer reparos en su puente y el de Berlangas porque de no realizarse "se seguiría especialísimo daño al comercio universal del reyno". Eran muchas las quiebras pero, sobre todo, urgía la reconstrucción del arriba mencionado arco, que tenía 85 pies de diámetro, 127 de circunferencia y 24 de ancho, además de tenerse que asegurar manguardias, estribos... según había señalado el alarife local Pedro

Delgado. Al año siguiente este mismo cantero, junto con el fraile cisterciense Jerónimo de la Cuadra, fijaban las condiciones y lo presupuestaban en 45.000 ducados.

Los tiempos eran malos, los trámites lentos y las dudas muchas, debido al mal trabajo anterior. Hubo quien lo rebajó a 30.000 ducados, pero no se accedió. En 1711 se recordaba que los deterioros continuaban. Al año siguiente eran evaluadas las obras en 32.500 ducados para el puente de Roa y otros 11.800 para el cercano de Berlangas. Al opinar los de Aranda que se trataba de empresas innecesarias, de nuevo fueron paralizadas.

Por fin, en 1714, se encarga a Juan de Ziombo Septián y Juan de las Bárcenas que las llevaran a cabo por 23.000 ducados y bajo las condiciones y proyecto de los citados fray Jerónimo de la Cuadra y Pedro Delgado. Después se les rebajó sustancialmente dicha cantidad y tuvieron, también, que obligarse a no demandar mejoras. A dichos canteros se uniría Mateo de Villa Agüero. Pero por estar este último obligado a asistir personalmente a pie de obra en el puente de Zamora, delegó en sus compañeros.

Pero se dudó mucho sobre la conveniencia de demoler o simplemente reparar el arco central. Varios canteros de prestigio opinaron en el primer sentido, pero el Consejo debió de inclinarse por el segundo. Hubo quien rebajó la obra a 13.000 ducados y, entonces, el fiscal sospechó de nuevos fraudes y más cuando los de Aranda volvieron a insistir en que se trataba de un proyecto innecesario. Numerosos informes, especialmente sobre el tan preocupante arco, opiniones encontradas y, en consecuencia, obras superficiales y hasta resultados confusos.

A fines del mismo siglo el arquitecto Francisco de Pablos formaba plano para reparar dicho puente y calzadas adyacentes por valor de 314.910 rs. Pero el proyecto fue rechazado por la Academia de San Fernando, encomendándolo a José de Toraya. De su ejecución se encargaron Juan Francisco de la Portilla, Ignacio de la Portilla y Juan Antonio de Castañedo. Pero el Consejo seguía desconfiando de cualquier obra emprendida en esta villa. Pidió informes sobre los citados canteros. Sobre los dos primeros fueron positivos, pero al último se le tachó de "carácter vividor"(23).

Quizá la lentitud y crónica desgana con que se actuó en el reparo de este puente durante los dos siglos mencionados se debió a que Roa no contribuía a ningún otro puente, oposición de Aranda y que, por el contrario, podía hacerlo ella misma con los ingresos de su pontazgo.

En 1837, durante las guerras carlistas, fue destruido en parte este paso por orden del general Zariátegui. Recientemente, en 1923, fueron reparados en profundidad los dos arcos laterales, aunque dos años después fue eliminado el que presentaba mayor antigüedad, sustituido por otro más moderno.

El resultado ha sido un airoso puente de tres grandes arcos de medio punto, de rasante completamente horizontal. Los tajamares son cúbicos y poligonales y tanto en este lado como en el opuesto se han formado grandes aparcaderos. A fines del siglo XVIII alguien escribía que constaba de 7 ojos, pero debe de tratarse de una equivocación pues ya hemos dicho cómo en el anterior el concejo hablaba de 5. Al tapiarse a fines del siglo pasado los dos arcos extremos, ha quedado tal como hoy podemos admirarle. Su longitud se acerca a los 100 ms., la anchura sobrepasa los 5 y la altura se acerca a los 8 ms.

BERLANGAS DE ROA:

Este pueblo dispone en sus cercanías de un excelente puente que permite salvar el Riaza a la carretera que une Roa con Aranda. Siempre aparece unido en la documentación al inmediato de Roa a la hora de ejecutarse algún reparo.

En 1645 se nos presenta deteriorado por las crecidas. Una década después los canteros Pedro Díaz de Palacio y Francisco Coterón fijaban las condiciones para reconstruir el primer arco, que miraba a Roa. Pero, por entonces, no se hizo nada. A fines de siglo volvía a insistirse en lo mismo. Sí consta que un siglo después se estaba ejecutando cierto reparos.

El resultado ha sido un homogéneo puente de arcos de medio punto cuyos tajamares se abren en ángulo agudo, todo bien trabajado.

SAN MARTÍN DE RUBIALES:

Tampoco este lugar se halla exactamente a orillas del Duero. Su puente se levanta en el punto en que se cruzan las carreteras de Roa a Peñafiel con la que corre de norte a sur. En la Edad Media, este pueblo tuvo cierta importancia estratégica debida a la existencia de una fortaleza y, quizá también, a un antiguo puente. Fue siempre activo paso de merinas.

La documentación es más bien parca en noticias. En general las obras de este puente estuvieron unidas a las del cercano Roa. En 1645, por ejemplo, se nos asegura

que ambos estaban en ruinas. Unos años después Pedro Díaz de Palacio y Francisco Coterón formaban proyecto para el reparo de una cepa. En 1664 se remataba su ejecución en Francisco de la Cuesta y Pedro de la Sierra. Ya se dijo, con ocasión del puente de Roa, cómo fueron apartados y encarcelados por su mala actuación.

De 1731 al 38 aparecen trabajando los canteros Juan de Otero y Antonio de Pontones Lomba. En 1775, tras una riada, formó proyecto para su reparo Marcos de Vierna y lo llevaron a cabo Juan Antonio de Vierna y Santiago de la Incera. Costó 56.229 rs.

Todavía en 1825 el cantero Venancio Repiso señalaba una serie de reparos. Pero la Academia de San Fernando ordenó que fuera reconocido por un arquitecto aprobado por ella (24).

Hasta 1912 tuvo una pronunciada forma alomada. Las obras ejecutadas en dicho año convirtieron su calzada en una rasante horizontal. Todavía es bien apreciable esta antigua dirección.

Se trata de un puente verdaderamente impresionante, construido a base de sillería en los puntos más decisivos, sillarejo y mucha mampostería. Pero todo sólido y cuidadosamente asentado. Sobrepassa los 100 m. de longitud por 4,50 de ancho. Posee 6 ojos, muy parecidos. El extremo, por el lado del pueblo, también es de medio punto, pero mucho más pequeño. El opuesto es el más antiguo ya que presenta forma gótica o apuntada. Los tajamares son de ángulo curvo ascendiendo hasta la calzada y formando aparcaderos del mismo tipo. Los espolones, en cambio, son muy distintos, consecuencia de diversas obras: uno es angular, otro poligonal y los demás cuadrados. También tienen aparcaderos cuyas formas se corresponden con dichos contrafuertes.

Bajo el puente hubo en el pasado una aceña sustituida hoy por una pequeña central eléctrica.

La conservación es, en general, buena a excepción del segundo arco, junto a la citada central, cuyas dovelas se hallan desplomadas y en peligro de caerse.

VILLOVELA DE ESGUEVA:

Se halla este pueblo en la carretera que desde Aranda lleva a Palencia y que allí cruza el Esgueva.

A fines del siglo XVIII el concejo recordaba que, en 1728, había sido construido de nueva planta su puente de

"Abajo o Viejo". Al mismo tiempo fueron reparados las calzadas y algunos pontones. Se trataba de un "camino real forzoso y cañada la que pasa por esta villa... por donde transitan carreterías... de Burgos para la ciudad de Segovia y demás partes". Su puente mayor tenía 4 ojos, pero era necesario aumentarle dos con el fin de poder evitar las avenidas.

En el mismo año declaraba el alarife Domingo Alzaga. Añadía que el puente viejo tenía 5 ojos, pero se encontraba inutilizado y debía reconstruirse aumentándole, también, un ojo en cada extremo. Costaría 54.300 rs.

La Academia de San Fernando propuso que se encargase el informe oficial a Fernando González de Lara "profesor de pericia y honradez acreditada". Presentó 3 planos a la aprobación de los académicos. Estos pusieron algún pequeño reparo e hicieron alguna aclaración. El puente nuevo lo evaluó en 85.970 rs. y el viejo en 72.100 rs. Lara recomendó que se hiciera a jornal y los vecinos creyeron que debía ser él mismo el encargado.

Hasta 1804, seguramente con el fin de dar trabajo a pobres jornaleros, no se volvió a pensar en ejecutar tales obras. El fiscal propuso que se repartiera en 20 leguas en contorno y que pagasen, incluso, los eclesiásticos, aunque excluyendo a "trabajadores y personas miserables".

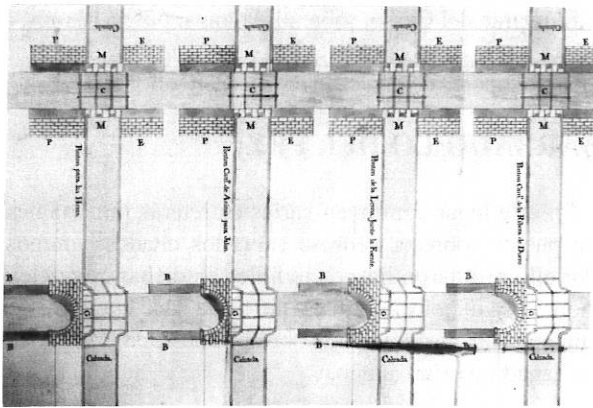
Así lo aprobó el Consejo.(25).

PARTIDO DE SALAS DE LOS INFANTES

SALAS DE LOS INFANTES:

Este pueblo es cabeza de la comarca más montañosa de la provincia y por ello de abundantes lluvias y nieves. Sus espesos pinares abastecieron de madera a casi toda España y su rica cabaña ganadera trashumó periódicamente a las distintas dehesas extremeñas de pastos. Por todo ello se comprenderá, fácilmente, la importancia que para sus vecinos tuvo el estado de los puentes, tanto propios como extraños.

En 1629 reconocían el puente de Salas los canteros Pedro Díez de Palacios y Barlóme de la Sierra, quienes evaluaron sus reparos en 131.328 rs. Era necesario reconstruir totalmente el arco central. Pero hasta seis años después siguió malamente acondicionado con madera y en tal año fue rematado en Juan Gallo por 88.000 rs. Al año siguiente el cantero vallisoletano Juan Vélez aún le rebajó más.



Salas de los Infantes: Puentes y pontones de la villa.

Pero no se hizo nada pues consta que en 1639 la villa acudía ante el Consejo real solicitando que fuera reconstruido totalmente nuevo unos 30 pies más lejos, por tratarse de un terreno mucho más seguro. El nuevo proyecto fue encargado a Pantaleón de Ribas y Tomás de Ribas quienes, en 1641, evaluaron su costo en 88.450 rs. En el mismo año era adjudicado a Pedro de Sarabia por 87.500 rs., que fueron obtenidos por repartimiento en 15 leguas en contorno.

Un siglo después se decía que estaba a punto de arruinarse. El Arlanza, en sus crecidas, se introducía en el pueblo. Se necesitaban unos 150.000 rs. para repararle y levantar manguardias protectoras.

El Intendente burgalés informó que existían dos puentes: uno sobre el Arlanza y otro sobre su afluente el Ciruelos. Dividían al pueblo en dos partes: Barriberas y Costana. Eran paso real y preciso para merinas, comercio y cabaña real de carreteros. El puente antiguo, con cinco ojos, tenía su arco más oriental desplomado y el inmediato en muy mal estado. Todo estaba maltratado, faltaban los antepechos y era necesario construir algunas manguardias y calzadas llevadas por el agua. El puente del Ciruelos, más pequeño, era de madera.

En 1759 Francisco de Bastigueta y Diego la Riva reconocían que era exacto el informe anterior. El puente del Ciruelos era de madera y bajo él existían restos de un viejo puente de piedra. Sobre sus bases podía levantarse uno nuevo de piedra. Sería de dos ojos. A falta de canteros postores, se comprometían a levantarlo ellos mismos en 18 meses. Dieron planos y tasaron el puente del Arlanza en 117.800 rs. y el de Ciruelos en 33.400 rs.

Al año siguiente fray Antonio San José Pontones reconocía y daba por bueno (excepto algún detalle) el ante-

rior proyecto. Pero rebajó el costo total a 138.000 rs. Aconsejó que se repartiese en 25 leguas en contorno y que se diese a jornal a Diego la Riva. Así se hizo.

En 1764 ya existían quejas de haber sido mal reparado pues una avenida, a principios de año, había arrancado buena parte de lo hecho. Y ello a pesar de las advertencias del vecindario que opinaba que se estaban reconstruyendo de forma muy baja y las manguardias incapaces de resistir las aguas en caso de avenidas. El consejo pidió detallados informes de lo hasta entonces realizado (26).

Por haber sido ensanchado el puente aguas arriba, no es posible ver su anterior aspecto. El lado opuesto está reforzado con breves espolones cúbicos rematados en aparcaderos.

BARBADILLO DEL MERCADO:

Se halla este pueblo en la frecuentada carretera que une Burgos con Soria, a través de Salas de los Infantes. En el casco del pueblo se le une un ramal procedente de Barbadillo del Pez. El río Pedroso es salvado por uno de los puentes más importantes de la región. Otro cercano y más secundario, sobre el Arlanza, es denominado del Canto y se dice que fue construido a fines del siglo XVI. El pontazgo del primero lo cobró la ciudad de Burgos, de quien era el pueblo. Hacia 1785 le suponía 1.200 rs. anuales que invertía, en buena parte, en reparos.

En 1665 los vecinos informaban que las riadas habían arruinado los 7 ojos del puente sobre el Pedroso. Se trataba de un paso "muy antiguo y de grande edificio" que por ser camino real y común, resultaba imprescindible el repararle. Le reconocieron los canteros Pedro Albitiz y Juan de Arribas y afirmaron que, efectivamente, estaban caídas las cuatro cepas principales del centro así como sus respectivos arcos. Era preciso reconstruirlos por completo.

En el mismo año se pregonó la obra, pero no se presentó nadie. A pesar de todo, fueron repartidos 10.700 ducados y se encomendó el trabajo a Martín de Carasa. En 1672 ya tenía levantadas las cepas y cerrados los arcos. Sólo faltaban los antepechos y empedrarle.

Una gran riada, saliéndose de madre, se llevó de nuevo el puente en 1703. A pesar de los malos tiempos, su reconstrucción resultaba absolutamente necesaria, por lo que le reconocieron Juan Bautista de Esles y Martín de Torre. Señalaron diversas ruinas e indicaron que, a pesar de habersele añadido tres nuevos ojos, era conveniente

augmentarle otros cuatro así como fortalecerle con varias manguardias, todo ello con el fin de evitar más desbordamientos. Costarían 28.800 ducados. Pero por 15.000 se comprometió a llevarlo a cabo Enrique de Sopena. Bartolomé de Llalderal aún lo rebajó más y lo traspasó a Jerónimo de la Cueva por 134.062 rs. Pero la recaudación resultó dificultosa y no comenzó a trabajar hasta 1727.

Tanta rebaja, traspasos y especulaciones dieron lugar a una obra mal hecha, constando que en el mismo año ya estaba arruinado uno de los arcos y varias cepas, por lo que no se pagó a Cueva. Según Francisco Bastigueta y José de Yzmenia, era cierto que una reciente avenida había causado tales deterioros, pero no se explicaba que hubiera afectado, precisamente, a la parte más recientemente construida. Ante tanto fraude, en 1730 se encargaba que lo terminase el tantas veces citado cantero Diego la Riva a quien se entregaron 157.100 rs. Años después ya le tenía finalizado en "toda perfección", como reconocieron Felipe de la Portilla y José de las Cajigas.

A pesar del concienzudo trabajo anterior, a mediados de siglo otra riada deterioró cepas y manguardias. En este caso trazaron nuevo proyecto Francisco Bastigueta y Diego Ytuyno. Fue ejecutado por Francisco Manuel de la Fuente por un monto de 57.800 rs. Consta que en 1757 estaba en plena faena.

Una década después el pueblo acudía ante el Consejo solicitando nuevos repartimientos para más obras y encargó al cantero Diego Francisco del Corral que aportase un informe técnico. Pero ante tanta obra mal hecha, y, también, a tenor de las órdenes reales, la Academia de San Fernando encomendó al proyecto a Fernando González de Lara, tachando al anterior de "no estar realizado con suficiente inteligencia".

En 1788 ya lo tenía Lara pensado. Consideró inútil la construcción de una nueva manguardía en el puente del Canto, en el Arlanza, desviando el camino por lugar más alto y saneado. Los académicos consideraron "que es la obra de Lara muy útil, sólida y digna de llevarse a efecto... lleva muchas ventajas en inteligencia, utilidad y economía... cuya ejecución convendría hacerse por administración" y confiarla al mismo Lara, ayudado por Toraya como aparejador. Así se hacía al año siguiente en la cantidad fijada por dicho arquitecto: 137.400 rs. (27).

El puente sobre el Pedroso sigue la rasante horizontal. Los arcos extremos son menores que los demás. Hoy dispone de 6 ojos, pero antes tuvo más, variando a través de los siglos.

El puente del Canto, sobre el Arlanza, posee 12 ojos, a pesar de lo cual siempre ha sido considerado como menos importante, al ser menos transitado.

BARBADILLO DEL PEZ:

En este lugar confluyen varias carreteras importantes. Su puente sobre el Pedroso salva los citados caminos. Por ello resultaron imprescindibles en dichas comunicaciones. La mejor muestra es que hasta hace escasos años aún seguían trashumando sobre él unas 30.000 cabezas de ganado merino al año.

A mediados del siglo XVIII la villa pedía excepción de contribución a puentes y calzadas comprometiéndose, a cambio, a mantener bien reparados los suyos, numerosos e importantes. Efectivamente, el mayor comunicaba la Rioja con la Ribera del Duero y la Corte y, por hallarse en medio de la cañada, era paso obligado de merinas y conducción de lanas finas a los lavaderos de Pineda de la Sierra, Canales, Barbadillo de los Herreros, Molino Texado y Burgos. Alegaba, también, que tenía que mantener a su costa otros seis puentes de piedra o madera.

Se encargó al cantero Martín de Urizar que reconociese e informase con detalle. El puente de piedra llamado "Hurría", sobre el Arlanza, tenía 37 pies de largo, un sólo arco y dos manguardias. Distaba de la población medio cuarto de hora y conducía a Osma y Aranda. Los reparos anuales ascendían, por término medio, a unos 1.200 rs. El otro puente de piedra sobre el Pedroso, dentro de la población era, aún, más importante. Tenía 4 arcos, el primero de 32 pies, el segundo de 18 y el tercero y cuarto de 15 pies. Se hallaba por entonces muy maltratado. Estos, junto con los de madera, representaban a su modo de ver unos 19.620 rs. anuales necesarios para su mantenimiento.

Ante una carga tan pesada, para un vecindario tan reducido, se accedió a la petición (28).

El puente mayor ha resultado un tanto irregular, debido a las muchas obras y reparos a través de los siglos. Hoy presenta arcos desiguales, de tipo rebajado, con estribos en ángulo recto. Ha sido recientemente ensanchado.

PIEDRAHITA DE MUÑO:

A medio camino entre ambos Barbadillos y a orillas del Pedroso, se halla Piedrahita de Muño. A fines del siglo XVIII el pueblo pedía facultad para construir un puente de cal y canto, sustituyendo al de madera, en atención a haber contribuido a otros muchos puentes extra-

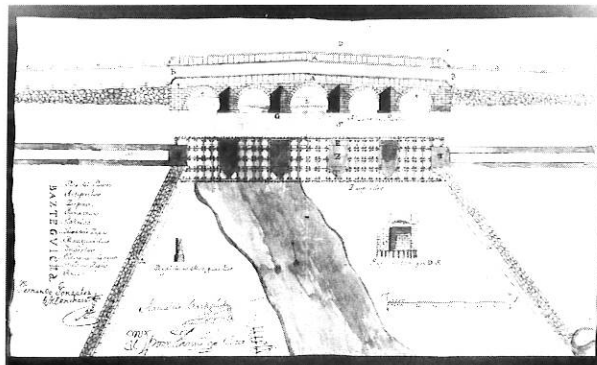
ños. Era paso de ganado merino procedente de la inmediata sierra al lugar y servía de comunicación entre sus dos barrios. Llevaba 8 años en desuso y era inútil el reconstruirlo del mismo material pues el lecho del río era de cascajo en el que no asentaban bien los pilotes.

El fiscal opinó que, por haber estado hasta entonces en servicio, a pesar de ser de madera, "y no ser este puente al parecer de paso público y frecuente", debía desestimarse la petición. Y si se seguía con la pretensión, que lo hiciera el pueblo a sus expensas.

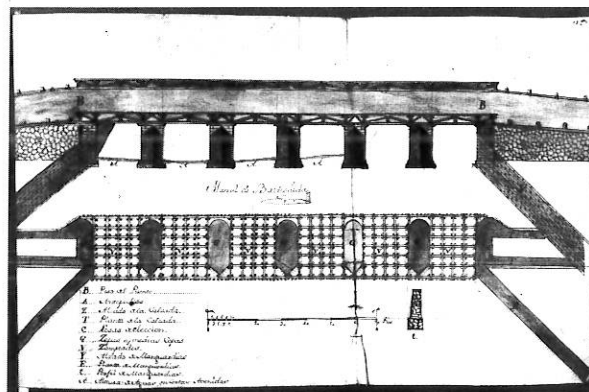
Así lo ordenó el Consejo.

Pero el vecindario insistió y la posible obra fue reconocida y proyectada por Manuel de Bastigueta "maestro mayor director de los caminos reales a Santander y puertos de Somosierra". Las condiciones las fijó en 9 puntos y lo tasó en 207.284 rs. Por supuesto que se ría un puente de piedra. Del mismo modo que los vecinos, pensaba también que era inútil el volverlo a levantar de madera pues no duraría más de 20 años, mientras que el de piedra sólo costaría unos 20.000 rs. más y duraría "ciento o doscientos años". Para ambas posibles puentes trazó el correspondiente plano.

El fiscal recordó su anterior oposición y el Consejo repitió la orden: Que se levantase de madera y a costa del pueblo (año 1787) (29)



Piedrahita de Muñó: Proyecto de puente por Manuel de Bastigueta.



Piedrahita de Muñó: Proyecto de pontón por Manuel de Bastigueta.

APÉNDICE

CONDICIONES PARA CONSTRUIR EL PUENTE NUEVO DE LERMA

Muy Ilustre señor, la orden y manera que a de llevar la puente que por mandado de su Magestad se a de reedificar de nuevo en esta villa de Lerma en el rio de Arlanza segun y como por su merced del señor alcalde mayor esta mandado apreçibir para que todos los ofiçiales maestros de canteria que quiesieren venir a dar sus pareceres y poner posturas en la dicha puente parezcan ante su merced a la uer rematar.

Primeramente dezimos que ante todas cosas visto el sitio y dispuçion de la riuera para haçer el dicho edifiçio fuerte y firme, dezimos que ay nezesidad de haçer en donde haze el rio vn recodo y biene corriente contra la villa vna pesquera, para sacar el rio de madre que venga el rio derecho al medio de la puente para mayor seguridad del dicho edifiçio porque a no se hazer ansi bendra el rio cargando derecho a las heras y se podra por tiempo el dicho edifiçio quedar en seco y venir el rio a ronper por medio de las dos puentes.

Otrosi dezimos que seria menos costa haçer esta dicha pesquera para que por alli saliese el rio de madre porque no lo haçiendo ansi seria grande nezesidad hazer la manguardia de la ribera arriba para la defensa de la dicha puente porque en no ser ansi la manguardia la romperia el rio cada vn año y seria grande daño para el dicho edifiçio y ansi rompiendo en el cascaxo vna zanja muy ancha de suerte que el mismo rio benga a dar de en medio de la puente porque ansi combiene quel rio la tome de cara para quella sea fuerte y el rio no le de traues.

Otrosi dezimos que para quel dicho edifiçio sea fuerte y firme y acauado segun y como tal edifiçio requiere y se an de hazer siete arcos y siete tajamares repartidos en esta manera: comenzando por la parte de anzia Villalmanzo, el primero arco que conjunta con la obra biexa veynte e ocho pies y el segundo treinta y dos y el terçero treinta y dos y el quarto treinta y el quinto veinte e ocho y el sexto veinte y seis y el setimo e vltimo ques hanzia la villa de Lerma, veinte quatro pies. Y los pilares en esta manera: el primero a de ser vn pilar biejo que esta algo fecho que junta con lo nuevo y a de ser muy bien enbastido y anadido e recalzado de manera que quede bien fuerte y firme e puesto en toda perfeçion verna a tener con lo que de nuevo se anadira diez e ocho pies y en esta manera quedara fuerte y firme. Y el segundo pilar terna diez e ocho pies y el terçero diez e ocho pies y el quarto diez e ocho pies y el quinto quinze pies y el sexto quinze pies y el setimo otros quinze pies y el octauo postrimero pilar que es el que a destar hanzia la villa de Lerma, terna de grueso veynte e cinco pies porque a de ser fuerça y estribo de toda la obra y con esto dezimos que berna a tener la dicha puente contando desde el pilar que esta fecho en lo viejo hanzia Villalmanzo quedando tres arcos del alla hasta el pilar que se eligira hanzia la villa de Lerma de grueso veinte y cinco pies que se entienda la tiesta del dicho pilar dozientos y nobenta y siete pies de largo y en el alto del de la çapata que se a de tener la çepa hasta lo mas alto de paymento y calle y suelo holladero de la dicha puente veynte e vn pies y desde alli arriba souiran los petriles de la dicha puente y ternan de alto tres pies y quedando la dicha puente en esta altura no se pareze y dezimos que quedando en buena proporçion y altura segun tal edifiçio requiere y terna de ancho la dicha puente veynte pies e quedaran de andito y calle diez e seis pies de ancho quitando tres pies que toman los petriles y ternan los pilares de punta a punta quarenta pies y an de ser los estriuos a las partes de auajo zirculados como la plastica la muestra y an de ser los tajamares a la parte de arriba seran a obados segun e como estan debujados en la planta e quedaran ganadas las caidas ansi de vn cauo como al otro y puestas en su lugar y aplaçito la calle de la dicha puente obriendose tenido cuenta con lo que tenia de madre el rio.

Otrosi nos pareze que este dicho edifiçio a de ser fundado sobre çimientos firmes segun la fuerza y fortaleza del requiere en las anchuras que la traza muestra de anchura hondadas las dichas zanjas e zimientos hasta hallar la tierra firme y greda o peña o cascaxo firme y no la hallando el dicho çimiento que combenga a de auer vna estada en los dichos çimientos denebro o aliso o pino verde y todas muy bien yncadas con su artifiçio a nibel por ençima como combenga muy bien conligadas con sus sarmientos y cal biba y carbon y cosas nezesarias que combengan a la dicha estacada.

Otrosi dezimos que para elegir los dichos pilares a de auer muy grandes presas de çinco pies y mas si a mas se pudieren auer avnque no sean muy altas puestas a tizon y galgadas a vn alto guardando sus muy buenas ligaçiones en toda la planta deste dicho pilar se a de fiandar estas dichas piezas con dos pies de çapata alderredor y subira con este grueso lo nezesario hasta el pauimento enterraplenyendo, haziendo suelo de cal como combengan de tal suerte que quando se benga a hazer y elegir los dichos pilares no tengan mas de medio pie de çapata de cada vn lado.

Otrosi nos pareze que para que este dicho çimiento no pueda ser ronpido del agua a de ser todo el de piezas grandes galgadas y ajustadas a pie con los dichos pilares, en la haz de fuera se hara ansi quedaran las dichas çepas e firmes y no podra haçer el agua ympresion alguna y en el cuerpo de dentro baya muy bien forçado con muy grandes ligaçiones e ripios que convengan a la tal fortifiçion con buena mezcla de cal y arena bien mezclada y fraguada.

Otrosi dezimos para de plantar y escozer los dichos pilares conforme a la dicha traza, ençima destas dichas çepas y an de quedar todas a niuel por ençima de muy buenas piezas como dicho esta asentadas a tizon que no bajen ningunas de quatro o çinco pies abajo porque ansi combiene para la fortaleza del dicho edifiçio.

Otrosi dezimos que se an de hazer las dichas bueltas de los arcos sobre estas dichas puntas las quales proueran de pie derecho dos pies y alli encomençaran a despojar y volver la dicha buelta por si es abaneciimientos y subir hasta que despoje la caueza de la dobeta que terna de caueza dos pies alli se retubeara la dicha vuelta que a de ser monteada a medio puncto.

Otrosi dezimos que despues de zerrados los dichos arcos an de ser ynjutados de muy buenas ynjutas de buenos lechos y bayan guardando de tres en tres yladas que el rincon es para que bayan los pilares y arcos atados con sus muy buenas ligaçiones.

Otrosi dezimos que a de llevar la dicha puente sus petriles segun y como estan trazados y deseñados en la dicha traza e muestra e con sus caidas y tendran de alto tres pies los dichos petriles y de grueso pie y medio y dicha frantado al vn cauo y al otro, este capitulo se entienda y se a de entender de suerte quel petril de la dicha puente pase derecho y los pilares se pasen, digo chapen, y non conforme a la traza.

Otrosi dezimos que la dicha puente despues de zerrados y enjutados los dichos arcos, a de ser por ençima del paimento y calle della encadenada y empedrada desta manera que a de correr por en medio de la dicha puente a la larga vna cadena e de quinze en quinze pies a de atrauesar otra de tal suerte que queden atadas todas las dichas cadenas juntas y en la concauidad dellas a destar empedrado porque ansi combiene para la dicha puente ser fuerte y en derecho de donde atraviesan las dichas cadenas a de auer sus caños para echar el agua fuera.

Otrosi dezimos que a de llevar la dicha puente para ser fuerte e firme sus manguardias arriba y auajo helexidas y fundadas en tierra fir-

me con su çapata de vn pie e quella venga a tener de grueso escoxida ençima seis pies de grueso y tenga a la parte de arriba sesenta pies, no se le dara cal a causa de que yendo el rio por donde dicho está se abentaja muy gran parte della porque de otra suerte abra de ser muy mas larga y a la parte de auajo quarenta pies que esto parece que basta y sobra a esta dicha manguardia ençima de la tierra planen de las heras a niuel de piedra de lo de al azar es labrado a picon.

Otrosi dezimos que para ser este dicho edefiçio fuerte y firme a de estar todo el muy bien forjado con muy buena mezcla de cal y arena, bien ligado conforme a lo que se requiere y tal ofiçio lo requiere segun y como arriua esta declarado para que no pueda hazer ni haga sentimiento alguno.

Otrosi dezimos en quanto a lo que toca a los materiales de piedra a de ser de rieu del monte de Villoviado hasta subir al retunbear de los arcos y del termino desta villa donde mas combiene y acomodo se halle que sea piedra aprouada y firme, desde alli arriba podra ser de los Cabazares y la villa a de dar a donde se obiere de sacar la dicha piedra cantera franca al dicho maestro o maestros que ayen de haçer la dicha obra y si acaso en estas canteras faltasen las dichas piedras se saque a donde el dicho maestro le pareziere y la villa saque liçençia para sacar la dicha piedra.

Otrosi dezimos que si acaso los dichos çimientos de esta dicha obra estouiesen mas hondos de diez pies quel maestro no sea obligado en la postura que hiçiere y se rematare a hondar mas las dichas zanjas a su costa de los dichos diez pies sino lo que de ally abajo bajare sea a vista de dos ofiçiales el vno nombrado por parte de Su Magestad y el otro nombrado por parte del maestro que se hiziere la dicha obra ansi el coste de abrir las dichas çanxas y materiales y manos como todo lo que toca a los tales çimientos mas hondos de los dichos diez pies que se entiene se an de contar de donde los arcos combengan de boluer abajo y si acaso obiese menos pies de diez para abrir los çimientos se desquente respetiuamente del preçio porque se rematare.

Otrosi dezimos que en esta villa aya de auer e aya hombres diputados para que trayan si nezesario fuere ofiçiales para que bean el camino y zanjas antes quel maestro o maestros que tomaren la dicha obra comiencen a plantar y elixir la dicha obra para que vean los çimientos si son fuertes como combiene para elegir la dicha obra y sobrella los den por buenos y firmes.

Otrosi dezimos que si caso fuere touiendo el dicho maestro o maestros elixidos y plantados los dichos pilares fuertemente como dicho esta y bien ligadas y fajadas en los çimientos aviendo puesto buena diligenciã para ello aunquel rio con gran creçida eleuase el dicho pilar o pilares pues es caso fortuito no sea quenta del maestro o maestros ni sus fiadores.

Otrosi dezimos que combiene para haçer y edificar el dicho edefiçio y ser fuerte y firme y acauado en forma y puesto perfeçion el dicho edefiçio a de ser obrado y acauado conforme a esta traza y capitulos sin faltar ni deferir cosa alguna dello, todo esto que toca a la haz de fuera vaya a bola descoda con sus muy buenas juntas.

Otrosi dezimos que para haçer y acauar esto que dicho tenemos hera nezesidad quel dicho maestro o maestros les a de dar la villa de Lerma y su tierra e alhozes donde ayen de cortar y corten las estacas que sean menester y sean obligados a traerlas ansy para quitar el agua como para quitar el agua como para las dichas zanjas e çimientos de los dichos pilares que la dicha villa sea obligada a traer las dichas estacas.

Otrosi dezimos que la dicha villa y tierra e alhoços sea obligada a dar lugar a los dichos maestros donde puedan cortar e corten lleña para quemar los caleros para haçer la cal para el dicho edefiçio y canteras donde ayen de sacar fiança y pasos libres por donde ayen de pasar con los materiales nezesarios para la dicha obra.

Otrosi nos dezimos que la villa y tierra e alhoços sean obligadas a dar a los maestros pastos francos, pasadas para donde ayen de pastar y aposentar los ganados que combinieren para traer los materiales nezesarios a la dicha obra y lugar ebidente donde descarguen los dichos materiales e pueda y haga talleres avunque sea perjuicio de algun vecino.

Otrosi dezimos que su merçerd del señor alcalde mayor ques o fuere al presente en la dicha villa o persona en cuyo poder estobieren los marauedis del repartimiento que para ello se hubiere de haçer aya de dar y de al maestro o maestros que hiçieren la dicha obra cada vn año por terçios repartido la quantia en que se hiçiere el remate en cada vn año por sus terçios lo que le caue en tres terçios y en el primero año en la primera paga a causa de los materiales que se an de proueer quinientos ducados mas que los otros terçios sin la primera paga en acudiendo el terçio segun e como esta declarado el dicho maestro o maestros no sean obligados a proçeder con la obra e si algun daño por aquella falta biniese a la obra no sera quenta ni cargo de sus fiadores ni se les corra el tiempo que se obligare a acauar la dicha obra.

Otrosi dezimos quel maestro o maestros que tomaren a hazer la dicha obra que todo el despojo que la puente tiene y en el rio obiere se puedan aprouechar dello como cosa propia suya sin que por ello le lleuen cosa alguna ni se les desquente de lo que se rematare la dicha obra.

Otrosi dezimos que el maestro o maestros que tomaren la dicha obra sean obligados a poner en perfeçion este dicho edefiçio y conforme a esta traza y capitulos que para ello esta dada y mandada hazer.

Su merçerd del señor alcalde mayor aviendo visto y asignado por su merçerd y maestros de cantería otras trazas y capitulos y condiçiones de conformidad vno por ebitar las costas que en ello se pueden evitar, la qual dicha traza y capitulo fue fecha y capitulada de conformidad por Miguel de Nates y Juan del Rio Aluarado e Juan de Naveda y Martin Berrio y Gabriel de Susvilla y Juan Martinez de Balcaua e Juan de Villarriaga y Diego de Çisniega e Pedro Gil de Gibaja y Pedro de la Torre y Simon de la Losa y Gonçalo de Naueda.

La qual dicha puente se halla ser y acauar y poner en pregon y posturas de conformidad de todos los dichos maestros conforme a esta traza y condiçiones y el maestro o maestros que quedaren con la dicha obra an de ser obligados a dar feanças llanas, legas y auonadas dentro de quarenta dias primeros siguientes que corren del dia del remate en adelante.

Este es nuestro parecer en quanto a lo que toca a este dicho edefiçio y firmamoslo de nuestros nombres. Miguel de Nates, Juan del Rio, Juan de Vinarriaga, Simón de la Losa, Pedro de la Torre de Bueras, Juan Martinez, Diego de Çisniega, Martin de Berriç, Juan de Naveda, Pedro Gil de Xibaja, Gonçalo de Naueda, Gabriel de Sosvilla.

Otrosi dixeron que para hazer la obra de la puente, esta dicha villa y su tierra y alhozes sean obligados a les dar todos los obreros y peones nezesarios para el edefiçio de la dicha puente a justos y moderados preçios.

Otrosi que haran la dicha puente dentro de seis años cumplidos primeros siguientes yendoles dando dinero conforme a la dicha capitulacion y la daran acabada y puesta en toda perfeçion a vista y contento de ofiçiales puestos por parte de su Magestad y de la persona en quien se rematare.

Otrosi que daran fianzas dentro del termino de los quarenta dias de consentimiento de lo capitulado dentro deste distrito deste adelantamiento o en todo el obispado de Burgos con ynformacion de auono e aprouacion de las justicias y lo demas nezesario en tal caso.

Fui presente Antolinez, yo Estazio Antolinez de Burgos escribano público fui presente y fize este mio signo en testimonio de berdad. Estazio Antolinez.

NOTAS

- (1).- CRUZ, V. de la: *Burgos puentes y caminos*. Burgos-1979.
- (2).- ARAMBURU-ZABALA, M.A.: *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. Valladolid-1991.
- (3).- CADIÑANOS, I: El arquitecto Fernando González de Lara: Notas a su vida. *B.I.F.G.* nº 204, 1985/1, p. 57.
- (4).- ABASOLO, J.A.: *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos-1975.
- (5).- A.H.N.: Cons. legs. 4.025, 23.849, 24.946, 26.838, 29.231, 30.016, 31.661, 32.528 y 43.393.
- (6).- Idem: Cons. leg. 29.225.
- (7).- Arch. R. AC. de San Fernando 3-139.
- (8).- A.H.N.: Cons. leg. 27.257.
- (9).- Idem: Cons. leg. 29.988.
- (10).- Idem: Cons. leg. 24.252 y Arch. R. Ac. de San Fernando 2-31/7.
- (11).- A.H.N.: Cons. leg. 1.437 y Arch. R. Ac. de San Fernando 3-139.
- (12).- A.H.N.: Cons. leg. 31.274 y Arch. R. Ac. de San Fernando 2-31/9.
- (13).- A.H.N.: Cons. leg. 23.842, 24.946 Y 25.330.
- (14).- Idem: Cons. legs. 25.061 y 28.135 y R.G.S.: T.x, nº 799.
- (15).- A.H.N.: Cons. leg. 833.
CADIÑANOS, I: Proceso constructivo del monasterio de la Vid (Burgos) *A.E.A.* nº 241, 1988, p.21.
ZAPARAÍN, M.J.: *El monasterio de Santa María de la Vid, Arte y cultura*. Palencia-1994, p.34.
- (16).- A.H.N.: Cons. legs. 2.928, 28.397, 28.408, 31.353, 35.196 y 36.642.
CERVERA, L.: *Lerma, síntesis histórico-monumental*. Valladolid-1982.
Reparos en el puente medieval de Lerma a principios del siglo XVII.
B.I.F.G. nº 172, 1969, p.133
Francisco Javier de Mariátegui. Sus diseños acuarelados del puente medieval de Lerma y otros trabajos.
Academia, nº 79, 1994, p. 33.
- (17).- A.H.N.: Cons. legs. 24.851, 24.876 y 32.838.
- (18).- Idem: Cons. legs. 29.225 y 29.231.
- (19).- Idem: Cons. legs. 35.428 y Arch. R. Ac. de San Fernando 2-29/6.
- (20).- A.H.N.: Cons. legs. 1.159, 29.988 y 32.705 y Arch. R. Al de San Fernando 2-31/6 y 3-139.
- (21).- A.H.N.: Cons. legs. 35.509.
- (22).- Idem: Cons. legs. 27.260.
- (23).- Idem: Cons. legs. 26.426, 26.456, 31.661, 32.591 y 32.624 y Arch. R. A. de San Fernando 2-31/6.
- (24).- A.H.N.: Cons. leg. 29.943 y Arch. R.A. de San Fernando 2-31/10.
- (25).- A.H.N.: Cons. legs. 35.726.
- (26).- Idem: Cons. legs. 2.053 y 31.595.
- (27).- Idem: Cons. legs. 27.277 y Arch. R. A. de San Fernando 3-139.
- (28).- A.H.N.: Cons. legs. 35.410.
- (29).- Idem: Cons. legs. 27.292.