

LOS PUENTES DEL NORTE DE LA PROVINCIA DE BURGOS DURANTE LA EDAD MODERNA (II).

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

PARTIDO DE SEDANO.

Sedano

En 1693 obtenía el valle de Sedano libertad de tener que contribuir a puentes y calzadas ajenas. Dicho valle se componía de 26 lugares y un barrio que conservaban 5 puentes de piedra: uno en Pesquera, otro en Tubilla, dos en el río Henar y otro en el propio pueblo de Sedano, que por entonces estaba levantando con mucho esfuerzo del vecindario. Desde hacía medio siglo era el valle quien se encargaba de repararlos habiendo invertido hasta entonces más de 100.000 ducados en ello. Además, tenía que mantener otros 20 puentes de madera y varias calzadas. Todo lo anterior fue avalado por un informe de los canteros Tomás del Cotero Poza y Tomás de Labarrieta. Evaluaron los reparos, entonces necesarios, en 472.093 rs.

En el citado año les era prorrogado el privilegio solicitado, comprometiéndose la Junta General a tenerlos en buen estado. Sin embargo, poco después se le quería obligar a contribuir al puente de Miranda, de lo que ahora se quejaba.

A fines del siglo XVIII volvía el valle a pedir que no se le obligara a contribuir en tres cuartos por cántara de vino para la compo-

sición de los puentes del Bastón de Laredo. Antes de dictaminar, el Consejo pidió informes al Intendente burgalés (1).

PARTIDO DE VILLARCAYO

Merindades

En 1734 el delegado de la Cabaña Real se quejaba de la situación de los caminos de las Merindades, cuya Junta tenía obligación de mantenerlos, especialmente el siempre difícil desfiladero de los Hocinos.

En la segunda mitad de dicho siglo y siguiente, el camino Burgos-Bercedo (en dirección a Laredo o Valmaseda) se impone sobre el de la Horadada y cercanías de Medina, por lo que fue preciso ejecutar costosas obras en dicho paso y Cuestas de Almiñe y Bocos. En varias ocasiones hubo que desviarlos con el fin de suavizarlos. Los Hocinos, por ejemplo, subían hasta la ermita de Pilas. Con los siglos acabaría siguiendo la margen del río. Con la construcción del actual puente de Valdenoceda, el medieval de Arenas quedaría relegado y lejano. La difícil Cuesta de Almiñe sería, a su vez sustituida por el puerto de las Machorras. Cuando ascendía por la ermita de la Hoz (hoy Santa Isabel) sufrió rectificaciones, numerosas consolidaciones del piso y arreglo de los pretilos con el fin de hacerle más accesible y seguro, especialmente durante la segunda mitad del siglo XVIII en que se reactiva el comercio con la costa cantábrica. Hubo que “gastar la peña a polvora y pico” con el fin de conseguir “un camino ancho capaz de transito para qualquier genero de carruajes, gentes, recuas ... para la conduccion de lanas, granos, vinos y otros generos desde las Castillas a los puertos de Cantabria, Vizcaya y otras partes”.

Parece que los primeros intentos del desvío de los Hocinos por sitio más llano se corresponden con los comienzos del siglo XVII, cuando se ordena a Quintana y Valdenoceda que demolieran cierto puente que había construido sobre el Ebro porque impedía la corriente. Desde entonces, y hasta tiempos cercanos, no han cesado los

(1) A.H.N.: Cons. legs. 31.142.

esfuerzos, aunque sigue siendo muy difícil a pesar de su necesidad. Otro tanto podría decirse de otros pasos y puentes de las Merindades: la Horadada, Escudo, Sobrón, Angulo, Lunada, el Cabrio... (2).

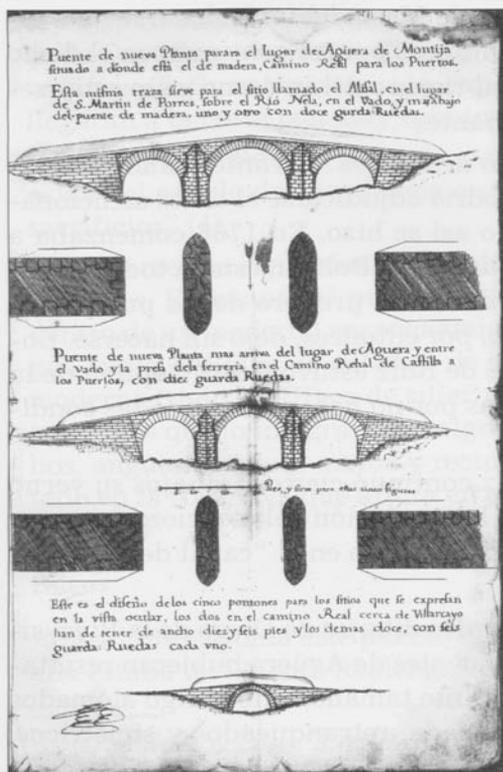
Agüera

Este pueblo se encuentra en el extremo norte provincial, a orillas del Cerneja, en donde el camino se estrecha y adentra hacia Laredo por el puerto de los Tornos.

En 1755 la Merindad de Castilla la Vieja pedía exención a obras públicas ajenas con el fin de acudir a sus caminos y puentes "precisos e indispensables para arrieros, comerciantes y caminantes". Entre ellos, este de Agüera. Al año siguiente hacía trazas y ponía condiciones el P. Antonio San José Pontones. Lo reguló en 600.936 rs. El Fiscal aconsejó que no se sacara a pregón sino que, siguiendo dicho proyecto, se encargara a Hilario Alfonso de Jorganes y Juan Antonio de la Enguera.

El Consejo, sin embargo, ordenó proyectarlo de nuevo y con más detalle al benedictino vallisoletano P. Juan de Ascondo. Este se excusó al no poder acudir personalmente a reconocer las obras y aseguró que el P. Pontones era "sujeto de la maior inteligencia que conoce en esta Castilla, especialmente para el punto de obras de cantería", por lo que podía aprobarse su anterior informe.

Se ofrecieron a ejecutar los trabajos Fernando



(2) Idem: Cons. legs. 8.008 y 30.540.

de Liermo, Bernardo del Campo y Fernando Munar, que estaban a punto de terminar unos encargos semejantes en Soria. Pero el cantero Agustín Ruiz se allanó a cobrar una parte del costo, una vez concluidas las obras.

Al Consejo siguió pareciéndole un presupuesto excesivo. Por ello, en 1763, volvía a encomendar a Antonio de Vega que, teniendo presente el proyecto del P. Pontones, regulara todo en lo más indispensable. Entre otras cosas consideró acertados los dos nuevos puentes que había ideado para Agüera. Tasó todas las obras necesarias en la Merindad en 478.649 rs.

De nuevo el Consejo pidió más moderación. Lo encargó a Pedro Fol, pero se excusó de hacerlo. Se achacaba, tanto al P. Pontones como a Vega, de idearlo a conveniencia de los vecinos señalando obras particulares y saltándose, por el contrario, otras públicas y necesarias. Por ejemplo, en el páramo de Masa debían colocarse más pilastras de las señaladas por Pontones "por ser continuos en el dicho paramo las nieves y ventiscas al tiempo del invierno y sin estas señales se ven perdidos los caminantes".

Todo lo vio y proyectó Diego de la Riva. Levantó planos y lo tasó en 21.496 rs. Se pensó que podría adjudicarse al antes mencionado cantero Agustín Ruiz, como así se hizo. En 1766 comenzaba a trabajar y al año siguiente, según Pedro Bolívar, estaba todo acabado y bien ejecutado. En ello entraba el primero de los puentes de Agüera, pero no el segundo que, por entonces, dejó sin hacerse. Entre los compañeros contratistas de Ruiz estuvo Pedro Septién de la Portilla, con quien tuvo disputas por no haber cumplido las condiciones firmadas.

A la muerte de Agustín Ruiz continuó ciertos trabajos su yerno Juan de la Puente, por ejemplo la conclusión del mencionado puente de Agüera. Sin embargo, el proyectado en el "canal de Agüera", ni fue comenzado (3).

Como puede comprobarse por los dibujos de Diego de la Riva, siguiendo al P. Pontones, los dos puentes de Agüera hubieran resultado casi iguales: tres arcos de distinto tamaño, ambos algo alomados y sus contrafuertes hasta la calzada, retranqueados y simétricos. Todo construido en sillarejo.

(3) Idem: Cons. legs. 378 y 28.629.

Bercedo

En este pueblo finaliza la concurrida carretera que viene de Burgos. Allí se bifurca hacia Mena, Laredo y Espinosa de los Monteros.

En 1637 el cantero Juan de la Dehesa aseguraba que en él había sido rematada la obra del puente de Bercedo, sobre el río Cerneja, por 2.800 ducados. Por ello daba las necesarias fianzas. Pero parece que debió de ceder su ejecución pues en 1642, cuando se hacía cierto repartimiento para pagar los ensanches del mismo, se nos dice que los había llevado a cabo Bartolomé de la Dehesa.

Un siglo después Antonio de Vega ideaba su reparo, añadiendo un pilar y manguardia por un monto de 7.159 rs.

En 1828 se intentaba tender un sólido camino entre Burgos y Bercedo. Tanto el Intendente provincial como el ayuntamiento general de la Merindad se habían dirigido al Rey exponiendo las ventajas de su buena construcción, pues era "el más corto hasta la costa de Castilla y el que prefieren y siguen constantemente todos los trajineros". Su mala situación explicaba el que el trigo, vino y sal llegaran a la costa con muy subido aumento de precio".

El Rey accedió a la petición para que "la siempre fiel Castilla salga del estado de decadencia a que la han llevado sus continuos sacrificios" (4).

La carretera sigue siendo una de las más concurridas de las Merindades. En cuanto al puente, sigue en pie, aunque enmascarado dentro de un moderno ensanchamiento de la calzada. La parte antigua (siglo XVII) es de sillarejo de arcos ligeramente rebajados y la moderna (siglo XVIII) es de sillería con roscas de medio punto. Los tres arcos que lo integran, son algo diferentes de tamaño. Los estribos, angulares aguas arriba y rectos en el lado opuesto. Todo asentado en la roca viva que aflora en el lecho del río.

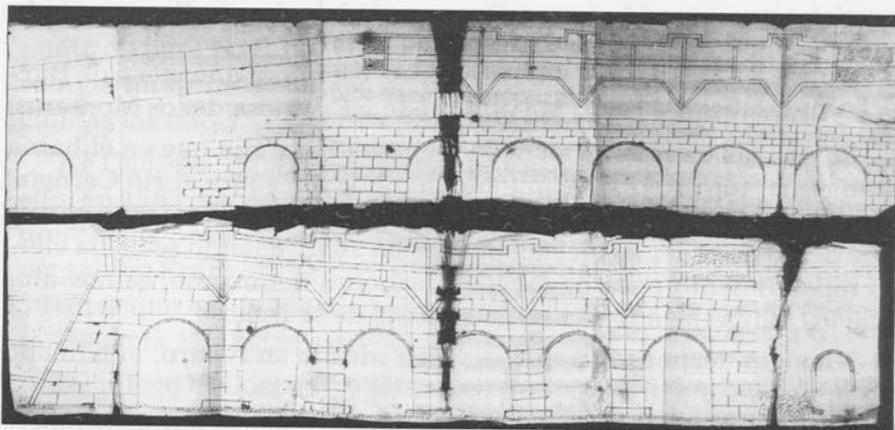
Bocos

En 1734 exponía este pueblo que en término propio y contiguo a ella estaba la "Puente Realenga". Cerca se juntaban los ríos Nela y

(4) Idem: Cons. legs. 3.786. Arch. Prot. de Burgos 2.475.

GARCIA RAMILA, I., "Memoria sobre el origen del camino de Burgos a Bercedo". B.I.F.G. T.XII, 672 y T.XIII, 147.

PALACIO ATARD, V., *El comercio de Castilla y el puerto de Santander en el siglo XVIII*. Madrid-1960.



Plantas de los puentes de Bocos (arriba) y Quintanilla de Pienza (abajo) por Juan González y Fernando de la Peña (año 1734).

Trema que, con sus avenidas, habían arruinado antepechos y cepas. A falta de una manguardía, las aguas se salían de madre. También era preciso arreglar su calzada.

Fue reconocido por los canteros Juan González y Fernando de la Peña. Tasaron sus reparos en 8.500 ducados. Y para ello señalaron 15 condiciones. Fue adjudicado a Juan Antonio Marrón quien, en 1739, ya lo tenía casi concluido.

En 1743 el Consejo ordenaba arreglar la Cuesta de Bocos por ser esta dirección “más tendida y suave, especialmente para carros y para el tráfico de lanas”. Medina quedaba un tanto marginada dentro de este sistema viario y el puente de Bocos, por el contrario, fundamental punto de paso. Unos años después, Antonio de Vega volvía a proyectar los reparos de un puente tan transitado.

Se sabe que a comienzos del siglo XVII este puente era de madera, posiblemente sobre cepas de cantería. Unos años después era levantado completamente en piedra.

El resultado que hoy podemos contemplar es un paso de unos 90 ms. de largo por 7 de ancho. Consta de 8 arcos, los más cercanos a Bocos más pequeños. Los tajamares son irregulares tanto en cuanto a tamaño como en su forma, resultando muy agudos. Sólo a la entrada y en su centro, poseen aparcaderos. Los espolones, por el contrario, son muy regulares, potentes, cuadrados y todos alcanzan la rasante. En el plano levantado en 1734 se nos presenta un puen-

te bastante más regular que el actual. Todos los arcos son de medio punto y de trabajo muy ajustado, a base de sillarejo (5).

Espinosa de los Monteros

Espinosa es uno de los pueblos más septentrionales de la provincia. Lamiendo su casco, corre el río Trueba. Para salvarle fueron levantados dos puentes: el de la Veguilla en el barrio de Bárcena y el del Canto, en el propio pueblo. En realidad, pequeños puentes y pontones abundaron en toda su comarca por ser terreno muy quebrado y región muy lluviosa.

En 1620 consta que el cantero Nicolás de Bustillo y el carpintero Simón de la Castañeda estaban construyendo la torre del reloj del Ayuntamiento, cárcel y puente de la Veguilla. Posiblemente lo fue en cantería.

En 1679 las autoridades locales solicitaban que se les prorrogase el permiso que tenían para gravar con un cuarto el azumbre de vino con el fin de concluir su iglesia de Santa Cecilia y se le librase de repartimientos de puentes pues iba a reconstruir el mencionado puente de la Veguilla. Aseguraba que se trataba de un paso real para los trajineros que iban de Burgos a Santander "sin que se pueda pasar por otra parte por no haber otro puente en mucho distrito". Los canteros Francisco de la Llosa y Diego de Cicero confirmaron que había sido de varios arcos, de los que sólo restaba uno. Señalaron 10 condiciones para construir una manguardia, calzadas y prácticamente otro nuevo puente. Todo ello costaría 171.159 rs.

Pero el Consejo fue tajante: "No ha lugar por ahora lo que esta parte pide". La negativa se fundamentaba en cierto informe de las Merindades, así como el Fiscal, aduciendo que no se había demostrado que fuera real, ni sirviese de paso general sino tan sólo para acarrear madera (6).

Medina de Pomar

En 1763 solicitaba facultad para reparar los puentes y calzadas de su término. Lo que en realidad deseaba era obtener exención a

(5) A.H.N.: Cons. legs. 28.615 y Arch. Prot. de Burgos 2.506.

(6) Idem: Cons. legs. 28.185.

obras extrañas. Para justificar su petición envió una larga relación de los que tenía a su cargo: "Unos y otros se hallan en caminos reales para los puertos de San Sebastián, Vitoria, Bilbao, Castrourdiales ... de continuo transito de arrieros, caballerías, carruajes, lana, gente de a pie y a caballo, correos..."

El alarife Manuel del Campo detalló los puentes: uno de piedra de cinco arcos en Medina, sobre el Trueba, precedente del hoy existente. Otro de cuatro ojos cerca de la villa, sobre el Nela. Once puentecillos de un arco sobre los ríos Molinares y Salón. Otro de cuatro arcos en Criales y uno semejante en Villanueva de la Lastra.

Medina y sus aldeas invertían anualmente 4.500 rs. en reparos. Ahora se necesitaban unos 8.000, por lo que pedía libertad de contribuir. El Fiscal se opuso pues "ningunos puentes estan reparados". Sin embargo, se accedió a la petición "por el tiempo que la villa de Medina de Pomar y sus aldeas cumplan con el allanamiento que dicen de tener reparados y corrientes los puentes y pontones que expresan".

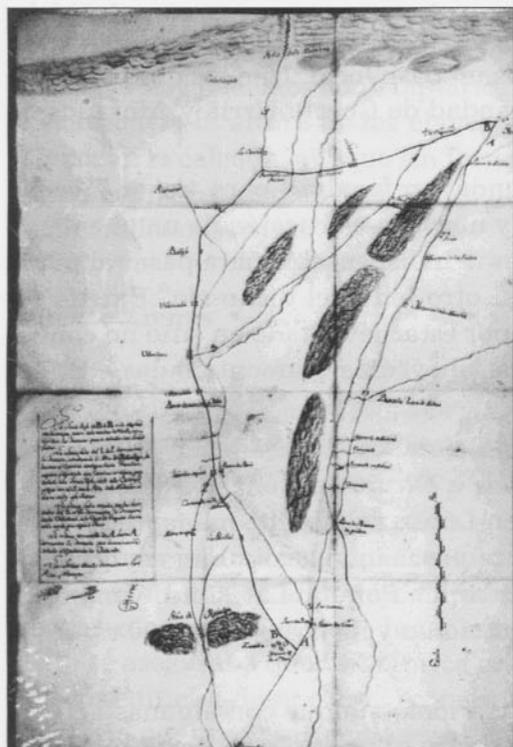
Al año siguiente nuestra villa volvía a dirigirse al Consejo pidiendo información sobre la posibilidad de repartir 150.000 rs. con que acondicionar sólidamente dichos puentes y pontones (7).

Mena (Valle de)

El Valle de Mena estuvo cruzado por una calzada romana de la que aún quedan buena parte de sus restos. La estela del Berrón conmemora el reparo de sus correspondientes puentes. El cobro de peaje se mantuvo durante siglos en el valle. En 1568 los arrieros solicitaban de Felipe II que obligara a los vecinos a que repararan los caminos puesto que cobraban tal peaje.

A fines del siglo XVII las autoridades locales pedían que se les librase del pago para el puente de Miranda. De no accederse existía el peligro de que los suyos quedaran abandonados, por falta de recursos. En su jurisdicción existían más de 20 puentes de piedra y madera que mantenía a su costa "por ser muy dilatado dicho real valle ... en caminos muy pasajeros". Recientemente había reparado en profundidad el puente de Burceña, sobre el río Ordunte. Incluso pagaba a cierta familia de canteros, los Monesterio, para que constantemente los tuviera en buen uso. El Consejo accedió a la petición.

(7) Idem: Cons. legs. 31.009.



*Valle de Mena: obras proyectadas
en el siglo XVIII*

En 1726, 1731 y 1741 volvió a eximirse de contribuir pues demostró, de nuevo, que mantenían 24 puentes “los quatro de ellos muy principalisimos para transitar acia las partes de ambas Castillas y de estas para las villas de Bilbao, Portugalete, Castro Urdiales y otras partes de Vizcaya”. Los más importantes eran los de Irús, Burceña, Nava y el Berrón, hacia la aduana de Valmaseda. Y mantenía, también, el correspondiente camino, “que ha sido el mas usual y corriente desde tiempos inmemoriales”.

Con las lluvias de 1775 el camino quedó inutilizado. La Junta de

Ordunte pretendió que la dirección correcta a reparar era la que seguía antiguamente por Irús, Rozas, Burceña... “de sobrada capacidad y anchura”. Sin duda se correspondía con la antigua calzada romana. El resto del valle de Mena prefería la dirección moderna. Para el acondicionamiento de esta última se solicitó que se aumentara el peaje cobrado a cada carreta hasta 5 rs.

Cipriano de Garagorri y Manuel de Arróspide reconocieron los reparos necesarios. Sebastián de Entrambosríos proyectó el puente de Irús. El citado Garagorri el de Ranero (en Partearroyo) con dos arcos, que construiría Juan Domingo de Revuelta. El puente de Burceña fue levantado por Bernardo de Larena, en madera, con cepas de cantería (8).

(8) Idem: Cons. legs. 716, 13.089, 26.366 y 28.453.

Moneo

El puente de este pueblo es un paso local. Une las dos partes en que el río Nela divide la Merindad de Cuesta Urria y Aforados de Moneo.

En 1779 los vecinos demandaban facultad para tomar a censo 13.000 rs. para la "remoción y nueva construcción de un puente de madera sobre cepas de piedras ... indispensable para pasar al páramo labrantío que se halla del otro lado del dicho río". Existía un viejo puente, pero inservible por estar levantado en sitio no conveniente, sobre cepas de piedra "movediza" (amontonadas e informes), y arruinado por las recientes riadas.

En 1786 el Consejo pedía más detalles. La Academia de San Fernando propuso para proyectarle a Fernando González de Lara. Este informó que el cantero Juan López del Campo había presentado un proyecto inaceptable pues requería un nuevo camino muy costoso, además de resultar muy estrecho. Por ello Lara formó un nuevo designio de tres planos, 5 condiciones y un costo de 44.000 rs. Estaría algo alejado del existente.

Los académicos aceptaron la idea, aunque con algunas aclaraciones. Y propuso que se encargara al propio arquitecto burgalés, poniendo un aparejador de su confianza.

Se encargó al maestro de obras, Clemente Marquina, que presentase algo más sencillo y barato. Así lo hizo por 25.000 rs. Las autoridades locales, a su vez, propusieron como arbitrios un real en cántara de vino, vender cierto ejido por 20.000 rs. e hipotecar los propios del pueblo.

Pero se siguió con el proyecto de Lara. El permiso del Consejo llegó en 1790. Primero se adjudicó a Miguel de Cortázar, pero González de Lara lo encargó al aparejador Juan de Gandarillas. En 1793 ya lo tenía casi acabado. Pero, como había sido necesario profundizar las cepas, aumentó el costo en 28.000 rs. y ello a pesar de que el vecindario había ayudado a acarrear la piedra con sus animales y carros.

El resultado ha sido un puente de siete arcos de unos 60 ms. de largo y un poco más de 4 de anchura. La documentación habla a veces de una obra de piedra y otras de madera. A juzgar por su costo,

debió de ser entonces un paso de madera sobre cepas de piedra. En tiempos posteriores sería completado con arcos, calzada y pretilos tal como hoy podemos contemplarle. Los tajamares son angulares y llegan hasta la altura de las claves y los espolones cuadrados que alcanzan la calzada, aunque sin formar aparcaderos. Las roscas son ligeramente rebajadas, de 5,25 ms. de luz. Todo es de sillería, sillarejo y relleno de canto rodado (9).

Puente Arenas

Este puente se halla sobre el Ebro, hoy un tanto apartado de la carretera Burgos-Bercedo. Hubo dos barrios en el pueblo a ambos lados del cauce que, unidos, dieron nombre a la población y al puente. En 1290 se decía "la puent de Valdivielso que diçen de Arenas".

Presenta claro paralelismo con el muy alejado de Frías en cuanto a formas y detalles: aliviaderos (quedan dos abiertos y los demás cegados), restos de algún arco apuntado ... aunque las numerosas reconstrucciones han dado lugar a un verdadero nuevo puente. En 1775 se aseguraba que "su fabrica era exemplo de la firmeza en todos los edificios de su clase ... construido a fines del siglo 12 ... como se ajusta por una inscripción esculpida en una piedra de esta obra". La cita coincide con la datación del citado puente de Frías.

En 1623 el concejo local solicitaba su reparo "por quanto el puente del dicho lugar, que se llama la puente de Valdivielso... " tenía arruinado un pilar y deterioradas varias otras partes "y para se caer". Al mismo tiempo era preciso acondicionar el desfiladero de los Hocinos y cuesta del Almiñé, "camino tan pasajero que todo quanto pescado fresco y salado y mercaderias que benian de la villa de Bilbao, Laredo, Castro Urdiales y demas puertos cincunvecinos pasaban por alli para traerlos a esta Corte". También para el comercio de trigo, vino y aceite sin que hubiera otro paso en muchas leguas. De arruinarse no sería reconstruido con menos de 30.000 ducados.

Pedro de Saravia y Pedro del Valle fijaron las condiciones para las obras mencionadas, especialmente rehacer el pilar principal del puente. El cantero Francisco de la Sierra se ofreció a ejecutarlo por 4.500 ducados que Pedro de Saravia rebajó a 4.000. La lenta buro-

(9) Idem: Cons. legs. 28.756 y Arch. R.Ac. de San Fernando 3-139.

cracia del Antiguo Régimen dio lugar a que, antes de su respuesta, se hundiera un arco. Fue acondicionado provisionalmente de madera pero que, a la menor crecida, se lo llevaba el agua.

En 1626 era reconocido de nuevo el puente por Juan de la Sierra y Juan de Sedano. Informaron que era preciso reconstruir 2 arcos y un pilar. Fue rematado en Juan de Naveda por 3.000 ducados. Sin embargo, la documentación da a entender, con bastante seguridad, que por entonces no se hizo nada.

En el mismo año el pueblo tuvo que tomar a censo cierta cantidad y repartirse otra para acondicionar provisionalmente en madera y algún otro trabajo imprescindible por el cantero Blas Gutiérrez de Laciaga. Pero los trabajos más decisivos fueron adjudicados a Miguel Varón por 5.350 ducados y condiciones señaladas en 1642.

En 1648 volvían a informar Mateo de Bárcena, Antonio Corlado, Francisco de la Lastra y Francisco del Valle. Parece que los malos tiempos obligaron a seguir sin hacerse nada. Una década después se recordaba que seguía rematado el puente, desfiladero y cuesta en Miguel Varón. Pero, ahora, era preciso ensanchar el puente puesto que resultaba insuficiente para el tráfico.

En 1695 recordaban los vecinos que tenía “un puente que llaman de Valdivielso de piedra de cantería muy antigua que se componía de diferentes oxos y servía de paso y camino real para todo el Señorío de Vizcaya ... y Castilla la Vieja y también se trajinaba por dicha puente los ganados de la Cabaña Real”. Era muy antigua y muy deteriorada. Habían desaparecido las manguardias y debía repartirse su costo pues el pueblo constaba de 26 vecinos, todos pobres. Curiosamente, algunos lugares de los contornos acusaron a dichos vecinos de ser causantes de las ruinas “por su descuido”.

Al año siguiente era reconocido por los maestros Alejo Gutiérrez de Bárcena y Carlos de las Pozas. Dijeron que se trataba de un puente de 5 ojos “y quatro menores encima de las çepas”. El primer arco y cepa, al norte, estaban agrietados. Era preciso reconstruirlos desde la base. Otro tanto ocurría con el arco opuesto. Por el tercer pilar pasaba el agua por sus grietas centrales. Había que acondicionar pilares, antepechos, manguardias... Se trataría, casi, de un nuevo puente, valorado en 45.000 ducados. Tan alto costo en época de grave depresión, dejó varado el proyecto.

En 1716 volvían a visionar el puente los canteros Pedro y Domingo González. A pesar de haber admitido que las anteriores condiciones eran correctas, con todo rebajaron su costo a 35.200 ducados. En ello entraban el acondicionamiento del puente, cuesta del Almiñé, paso de los Hocinos y vega de Villarcayo.

Fueron muchos los que hicieron rebajas notorias. Por ejemplo, Domingo de la Carrera lo dejaría en 20.000 ducados. En 1719 era rematado por 11.200 ducados en Antonio del Castillo "con calidad de no pedir mejoras". Se repartieron en 20 leguas y, como siempre, fueron varios los lugares que se opusieron a contribuir. En 1721 consta que ya estaba todo muy adelantado, como recociéron los veedores Hermenegildo Lalderal y Francisco Sánchez. Al año siguiente se dio todo por bien concluido, por lo que se le hizo a Castillo la última paga y se le libró de su obligación.

En 1763 Antonio de Vega proponía arreglar el 4º arco del puente por un costo de 1.000 rs. La riada de 1775 fue especialmente grave para nuestro puente pues le arrastró casi por completo.

Con la construcción del nuevo camino Burgos-Bercedo tanto el puente, como la cuesta del Almiñé y antiguo y alto paso de los Hocinos, quedaron marginados para dirigirse por las Mazorras, puente moderno y desfiladero paralelo al Ebro.

El heterogéneo puente de Arenas, algo alomado, posee unos 65 ms. de largo por 3,70 de ancho. Los 5 arcos de medio punto, de gran luz, son algo distintos, mayores los centrales. Los tajamares son angulares y bajos. Al estilo de los primitivos puentes románicos, aguas abajo no posee espolones. Todo de buen sillarejo. Hoy lleva barandillas de hierro en vez de pretilas de lajas de piedra.

El puente de Arenas estuvo flanqueado por dos ásperos tramos ya citados: la cuesta de Almiñé y el desfiladero de los Hocinos. A comienzos del siglo XVIII eran acondicionados por Antonio del Castillo. El cantero se quejaría de que el corregidor de Villarcayo quería obligarle a cambiar la dirección de junto al santuario de Nuestra Señora de la Visitación (o de la Hoz), que resultaba mucho más costoso. El Consejo ordenó mantenerle por donde seguía el antiguo.

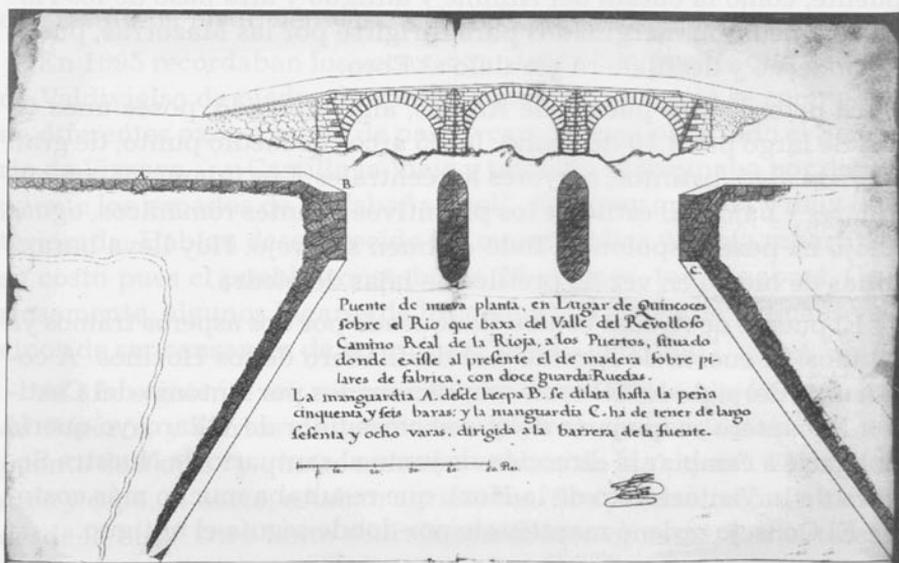
Desde la venta de Afuera (Hocina) hasta alcanzar el valle de Valdivielso "el camino es angosto y esta pegado a la mano derecha (en realidad, es la izquierda) con el río Hebro ... que va entre dos peñas atajadas y por el lado izquierdo va la peña larga y de mucha altura"

(año 1624). Pero este antiquísimo paso ascendía, en un principio, desde dicha venta por la “calzadilla” hasta lo alto del collado, cerca de la ermita de Pilas cuyo nombre recuerda tal hecho (“pilos”, en griego, puertas). Poco antes se le había unido otro camino procedente de Bisjueces, pueblo cuyo nombre significaba “dos hoces” y no “dos jueces”, como tantas veces se ha repetido. Dicha etimología hace referencia al antiguo y difícil acceso hasta el puente de Arenas, notablemente alejado del itinerario actual (10).

Quincoces de Yuso

Este pueblo se halla en el extremo norte de la provincia, a orillas del Jerea, camino de Bilbao, Portugalete y Castro.

En 1626 los vecinos se dirigían al Consejo exponiendo que habían tenido un puente de madera sobre cepas de piedra, que una avenida se lo llevó. Lo reconocieron los alarifes Pedro del Campo y Pedro de Mendiola. Su reconstrucción totalmente en piedra, como solicitaba



(10) A.H.N.: Cons. legs. 1.280, 24.826, 26.649, 28.208 y 28.226 y Arch. Prot. de Burgos 2.504.

MOYA, J., *Papeles viejos de Castilla-Vieja*. Villarcayo-1993.

el pueblo, costaría 1.800 ducados. Pero la crisis y su pasado en madera, impidieron levantarlo en cantería, como se deseaba.

En 1763 Antonio de Vega informaba que debía construirse un puente nuevo sobre el río Relloso (Jerea) como había proyectado el P. Pontones. Costaría 38.384 rs. Así se hizo.

El resultado ha sido un sencillo puente de tres ojos, algo alomado, sobre cepas simétricas y contrafuertes retranqueados y semicirculares (aunque en el primer proyecto eran de ángulo curvo), tal como aún hoy día podemos contemplar. Mide cerca de 30 ms. de largo por 4 de ancho. Las roscas de medio punto arrancan directamente de los salmeres, apoyados en la roca viva del cauce. Todo de sillarejo.

Hoy se halla semiabandonado, en ruinas, sustituido por otro más moderno, compuesto de tres arcos rebajados y contrafuertes semicirculares, que actualmente están en proceso de ensanchamiento (11).

Quintanilla-Colina

El puente de Hernán Peláez, o Rampalay, se halla sobre el Ebro, entre los lugares de Villanueva y Quintanilla-Colina. Allí salva el río el difícil camino que, procedente de los Butrones, desciende por la margen del cauce para enlazar con la concurrida carretera que une Burgos con Santander. Todo en un terreno áspero, accidentado y pobre.

En 1585 los vecinos de los concejos de Allende y Aquende el Agua aseguraban que se trataba de un camino real "paso ordinario por donde se llevan y traen bastimentos y mercaderías a la Corte, Burgos, Valladolid, Segovia y otras partes y por ella pasan muchos ganados. Es puente de piedra muy grande y antigua la qual a causa de aber grande tiempo que no se abia reparado, y por las grandes avenidas, estaba muy maltratado y sus arcos a punto de caerse". Eran precisos unos 4.000 ducados. De hundirse, su reconstrucción ascendería a unos 30.000 ducados. Se trataba del "puente de Quintanilla con el nombre de Rampalaiz".

Fue reconocido por los canteros Sebastián de Alvear, Domingo de Rivas, Hernando de la Sierra y Bartolomé de la Hermosa. Era preci-

(11) A.H.N.: Cons. legs. 32.344.

so alargarle con 4 arcos más “para que quepa el agua que viene de los ynvieros”, reforzar las cepas, pretiles, piso y calzadas en una extensión de 240 pies. Costarían unos 9.000 ducados. Por tratarse de un puente imprescindible, inmediatamente el mencionado maestro Sebastián de Alvear trazó unos planos que fueron examinados y aprobados por Lope de Redondo, Juan Ortega de Castañeda y Matías de Castañeda quienes señalarían 12 condiciones, entre ellas reconstruir una cepa, añadir cuatro arcos por el lado de Quintanilla y acondicionar las calzadas adyacentes. Por 3.200 ducados fueron adjudicados los trabajos a Sebastián de la Sierra. Dicha cantidad fue repartida en 12 leguas. En 1588 consta que el puente seguía en obras.

En 1656 el concejo de Quintanilla solicitaba que se aderezase su puente por estar muy mal reparada “y de diez arcos y oxos que tiene, los dos de ellos estan undidos y los demas y sus pilares y zepas que se ban a undir y nezesitan de grandes reparos por ser como es la dicha puente real y de gran paso ... que pasa por ella toda la carreteria y traxineria”. En más de 8 leguas no existia otro puente ni vado. En 1662 los canteros Juan Alonso del Cagigal y Juan de la Puente Liermo aseguraban que estaba adjudicado a ellos.

En la primera mitad del siglo siguiente consta que José de las Cagigas y José Bolívar estaban trabajando en nuestro puente. Pero con la bajada del nivel durante el verano pudo verse cómo la cepa del arco mayor se hallaba en ruinas. Además, las aguas se habían salido de madre durante las avenidas de un tiempo antes, por lo que era imprescindible añadir un nuevo arco con el fin de enlazar el puente con tierra firme. Al aumentar notablemente el presupuesto, se necesitó de nuevos informes que fueron encargados a los maestros Francisco Alonso de la Riva y Mateo Ruiz.

Estos últimos proyectos, más el reparo de los accesos, piso, pretiles... fueron rematados, en 1737, en Diego de la Riva por 80.000 rs., pero José de la Viesca Llana lo rebajó a 60.000 por lo que a éste fueron adjudicados. El costo fue repartido en 20 leguas a la redonda (12).

Madoz nos habla nada menos que de “un puente que se dice fue construido en tiempos de don Pelayo. Hay, incluso, quien le considera de origen romano. Lo que sí es cierto es que algunos detalles góticos muestran un origen medieval.

(12) Idem: Cons. legs. 33.042 y Arch. Prot. de Burgos 2.483 y 2.487.

Quintanilla de Pienza

Entre este pueblo y Santurde, sobre el cauce del río Trueba, se alza el notable puente que estudiamos. Ciertos testigos del siglo XVII aseguraban que había sido construido hacia 1584, años que son levantados otros puentes tan valiosos como los de San Vicente de la Barquera y Lerma, por ejemplo. Aramburu-Zabala, sin embargo, fecha nuestro puente en la primera mitad de este mismo siglo.

En 1670 se aseguraba que se hallaba arruinado por haberse caído la cepa central y los dos arcos colaterales. Cinco años después los canteros Juan de las Cárcabas y Pedro de Miera Rubalcaba daban traza, señalaban condiciones y tasaban dicha reconstrucción en 32.500 ducados.

Hubo numerosas rebajas, primero puesta en 30.000 ducados por Juan de la Puente Liermo, después en 23.000 por José González de Cartes, en 16.900 por Andrés de la Llosa ... Juan González y Juan de la Lastra Ortiz lo dejaron en 10.900 ducados y Pedro Torre y Pedro del Río aún lo rebajaron a 8.000 y en éstos se remató. Dicha suma sería repartida en 16 leguas a la redonda.

En 1680 ciertos canteros reconocían y confirmaban la necesidad y urgencia de ejecutar los trabajos señalados. Por tratarse de un puente antiguo y muy deteriorado, añadieron otras 9 condiciones a las anteriormente formadas.

Inmediatamente se comenzó a trabajar. Al año siguiente se decía que todo iba muy adelantado y, poco después, concluido.

En 1682 los citados canteros Andrés de la Llosa y Juan González pretendían que se les adjudicase las obras de cierto ensanche en el mismo puente.

En 1732 volvía a indicarse que el puente de 6 ojos se hallaba en ruinas. Dos años después era reconocido por Juan González y Fernando de la Peña, quienes levantaron plano (véase "Bocos"), redactaron 14 condiciones y tasaron los trabajos en 5.000 ducados. El cantero Antonio del Castillo, que había trabajado en Puente Arenas, se ofreció a llevarlo a cabo, junto con el puente de Bocos, por 9.500 ducados. Como Juan Antonio Marrón lo rebajó hasta 5.500, a él se encargarían poco después. En 1738 dicho cantero se dirigía al Consejo para que se exigiera a los pueblos morosos a abonar dicha cantidad, pues todo lo tenía bien concluido.

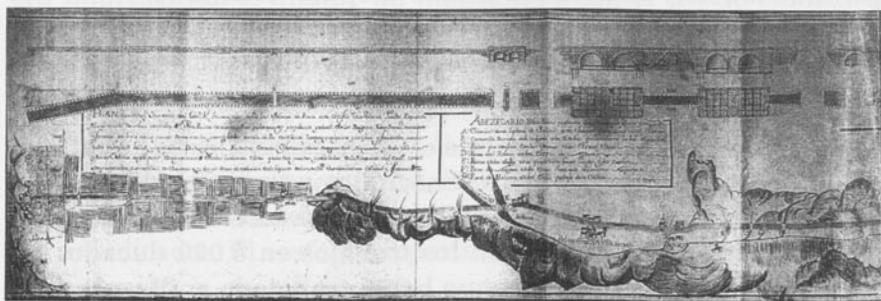
En 1744 volvía a señalarse nuevos deterioros. En 1763 Antonio de Vega aconsejaba consolidarle con varias manguardias (13).

El resultado ha sido un puente de unos 70 ms. de largo por 3,50 de ancho. Tiene cierto perfil alomado, con 6 arcos muy semejantes, siendo los dos más orientales ligeramente mayores. En el extremo opuesto fue proyectado otro mucho menor en el reparo llevado a cabo en 1734. Todos poseen arcos cercanos al medio punto. Los estribos son iguales a excepción del central de gran tamaño. Todo ello consecuencia de los muchos y diversos trabajos señalados. Los tajamares son de ángulo curvo y los espolones cuadrados, llegando hasta la calzada y formando aparcaderos. Tode está construido en sillarejo y mampostería.

La reciente modernización y rectificación de la carretera le ha dejado varado. Esperemos que esto no sea causa de su abandono y desaparición de un puente tan valioso.



Camino real entre las salinas de Rosío y Laredo



Primer tramo del camino desde Salinas de Rosío a Laredo

(13) A.H.N.: Cons. legs. 28.615 y 33.867 y Arch. Prot. de Burgos 2.506. ARAMBURU-ZABALA, M. A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1575-1650*. Valladolid-1992.

Ribero (El)

En 1739 Juan Antonio Marrón tenía acabados los puentes de Quintanilla de Pienza y Bocos. En el proyecto no estaba incluida la construcción de un nuevo puente en El Ribero. Tenía uno de madera, pero insuficiente pues no soportaba el paso de carros, caballerías y gentes.

Le reconocieron Pedro de la Lastra y Juan Ventura de la Sierra. Trazaron un proyecto para un puente de piedra, un poco más arriba del existente de madera, de dos ojos "a medio punto", el primero de 20 pies de hueco y el segundo de 15 pies. Lo presupuestaron en 33.856 rs.

Se le adjudicó al citado Juan Antonio Marrón. Tenía los materiales acopiados, pero se negó a comenzar las obras pues no se le pagaba y ni aún se le había acabado de pagar el reparo de los anteriores puentes. En 1740 se allanaba a levantarlo por 30.000 rs. Sin embargo, murió antes de iniciarle. Por esto se ofreció a llevarlo a cabo el cantero Pedro Septián Portilla por 28.500 rs. La viuda de Marrón se opuso a la pretensión, reclamando la obra para sí. Pero todo quedó en nada pues el Consejo real ordenó que, por entonces, fuera acondicionado en madera.

El pueblo insistió. En 1746 aseguraba que "dicho puente es vajo, penoso e infeliz, todo de palo de madera, inútil para sostener el paso de dicho rio". De nuevo fue reconocido por Juan de Avendaño y Pedro Ortiz.

En 1747 el Consejo accedía a la petición de un puente de piedra. Se le adjudicó a la viuda de Marrón por 28.500 rs. que se recogieron en 20 leguas. El constructor fue su yerno Gabriel de la Cueva, según proyecto del maestro Juan de la Cueva. En 1758 lo tenía paralizado por falta de pago. Sin embargo, tres años después ya estaba concluido.

En 1767 Agustín Ruiz le añadía otro arco según lo había propuesto Diego de la Riva (14).

Debió de resultar un puente insuficiente o mal ejecutado pues el actual de ninguna manera puede identificarse con aquél, que ha desaparecido. El hoy existente lleva un solo arco muy apaisado, apoyado en medias cepas de las márgenes, perfectamente trabajado y correspondiente al siglo actual.

(14) A.H.N.: Cons. legs. 28.615.

Salinas de Rosío

A mediados del siglo XVIII se hacía un detallado reconocimiento del camino entre las Salinas de Rosío y el puerto de Limpias y Laredo. La modernización de la calzada tenía como finalidad tanto el facilitar la comercialización de la sal como la trajinería con Castilla. En buena parte sería en beneficio de las Merindades "hoy llenas de miseria". Se aconsejó que la Real Hacienda comprara antes las salinas de Poza y Rosío. Estas últimas podrían aumentar su producción hasta 200.000 fanegas al año, dando trabajo a unos 300 desocupados "cuya pobreza les hace casi mendigos".

El encargado del camino de Santander, Francisco Manuel del Cueto, se encargó de un primer proyecto. En 1767 aseguraba que podría abrirse con 570.000 rs. Unos años después se demostró que el cálculo era falso pues los arquitectos José Pérez y José de la Viesca lo tasarían en nada menos que 3.729.412 rs. Y levantaron el correspondiente plano ideando varios pequeños puentes.

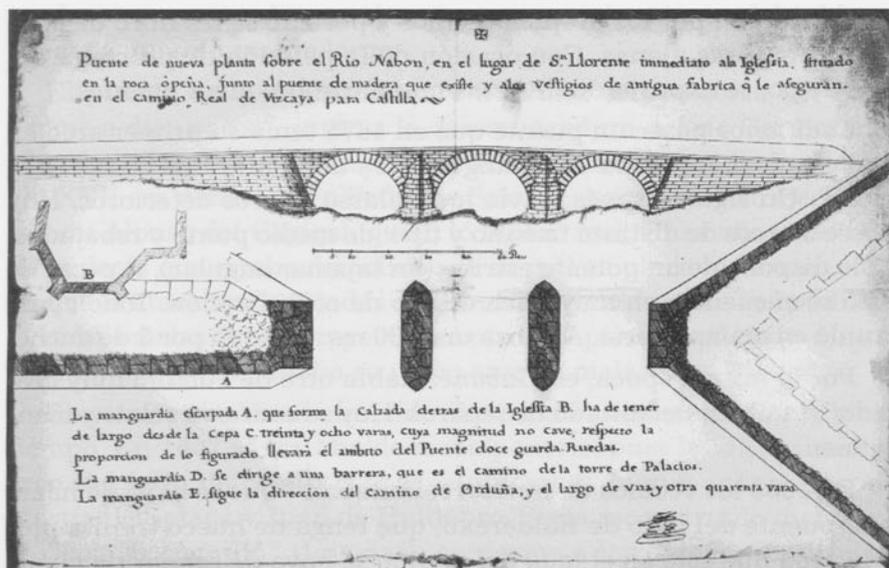
El camino se vio aún más necesario y urgente cuando quedó demostrada la imposibilidad de hacer navegable el Ebro hasta Puente Arenas, en donde se pensaba enlazar con el recientemente abierto camino de Santander. Sin duda era una empresa atractiva, pero totalmente quijotesca.

El camino de Agüera se hallaba en tan malas condiciones que la fanega de sal de Rosío costaba 15 rs. y 10 mrs. en las eras y llegaba a Limpias salvando tantas dificultades, que allí se vendía a 24,5 rs. "por la conducción". Con el nuevo camino se aspiraba a que el costo del transporte sólo hiciera subir el precio en 4 rs. más. Los ingresos para financiar las obras procederían de gravar 2 rs. cada una de las fanegas llevadas a los alfolíes de Cantabria, Asturias y Galicia (15).

San Llorente de Losa

En 1763 Antonio de Vega decía que en San Llorente estaba la aduana del rediezmo. Por ello debía levantarse un puente siguiendo la planta del P. Pontones. Tendría 76 pies de largo por 16 de ancho, emplazado junto a la parroquia. Costaría 35.722 rs.

(15) Idem: Cons. legs. 1.256.



Hoy sigue en pie, compuesto de 3 arcos de medio punto, casi idéntico al de Quincoces. Toda la obra está recogida con cemento, desgradablemente enmascarado (16).

Santelices de Valdeporres

Se encuentra este pueblo en la concurrida carretera que une, en el norte burgalés, las villas de Soncillo con Espinosa de los Montes. El puente salva el río Nela, cerca de su nacimiento.

En 1745 estaba reparándose dicho puente y construyéndose otro nuevo cerca de la confluencia del Nela con el río Engaña, tras la ermita de San Roque. De todo ello estaba encargado el cantero Juan del Río. El expediente vino de la petición de que se exigiese a ciertos valles santanderinos contribuir (17).

Tobalina (Valle de)

Los más importantes y antiguos puentes del valle (Frías y Virués) fueron reparados en diversas ocasiones por repartimiento. Los de-

(16) Idem: Cons. legs. 28.629.

(17) Idem: Cons. legs. 28.544.

más lo fueron por los propios vecinos y por ello se les libró de contribuir a obras ajenas. Con ocasión de la petición de prórroga del privilegio, se expusieron diversas noticias sobre otros puentes.

Cadiñanos posee un puente que en 1675 tenía su primer arco en mal estado, necesitaba una manguardía y ampliarse una de sus "narices". Un siglo después volvía a señalarse nuevos deterioros. Hoy posee 3 arcos de distinto tamaño y tipo: de medio punto y rebajados. Sólo dispone de un potente estribo (un tajamar angular). A pesar de esto se encuentra en muy buen estado de conservación. Todo construido en mampostería. Alcanza unos 30 ms. de largo por 3 de ancho.

Por la misma época, en *Gabanes* había otro de "un ojo muy crecido", también necesitado de reparos. Hoy se conserva relativamente bien.

En 1653 los vecinos de *Herrán* solicitaban "Que se haya de hazer una puente del lado de Balderexo, que tenga de hueco treinta pies y la zepa que esta en el lado del molino se haya de fundar de nuevo ... el otro de un ojo se demuela y haga de nuevo plantandole sobre las peñas que tendria de ancho lo mismo que la de arriba". Dos años más tarde eran reparados por Juan Alonso del Cagigal, quien trabajó mal. En el siglo siguiente volvían a señalarse nuevos deterioros. El actualmente denominando "Las Puentes" se halla anclado en la roca viva para pasar "sobre" el cauce en dirección a la provincia de Alava. Dispone de un único y potente arco, ejecutado en toba. Recientemente ha sido remodelado. Su existencia consta desde el siglo IX. Algo más arriba existe otro puente para acceder a la hoy arruinada ermita de San Roque.

Cerca de *Montejo de Cebas*, en dirección a Frías, se levantó el desaparecido Puente Nuevo, sobre el Ebro, de un amplio y elevado arco. En 1675 se aseguraba que se hallaba en mal estado. Hoy ha sido sustituido por otro un tanto alejado, construido en 1914.

Otro puente existe en la *Orden*, también llamado de Pedrosa. Consta que en el siglo XVII necesitaba de una manguardía. En 1763 Pedro de Vega informaba que llevaba un año arruinado por las avenidas. En realidad, había sido falsamente reconstruido hacía 16 años. Era preciso demolerle y volver a levantarlo por un costo de 7.500 rs. Hoy conserva 4 arcos de variado tipo y tamaño. Los hay de medio punto y también alguno apuntado, lo que nos habla de un origen medieval. Posee tajamares angulares. Todo ello se nos mues-

tra hoy enmascarado por el reciente ensanchamiento del tablero. Alcanza unos 40 ms. de largo.

El puente de *Quintana Martín Galíndez* estuvo cerca del Ebro "como a diez pasos", junto a la desembocadura del río Cormezana. Llevaba a Montejo y Frías. Hoy ha desaparecido. A mediados del siglo XVII era rematado en Pedro de Salazar, quien cedió su ejecución a Juan Alonso del Cagigal, quien lo reparó mal. Unos años más tarde se decía que estaba demolido por su mal emplazamiento, en sitio en que le atacaban las riadas del Ebro. Por ello Juan de la Lombana y Andrés de las Rozas proyectaban otro 200 pies más alejado. Un siglo después, ya se hallaba su único arco en malas condiciones.

El puente de *Virués* ha sido destruido neciamente hace poco tiempo. En 1607 se trataba de recomponerle, pues le faltaba medio arco del lado de Santotís. Las condiciones fueron señaladas por Martín de Solaga y Juan de Huidobro. Sería reconstruido dicho arco "con su cuchillo" (tajamar), conforme a los demás. Tendría 18 pies de hueco. A fines de siglo se le completaba con una manguardía de 50 pies de largo. Años más tarde volvían a ejecutarse otros reparos y lo mismo un siglo después.

Consistió en un puente de cinco arcos que alcanzaban unos 55 ms. de largo. Poseía 2 arcos apuntados, de origen gótico, algo diferentes. Los otros tres eran de medio punto, también distintos. Todo ello, sin duda, reflejo de las muchas intervenciones a través de los siglos. Todos los contrafuertes eran angulares, algo diferentes de tamaño. Se trataba de un puente de origen medieval, ligeramente oblicuo, consecuencia de su anclaje en la roca viva que aflora en el lecho del río. La rasante horizontal. Todo construido en toba, a base de sillarejo y mampostería. Una pena que haya sido demolido.

Trespaderne

Trespaderne es la entrada natural a la Horadada. Allí se levanta el puente románico sobre las aguas del Nela. En 1187 ya estaba construido, o sea, contemporáneo al de Frías y Puente Arenas. Siempre fue considerado "paso ordinario y general para los puertos", del mismo modo que los otros dos citados.

En 1643 "por quanto por el dicho lugar pasava el rio Nela en el qual avia una puente de canteria de 8 ojos muy antigua y por ella se

pasaba desde las Castillas a los puertos de Bilbao, Castro y Laredo y otras muchas partes”, era preciso repararle pues las avenidas habían arruinado, sobre todo, los pilares del lado del desfiladero. Dos años después informaban los canteros Juan García de la Cárcoba, Simón Cordero y Tomás Gil. Precisaron que se trataba de un puente de 150 varas de largo y 8 arcos. Se encontraban muy deteriorados el pilar y segundo ojo del sur, así como otras tres cepas inmediatas. Los trabajos costarían unos 5.000 ducados.

Pedro de Zuñeda lo puso en 3.500 ducados y Juan Alonso del Cagigal lo rebajó a 2.800. Este último, junto con Antonio de Rivas, los dejarían en 29.300 rs. y en ellos era rematada la obra en el mismo año. El Fiscal consideró insuficientes las fianzas y por ello se les obligó a hipotecar diversos bienes raíces. Así se hizo y, sin embargo, todo quedó olvidado durante unos años.

En 1649 el pueblo recordaba que su puente era “camino real para esta Corte ... porque no hay otro camino ni vereda para pasajeros, viandantes, arrieros y trajineros”. Es cierto que existía el camino de los Hocinos, pero en invierno resultaba intransitable por las nieves, éste en cambio siempre estaba libre de ellas. El puente corría el riesgo de caerse. Que se repartiese el mencionado costo en 20 leguas pues sus 40 vecinos no podían hacerlo. Así lo corroboraron, también, los canteros Pedro de las Suertes y Andrés de Sisniega.

En 1677 el paso seguía arruinado. Juan de la Puente Liermo y Blas del Valle evaluaron los antiguos y nuevos deterioros en 46.500 ducados. Dieron trazas y 7 condiciones para el puente y otras 30 para acondicionar la calzada de la Horadada que también entraba en este presupuesto. García de Rivas lo dejó en 33.000 ducados. Juan de Hedilla en 21.500 y Martín de Carasa en 235.000 rs. Durante nada menos que 13 años se siguieron haciendo pregones, pero nadie hizo mejores posturas. Pedro de Landeras, finalmente, lo puso en 148.425 rs., pero no dio las suficientes fianzas.

En 1693 se remataba en Felipe de la Lastra por el precio anterior. Pero el Consejo exigió a Lastra que se allanase a ejecutar los trabajos por la última postura hecha en 120.000 rs. Comenzó a trabajar al año siguiente. Poco más tarde, antes de abonársele la primera paga, reconocieron lo hecho los maestros Juan de Rivas Puente y Juan de Bolívar quienes señalaron diversas intervenciones como “peñas rotas a fuego”. En adelante las obras fueron vigiladas por el citado Juan de Rivas y Pedro de Castañeda, así como Bernardo de los Cuetos.

Con la baja de la moneda todo se alteró y se pidieron informes a Francisco del Pontón y Mateo Fernández. Tasaron lo hasta entonces hecho, pero Felipe de la Lastra no estuvo conforme por lo que se acudió, como "tercero", a Diego de Cicero que lo tasó en 124.500 rs.

En 1763 Antonio de Vega aseguraba que hacía 2 ó 3 años que el Nela había pasado por encima del puente, arruinándolo, "descarnados" los arcos y pilares. Su arreglo costaría 13.320 rs. (18).

El resultado ha sido un puente de rasante ligeramente arqueada, que alcanza unos 92 ms. de largo por 3,50 de ancho. Consta de 8 ojos, como en el pasado, bastante diferentes en cuanto a tamaño y formas. Alguno muestra un ensanchamiento de la fábrica primitiva cuyo complejo resultado ha sido un segmento de arco ligeramente apuntado, yuxtapuesto a otro rebajado. Las roscas más extremas son de medio punto, más modernas y esbeltas que el resto. Varios arcos resultan más bajos, de perfil escarzano, sin duda los más antiguos y primitivos. Sólo existen tajamares angulares y escalonados que no llegan a la calzada, adosados tardíamente a la primera construcción. No lleva espolones. La parte más moderna destaca por un mejor empleo de materiales (sillería) y trabajo más ajustado. En el antiguo lleva sillarejo.

Villacanes

A comienzos del siglo XIX el concejo, justicia y común de Villarcayo aprobaban cierta escritura con este pueblo. Se trataba del desvío del río Nela por dicho lugar con el fin de evitar inundaciones en Villarcayo. Sería completado con el tendido de un puente de madera, pagado por mitad entre ambos interesados. Villacanes lo deseaba de piedra (19).

Otros puentes de las Merindades

Entre otros pueblos del Corregimiento de Villarcayo en que consta se llevaron a cabo reparos en sus puentes, conjuntamente con algunos de los estudiados, podríamos citar:

(18) Idem: Cons. legs. 28.208 y 32.727.

(19) Idem: Cons. legs. 27.443.

Arija: En 1801 se hablaba del reparo de un puente sobre el río Nava, según idea de Antonio Albo por 38.800 rs. La R.Ac. de San Fernando rechazó el proyecto por tratarse de un maestro no aprobado oficialmente. En 1820 volvía a hacerlo Diego del Castillo.

En 1762 el arquitecto Antonio de Vega proyectaba un nuevo puente en *Cigüenza*, siguiendo una anterior idea del P. Pontones. El existente era de madera y muy pequeño. Este nuevo sería de piedra e iría en el mismo sitio. Costaría 43.956 rs. Quizá sea el hoy existente.

En *Villarías* y el *Vado* existen dos puentes semejantes sobre el río Nela. En 1760 se solicitaba el reparo del primero por ser "puente de cal y canto realenga ... mui util, preciso y necesario al comun". Estaba presupuestado en 37.600 rs. Bartolomé Goiri ideó las trazas, puso condiciones y él mismo se encargó de llevarlo a cabo (20).

(20) Arch. R.Ac. de S. Fernando 3-319 y Arch. Prot. de Burgos 2.510.