

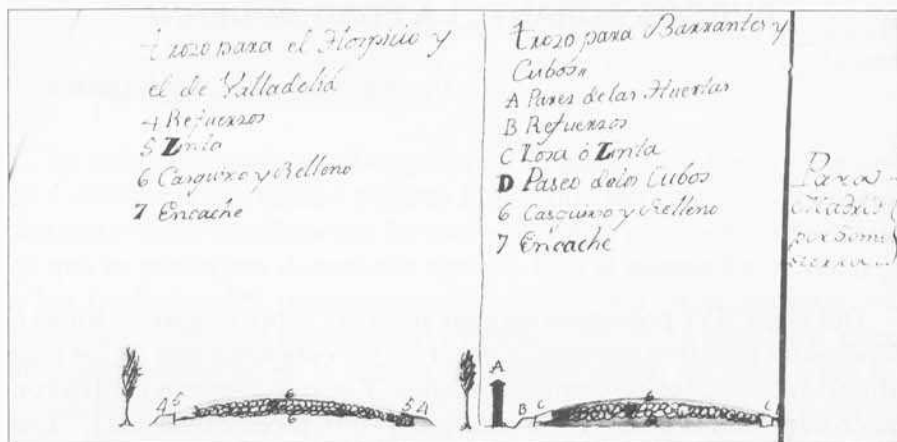
LOS PUENTES DEL CENTRO DE LA PROVINCIA DE BURGOS DURANTE LA EDAD MODERNA

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

Del siglo XVI poseemos escasas noticias sobre construcciones o reparos de nuestros puentes, a pesar de ser esta zona uno de los más importantes nudos de comunicaciones. Y es que siempre estuvieron en crónico mal estado. Así se reconocía en tiempos de Carlos I: "Los puentes y caminos que hay en los términos y calles de la ciudad de Burgos y de los lugares de su tierra... están hundidos". Resulta curioso comprobar cómo frente a otras regiones y resto de nuestra provincia, el tramo burgalés que estudiamos debió ser fundamental dentro del sistema caminero de los Austrias. Efectivamente, a pesar de la profunda crisis económica del siglo XVII constan numerosos reparos (San Millán, Belorado, Castrojeriz, Pampliega...) o su intento (Melgar) y hasta complejas reconstrucciones como es el caso de Cerezo. Y ello a pesar de que en lo tocante a las obras públicas no remitió hasta fines de siglo, como nos lo recuerda el Fiscal, cuando en 1682 decía: "Antes de la baja de la moneda en cuyo tiempo los jornales, materiales y mantenimientos estaban a prezios muy subidos y al presente muy acomodados".

Pero esta deflación no se haría notar con fuerza todavía durante la primera mitad del siglo XVIII, con la llegada de los Borbones. Las obras públicas dejaban mucho que desear, a falta de recursos. Después, la situación cambió radicalmente. Algunos viejos puentes (San Pablo) son considerados inútiles y, por ello, son demolidos y vueltos a reconstruir a pesar de su alto costo e, incluso, también serían acondicionados otros que podríamos considerar muy marginados y secundarios, como es el caso de Zarzosa.

La técnica cambiaría notablemente tanto en puentes como en la habilitación de las calzadas. Cuando nuestra ciudad pretenda, en 1780, emprender importantes trabajos viarios se le recordó que fueran “lo más rectos posibles... y que el ancho de dichos caminos no sea menos de 30 pies”.



Sistema de construcción de caminos empleado en la segunda mitad del siglo XVIII. Ejemplo de dos tramos de calzadas burgalesas.

Continuamos, hoy, el estudio publicado en BIBLIOTECA-11 sobre los puentes del sur de nuestra provincia. Los ahora mencionados se corresponden con el centro geográfico, es decir, con los municipios de Burgos, Belorado, Castrojeriz y Villadiego. Los caracteres generales allí expuestos podrían aplicarse, también, a los puentes de esta otra parcela burgalesa (1).

El sector que tratamos tiene su centro geográfico y viario en la capital. La carretera N-1 se encorva en la ciudad para continuar, en sentido noreste, en dirección a Francia. Un importante ramal sigue recto hacia el norte, en busca de las Merindades y de los puertos cantábricos. Sin embargo, en la Edad Media el más transitado camino era el que, en sentido este-oeste, llegaba desde Belorado y, por Castrojeriz y Melgar, se dirigía a Santiago. Fue camino de peregrinos pero, también, de ejércitos y comerciantes. En este tramo son

(1) CADIÑANOS BARDECI, Inocencio, “Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna”, *Biblioteca, 11*. Aranda de Duero (1996), 9.

PUEBLO	RÍO	PROYECTO	CONSTRUCTOR	PRECIO
BURGOS (San Pablo)	Arlanzón	Marcos de Vierna (1764)	Bernardo del Campo Antonio Carredano Manuel de Corrales	300.000 rs
CEREZO	Tirón	Tomás Ezquerro de Rozas Martín de Villa (1657)	José de la Puente Liermo	10.380 ducados
		Francisco de Pedraza Pedro de la Puente Liermo (1673)	Pedro de la Puente Liermo	3.500 ducados
SOTRAGERO	Ubierna	Hilario A. de Jorganes (1766)	Bernardo del Campo Martín de la Hermosa Pedro de la Torre	147.000 rs.
VILLALONQUÉJAR	Ubierna	Diego de la Riva (1758)	Diego de la Riva 74.800 rs.	
ZARZOSA	Pisuerga	Juan Otero (1777)	Juan Otero	362.783 rs.

citados, o permanecen todavía, los más viejos puentes burgaleses, como es lógico. A las citadas vías habría que agregar las muy conocidas que se dirigen a Palencia, Valladolid y Portugal, así como la que lleva a tierras sorianas. Y, para completar la red, una trama de caminos secundarios que van a parar a Burgos formando un conjunto radial que salva el curso de los numerosos ríos sobre los puentes que aquí estudiamos.

Desde el “riñón de Castilla”, aquella parcela burgalesa se inclina a occidente, por lo que los principales ríos se dirigen en busca del Duero. Se trata del Arlanzón y sus afluentes. En sus extremos otros caudalosos ríos (Tirón y Pisuerga), aunque tangenciales, también nos interesan pues sobre ellos fueron tendidos largos puentes. Sus breves tramos burgaleses, lentos y tortuosos, dieron lugar a repetidas ruinas, muchos problemas y altos costos. El conjunto de la trama fluvial menor requirió, asimismo, otro gran número de puentes y pontones, aunque todos locales y de relativa importancia.

Del mismo modo que en el sur, no faltaron riadas destructoras que deterioraron gravemente caminos y puentes. Las más asoladoras de las que tenemos constancia fueron las siguientes:

AVENIDAS DOCUMENTADAS

1296 (21 de febrero)
1495
1527
1582 (23 y 24 de mayo)
1758 (6 de enero)
1762 (mayo)
1769 (10 y 11 de abril)
1775 (19, 20 y 21 de junio)
1900
1960

En el proyecto de las obras del sector burgalés que estudiamos desaparecen canteros de valía, que habían intervenido activamente en el sur, como es el caso del P. Pontones. Aunque, por el contrario, vuelven otros de gran prestigio: Lara, Regalado Rodríguez y hasta el gran Juan de Villanueva. En cambio, los canteros mantañeses son relegados a la condición de meros aparejadores de los proyectos ideados, en exclusiva, por los arquitectos salidos de la Real Academia de San Fernando. Durante el siglo XVII dichos canteros seguían siendo numerosos en nuestra provincia como lo recordaba el Fiscal con ocasión del remate del puente de Vivar. Alguno alcanzaría notable prestigio por lo que se le encomendaría el proyecto y construcción de ciertos puentes secundarios todavía en la segunda mitad del siglo XVIII: Vierna, Jorganes, Otero... Pero la Academia siempre los miró con recelo. En 1761, por ejemplo, prevenía contra su actuación en el puente de Villalonquéjar tachándolos de ser "otros montañeses". Otros que sobresalieron fueron Manuel del Campo, Diego de la Riva y Francisco de Bastigueta.

Las quejas de los fiscales siguieron siendo las de siempre. La dura competencia les empujaba a contratar varias obras al mismo tiempo sin poder atender convenientemente a ninguna y dilatándolas excesivamente. Las rebajas muy llamativas, y hasta "escandalosas", traían como consecuencia el no cumplimiento de las condiciones, empleo de malos materiales en los macizados, que causaban inmediatas ruinas, y hasta abandono de trabajos sin concluir. No eran raras las subcontratas, lo que hacía aún más dudosa la seguridad de una buena ejecución. Por todo ello eran precisos nuevos repartimientos que castigaban repetida y duramente

al pobre campesino. A menudo se dudó si resultaba más acertado el remate al mejor postor o, por el contrario, adjudicar la obra por administración.

Del mismo modo que en el resto de la provincia, la abundancia de piedra permitió su masivo empleo, el más resistente y acertado para este tipo de construcciones. Si a ello se unía un ajustado trabajo, como es el caso de San Pablo de Burgos, el resultado ha sido un bello puente que podemos admirar aún hoy en día.

La conservación de la mayoría de los puentes aquí estudiados es relativamente buena incluido alguno con restos medievales (arcos góticos), como el de Pampliega. Por desgracia otros que debieron de alcanzar notable valor (Cerezo, Belorado...) ya han desaparecido. Alguno ha sido marginado por las modernas carreteras como es el caso de Vivar, Buniel... Esperemos que ello no sea causa de un rápido deterioro o desaparición. A través de los textos podrá comprobarse cómo en ocasiones puentes de grandes pretensiones (Sotragero, Villalonquéjar...) se han quedado en modestas construcciones, a pesar de tratarse de vías muy concurridas.

En todos los casos, y del mismo modo que en tierras de Aranda, su valía y solera les convierte en integrantes de nuestro patrimonio arquitectónico que a toda costa debemos conservar.

PARTIDO DE BURGOS

BURGOS:

El río Arlanzón desarrolla casi todo su curso dentro de nuestra provincia. El paso por la capital coincide con su tramo medio, por lo que aquí el caudal resulta ya notable. En el casco de la población se le unen varios riachuelos que repetidamente causaron destrozos y que hubo que salvar con numerosos puentecillos. En el siglo XVII consta que la ciudad mantenía por su cuenta 28 puentes de piedra y 17 de madera. Los más conocidos fueron San Lesmes, San Juan, Avellanos, Girón y Ramales. Pero entre todos ellos destacaron los de Santa María, San Pablo y Malatos. Aquí se cobraba "barra y portazgo" cuyo producto, en 1785, ascendió a 16.000 rs., buena parte del cual era reinvertido en su reparo y mantenimiento.

En realidad Burgos venía cobrándolo por privilegio de Enrique II, confirmado por Juan II en 1431, con la obligación de destinarlo a dicho fin. Sin embargo, en el siglo XVIII acudiría en diversas ocasiones ante el Consejo real solicitando repartimientos para sufragar obras tan costosas.

Ya en el siglo XVI constan trabajos de contención en el cauce del Arlanzón. En 1775 la ciudad exponía la necesidad de reparar los daños causados por la grave avenida del mismo año. Se arruinaron numerosos puentecillos y se pensó en encauzar el río. El alarife Francisco Antonio Pérez del Hoyo reconoció y tasó las obras en 80.499 rs. Posteriormente Hilario A. de Jorganes proyectaría otras más complejas. En 1780 se estaban levantando largas manguardias, cauce arriba, con objeto de “librar a la ciudad de inundaciones de aguas en tiempo de crecidas”. Una vez construidas, serían reparadas en 1827 y 1831.

En 1795 Burgos pedía que se repartiese entre los lugares del contorno el costo del reparo de los puentes de Malatos y Santa María que, según el alarife Francisco Céspedes, eran “dignos de conservación por la antigüedad y magnífica construcción”.

El *ponte de Santa María* recibe su nombre de la puerta del mismo nombre. Antiguamente se le llamó “Puente de Yuso”. Comunica la ciudad con su arrabal de la Vega.

Suena por primera vez en el año 1209 y, en adelante, es citado frecuentemente en la documentación. Duramente castigado por las avenidas del río, constan destrucciones ya en el siglo XIII. En 1527 fue derribado por las aguas y reconstruido según proyectos de Diego de Siloe y Francisco de Colonia. Este último maestro lo remataría ocho años más tarde. En 1582 otra riada se llevaba los 4 arcos más próximos a Vega. Su reconstrucción costó 8.400 ducados que se repartieron en 20 leguas en torno a la ciudad. Se hizo bajo la dirección de los canteros Juan de la Fragua y Sebastián de Espinosa. Pero no resultó de gran solidez puesto que en 1588 hubo que rehacer casi totalmente el puente. Felipe II le tenía por uno de los más transitados del reino y Lope de Vega le calificaría de “bella arquitectura”.

En la segunda mitad del siglo XVIII fue reparado en profundidad y reconstruidos tres de sus arcos. Un siglo después era reformado su frente.

El resultado ha sido un puente biselado respecto a la madre del río (forzado por las vías existentes), aunque los estribos cortan perpendicularmente las aguas. Alcanza casi 60 ms. de longitud por 10 ms. de anchura. Posee 5 arcos, todos ligeramente diferenciados. Mientras que el más cercano a Vega es el mayor, con perfil muy apaisado, los centrales son rebajados y los cercanos a la puerta de Santa María lo más pequeños, de arco de medio punto. Los tajamares presentan frente de ángulo agudo, mientras que los potentes espolones son cuadrados, todo enmascarado por el moderno ensanchamiento del tablero, cuyos pretils pivotan sobre ellos. El flanqueo con barandillas de hierro proporciona a este puente un aspecto muy distinto al resto de los aquí estudiados. En todo predomina la mezcla de sillarejo con mampostería.

El *ponte de San Pablo* debe su nombre a su emplazamiento junto al monasterio homónimo. Suena en 1240, cuando Fernando III permitía a la ciudad celebrar mercado en aquel punto. Como en el caso anterior, las riadas le arruinaron en varias ocasiones. En 1583 sólo se permitía el paso a pie o a caballo “por ser estrecha y angosta que apenas cave una carreta... y de vil edificación”. Y así se mantuvo hasta el siglo XVIII en que se hacía constar que se encontraba en completa ruina.

En 1764 las autoridades de la ciudad juzgaban indispensable levantar un nuevo puente “para evitar los riesgos y ruinas del antiguo, como para hacer y franquear decente entrada a la ciudad”. El maestro Julián Arbaiza confirmó que no podía ser reparado sino que debía construirse otro nuevo. Para ello redactó un proyecto que fue rechazado por el comisario de guerra, Marcos de Vierna. Teniendo presentes los datos de este anterior estudio, Vierna ideó un puente más ligero y esbelto, de rasante horizontal, apoyado en 8 arcos de medio punto, cuyo resultado se encontraba a medio camino entre las técnicas ingenieriles y las formas arquitectónicas clásicas, todo de gran solidez. Sin duda Vierna tuvo presente el trazado del Puente Largo de Aranjuez, que había levantado 10 años antes. Los muy bajos extremos del río Arlanzón le obligaron a tender unos arcos de líneas un tanto pesadas. Lo presupuestó en 300.000 rs.

En 1770 se encomendaba su ejecución a los canteros Bernardo del Campo, Antonio Carredano y Manuel de los Corrales. Habían hecho una rebaja de 11.299 rs. a la tasación anterior. Una vez finalizado, fue reconocido por el arquitecto José Ruiz Otero, quien lo dio por bueno a la vez que añadió una alcantarilla con el fin de sanear uno

de los flancos. El antiguo puente de San Pablo constó de 13 ojos, cada uno de los cuales había sido construido, según tradición, por un cofrade de los "Trece de Santiago", cuyo escudo campeaba en la clave. El actual tiene 8 arcos, los extremos algo menores. La longitud se acerca a los 70 ms. mientras que la anchura es de unos 15 ms. A la entrada y salida se abren plazuelas semicirculares. Aguas arriba los potentes tajamares presentan ángulo curvo y, en el lado opuesto, los espolones son cúbicos, ornamentados todos con listeles en su parte superior. Ascienden hasta la rasante formando aparcaderos. Los pretilos van rematados en bolas de tradición escurialense. El excelente trabajo, muy ajustado, se basa en una perfecta sillería.

A mediados del siglo actual sufrió este puente cierta remodelación consistente en el ensanche del tablero y plantando estatuas de personajes relacionados con el Cid, debidas al escultor Lucarini.

El *puente de los Malatos* comunica el arrabal de San Pedro con el camino que lleva a las Huelgas. Se le llamó así por encontrarse junto al hospital de leprosos o malatos. Es, sin duda, el más antiguo de Burgos y ya suena en el año 1165. En 1235, al menos, se le aplica el nombre actual: "puent de los Malatos".

En 1422 se pensaba realizar ciertos reparos. Al finalizar el siglo una orden real mandaba trasladar todas las tenerías de la ciudad a los pies de este puente con el fin de no infeccionar las aguas del curso superior. En 1900 una gran riada arruinó el 3.º arco y uno de sus pilares.

Hoy podemos admirar un puente de buena sillería en las dovelas y con sillarejo y mampostería en el resto. Su longitud parecida a la del puente de Santa María, aunque con la mitad de anchura, unos 5 ms. Luce 5 arcos de medio punto, algo más pequeños los extremos. Se refuerza con tajamares en ángulo agudo y espolones cuadrados que llegan hasta la rasante. Sólo el central forma aparcadero, que parece una obra más moderna. Los diferentes arreglos dieron lugar a detalles muy distintos, aunque formando un conjunto bastante homogéneo (2).

(2) A.H.N. Cons. legs. 797, 842, 1.280, 1.603, 2.871, 3.731 y 3.859. GARCÍA RÁMILA, Ismael, "Curiosas e importantes obras de contención y paso, realizadas en el río Arlanzón a fines del siglo XVI". *B.I.F.G.*, T. VI, Burgos (1942), 13. MARTÍNEZ BURGOS, Matías, *Puente, Torre y Arco de Santa María*, Burgos, 1952. *Diario de Burgos*, mayo 1948.

BUNIEL:

Pueblo que se halla en la importante carretera que une Burgos con Palencia y Valladolid. Poco más adelante salva el Arlanzón sobre el puente que estudiamos.

Consta su existencia en la Edad Media. A mediados del siglo XIII se cobraba pontazgo por su paso. A comienzos del siglo XVI se ordenaba repararle en varias ocasiones a costa del repartimiento ejecutado entre los pueblos del contorno. Un siglo después fue reconstruido en un punto algo distante del antiguo.

CABIA:

Cabia se halla a orillas del Arlanzón y en donde el riachuelo de los Ausines desemboca en él.

A mediados del siglo XVIII su Ayuntamiento exponía que “esta villa tiene dentro de sus términos tres puentes, dos pontones y una calzada y la una de ellas está situada sobre el río que llaman Ausín, la que es de frecuente público tránsito y comercio, como colocada en camino real y por donde pasan las carretas de la cabaña real, arrieros, trajinantes, comerciantes y todo género de pasajeros a pie, a caballo, en coche y calesas y los correos de Bilbao, Castilla la Vieja y Francia, quatro veces a la semana de yda y vuelta”. No había sido reparado en mucho tiempo. Por resultar insoportable a sus escasos vecinos su alto costo (62.000 rs.) pedía que se librase al pueblo de contribuir a puentes extraños comprometiéndose a mantenerle a su costa.

En 1753 declaraban los canteros Francisco Díaz y Francisco Antonio Díaz y, posteriormente, también Diego de Ituño y Manuel del Campo. Precisaron que había un puente de tres arcos sobre el río Ausín muy maltratado. Era necesario reconstruir los 3 ojos con mayor hueco, lo que costaría 25.500 rs. Al mismo tiempo había que reparar otros puentecillos y el del Palo, sobre el Arlanzón, de 4 ojos, todo de piedra.

En el mismo año Francisco Bastigueta y Juan de la Sierra volvían a tasarlo todo en 21.840 rs.

El Fiscal se opuso a la exención alegando que los mencionados puentes “sirven solo para el beneficio particular de los vecinos”.

El pueblo siguió insistiendo y presentó nuevo informe de los maestros Diego de la Riva y José de Uribe. Según ellos era preciso demoler por completo el puente principal y levantar otro de 270 pies de largo por 16 de ancho y señalaron para ello 12 condiciones. Junto con otras obras, lo tasaron en 78.900 rs.

Ante la notoria diferencia con el presupuesto anterior, el Consejo ordenó que lo vieran los canteros Santiago Pérez y Narciso Cortés, quienes confirmaron el anterior informe.

Juan Antonio de Córdoba se ofreció a levantarle con toda garantía, tal como ocurría con el puente de Palenzuela (Palencia) que ya tenía casi finalizado. Pero, no según estaba proyectado, sino pensado de nuevo.

Efectivamente, en 1755 se le encargaba idearlo a Francisco Bastigueta, quien levantó el correspondiente plano. Puso 11 condiciones y lo evaluó en 70.230 rs. El arquitecto vallisoletano Manuel Serrano dio el visto bueno al proyecto.

Al año siguiente era rematada la obra en Tomás Gómez Portilla por 74.900 rs. (3).

Madoz nos habla de dos puentes en Cabia, “uno que da paso al camino que dirige a Burgos y el otro de Arlanzón que sirve para la población y la sierra”.

FRANDOVÍNEZ:

Se encuentra este pueblo en la confluencia del río Urbel con el Arlanzón que salva cierto puente de la carretera Burgos-Valladolid.

En 1783 Antonio Carredano tasaba sus reparos en 59.264 rs. A propuesta de Marcos de Viena, fueron adjudicados a los canteros Pedro de la Puente y Antonio Palencia.

HUÉRMECES:

Por Huérmeces pasa el río Urbel. La carretera de Burgos a Aguilar de Campó cruza su cauce sobre el puente que tratamos.

En 1640 el concejo exponía que tenían un puente de piedra llamado Barrio la Parte “necesarísima a todo el reino porque es este

(3) A.H.N. Cons. leg. 35.381.

paso preciso para los puertos de Santander, Laredo y San Vicente y por ella se conducen a esta Corte los pescados y demás cosas y a las ferias de Villadiego y para el trato y comercio”. Hacía unos tres años las avenidas se habían llevado arcos y cepas, dejando el resto en completa ruina. Y, aunque no se trataba de un río muy caudaloso, con todo resultaba problemático pues abandonaba fácilmente la madre dejando en seco su puente.

Al año siguiente Juan del Pontón y Pedro de Sarabia señalaban los reparos correspondientes, cuyo costo ascendía a 34.700 rs. Recomendaron que fuera construido en el mismo sitio, con 60 pies de largo y tres arcos, mayor el central que los colaterales. Este último detalle manifiesta que se trataba de un terreno muy llano y un puente de perfil ligeramente alomado.

Fue pregonado y el mencionado cantero, Pedro de Sarabia, se ofreció a construirlo por la cantidad valorada. Varios pueblos se negaron a contribuir alegando que se trataba de un pequeño puente que no era paso real ni general del reino (4).

PEÑAHORADA, HONTOMÍN Y CERNÉGULA:

En 1784 los diputados de los lugares de Peñahorada, Hontomín y Cernégula solicitaban que fuera repartido entre pueblos de 20 leguas el importe del arreglo del camino y puentes “por quanto por los insinuados tres pueblos atraviesa el camino real que sigue desde la ciudad de Burgos a la maior parte de las montañas de Santander, Valmaseda, Bilbao y reales salinas de Poza y Rosio”. Las lluvias lo habían deteriorado de tal manera que ni a pie ni a caballo era posible el paso.

Se trata del tramo Burgos-Bercedo-Santander que, en 1748, ideara Sebastián Rodolphe. Era el ramal que unía la capital, por Villarcayo, con Laredo, tendido con el fin de unir la capital con la costa en un sector que no perteneciera al señorío de Vizcaya, que no contribuía a la Hacienda Real (5).

(4) Idem. Cons. leg. 25.001.

(5) Idem. Cons. leg. 27.248.

QUINTANADUEÑAS:

A mediados del siglo XVII estaban pregonándose los reparos del puente y calzadas del río Ubierna en el término de Quintanadueñas, pegante a Burgos. Entre las condiciones señaladas por Fernando de la Lastra y José de la Torre se indicaba que debían ser reconstruidos 6 de los 11 arcos de que constaba el puente, así como otros puentecillos menores.

Por 83.870 rs. se comprometió a llevarlo a cabo el cantero Domingo de la Torre. Sin embargo, serían rematados los trabajos en Juan de la Sierra por 60.000 rs. Éste, a su vez, lo cedió a favor de Pedro de Albitiz y Tomás y Juan de Rivas del Río en 1648.

El puente actual es, sin duda, una obra posterior. Posee unos 30 ms. de largo por 5 de ancho (6).

QUINTANAPALLA:

A fines del siglo XVIII las autoridades de Quintanapalla de las Torres pedían que fuesen acondicionados el puente, pontones y manguardias que salvaban la carretera a Francia sobre el arroyo San Juan de Ortega. Los trabajos se adjudicaron a Juan Toraya, Juan de Palacio y Diego del Corral por 271.500 rs. que se repartieron en 25 leguas.

Concluidos, los reconoció Antonio Carredano quien, para reforzarlos, proyectó obras complementarias por valor de 199.144 rs. y se encargaron, también, a los anteriores canteros (7).

SAN MILLÁN DE JUARROS:

Este pequeño lugar se encuentra a orillas del Arlanzón, en donde la carretera que viene de tierras de Lara enlaza con la de Belorado-Burgos.

En 1637 los vecinos informaban al Consejo Real de la ruina de su puente, llamado del Canto y sito a las afueras del lugar. Por él se trajinaba desde Vizcaya y la Rioja hacia Burgos y la Corte. Convenía

(6) Idem. Cons. leg. 28.207.

(7) Idem. Cons. leg. 6.962.

reconstruirle de piedra repartiéndose su costo en 20 leguas en contorno. Le reconocieron los maestros Felipe de Arribas y Gabriel de la Fuente. Pareció que había tenido once ojos de los que las avenidas se habían llevado la mitad, con sus respectivos pilares. El resto estaba en malas condiciones. Evaluaron su reconstrucción en unos 6.000 ducados.

Lo mismo la ciudad de Burgos como el Fiscal se opusieron a la petición por tratarse de un puente secundario. Cerca existían otros que podían suplirles, además de que dicho repartimiento “gravaría mucho a los vasallos, lo qual es justo impedir todas las veces que no fuera preciso el hazerlo”.

El Consejo denegó la licencia.

El pueblo volvió a insistir. Hacía unos 10 años que el puente había desaparecido. Era de piedra, aunque acondicionado temporalmente de madera. Hacía unos 7 años otra riada había demolido otro buen trozo “de modo que le dexo en el estado que oy esta, que no se puede pasar”. Había cesado el comercio que ahora se desviaba por Castrillo del Val y Arlanzón.

Pero no se hizo nada por la oposición de Burgos. En el fondo lo que más le molestaba a ésta era el que, en caso de ser reconstruido dicho puente, los trajinantes se dirigirían directamente hacia el norte sin pasar ni hospedarse en la ciudad. Y se opuso a contribuir alegando que tanto ella como los pueblos del contorno estaban ya muy gravados con el repartimiento de 20.000 ducados para las obras de los puentes de Santa María y San Pablo.

Un siglo después (en 1741) las autoridades locales volvían a acudir ante el Consejo. Las avenidas le habían “ladeado y torcido”, especialmente los dos arcos del lado de San Millán. Según los maestros Santiago Pérez y Jerónimo de la Cueva López, las obras costarían 72.600 rs. Pero “por no haverse dado providencia sobre ello” durante más de una década, habían sobrevenido nuevos deterioros como el hundimiento de uno de los mencionados arcos.

En 1754 volvían a declarar Francisco de Bastigueta y Manuel del Campo. Consideraron válido el proyecto anterior, con ciertos añadidos.

Ahora los trabajos fueron rápidos. Fue rematada su ejecución en Diego de la Riva por 72.800 rs., a condición de no pedir mejora alguna. Su costo fue repartido en 20 leguas en contorno. En 1756 ya estaba muy avanzado el reparo. Los canteros Manuel del Campo y José de Uribe ampliaron el proyecto añadiendo otro arco y cepa así

como empedrar la calzada. Todo por valor de otros 36.000 rs. lo que también fue adjudicado al mismo constructor.

En 1770 se pensaba reparar la manguardía y añadir un pequeño puentecillo en el arroyo Cueva. Se ordenó proyectarlo a Francisco Manuel de la Fuente. Éste añadió, también, ciertas obras en el pretil del puente del Canto y acondicionamientos en los caminos adyacentes. Costaría todo 69.000 rs. Después de corregirlo Marcos de Vierna, éste propuso que se encargase a José Ortiz de la Lastra, Bernardo Otero y José Ilisástegui, quienes ya lo tenían perfectamente concluido en 1772, como constató el cantero Bernardo del Campo. Pidieron 4.430 rs. de mejoras, pero el Fiscal consideró que tan sólo "eran aparentes".

Obras complementarias algo posteriores, y muy semejantes, fueron proyectadas por Manuel de los Corrales que serían adjudicadas a Diego Ruiz de la Escalera y Mateo de la Guerra (8).

SARRACÍN:

En 1676 el puente de este lugar se hallaba arruinado como corroboraron los alarifes Juan Gallo y Antonio de Montesomo. Era preciso repararle con urgencia puesto que, aun tratándose de una obra reducida sobre el río Ausines, con todo era imprescindible por encontrarse en la confluencia de las carreteras de Francia y Soria, paso para correos, cabaña real, ganados de Extremadura, coches, carros y recuas. Se trataba de un puente de 3 ojos que debía demolerse y reconstruirse de 2 grandes arcos de a 20 pies de grueso y 18 de ancho.

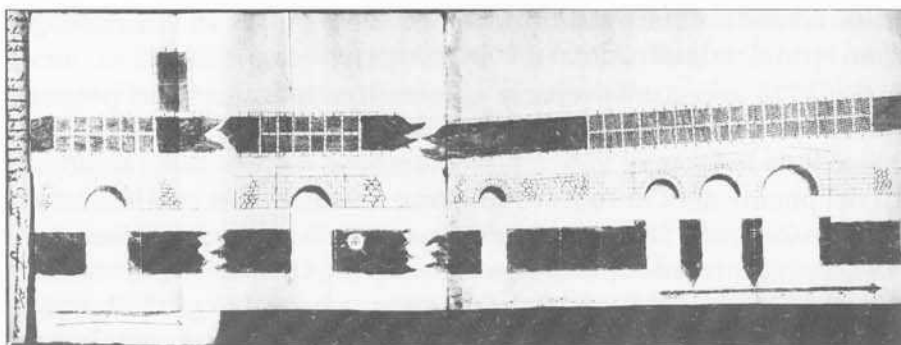
En 1679 era adjudicado a Juan Gómez de Sisniega por 26.100 ducados. Sin embargo, hasta 1682 no comenzaría a trabajar en él. Su costo fue repartido en 20 leguas a la redonda (9).

SOTRAGERO:

Este lugar se halla al norte de Burgos, en donde el Ubierna está ya cercano a su desembocadura en el Arlanzón.

(8) Idem. Cons. leg. 25.016, 29.223 y 30.053.

(9) Idem. Cons. legs. 33.866y 33.868.



Sotragero: Proyecto de un puente por Manuel del Campo.

En 1764 se informaba al Consejo real que el pueblo tenía un puente de 3 ojos y otros 6 más pequeños “para quando el agua sale de ella”. Cierta avenida de unos años antes le había dejado intransitable. Era paso concurrido por ser calzada real y servir para el comercio de la sal y del tabaco. Junto con la calzada, debía ser reparado por repartimiento pues el vecindario era pobre ya que casi todas “las haciendas lo son de comunidades eclesiásticas y forasteros”.

Dos años después el cantero Manuel del Campo trazaba un proyecto para su reconstrucción. Se trataba de una obra no dificultosa, pero sí complicada puesto que se componía de 15 puentes entre pequeños y grandes. Costaría 175.000 rs. Fue revisado todo por Marcos de Vierna quien advirtió numerosos defectos debidos a la “ignorancia e impericia” de su autor. Por ello, poco después, era vuelto a reconocer y ser proyectado por Hilario Alfonso de Jorganes quien levantó un plano, puso 7 condiciones (aclarando que podrían aprovecharse 3 de los arcos antiguos) y lo tasó en 170.000 rs.

Los canteros Miguel Gutiérrez y Francisco Martínez se ofrecieron a ejecutar este último proyecto por 160.000 rs. Domingo de Revuelta y Jerónimo Coterón de Valdecilla (que había trabajado en los puentes de Pampliega y Astudillo) lo rebajaron a 154.000. Se ofrecieron otros canteros pero, finalmente, fue adjudicado a Bernardo del Campo, Pedro de la Torre y Martín de la Hermosa por 147.000 rs.

En 1770 ya lo tenían concluido y bien ejecutado según afirmaba el arquitecto Manuel de Bastigueta. Pidieron 11.350 rs. de mejoras, pero sólo se les abonaron 9.350 rs.

La avenida de 1775 deterioró gravemente el nuevo puente. Dos años después Diego de la Riva le reconocía, levantaba plano y tasaba su reparo en 92.095 rs. Pero no se hizo nada.

Pasó a la Real Academia de San Fernando. Como habían pasado varios años, durante los que se agravaron las ruinas, aconsejaron los académicos que volviera a verlo Alfonso Regalado Rodríguez. En 1788 la comisión analizó este nuevo informe, hizo alguna advertencia y señaló que el presupuesto (957.460 rs.) era demasiado elevado, incluso para repartir entre pueblos de 40 leguas a la redonda.

Era tiempo de crisis y todo quedó en nada. Hasta 1807 no se ordenó ejecutar el repartimiento. Eran, aún, tan malos tiempos como los anteriores y por ello, seguramente, tampoco debió de hacerse como estaba pensado, sino de manera mucho más modesta.

El resultado actual consiste en un puente central de 3 ojos de tamaño reducido y encuadrado por machones muy pesados y sin contrafuertes. Alcanza unos 20 ms. de largo, todo construido a base de sillarejo y mampostería de toba. El arco más meridional es el mayor, alcanzado 5,60 ms. de anchura. Una breve imposta recorre las claves marcando la base de la calzada (10).

TARDAJOS:

Puente antiquísimo, reparado por Francisco de Colonia y Rodrigo de la Pontecillas a comienzos del siglo XVI. Por resultar una obra mal ejecutada, insuficiente o atacada por alguna grave avenida, hubo que reconstruirle a mediados del mismo siglo. Uno de los reparos posteriores (el de 1580) consistió en otra verdadera reconstrucción por García de Sisniega.

Paso importante del camino de Santiago, el resultado fue una obra no del todo regular, con arcos centrales algo mayores que los extremos, con tajamares angulares y espolones cúbicos que ascienden hasta la rasante formando aparcaderos (11).

(10) Idem. Cons. leg. 24.101.

(11) HERRERA NOGAL, Alfredo, *El concejo de la villa de Tardajos*, Burgos, 1980.

VILLALONQUÉJAR:

Este barrio de Burgos se encuentra en donde el Ubierna desemboca en el Arlanzón.

En 1758 el cantero Diego de la Riva proyectaba un puente nuevo de piedra en lugar del que tenía de madera sobre 5 cepas de piedra, que recientemente, se había llevado el Arlanzón. "Se halla con tantas ruinas y desfalcos que considera inútil pensar en su reparo por no ser posible afianzar en este seguridades algunas". Costaría 74.800 rs. A él mismo le fue encargado, construyéndose entre 1760 y 1761. Francisco Manuel de la Fuente lo dio por bien construido con aumento de 3.500 rs. de mejoras. Sin embargo, habría problemas para pagar al cantero pues varios de los lugares de las 20 leguas entre las que fue repartido su costo, se negaron a contribuir.

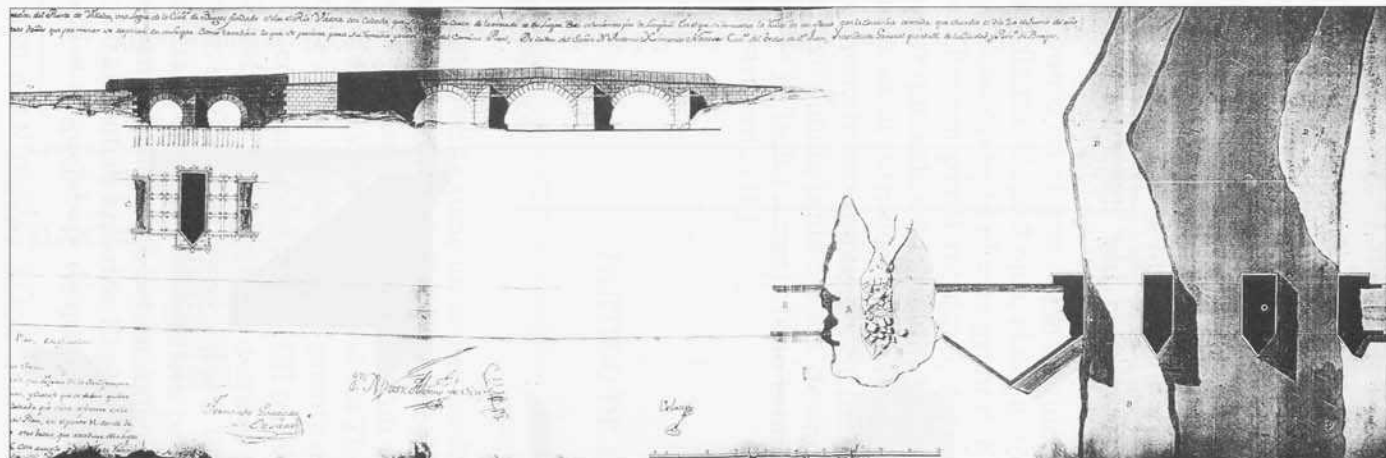
La avenida de 1775 requirió el informe de Fernando González de Lara. En 1778 levantaba plano, redactaba un estudio y lo tasaba en 39.530 rs. El arquitecto Alfonso Rodríguez lo consideró incorrecto y él mismo se encargó de reformarle. Los académicos también pusieron reparos a este nuevo proyecto. Corregido, se propuso a Regalado para ejecutarlo (12).

VIVAR DEL CID:

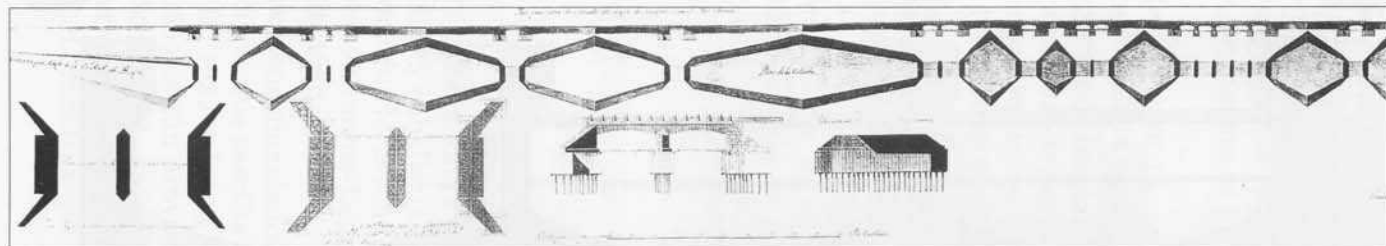
Junto a este famoso pueblo pasa el río Ubierna. En 1676 el puente que allí había se encontraba maltratado. Las lluvias se había llevado dos arcos y parte de la calzada. Era camino real e imprescindible para alcanzar las tierras del norte así como para ir a Madrid, la Mancha y puertos cantábricos. En varios kilómetros a la redonda no existía otro puente que pudiera suplirle.

Un año más tarde los canteros Francisco González de Sisniega y Diego Cícero del Cagigal informaban que se trataba de un puente de piedra muy antiguo. Faltaban paredones y manguardias, arcos y cepas. Era, también, preciso reparar un tramo de calzada de unos 300 pies de largo por 14 de ancho. Otros arcos se estaban hundiendo por tener socavadas sus cepas. Costaría todo unos 22.200 ducados, cifra altísima para el pueblo por lo que debía recogerse por repartimiento.

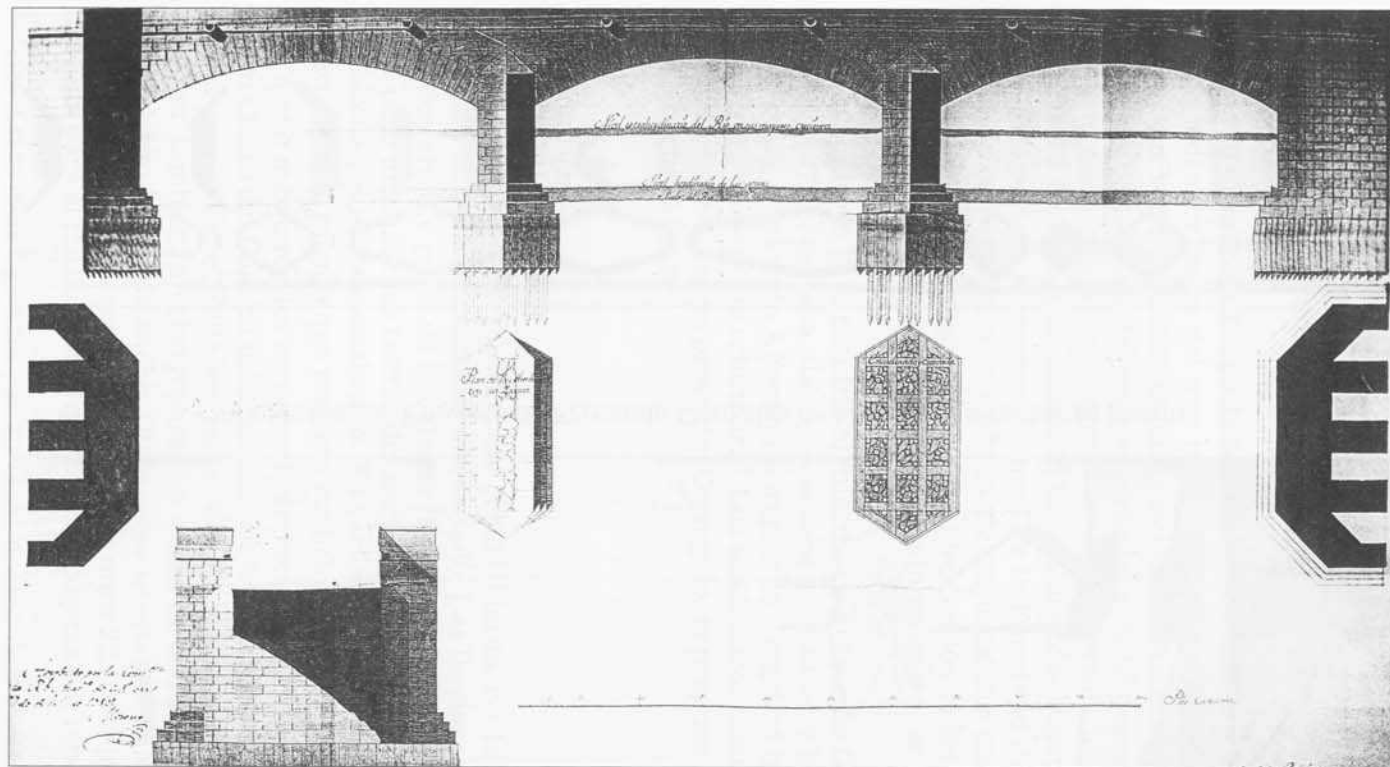
(12) A.H.N. Cons. legs. 8.008 y 35.416. Arch. R. Acad. de S. Fernando, 2-31/7.



Villalónquéjar: Proyecto de Fernando González de Lara para levantar su puente.



Villalónquéjar: Proyecto de Fernando González de Lara para levantar su puente.



Villalonquéjar: Plano, Perfil y elevación del Puente de Villalonquéjar en la provincia de Burgos.

Hubo varios canteros que rebajaron esta cantidad, la última de Sebastián Andrés de la Sierra, quien la dejó en 17.000 ducados. Pero al Fiscal siguió pareciéndole excesiva. Que volviese a pregonarse pues “verosimilmente será de gran conveniencia por la copia de maestros de este arte que ai en aquellas partes, de quienes se puede esperar haran baja considerable”.

Como la documentación finaliza aquí podría pensarse que nadie hizo mejor postura y a este cantero le sería adjudicada la obra.

El resultado actual es un puente muy alargado por tratarse de un punto en el que el río adquiere mucha anchura al tener poca pendiente. Tiene 8 ojos, el de junto al pueblo más pequeño y el del extremo opuesto el más grande. El resto son todos muy semejantes. Poseen perfil rebajado. Aguas arriba no tienen estribos por haber quedado éstos embutidos en un moderno ensanche, muy notorio en el intradós de las roscas. Los espolones son cuadrados, con remate retranqueado. Su longitud alcanza unos 75 ms. El primitivo puente tenía 5,5 ms. de anchura con unos 3,5 ms. de altura desde el lecho actual. Todo está trabajado con sillarejo de toba bien trabado (13).

PARTIDO DE BELORADO

BELORADO:

Este puente tiene un origen medieval. En 1311 Fernando IV permitía al pueblo cobrar dos dineros de cada persona y caballería que por él pasase, durante 6 años, con el fin de reconstruirle. Situado a las afueras y tendido sobre el río Tirón, en el camino Burgos-Logroño, se le ha conocido como puente del Canto o de Piedra.

A comienzos del siglo XVII los reparos estaban encomendados a Silvestre de la Torre. Poco después era rematado, lo que restaba de hacer, en Diego de Naveda por 2.100 ducados. En 1639 volvía a ser rematado en Pedro de Aguilera por 7.000 ducados, según proyecto del cantero Clemente Setién Agüero. Comenzado en 1641, pronto lo cedió al cantero anterior. El pleito se suscitó porque las autoridades locales se quejaban de que no se trabajaba en él, mientras que el

(13) A.H.N. Cons. leg. 23.852.

encargado aseguraba que lo tenía a medias “y no se açe por no darme el dinero necesario para materiales y obra de manos”.

Los reparos posteriores fueron numerosos. Por ejemplo, a fines del siglo XVIII consta que se encontraba muy deteriorado. Reconocido su estado por Pedro Chávarri y Vicente Angulo, precisaron que los arcos 4.^o y 5.^o, y sus correspondientes cepas, se hallaban arruinadas. Costaría ponerlos a punto unos 6.000 rs.

Buena parte de los gastos se sufragaron con los ingresos del pontazgo. Ya en 1351 Pedro I permitía cobrarlo temporalmente con el fin de reparar 3 de sus ojos. Posteriormente se cobraría siempre como uno de los derechos e integrantes de los “propios” de la villa, aunque desde 1563 sin cobrarlo a los pueblos del contorno por contribuir, también, a la conservación de dicho puente.

Se atribuye la construcción del más antiguo tanto a Alfonso VI como a San Juan de Ortega, con el fin de facilitar el paso de los peregrinos a Santiago. Parece ser que por entonces tenía 11 arcos bastante desiguales. En 1311 ya estaba en ruinas. Consta que en este tiempo estaba fortificado con un cadalso “en fin de dicho puente para su defensa”. Lo que sí es seguro es que, según cierto dibujo de 1616, poseía los mencionados 11 arcos, todos rebajados, con tajamares angulares y espolones cuadrados. Así lo describía, también, Madoz a mediados del siglo pasado. Aún quedan 4 vanos (alguno cegado) al sur del puente actual, contruidos en piedra de toba y relleno de canto rodado. Poseen tajamares curvos y espolones cuadrados.

El resultado actual es el de un puente de 5 ojos, de perfecta igualdad en todo, construido en 1886. Amplios y ligeros arcos escarzanos se apoyan en breves cepas de ajustado trabajo. Su longitud alcanza unos 65 ms. por otros 6 de ancho.

Pero Belorado posee varios puentes más. El que lleva a Briviesca es contemporáneo al anterior. El Verdancho sirvió para acceder a la iglesia de Santa María. A mediados del siglo XVIII lo reconocía el cantero Juan de Asconaga, simultáneamente a las Casas Consistoriales “que hace algún tiempo están empezadas a fabricar”. El arco de dicho puente “está muy maltratado, espuesto a ruina siendo preciso hazerle de nuevo con maior montea”. Su costo sería de 3.500 rs.

En 1916 fue reparado en profundidad (14).

(14) Idem. Cons. legs. 2.978, 30.372 y 31.661.

CEREZO DE RÍO TIRÓN:

Este pueblo se halla poco más adelante de Belorado, en tierras cercanas a la Rioja, en donde el río Tirón se une el Pecesorios y comienza a llevar considerable caudal. Allí su álveo es amplio y las avenidas resultan frecuentes. Por ello el puente que salvaba la corriente requirió numerosos reparos y reconstrucciones, todos de alto costo. Debido a esto conservamos una extensa documentación, de las más minuciosas de todos los puentes burgaleses. Según los vecinos, “de tiempo inmemorial a esta parte siempre avia auido puente de piedra en el rio... asta algunos años a esta parte que dicho rio se le avia llevado y derrivado... era paso y camino real y general de arrieros y caminantes y personas para el abasto y gobierno de esta Corte, sin pasar por Burgos”.

En 1618 las avenidas se habían llevado el puente. Por haber desaparecido casi todos los arcos, estaba acondicionado con vigas de madera. Lo vieron e informaron los canteros Mateo de Astiega y Francisco del Pontón. A su vista, el Fiscal opinó que si así llevaba unos 30 años y tratándose de un río no demasiado caudaloso y no ser paso común, podía seguir del mismo modo sin accederse a la petición de que fuera reparado. Eran malos tiempos y el Consejo pensó del mismo modo.

A mediados del siglo XVII todo seguía igual. El pueblo insistía en que fuera reedificado. Antiguamente había tenido 13 ó 14 ojos de los que sólo restaban dos, sin estribos y cegados. Informaron los canteros Tomás de Rivas y Juan de la Puente Liermo y dijeron que, efectivamente, era un puente muy antiguo, con dos arcos (de la margen derecha) inutilizados. Tenía 8 cepas arruinadas y cubiertas de cascajo. Por ello era preciso levantar otras 9 y dos medias en los extremos con 13 pies de alto, lo que daría lugar a un paso de 262 pies de longitud. Para evitar la ruina anterior, se completaría con una manguardia. Su costo ascendería a unos 16.000 ducados.

El Consejo ordenaba en 1657 que se enviasen traza y condiciones. Así lo hicieron los maestros Tomás Ezquerria de Rozas y Martín de Villa. Hubo numerosos postores y rebajas, pero hasta tres años después no era rematado en José de la Puente Liermo por 14.000 ducados, posteriormente reducido a 10.350 ante la dura competencia.

Cuando, por fin, iban a comenzarse las obras, en 1662, el Fiscal advirtió algunas deficiencias y varios pueblos se negaron a contribuir alegando que era un repartimiento muy alto para un puente no imprescindible, que podía ser de madera y que si se había conseguido permiso

del Consejo se debía a la influencia de cierta persona muy allegada al Condestable, señor de Cerezo. Sólo resultaba “adorno” de la Villa.

Por fin en 1669 Puente Liermo iniciaba los trabajos. Con objeto de justificar los diversos pagos, fueron reconociendo lo hecho los canteros Juan Martínez y Francisco de Iglesias y, después, el primero junto con Francisco de la Riva Agüero. En ambas ocasiones constataron una buena construcción.

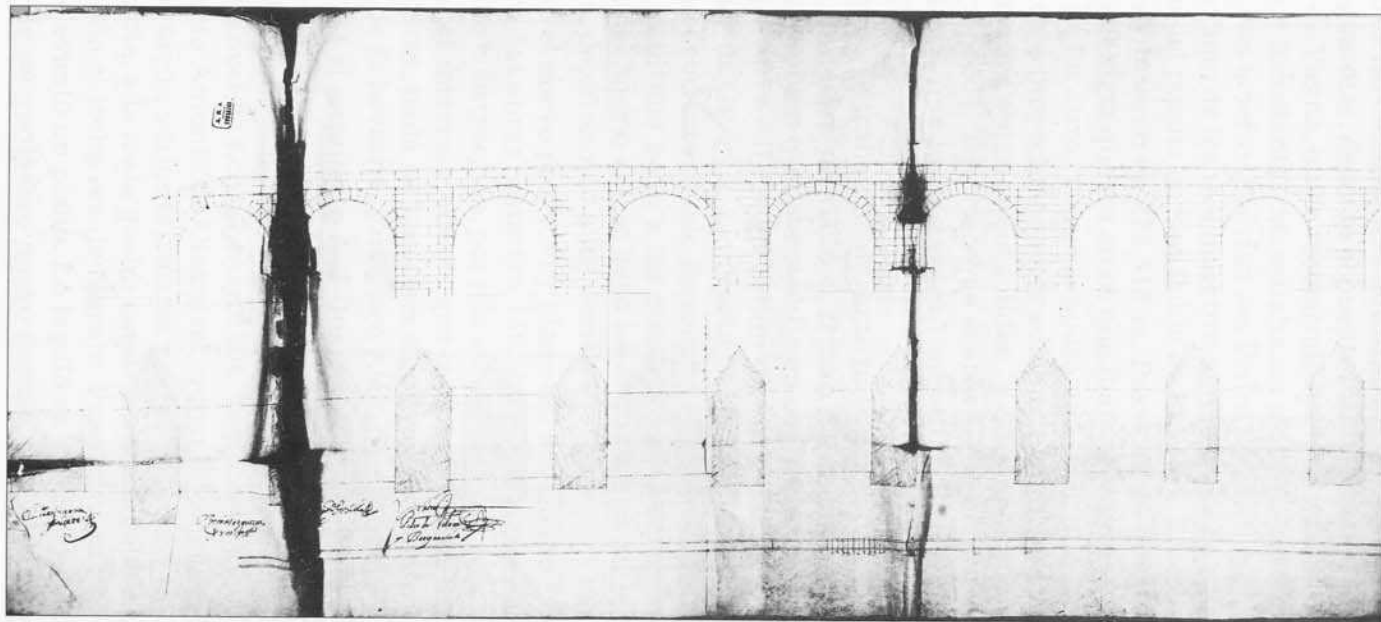
En 1672 todo quedaba paralizado a pesar de estar ya construida la mitad del puente, acopiados muchos materiales y gastados unos 5.000 ducados. Y ello por la oposición de la Merindad de la Bureba que entabló pleito asegurando que no era un paso imprescindible y que existían otros cercanos (Belorado y Herramélluri) que podían suplirle. A ella se sumaron pronto Belorado y Poza de la Sal. El Fiscal aconsejó denegar la petición y proseguir con los trabajos.

Al año siguiente se pregonaban 4 arcos y las calzadas que debían añadirse a los 7 tendidos por José de la Puente y que ya tenía perfectamente rematados como corroboraron Francisco de Pedraza y Pedro de la Puente Liermo. Eran los mismos que habían advertido que, mientras se estaba llevando a cabo dicho trabajo, el río se había desviado por lo que resultaba más conveniente añadir dichos 4 arcos que levantar la manguardía pensada. Para ello dibujaron el correspondiente plano. Y en el mismo año lo comenzó Pedro de la Puente Liermo, rematado en 3.500 ducados. La obra fue rápida puesto que poco después Juan de Arciniega, Martín de Elejalde y Miguel Llanos lo daban todo por perfectamente acabado.

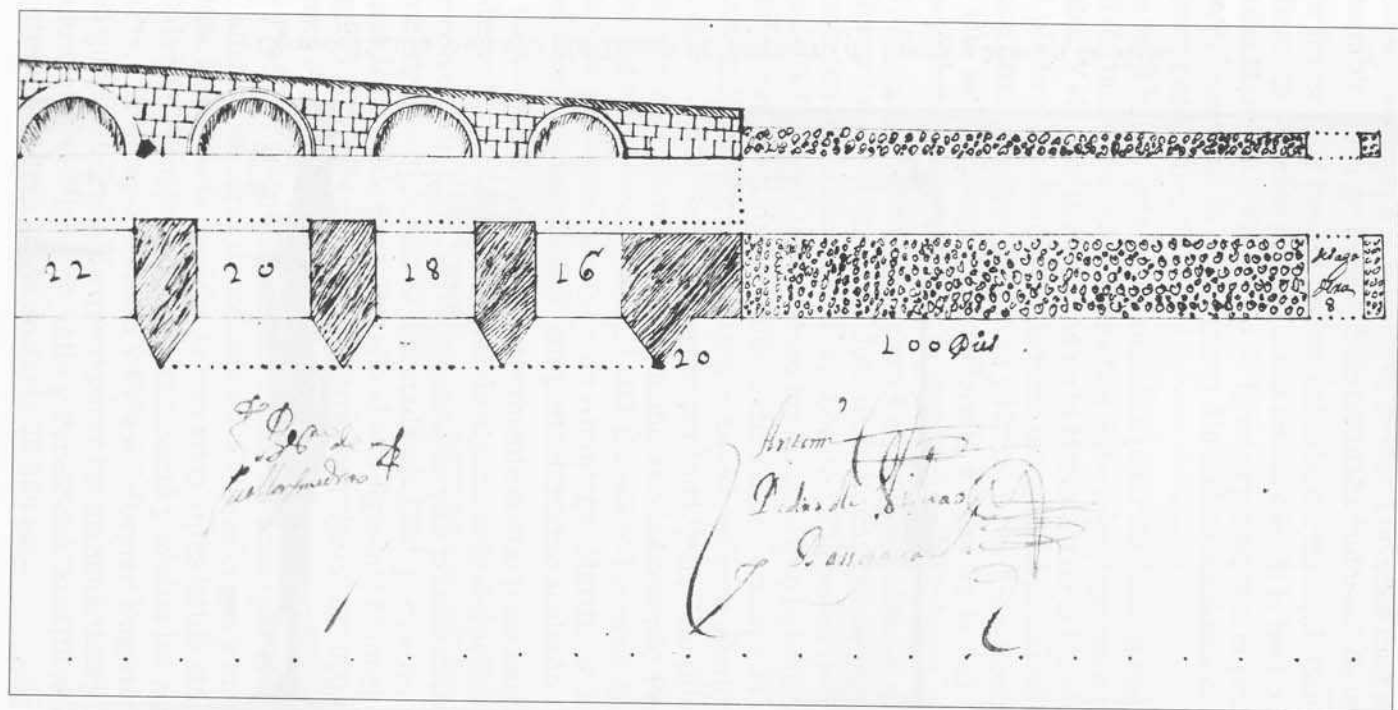
El nuevo puente resultó relativamente sólido pues hasta casi un siglo después no constan reparos de alguna consideración.

A mediados del siglo XVIII comenzaban ya a notarse deterioros. Se hicieron algunos reparos. El ejecutado en 1751 por Jerónimo de la Cuesta se le tachó de falso. Por ello al año siguiente Manuel del Campo e Ignacio Elejalde proyectaban otros por valor de 107.000 reales que el cantero Francisco Manuel de la Fuente hizo rebajándolo a 78.000 rs.

En 1765 había quebrado una cepa y su arco (por el lado de la villa), además de otros deterioros en las otras cepas y en las manguardías. Una fuerte crecida de tres años antes había sido la causa. El alarife Francisco Aguirre reconoció y evaluó los reparos en 13.000 rs. Un tiempo después volvía a informar Eugenio Correa. Precisó que también había que reparar las manguardías y levantar dos puentecillos en los ríos Valle y Pecesorios, sustituyendo a los existentes de madera. Todo costaría 76.990 rs.



Cerezo: Planta y alzado por Tomás de Ezquerro de Rozas y Martín de Villa



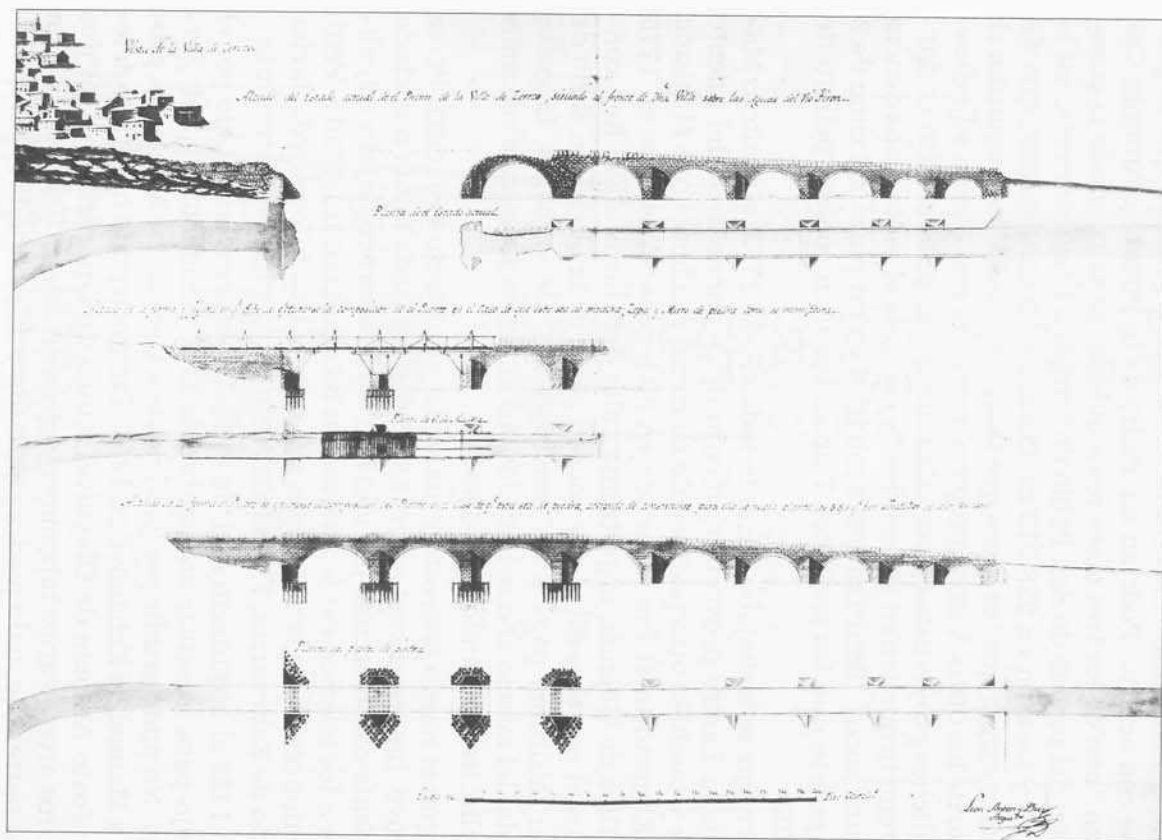
Cerezo: Traza parcial del puente para su reparo en el siglo XVII por Francisco de Pedraza y Pedro de la Puente Lierno.

En 1769 las crecientes se llevaron dos arcos y sus cepas, así como las manguardias, dejando el puente intransitable. Pasó a informe de Marcos de Vierna, quien recomendó que por tratarse de “un terreno flexible e incostante” necesitaba un maestro práctico que lo proyectase con acierto. Podrían ser Pedro de la Puente y Antonio Carredano “uno de los tres maestros a quienes se ha confiado la construcción del puente de San Pablo de Burgos”. Efectivamente, así lo hicieron y tasaron en 228.518 rs. Pusieron 20 condiciones, una de las cuales exigía que los arcos que iban a reconstruirse seguirían el modelo de los otros. Vierna propuso, también, que fueran adjudicados a dichos proyectistas y por administración, pues en caso de darse en remate quedarían sin solidez “y con solo el bulto y apariencia que dura poco”. Tendrían que acabarlos en un plazo máximo de 2 años, puesto que los restantes 7 arcos también corrían peligro de hundirse.

Mientras se trabajaba durante todo el año 1773, el cantero Manuel de la Lastra proyectó el reparo del segundo arco del puente mayor y también otro puentecillo en cierto riachuelo que él mismo hizo. El costo total fue repartido en 30 leguas. Y, aunque en 1775 Juan Díez de Güemes, arquitecto titular del Hospital del Rey, confirmaba el correcto estado de conservación de la obra, con el fin de abonar la última paga a los constructores, sin embargo, la grave avenida del mismo año se llevó los dos antiguos arcos más cercanos a la villa, deteriorando a los demás.

Según el nuevo proyecto y plano del arquitecto Francisco Pérez del Hoyo, las obras costarían 158.500 rs. La riada había respetado la reciente construcción, por ello en 1777 Vierna aconsejaba adjudicarlos a los mismos canteros que tan bien habían trabajado. Pero, por entonces, nada se hizo pues siguieron otros informes de Javier Ignacio de Echevarría, Francisco Alejo de Aranguren y otros más.

En 1784 el arquitecto real, Juan de Villanueva, era citado por el Consejo para informar en nombre de la R. Academia de San Fernando. No pudo acudir personalmente a Cerezo. La Academia propuso a Manuel de Echánove en 1804. Tampoco pudo hacerlo y delegó en Justo Antonio de Olaguível, quien dijo que faltaban los dos primeros arcos, varios tajamares y otros desfalcos. Todo debido, en buena parte, a la mala piedra empleada y a la falta de firme, puesto que todo el lecho era de cascajo. Puso para su reparo 18 condiciones y levantó un plano. Lo reguló en 476.505 rs. En realidad, se trataba de un verdadero nuevo puente. Con alguna aclaración, la



Cerezo: Diversos aspectos del puente para su reparo por el arquitecto León Antón y Díez.

Real Academia aprobó el proyecto. Sin embargo, “no permitiendo el estado de mis pueblos que se lleve a efecto el repartimiento que me propone el Consejo”, el Rey ordenó acondicionarlo temporalmente de madera (año 1805).

Según cierto dibujo del retablo de la parroquia local (que hay que suponer no muy exacto), el primitivo puente constó de 3 arcos con una pequeña construcción sobre el pilar central que tendría la finalidad de cobrar pontazgo. Algunos testigos del siglo XVII aseguraron que el puente renacentista había tenido 13 ó 14 arcos, muy bajos, por lo que las avenidas le cubrían fácilmente y le habían destruido.

Ya se ha indicado cómo el puente posterior tuvo 7 arcos, de 540 pies de largo, 10 de alto y 4 de ancho. Posteriormente se le añadirían otros 4 ojos más en disminución, a medida que se alejaban. A pesar de esto, resultó una obra bastante uniforme. Este puente, proyectado por Ezquerria y Villa, llevaba en el plano 9 arcos enteros y otros 2 medios, todos de medio punto, sobre cepas reforzadas con tajamares angulares y espolones cuadrados, de completa rasante horizontal. A cada entrada iba un “arca”.

A pesar de los numerosos reparos posteriores, nuestro puente quedó inutilizado a fines del siglo XVIII. Sólo permanecían, por entonces, 7 ojos de la margen derecha. El arquitecto burgalés León Antón y Díez propuso la reconstrucción de los 3 arcos más cercanos al pueblo, pero no fueron alzados sino construido un nuevo puente muy parecido al arriba descrito de Belorado, aunque de líneas más pesadas. La obra actual pertenece a fines del siglo pasado. Son 5 arcos rebajados, muy amplios, todos iguales, de 12 ms. de luz, 6,10 ms. de ancho y 6,60 de altura. La rasante es completamente horizontal. Los contrafuertes son reducidos, redondeados en sus extremos, todos del mismo tipo. Una imposta separa las claves del pretil. El material consiste en piedra arenisca, débil y por ello ya desgastada en algunas partes (15).

FRESNEDA DE LA SIERRA:

Se trata del puente local denominado del Canto o Mayor “en camino real, frecuente comercio... indispensable por lo aspero del país”. Era paso obligado del ganado de la Mesta y materias primas para la fábrica de paños.

(15) Idem. Cons. legs. 6.064, 23.841, 24.989 y 27.181.

A mediados del siglo XVIII los vecinos solicitaban exención de contribuir a puentes extraños a cambio de mantener el suyo sobre el río Tirón. Era un puente de piedra de 4 arcos (los dos centrales mayores que los extremos), 160 pies de largo y 15 de ancho.

Reconoció el puente el cantero Asensio Molinaga, cuyos reparos evaluó en 66.000 rs. Estaba especialmente deteriorada la manguardía aunque, también, estribos, arcos, empedrado y antepechos. Poco después volvía a informar Jerónimo de la Cueva.

El pueblo había comenzado a reparar el puente a su costa, según plan del cantero Diego de la Riva y fue ejecutado por Damián Arnáiz en 1743 por 9.510 rs. Durante los sucesivos años, la documentación recuerda muy distintos reparos y alarifes que en él intervinieron.

Se accedió a la petición por 12 años pero, cuando en 1775 solicitaba exención perpetua, se le denegó absolutamente como aconsejaba el Fiscal (16).

PARTIDO DE CASTROJERIZ

CASTROJERIZ:

Este famoso pueblo, en pleno camino de Santiago, dispuso de dos puentes sobre el río Odra: uno llamado Bárcena (paso principal de peregrinos hacia la cuesta de Mostelares) y el de Tabanera, en dirección a este despoblado.

A comienzos del siglo XVII las autoridades locales exponían que las lluvias y los años tenían arruinados ambos pasos, sus manguardias y calzadas. El puente de Bárcenas medía 1.762 pies de largo por 10 de ancho y con 28 ojos. El de Tabanera medía 1.800 pies, con 14 arcos de los que tan sólo quedaban 9 en buen estado.

En 1627 declaraban los maestros Bartolomé de Villalriego y Lucas de Casanueva. El reparo de Bárcenas costaría 6.750 ducados y el de Tabanera 6.300. Pero, por entonces, no se hizo nada. En 1633 Andrés de la Maza y Juan de Trujeda volvían a idear su acondicionamiento. Pusieron 17 condiciones resumidas en que era preciso levantar varios arcos desde su fundamento. Domingo del Río Puenteillas se com-

(16) Idem. Cons. leg. 31.846.

prometió a llevarlo a cabo por 13.000 ducados. Diez años después Jerónimo de Avendaño lo ponía en 11.300, rematándose en él y reparando su costo en 15 leguas a la redonda. Consta que en 1646 dicho cantero estaba trabajando en puentes y calzadas, según hicieron constar los maestros Juan Gutiérrez del Pozo y Pedro Cayón. Concretamente, en el puente de Bárcenas tenía ya hechos 14 arcos nuevos y 17 contrafuertes.

El resultado ha sido unos puentes bajos, de plantas curvas, muy robustos pero rudos. El de Bárcenas es de sillarejo, con tajamares en ángulo, formando aparcaderos. El de Tabanera también posee arcos de medio punto, pero sin contrafuertes y de peores materiales que el anterior (17).

MELGAR DE FERNAMENTAL:

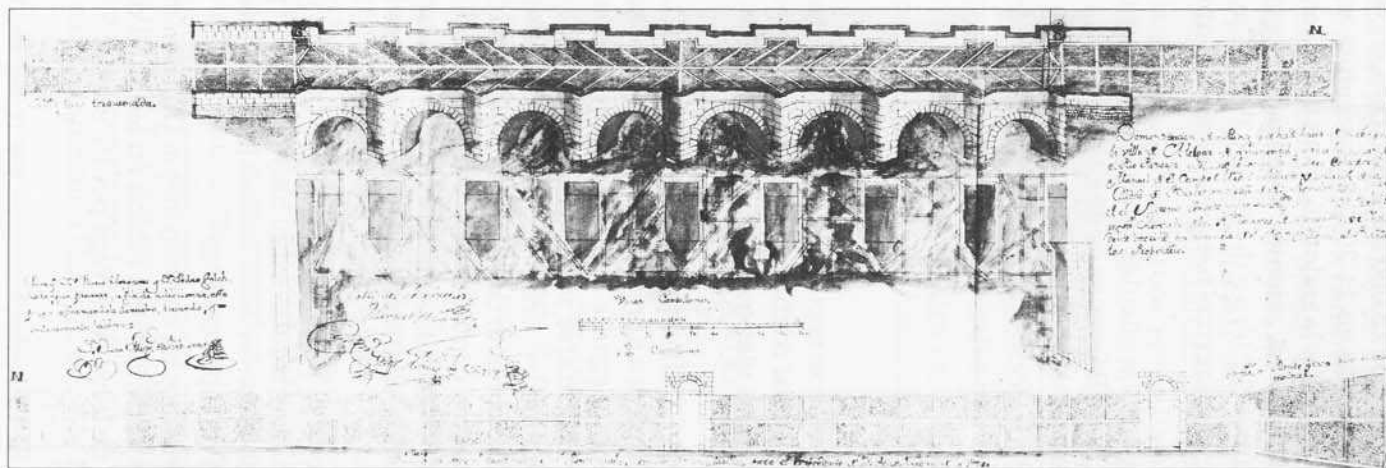
Esta conocida población se encuentra en el camino que une Burgos con Osorno (Palencia), en los confines de la provincia y cercano al río Pisuerga. Allí confluyen las vías que llegan de Villadiego, Castrojeriz, Herrera y Frómista.

A comienzos del siglo XVII el pueblo exponía ante el Consejo Real que tenía un puente de piedra muy antiguo, de 8 ojos, sobre uno de los ramales del río Pisuerga, pegante a la población. Estaba demolido y arruinado, sin poder transitarse sobre él. Parte de las aguas habían abandonado su antigua madre. Era uno de los principales caminos de Castilla por donde forzosamente debían pasar los mercaderes de granos que iban a los puertos cantábricos y para los salineros de Poza, Añana y Rosío que se dirigían a León. Los maestros habían tasado su reparo en 21.853 ducados, cantidad que debía repartirse al carecer el pueblo de recursos.

Eran malos tiempos y el Fiscal advirtió “que la costa deste puente es muy grande y las villas y lugares están muy cargadas y por aora por algunos años es menos inconveniente rodear los traxineros una legua o dos que dar licencia de repartimiento”.

Pero los puentes cercanos no estaban mejor. Únicamente era viable el de Lantadilla, pues el de Herrera estaba en obras, el de Itero de la Puente en ruinas y el de Itero de la Vega por los suelos.

(17) Idem. Cons. legs. 28.068 y 28.354.



Melgar de Fernamental: Proyecto para su puente por Manuel del Campo.

Melgar insistió. En 1618 informaban sobre su estado los maestros Felipe de Rivas y Andrés de Jorlado. El reparo y añadidos nuevos costarían 22.000 ducados. El antiguo puente tenía 8 arcos, en parte insertible por su ruina y porque el cauce se había alejado 650 pies. Sobre el río convenía plantar un nuevo puente.

De nuevo el Fiscal se opuso a la concesión del repartimiento.

Más peticiones en el mismo sentido en 1643 y 1674. Ahora se opusieron los lugares entre los que se pretendía repartir. Según ellos era evidente que lo que Melgar pretendía era, exclusivamente, su propio beneficio. El vecindario había decaído mucho y aspiraba a atraer comerciantes y trajineros a sus ferias. De nuevo les fue denegado el permiso.

En 1766 se volvía a pedir facultad para fabricar un puente de piedra sobre el Pisuerga. Existía uno de 8 ojos junto al pueblo y otro de madera de 290 pies de largo y unos 7 de ancho, que era el problemático. Los pueblos del contorno siguieron oponiéndose al repartimiento. Por su parte el Fiscal opinó que “no consta la necesidad de fabricarse de piedra el puente de madera que solicita la villa de Melgar de Fernamental... ni tampoco el veneficio que pueda seguir al publico por esta nueva obra”.

Al año siguiente el alarife Manuel del Campo proyectaba el solicitado puente de piedra en el sitio denominado Bádena. Tendría 333 pies de largo, 15 de ancho y 8 ojos, el primero de 24 pies de diámetro, el segundo de 30, los otros de 33 y el último de 24 pies. Sería completado con una calzada. Tasó la obra en 356.000 rs. A juzgar por el dibujo que dicho maestro levantó, hubiera resultado una serie de arcos de medio punto con tajamares angulares y espolones cuadrados, formando aparcaderos, con rasante completamente horizontal. Marcos de Vierna señaló algunos defectos en las “narices” o tajamares. Convenía trazar otro plano más detallado y acertado y criticaba el que para semejantes obras se nombrara a maestros “sin aver entendido jamás en ellas... con continuas ruinas y que en muchas partes disponen obras quantiosas para beneficios particulares en grave perjuicio de el público que los costea”.

En 1769 pasaba el anterior proyecto a manos de Hilario Alfonso de Jorganes y Pedro Fol. Trazaron un dibujo más detallado y completo. Pusieron 17 condiciones: no sería levantado en el sitio de la Bádena sino en otro punto más conveniente, llevaría 8 ojos de arco rebajado, algo más pequeños los de la margen derecha. Los estribos serían por ambos lados de perfil curvo.

Después de cierto informe reservado del cantero Bernardo del Campo (que hemos visto trabajando en Sotragero) se siguieron observando intereses particulares. En el mismo año antes citado, el Consejo decidía: "No ha lugar a la pretensión de la villa de Melgar de Fernamental".

Tampoco entonces se hizo nada pues a fines del siglo XVIII el comunicante de Tomás López hablaba de un puente de piedra "con ocho oxos, bien mal parado por su antigüedad y solo sirve para el cauce, siendo tradición que sirvió al río, que solo estable en sus mudanzas la desamparo con la de su curso. Oy le tiene a 500 pasos, sobre él un puente de madera para el tránsito de personas y caballerías, más no de carros, por lo que suceden muchas desgracias. Sería uno de los pueblos más felices si tuviese puente de piedra".

En 1830 se ordenaba al pueblo presentar su derecho al cobro de portazgo, ante las quejas de los carreteros de la Cabaña Real. Eran precisos dichos ingresos para reparar los mencionados puentes (18).

El puente actual es moderno, muy semejante y contemporáneo a los arriba descritos de Belorado y Cerezo de Río Tirón.

PAMPLIEGA:

En el puente de Pampliega confluyen diversos caminos. El principal el que de Lerma a Castrojeriz se cruza con la carretera que de Burgos lleva a Valladolid. Su primera mención es de mediados del siglo XII. Aún conserva restos medievales. Constan diversas avenidas y reparos a comienzos del siglo XVII.

En 1733 los vecinos decían que era camino real de recuas, carros y comerciantes que acudían a su mercado de los sábados. Era preciso, entre otras cosas, encauzar y reforzar el curso del río pues amenazaba con abandonar su madre. Para informar con más detalle, lo examinaron los canteros Francisco Bastigueta y Santiago Pérez. Formaron planta y señalaron 9 condiciones. Además de arregalar un tramo de 5.350 pies de calzada era preciso arreglar diversas quiebras del puente. Evaluaron su costo en 97.300 rs. Hermenegildo del Llalderal lo dejó en 52.150 rs. y lo llevó a cabo.

(18) Idem. Cons. legs. 3.875, 28.621 y 32.330.

Nuevas crecidas arruinaron 3 arcos (los opuestos al pueblo) lo que impedía el paso dejándolo “muy maltratado así en sus cepas como en los tajamares, antepechos y empedrado”. Por ello sería de nuevo proyectado su reparo, en 1758, por los alarifes Manuel del Campo y José Uribe quienes lo tasaron en 158.726 rs. Y levantaron el correspondiente plano.

Como corría prisa su acondicionamiento, se le adjudicó a Diego de la Riva por un monto de 89.700 rs. En el encargo influyó, también, el hecho de que el anterior reparo no resultó acertado “lo que manifiesta la poca utilidad de hacerse semejantes obras a público remate” (19).

El puente actual posee 6 ojos, 4 de medio punto y 2 apuntados o góticos. Tiene perfil ligeramente alomado, con estribos de ángulo agudo añadidos en los años antes mencionados. No llegaban, entonces, hasta la calzada, a excepción del central, cuadrado, potente y parece que de carácter defensivo. A principios de este siglo fue muy transformado superponiendo arcos muy amplios a los primitivos, que han alterado grandemente su antigua imagen. También los contrafuertes se reforzaron, alzándolos hasta formar aparcaderos.

SASAMÓN:

En 1737 el pueblo solicitaba que se le librase de contribuir a puentes ajenos. Mantenía a sus expensas 4 puentes de piedra sobre el río Brullés (afluente del Odra), denominados Puente Nueva de Peregrinos, Rupérez, Trisla y Santa Lucía (o San Miguel), además de otros varios de madera sobre pivotes de piedra. Se trataba de un importante centro de comunicaciones. Siempre habían sido reparados a costa de los vecinos por “verea”, sin que nadie de fuera contribuyese para nada.

Una vista personal y declaración del alarife Francisco Bastiguetta puntualizó y detalló el emplazamiento, medidas y reparos de cada uno de ellos. Tasó las obras en 5.465 reales y su mantenimiento anual en 400 rs.

El Fiscal opinó que podía eximirse al pueblo durante 10 años, lo que así se hizo.

(19) Idem. Cons. leg. 30.540.

A mediados de siglo volvía a solicitarse la prorrogación del privilegio. Para ello fue enviado un detallado informe redactado por los maestros Fernando Ibáñez y José López Marcos. Se accedió por otros 8 años. Cuando, posteriormente y tras informe de los canteros Francisco Ruiz y Alonso Fernández, se pidió exención perpetua, el Consejo no contestó a la petición. Corrían años contrarios a tales privilegios por lo que es de suponer que no se accediera a la solicitud (20).

Hoy conservamos varios de aquellos puentes, un tanto abandonados pero con el encanto de su primitiva construcción. El puente de Trisla es de piedra, de 102 pies de largo por 11 de ancho. Sus cuatro ojos mantienen otros tantos arcos de acentuado perfil apuntado o gótico con el intradós muy marcado por el cuidadoso trabajo de su dovelaje. No tiene espolones y los breves tajamares agudos y escalonados no llegan a la calzada. Todo es de sillarejo de toba, con perfil un poco alomado.

Muy semejante a éste es el de San Miguel de 3 ojos, 58 pies de largo y 10 de ancho. Presenta arcos apuntados, todos de distinto tamaño, breves tajamares de ángulo agudo y pequeños espolones cuadrados.

La puente Nueva de Peregrinos, de 3 arcos, 66 pies de largo y 12 de ancho ha resultado de ojos algo distintos en cuanto a tamaño y formas. Es de sillarejo. Sus contrafuertes son, hoy, casi inapreciables.

VILLASILOS:

Pueblo situado al norte de Castrojeriz y cercano al Odra.

En 1735 aseguraba que mantenía a su costa 6 puentes (Mayor, Medio, Villa, Portillo, Santa María y Loma), así como varios pontones. Según Francisco Bastigueta, el puente Mayor se componía de 7 arcos, con 114 pies de largo y 10 de ancho, y era el más necesitado de reparos, especialmente en tajamares y antepechos. Tras confirmarlo el cantero Juan de Ceballos, el Consejo prorrogó la exención de que gozaban los vecinos durante otros 6 años. Para que se les eximiera perpetuamente informó de nuevo Jerónimo de la Cueva Gómez.

(20) Idem. Cons. leg. 28.571.

Como en otros casos, el Fiscal se opuso radicalmente: “que se cierre absolutamente la puerta y nieguen semejantes exempciones por aver acreditado la experiencia los considerables perjuicios que ocasionan por las insoportables contribuciones de los demás pueblos” (año 1759) (21).

VILLAVERDE MOGINA:

En 1773 este lugar acudía ante el Consejo pidiendo licencia para construir un puente de piedra sobre el río Arlanzón, en el camino que llevaba a los Balbases. Y, aunque fue denegado el permiso para levantarlo a costa de los pueblos de 20 ó 30 leguas en contorno, sin embargo se le permitió hacerlo con ayuda de los lugares más cercanos.

Hubo dudas sobre si debía ser de piedra o de madera (22).

PARTIDO DE VILLADIEGO

VILLADIEGO:

Esta villa es la cuenca, o punto de encuentro, de un abanico de riachuelos que allí se reúnen con el Brullés.

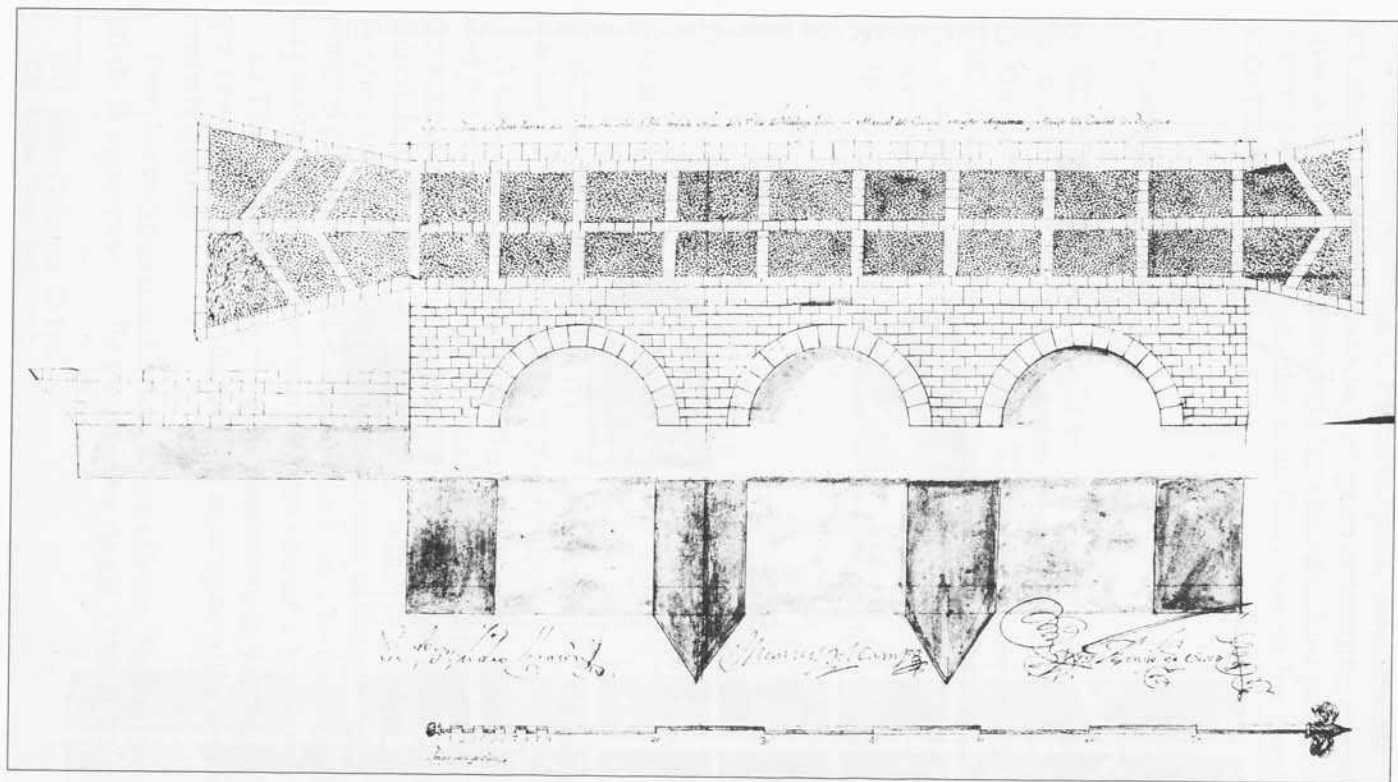
A mediados del siglo XVII este pueblo, como cabeza de la Merindad del mismo nombre, defendía la exención de contribuir a puentes extraños que gozaban todas sus cuadrillas. En 1738 Villadiego solicitaba lo mismo por “hallarse en la mayor miseria... y mediante que dicha villa tiene en sus términos diferentes ríos y oxos de puentes que componer a costa de esta villa”. Todos ellos se hallaban en camino real y eran necesarios para acudir a ferias y mercados.

El Fiscal aconsejó que fuera desestimada la petición “por el gran perjuicio que es consiguiente se origine a los demás pueblos contribuyentes”.

Pero los vecinos insistieron en su petición. Se envió el gasto total de la conservación de los puentes desde 1728 al 37, que ascen-

(21) Idem. Cons. leg. 29.117.

(22) Idem. Cons. leg. 6.962.



Villadiego: Puente sobre el río Mayor por Manuel del Campo.

día a 6.464 rs. Según Francisco Bastigueta, mantenía a su cargo los siguientes: Villalivado, Carraburgos y Curiela, sobre el río Mayor o Grande. Sobre el Jarama estaba el puente del Estudio y el de Roma. Además, existían otros denominados Cuadrón, Carretapia y diversos pontones. En todos ellos era preciso ejecutar obras de reparación.

Se concedió el privilegio solicitado por 10 años.

A mediados de dicho siglo declaraban los canteros Juan Fernández y Simón Pérez. Confirmaron la necesidad de mantener los mencionados puentes y que en la década anterior habían sido invertidos 36.735 rs. en su reparo. Con el mismo fin volvieron a informar, años después, los alarifes Agustín González y Alonso Rodríguez. Para confirmarlo, el maestro Manuel del Campo levantó dos planos, uno de dos arcos sobre el Jarama y otro de tres, llamado Curiela, sobre el río Mayor. Ante su situación, Villadiego pidió exención perpetua, pero sólo se accedió por otra década.

Tras la conocida riada de 1775, volvía a dirigirse al Consejo dando cuenta de los gravísimos daños, especialmente en caminos y calzadas, pidiendo que fueran reparados por repartimiento. Al mismo tiempo se informó que el portazgo era cobrado por el duque de Frías, consistente en 3.850 rs. al año, cuyo producto no constaba que “se haia invertido jamas en su reparacion”.

Como puede verse por los planos se trataba de pequeños puentes, de arcos de medio punto, con tajamares en ángulo y sin estribos, construido todo de sillarejo (23).

SAN PEDRO DE RUYALES:

En este caserío, “incluso en la provincia de Burgos” y sobre el río Pisuega, se levantó un notable puente de piedra. Es sitio emplazado en el camino que desde Villadiego, Tosantos y Sotresgudo se adentra en la provincia de Palencia. Allí (margen derecha) se alzaba el pequeño hospital de San Pedro que atendía a viandantes y peregrinos, administrado por una cofradía del mismo nombre. El puente aprovechaba la ventaja que ofrecía la existencia de una isleta en el centro del cauce del río para apoyar su parte más céntrica.

(23) Idem. Cons. legs. 662, 28.136 y 32.645.

En 1784 el abad, prior y cofrades del real hospital solicitaban al Consejo que se ejecutasen obras y reparos. Era paso para ir a Burgos, Vitoria, Bilbao, Montañas, puertos de Santander y Salinas de Poza. Había padecido "infinitos quebrantos" debido a las riadas.

En el mismo año se ordenaba reconocerle al arquitecto Juan Antonio de Otero. Levantó un plano y presupuestó las obras en 445.219 rs. Se trataba de un puente de 8 ojos con 307 pies de largo y 14 de ancho. Los dos arcos del poniente eran pequeños y estaban arruinados. Sería conveniente sustituirlos por otro único, más grande y alto. Al mismo tiempo era preciso realizar otras obras como una consolidación general, levantar una manguardía en la margen derecha del río y acondicionar los antepechos.

Además del alto costo, la dificultad provino de que se trataba de un puente en camino secundario, era de casi exclusivo servicio del mencionado hospital y se hallaba por entonces casi completamente en ruinas e inservible. Hubo otros informes negativos, por lo que todo quedó en nada (24).

Como puede comprobarse por el plano, se trataba de un gran puente de 7 ojos, un tanto desiguales de tamaño y torcido en el lado de la margen izquierda. Los estribos, todos iguales, presentan tajamares y espolones en ángulo agudo, rematados en copete al no llegar a formar aparcaderos. Parece que todo estuvo construido en sillarejo y mampostería.

VILLEGAS Y VILLAMORÓN:

En 1738 ambas villas solicitaban exención a contribuir a puentes extraños. En su término existían 11 puentes de piedra o madera que reparaban y mantenían a su costa. El Rey accedió a la petición.

En 1749 los canteros Antonio Pérez y Domingo Gómez informaban del estado, reparos e inversiones hechos en el pasado y las nuevas obras necesarias para su acondicionamiento, con el fin de que se les prorrogara a los vecinos el citado privilegio. Así se hizo por otra década en la que Villegas y su barrio de Villamorón llegaron a invertir 54.572 rs. en divesas obras de conservación de sus numerosos puentes (25).

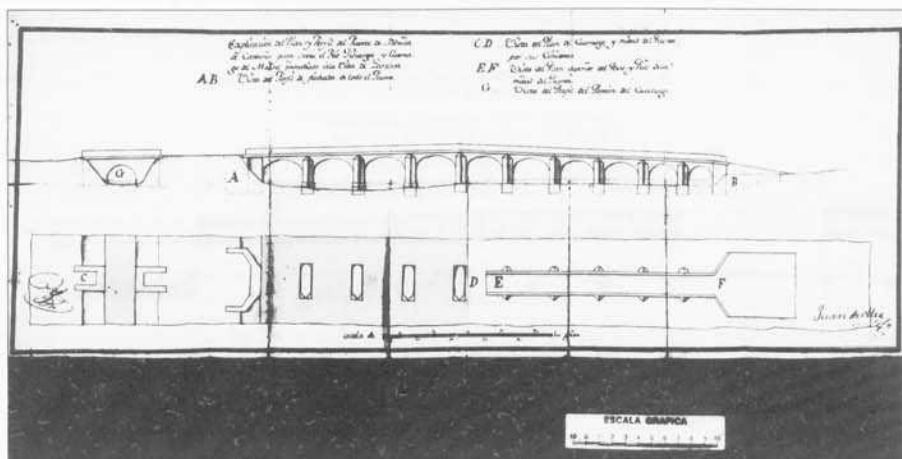
(24) Idem. Cons. leg. 24.219.

(25) Idem. Cons. leg. 30.667.

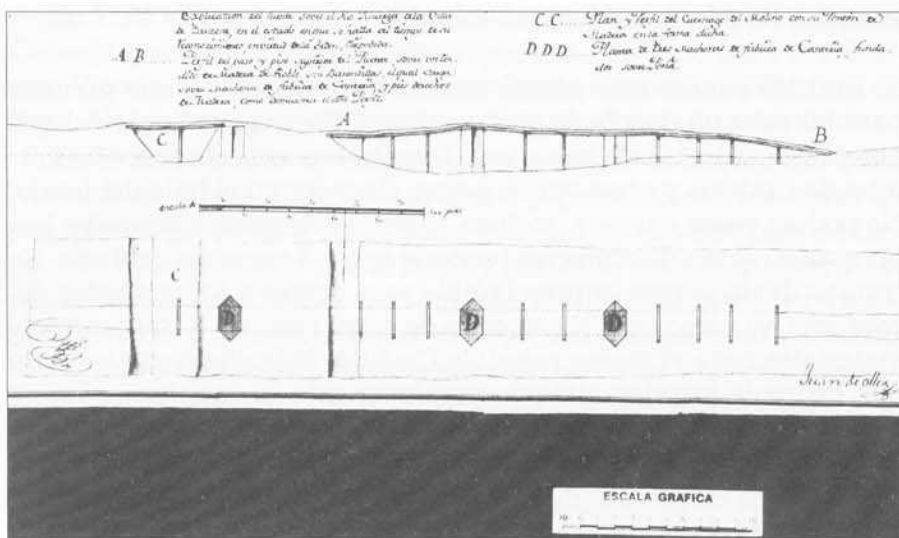
ZARZOSA DE RIOPISUERGA:

En 1765 acudía este pueblo ante el Consejo solicitando permiso para fabricar un puente de piedra sobre el Pisuerga en lugar del que poseía de madera. Este había sido levantado a su costa sobre tres pilotes de cantería y otros varios postes clavados en el lado del fondo. No podían pasar carros e, incluso, diversas personas y animales habían caído al río. Era preciso tenderle sobre 8 cepas de cantería. Se trataba de un puente imprescindible para acudir a los mercados del contorno así como para el comercio de trigo, vino, sal y transporte de materiales para el nuevo canal de Castilla. Más abajo estaba el de San Pedro de Ruyales, aunque completamente inservible.

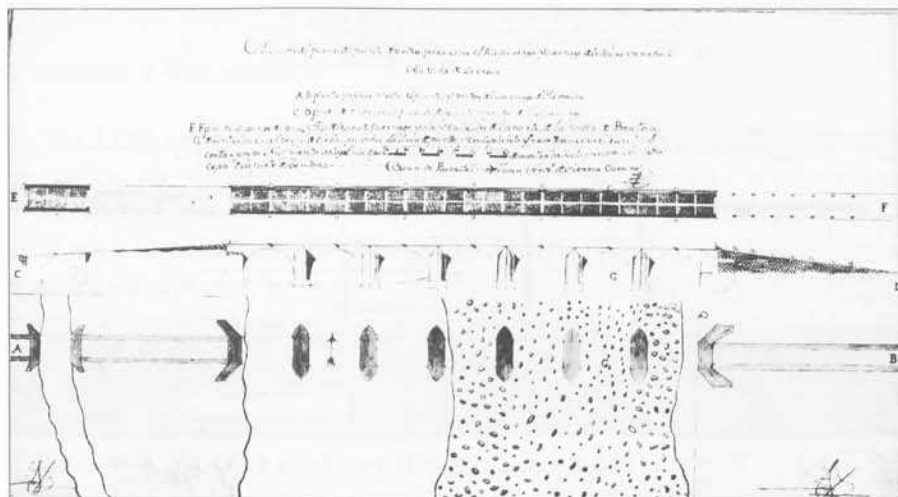
Al año siguiente Juan Oller levantaba dos planos: uno describiendo el estado del puente de madera y otro proyectando el que se solicitaba de piedra, de 268 pies de largo y un costo de 115.188 rs. Pasó este proyecto al cantero Juan Antonio de Vierna Camino, quien ideó un segundo plan, pues tachó al anterior de “expuesto a breve ruína por lo poco gruesos, anchos y altos que eran los arcos” en un río de frecuentes avenidas. Lo tasó en 286.340 rs. Con todo, se prefirió el primero de dichos proyectos y se ordenó hacer el correspondiente repartimiento.



Zarzosa: Dibujo de su puente por Juan de Oller.



Zarzosa: Dibujo de su puente por Juan de Oller.



Zarzosa: Planta por Juan Antonio de Vierna Camino.

En 1772 se encargaba la obra a Juan Estébez y al mencionado Juan Antonio Vierna. El primero renunció a su derecho y, por entonces, no se hizo nada.

En 1777 era reconocido y proyectado de nuevo por el arquitecto Juan Otero, quien lo presupuestó en 362.783 rs. Marcos de Vierna aconsejó que se adjudicara a Juan Antonio Vierna Camino y a Santiago de la Incera que estaban a punto de concluir los puentes de Torquemada y San Martín de Rubiales. Pero el Consejo rogó a Otero que se encargara de la obra. Juan Antonio Vierna protestó de esta adjudicación y el pueblo, por su lado, de la lentitud de las obras.

Cuando en 1783 Otero decía tener comenzado el puente, se presentó el maestro de obras Pedro González Ortiz y se ofreció a ejecutarle rebajando su costo en 21.000 rs. y recordando que el mencionado Otero estaba ocupado en la construcción del canal de Castilla y por ello no podía atender convenientemente este otro encargo. Sin embargo, el Fiscal aconsejó que se desestimase la pretensión pues repercutiría en la solidez del nuevo puente.

En 1785 ya estaba terminado. El cantero Manuel de Rojas le dio por "enteramente bien concluido y fabricado". Y, aunque debían transcurrir dos años antes de abonarse la tercera paga, ante los apuros económicos de Otero, el Consejo ordenó que se le adelantara una parte de ella.