

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

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

Los últimos cuatro partidos judiciales que aquí estudiamos, corresponden al extremo norte burgalés: Briviesca, Miranda de Ebro, Sedano y Villarcayo. Se trata de un terreno montañoso, quebrado y de difíciles pasos. Por su centro corre oblicuamente el Ebro, que divide a este sector en dos partes casi iguales.

Las especiales condiciones orográficas y fluviales explican el que los cauces de dicho río y sus afluentes hayan sido (y sigan siendo) determinantes a la hora de trazar y tender los caminos más concurridos. Sólo por el sur, algo más llano, ciertas vías tan importantes como la N-I o alguna del partido de Sedano, han tenido más expedito el terreno. Y, aún aquí, habría que señalar excepciones como el muy conocido tramo de Pancorbo-Miranda-Treviño-Haro.

El propio Ebro ha abierto numerosos, pero difíciles pasos, como los de Orbaneja, Escalada, valle de Manzanedo, Hocinos, Horadada, Sobrón y Conchas de Haro, salvados por los importantes puentes que aquí estudiamos. El hecho de que los afluentes tengan un recorrido perpendicular (norte-sur) que se corresponde, en buena parte, con el de los caminos que se dirigen hacia los puertos cantábricos, facilitó, sin duda, su tendido. Sin embargo, al descender al profundo foso del Ebro obligó a salvar su cauce con costosos puentes y “gastar los rocosos desfiladeros a pico y fuego”. Incluso el emblemático (por su velocidad y calidad de ejecución) camino de Burgos a Laredo, siguió presentando dificultades y obligó a descargar los carros de lana en la

venta de junto a la ermita de la Hoz (Valdivielso) para continuar hasta el puerto a lomos de animales como siempre se había hecho pero, también, por lo rudo del camino de herradura, nada cómodo para la carretería a pesar de su acondicionamiento a fines del siglo XVIII.

En todos los caminos importantes del sector que estudiamos podrían citarse desfiladeros y puentes que sólo modernamente han podido corregirse o acondicionarse de manera aceptable. A lo largo de los siglos tuvieron que ser reparados con mucho esfuerzo, continuos repartimientos o por veredas conejiles. Su mal estado venía a complicarse con las nevadas y hielos del invierno. Entonces era preciso señalar con monolitos, que aún perduran en el páramo de Masa, la correcta dirección. El camino de Santander tenía que ascender al duro páramo, salvar el puente de Pesquera así como los puertos de Carrales y el Escudo. El de Laredo llegaba al puente de Arenas y seguía por los Hocinos, Bocos, Lunada, los Tornos.... De Briviesca al norte se iba por el áspero portillo de Busto o se adentraba en la impresionante Horadada para alcanzar los románicos puentes de Frías o Trespaderne. Eran éstos los únicos caminos que gozaban de la ventaja de estar libres de nieves durante casi todo el año. La "espantosa peña de Orduña", no sería abierta hasta muy tarde. De los pasos de las Conchas de Arganzón y Haro cabría repetir lo antes dicho. Y ciertos caminos medievales, quizá de origen romano, no han sido sustituidos por modernas carreteras hasta fines del siglo pasado o principios del actual. Por ejemplo, la que une las Merindades con Miranda de Ebro o la que sigue las orillas del río Jerea hasta Losa y Bilbao.

Desde la Alta Edad Media hasta tiempos modernos se dio más importancia al mantenimiento y reparo de los puentes que de los caminos. No eran vistos como un todo y, por consiguiente, reparados conjuntamente sino por tramos o abandonados a su suerte, convertidos en simples pistas de tierra.

Cuando el emperador Carlos I se retira a Yuste, desembarca en Laredo y recorre nuestras tierras, las quejas de su séquito se centrarían en los malísimos caminos, alguno de los cuales se obligó a acondicionar, como los Hocinos y cuesta de Almiñe, con la protesta de las Merindades que lo consideraban obligación de los trajineros.

Desde mediados del siglo XVIII la dirección Briviesca-Oña perdería importancia en beneficio del camino de Villalta. Al oponer-

se las Merindades a contribuir a los puentes de Oña alegrarían que por ellos no podían pasar carros, coches ni calesas que lo hacían por aquél. A fines de dicho siglo se advertía y ordenaba “continuar el tráfico y comercio con la costa de Laredo y Balmaseda por el camino de Villalta, Villarcayo y valle de Mena... siendo el camino de Villalta más franco y aún capaz de carretería desde que se habilitara para viajar lanas a Balmaseda”. La protección oficial a estas nuevas vías será patente. Cuando, en cierta ocasión, se aconsejó imponer algún portazgo con el fin de acudir a su mantenimiento, el Intendente burgalés advertirá que podría motivar el desvío del comercio “contra la prudente máxima de fomentar a Santander”.

Las solicitudes ante el Consejo Real para ejecutar obras públicas se basaron en distintas motivaciones. La posibilidad de un próximo hundimiento, que representaría un altísimo costo, fue muy repetida. Por supuesto que siempre se alegó el tratarse de un paso real, indispensable para el comercio.

A veces estas solicitudes presentaron manifiestas falsedades. Valiéndose de lo retirado de ciertos lugares, como Espinosa de los Monteros, pretendió que uno de sus puentes fuera considerado como real y debía repararse por repartimiento a falta de otro cercano. Pero las Merindades demostraron que no era real y que en el propio casco del pueblo existía otro puente que podía suplirle con ventaja.

Quizá debido a esta misma lejanía, y consiguientes gastos, las solicitudes del norte burgalés acudieron muy poco a la Real Academia de San Fernando.

La conocida avenida de 1775 afectó gravemente, aún más que en otras partes, a nuestra tierra. Buenos ejemplos, el deterioro del puente de Frías y desaparición del muy importante de Miranda de Ebro.

La provincia de Burgos sería, en el siglo XVIII, de las más “fatigadas con continuos repartimientos para obras públicas de esta clase”. Los lugares beneficiados por la construcción de un puente pagaban bastante más que el resto. Miranda contribuyó con la 4ª o 6ª parte, según los casos. Y Frías solía pagar por el “doble” de sus vecinos y, en otras circunstancias, con la mitad de todo lo presu-
puestado.

LUGAR	RIO	PROYECTISTA	CONSTRUCTOR	PRECIO
AGÜERA	Cernejá	Diego de la Riva	Agustín Ruiz Juan de la Puente	21.496 rs.
MIRANDA DE EBRO	Ebro	Francisco A. de Aranguren	Francisco A. de Aranguren y Pedro del Mazo	1.036.500 rs
MONEO	Nela	Fernando González de Lara	Juan de Gandarillas	44.000 rs.
ORON	Oroncillo	Bernardo del Campo	Juan Fº Fernández Manuel de los Corrales	200.000 rs
PARIZA (Treviño)	Ayuda	Ventura Rodríguez	Francisco M. y José de la Fuente	85.781 rs.
QUINCOSES DE YUSO	Jerea	Fray Antonio San José Pontones	Agustín Ruiz	38.384 rs.
RIBERO (El)	Trueba	Juan de la Cueva	Gabriel de la Cueva	28.500 rs.
SAN LLORENTE DE LOSA	Losa	Fray Antonio San José Pontones	Agustín Ruiz	35.722 rs.

Las exenciones fueron muchas. Sin embargo, desde la segunda mitad del siglo XVIII los fiscales se opusieron a su concesión o renovación. Así se hizo cuando lo solicitaba Medina de Pomar en 1763: "Y con superior razón en esta provincia de Burgos, en donde cada día se ofrecen hacer obras públicas, con el fin de obtener dicho privilegio". Y agregaba: "Repetidas veces tiene pedido se denieguen semejantes pretensiones, como perjudiciales a la causa pública. Lo uno por la facilidad con que los pueblos que las introducen ... son (obras) de particular y privativo uso y porque lo que deja de pagar a de recaer en otros pobres lugares". Los informes enviados eran engañosos pues la cantidad que se decía invertida en obras públicas estaba abultada, los testigos eran perjuros y, a menudo, las obras realizadas son "superficiales e insubsistentes que solo sirven para aparentar que cumplen".

Los casos concedidos lo fueron por períodos cortos y en una extensión limitada, generalmente, de unas 20 leguas a la redonda. Hu-

bo casos excepcionales, como el puente de Miranda, en que todos tuvieron que contribuir, incluso los privilegiados.

Otro tipo de privilegios, como el cobro de pontazgo, estuvo muy controlado. En algún caso de concesión perpetua, como a la Puebla de Arganzón, le fue retirado por no cumplir con su obligación.

La baja de la moneda, a fines del siglo XVII, obligó a tasar de nuevo estas obras, subir el correspondiente presupuesto y hacer nuevos repartimientos. La ventaja se encontró en que, como consecuencia de la deflación, "todo esta a precios mas acomodados por lo mucho que han bajado los materiales y mantenimientos".

Desde mediados del siglo XVII y, especialmente un siglo después, se aprecia una sustitución de los canteros trasmeranos por otros locales. Uno de los más activos, durante el siglo XVII, sería Diego de Cicero, "veedor de los puentes y edificios publicos de Burgos". También a nuestra tierra llegó la prestigiosa actuación del P. Pontones, que tanto intervino por la zona de Aranda de Duero.

A comienzos del siglo XVIII ciertos canteros serían multados por haber señalado maliciosamente un costo, para el puente de Arenas, mucho mayor del real. Se defendieron alegando que "las bajas hechas en ello eran excesivas ... de suerte que es ymposible que pueda executar el maestro en quien se ha rematado, si no es con gran perdida". Casi siempre los hechos demostraron que las multas impuestas por el Consejo estaban bien justificadas. Aunque, en ocasiones, unas bajas tan llamativas se debieron a la necesidad de conseguir contratos en años de crisis o, efectivamente, dieron lugar a obras mal ejecutadas.

La forma habitual de los remates fue el consumo de una candela. También se dio el curioso caso de ser adjudicada "al dar las campanadas de la catedral de Burgos". Los frecuentes ejemplos de rebajas hechas una vez acopiados los primeros materiales, dio lugar a largos pleitos que nos han servido para este estudio. Lo que debía pretenderse era aprovecharse de los primeros, más duros y peor pagados trabajos del puente. Y, también, en otros casos, con el fin de chantajear al contratista, amenazándole con no retirar la nueva baja si no compensaba al postor con cierta cantidad. Es lo que ocurrió, por ejemplo, en el puente mayor de Soria, delito duramente reprimido por el Consejo.

En la lentitud exasperante de los remates (aunque hubo casos de lo contrario) habría que sospechar la intención de que los propios

vecinos se vieran precisados a ejecutarlos, sin tener que acudir a los repartimientos tan repetidos, gravosos y contestados.

Como siempre, se exigió a los contratistas el señalar fianzas "bastantes", hipotecando bienes raíces, incluidos los de sus mujeres. En algún caso de los que estudiamos en que no se hizo, se le retiró la adjudicación al cantero.

La ejecución de este tipo de trabajos requirió mucha fuerza de sangre. En un puente tan pequeño como el de Orón, se nos habla de muchas carretadas de piedra, madera y cal acopiadas y unos 100 hombres trabajando ordinariamente. En Frías (año 1687) se nos dice que había 60 hombres en tierra, 30 en el agua y otros 30 colocando la sillería.

Por ser una zona montañosa, en la que abunda la piedra, especialmente la toba, fue éste el material más usado.

Los puentes que a continuación estudiamos podrían dividirse en 3 grupos: grandes puentes sobre el Ebro (Frías, Santa Gadea, Rampilay, Miranda, Puentearenas...). Otro grupo de medianos y pequeños pasos en sus afluentes. Y, finalmente, los pontones de madera. Sin duda existe un gran número que son muy dignos de ser conservados y protegidos. Los hay que han sido ensanchados modernamente por exigencias del tráfico (Miranda, Medina...) pero respetando la fábrica primitiva. Frente a algunos que acertadamente han sido conservados, aunque un tanto marginados (Oña, Trespaderne, Frías, el Ribero...) otros, por desgracia (Virués) han sido neciamente demolidos para ser sustituidos por vigas de cemento armado. Del mismo modo han sido eliminados otros ejemplos de edificios medievales, renacentistas o neoclásicos que hubieran merecido mejor suerte por su alto valor arquitectónico y por su acertada integración paisajística.

PARTIDO DE BRIVIESCA.

Briviesca

A mediados del siglo XVII los reparos del puente de la villa estaban rematados en Sebastián de Liendo y Domingo de Gancedo. En

ocasiones hubo dudas sobre quién debía costear tales obras pues era el duque de Frías el que cobraba el portazgo.

Durante los siglos XVII y XVIII la Merindad de la Bureba solicitó en sucesivos años exención de obras ajenas pues mantenía a su costa un alto número de puentes, especialmente en el camino de Francia. Y se le concedió a pesar de que el Fiscal "contradice la pretensión de esta parte porque lo que dejase de pagar a de recaer en otros pobres lugares". Con ocasión de las graves y generales inundaciones de 1775 volvía a solicitarlo demostrando que Briviesca y su comarca habían sufrido deterioros por valor de cerca de 1.500.000 rs. Se comprometía a reparar dichos puentes, según proyecto del arquitecto Francisco Manuel de la Fuente. Con más detalle expuso que las 7 cuadrillas habían invertido o debían gastar:

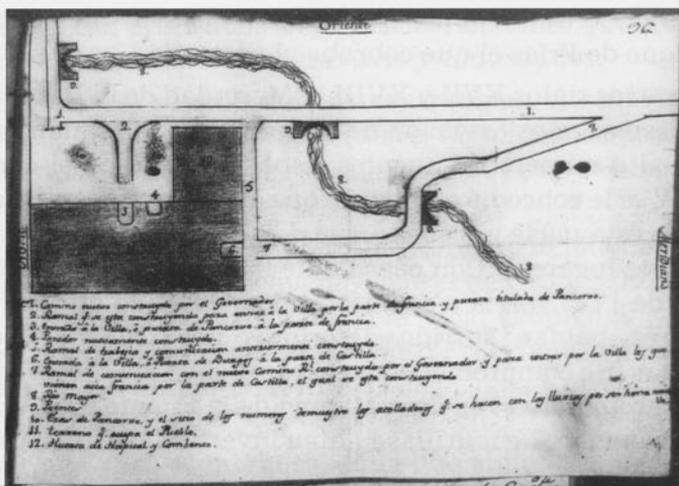
CUADRILLAS	Gastos en 5 años	Lo que necesitaba gastar
Cuadrilla de Santa María	26.626 rs.	34.300 rs.
Cuadrilla de San García	9.843	34.220
Cuadrilla de la Vid	23.138	42.820
Cuadrilla de Caderechas	26.185	44.000
Cuadrilla de Reoyas (Rojas)	49.622	139.273
Cuadrilla de Prádano	10.570	8.660
Cuadrilla de Cameno	15.775	42.975

Los nuevos accesos a Briviesca, abiertos en el siglo XVIII, requirieron la construcción de varios puentecillos según proyecto de Justo A. de Olaguíbel (1).

Cillaperlata

La destructora avenida de 1775 se llevó el sólido pontón que hacía unos 40 años habían levantado los dos barrios que formaban Cillaperlata, el de Arriba (o Revilla) y de Abajo (o Cillaperlata). Después, durante los tres últimos años, habían tenido que volver a reconstruirlo por 5 veces.

(1) A.H.N.: Cons. legs. 662, 1.235 y 26.519. Arch. Duques de Frías Leg. 77 (n.º 18).



Obras proyectadas en las cercanías de Briviesca durante el siglo XVIII

Se nombró a los canteros José López y Andrés de Villota para reconocerlo en 1777. Fueron recusados y, por ello, se nombró a Clemente Marquina. El enfrentamiento venía de que el barrio de Arriba pretendía reconstruir el pontón en Tedeja, río arriba del Ebro, en donde antiguamente hubo hasta 8 ejemplares, de los que restaban sus cepas. Cillaperlata, por el contrario, aspiraba a que estuviera en la Escaleruela, más abajo, en donde iban juntos el Ebro y Nela. En 1776 ya estaba rematado en este último punto en favor del cantero Martín Martínez por 1.700 rs. Pero todo seguía paralizado y los arrieros tenían que rodear por el lejano puente de Frías.

Hoy existe en Tedeja un hermoso puente moderno de cantería y en la Escaleruela, aunque insuficientemente, hace de tal el muro de la presa (2).

Frías

Uno de los monumentos más valiosos de la ciudad es su puente medieval, paso imprescindible para salvar el Ebro en muchos kilómetros a la redonda. Los vecinos le denominan "romano" y así ha

(2) A.H.N.: Cons. legs. 35.660 y Arch. Prot. de Burgos 731.

sido considerado a menudo, aunque tal atribución no sólo es dudosa sino, muy posiblemente, errónea. La primera vez que aparece mencionado es en el fuero de Medina (año 1181), contemporáneo de los de Toro y Zamora, con los que presenta muchas semejanzas. Son los mismos años en que se levanta el de Trespaderne. Ambos son, pues, de época románica. Su construcción será una lógica consecuencia de la paralela repoblación de la villa por Alfonso VIII, la fijación de un mercado y el hecho de que su fuero otorgue a Frías la consideración de centro comarcal y capital del valle de Tobalina.

Salva el Ebro junto a un antiguo vado o, quizá, un anterior puente de madera. Su semejanza con otros románicos (Puente la Reina, Hospital de Orbigo, Besalú...) es evidente. La irregularidad y asimetría general proceden de la necesidad de seguir los puntos de apoyo seguros en el roquedo que aflora en el lecho del río. Mide 143 ms. de largo por 3,45 ms. de anchura. La altura desde el nivel del agua hasta el pretil más elevado es de 11,30 ms. El resultado es uno de los mejores ejemplares de puentes fortificados de la España medieval.

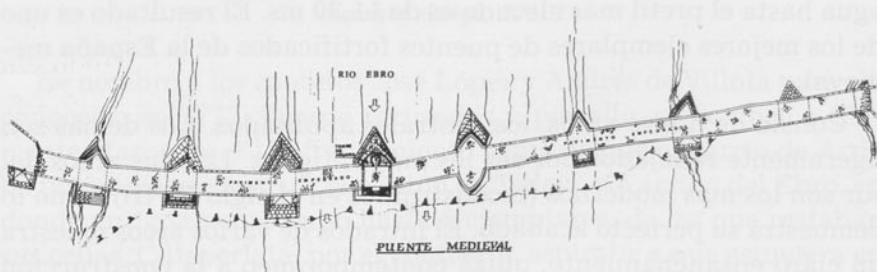
Consta de nueve arcos, los centrales apuntados. Los demás son ligeramente rebajados por ser los más antiguos. Los dos arcos del sur son los más modernos (reconstruidos en el siglo XVIII) como lo demuestra su perfecto acabado. El intradós de varios arcos muestra un claro ensanchamiento, quizá contemporáneo a la construcción de la torre central.

Es fácil constatar cómo los primitivos tajamares sólo llegaban hasta media altura. Posteriormente algunos fueron elevados hasta el piso de la calzada en los que se abrieron apeaderos. Aguas arriba son angulares, en forma de espolón, para cortar el agua. En el opuesto son potentes y cuadrados, realizando la función de contrafuertes.

Ambos tipos se escalonan y retraquean a medida que ascienden. Sobre ellos, a la misma altura de las claves, se abre algún aliviadero con molduras a la altura de los salmeres proporcionándoles cierto perfil de arco de herradura, lo que induce a pensar que sus constructores pudieron ser canteros mudéjares. Aunque debieron de existir más aliviaderos, hoy sólo pueden verse cuatro, de los que uno está cegado. No sólo aligeran el peso del puente sino que, además, le proporcionan mayor armonía y belleza.

Todo el sillarejo está bien tallado, a veces cogido con grapas. Las dovelas de los arcos, estrechas y profundas, han sido colocadas de canto. El pretil se compone de losas de arista poligonal. El piso es de canto rodado. Como puede comprobarse por la planta, el puente se ensancha notablemente en cada una de sus entradas.

Frías volvió a ser realenga en 1396. Es posible que, como ocurrió en otros lugares, entre ellos Valmaseda, se añadiese por estos años la torre central con el fin de cobrar pontazgo. Téngase en cuenta que la construcción y mantenimiento de un puente de tal envergadura en la Edad Media era una carga pesadísima para un municipio relativamente pequeño como lo era Frías. A los frecuentes reparos debían contribuir, como es lógico, quienes más se beneficiaban de él, o sea, los comerciantes de la Bureba y de la Rioja así como los rebaños trashumantes.



La torre es de planta pentagonal en su base. Arranca del machón central y remata en almenas. Sobre las puertas, dos salientes amatacanados defienden el paso. La planta baja está cubierta por bóveda ligeramente apuntada. A ambos lados de las puertas puede verse una doble fila de agujeros para introducir las trancas que cerraban los portones. Al saliente hay un nicho con la imagen de María y, en el lado opuesto, una puertecilla que da paso a un husillo por el que se asciende a la única sala de la terraza. En el pasado estuvo cubierta de tejadillo. En su construcción pudo aprovecharse la circunstancia de algún grave deterioro o hundimiento de los arcos centrales. Sus formas constructivas pertenecen al último período gótico.

Una obra tan monumental y expuesta al continuo ataque de las aguas, necesitó de numerosos reparos a través de los tiempos. Tene-

mos noticia de varios llevados a cabo durante los siglos XVII y XVIII.

En 1606 se decía que el puente se hallaba deteriorado así como, también, en muy malas condiciones el camino de Ranera. Tenía 9 ojos, con una torre muy grande “para fortificación de la dicha puente ... y toda resquebrajada su cepa en que estaba asentada. Es paso muy ordinario y comun para todos los viandantes que vienen de la ciudad de Burgos y otros lugares ... y por donde acude la provision de pan para todas las dichas montañas”. De caerse costaría su reconstrucción más de 20.000 ducados. Frías no podía costearlo.

Lo vieron y pusieron condiciones los canteros Martín de Solaga y Juan de Huidobro que estaban levantando, por entonces, el cercano monasterio de San Martín de Don. Señalaron que en el segundo pilar (por la parte de Frías) “en el cuchillo (tajamar) de la mano derecha de arriba ... se pondran 24 grapas de hierro en las grietas ... con plomo”.

Efectivamente, este detalle es aún hoy día bien notable. Era preciso reparar y socialzar el pilar principal, empedrarle... Todo ello costaría 33.629 reales. Los trabajos fueron adjudicados a Rodrigo de la Cantera. En 1609 ya los tenía concluidos. Como los canteros Juan de la Siera, Pedro Rojo y Juan de Somaseras lo dieron por bueno, se le abonó lo que le correspondía.

En 1654 se trataba de reparar los puentes de Frías, Quintana y Herrán. Las condiciones fueron señaladas por Pedro de Zúñiga (o Zuñeda). Todo ello fue rematado en Pedro de Salazar por 4.700 ducados. En Frías, en concreto, tendría que consolidar el primer pilar por la parte de la población y pegante a la torre, reforzando con grandes sillares sus estribos. Otro tanto haría con el segundo pilar. Acondicionaría tanto las manguardias como las calzadas de acceso. Su costo se repartió en 10 leguas, tocando pagar a Frías la 6ª parte. Como el citado contratista cedió la ejecución a Tomás de Rivas y Juan Alonso del Cajigal, y trabajaron mal, se les puso pleito.

En 1675 Juan de la Lombana y Andrés de las Rozas volvían a reconocer el puente y detallaron que las tres cepas principales estaban en ruinas. Pusieron condiciones y levantaron planos no sólo para este puente sino, también, para componer los de Quintana, Virués, Herrán y Cadiñanos. Lo presupuestaron en 41.300 ducados. Pedro del Llalderal se ofreció a ejecutarlo. Pero era una altísima suma para una época en plena depresión económica. No se hizo nada.

Casi una década después Francisco del Valle y Juan de Edilla volvían a informar. La primera cepa hacia la ciudad estaba rajada de arriba abajo y, los dos arcos que se apoyaban en ella, hundidos. Otros arcos contiguos también se encontraban mal. Los números 2 y 3, por el lado de Medina, se reforzarían con sendos estribos (espolones), aguas abajo. Se construiría un tajamar en la cepa de la torre "metiendo sus piedras en la nariz, muy largas". De estos últimos detalles hay que deducir que este puente, como otros por ejemplo el de Trespaderne, en un principio no llevaron contrafuertes, que fueron añadiéndose a través de los siglos. Su yuxtaposición al cuerpo principal es bien patente y lo demuestra. Todavía hoy el último pilar sigue incompleto.

En 1687 consta que estaba rematado en Martín de Carasa por 184.624 rs. de los que Frías tuvo que aportar la mitad. Inmediatamente comenzó a trabajar. Poco después Francisco del Valle lo rebajaba a 138.543 rs. Fue admitida la propuesta por el Consejo Real y hubo que cesar en el repartimiento. A reconocer lo hasta entonces hecho acudieron Francisco del Cueto, José del Valle y José de Cicerro. Precisarón que ya estaban "secos" cuatro pilares centrales con el fin de repararlos. Los trabajos ejecutados y materiales valían 7.500 ducados.

Pero la obra siguió adjudicada a Carasa quien la llevó a cabo entre 1689 y 1692. Se aplicaron a este puente los sobrantes recogidos para los santanderinos de Matamorosa, Híjar y Carcaval. Pero hubo muchas dificultades a la hora de pagar al cantero, quien abandonó el encargo y murió poco después. Para tasar lo hecho, valorar los materiales y lo que restaba por hacer, se nombró a Francisco M. Alonso Espada y Antonio Calderón Sota. Lo construido valía 108.239 rs. y lo que quedaba por hacer costaría 34.827 rs.

A comienzos del siglo XVIII seguía sin cobrarse lo correspondiente a los mencionados puentes santanderinos. Al Fiscal le pareció mejor repartir 79.644 rs. en 20 leguas con el fin de concluir rápidamente dicho puente. De esto se encargó Manuel de Castañeda quien, en opinión de varios canteros, lo tenía perfectamente acabado en 1709.

Con las nefastas inundaciones de 1775 volvieron las ruinas. La inutilización de este paso era un hecho grave puesto que se trataba de "un puente muy antiguo, largo y fuerte, sin memoria de su fabri-

ca, el qual es real ... muy preciso para la comunicación y trajineros no solo de este pais y comarcas entre sí sino tambien a la provincia de la Rioja y otros de Castilla, con los puertos de Cantabria y mucha parte de las Montañas de Santander, surtido y abastos de vinos, granos y otros generos y viveres indispensables y no menos para el paso del ganado lanar fino merino trashumante que viene a veranear en las Merindades ... correo, comercio de recuas y otros fines de la mayor utilidad". En este mismo año declaraban Lorenzo de Estavillo y Mateo de la Maza. Tasaron los arreglos en 23.158 rs. y el camino de Tobera en 16.900 rs.

Un año más tarde Francisco A. Pérez del Hoyo reconocía de nuevo el edificio y levantaba plano. Estaba muy deteriorado el arco primero y maltratados el segundo y tercero. Junto con las obras del camino de Ranera y Portillo de Busto, lo tasó en 247.605 rs. El comisario Marcos de Vierna lo dio por bueno y propuso para ejecutarlo a Miguel de Arronte y José de Soto a los que se unió, después, Jerónimo Coterón.

Como Frías estaba comprendida en el Bastón de Laredo y contribuía con 8 mrs. en cántara de vino tinto, 12 en vino blanco y 20 en aguardiente para obras públicas, se ordenó que lo recaudado fuera aplicado a su puente. El resto se recogería en 20 leguas a la redonda.

Acudió a la ciudad el Intendente burgalés e informó que las ceapas y manguardias se encontraban muy arruinadas. Los más indispensables reparos no bajarían de 100.000 rs. De arruinarse por completo, no sería reconstruido el nuevo puente con dos millones de reales. Sin embargo, aseguró que Frías se encontraba en paraje retirado del comercio y que resultaban más urgentes los reparos de otros caminos destruidos por las inundaciones. Ante un informe tan negativo, fueron paralizadas las obras.

En 1780 se ordenaba al arquitecto Javier Ignacio de Echevarría que proyectara los trabajos más precisos. Señaló deterioros en antepechos, empedrado, juntas de pilares abiertas... Todo costaría "a lo sumo" 40.000 rs. Dos años después el Consejo ordenaba llevar a cabo estos reparos.

Pero los mencionados canteros Jerónimo Coterón, José de Soto y Miguel de Arronte aseguraron que habían cumplido con varios de los puntos señalados por Pérez del Hoyo: "la mayor parte de toda la

obra consistente en la fabrica de un arco de nueva planta”, pretilles, empedrado, arreglo de dos arcos agrietados, acondicionado de calzadas, un nuevo puentecillo y habían roto varias peñas en el camino de Ranera. Todo pagado de su propio bolsito ante las dificultades de recaudar lo repartido. Pidieron que se les resarciera.

Antes de hacerlo, el Consejo pidió la opinión del Intendente. Este acusó a dichos canteros de haber llevado a cabo las obras sin permiso. Sin embargo, demostraron que les habían sido adjudicadas en 1779.

Para las nuevas obras se propuso a Juan de Izaguirre, maestro de Oña. Cuando ya tenía hecha “quasi toda la obra”, también se le ordenó cesar en ella. Según informe del maestro Francisco Alejo de Aranguren estos últimos trabajos valían 36.000 rs. y los de Coterón y compañía 51.430 rs (3).

Hoy el puente luce todo su esplendor (a pesar de que sus puertas han sido restauradas incorrectamente) tras su acondicionamiento de 1981 con un presupuesto de 5.669.922 pesetas.

Oña

En Oña hay que citar tres puentes y varios pontones. El primero llamado de la Maza se halla en el casco del pueblo. El de Tablas o de la Blanca, a la salida del pueblo, está sobre el Oca. Y, más al norte, sobre el Ebro, el más antiguo e importante: el de la Horadada.

El de la *Maza* es el que lleva a Tamayo, sobre las aguas del Oca. En 1742 la villa decía que unos años antes las avenidas se lo habían llevado hasta los cimientos. Resultaba indispensable para la comercialización de las salinas de Rosío y Poza.

Francisco de Bastigueta y Santiago Pérez evaluaron su costo en 100.460 rs. Fue rematado en Francisco de Cueto por 86.000 rs. En 1748 ya lo tenía finalizado y muy adelantadas las obras, como el camino de la Horadada y puente de las Tablas. La Merindad de la Bureba se negaría a contribuir asegurando que el nuevo camino de Pingano (por Tamayo) dejaba la Maza como un paso particular del pueblo.

(3) A.H.N.: Cons. legs. 6.962, 27.255 y 56, 27.917 y 33.076. Arch. Prot. de Burgos 731 y 2.476.

En 1777 era reconstruido en madera, que antes lo había sido de piedra.

Hace poco tiempo fue tendido un nuevo puente de cemento.

El puente de *Tablas* fue también conocido como el de la Blanca o Belén, por una ermita allí pegante. Delante tenía el humilladero de Santa Ana, hoy todo desaparecido.

En 1740 la villa pedía su acondicionamiento en cantería como lo había sido en el pasado. Efectivamente, aún quedan restos de los apoyos de aquel ejemplar, que debía ser bastante más bajo que el actual. Con el fin de dejar espacio para los carruajes hubo que demoler y reconstruir dicha ermita algo más lejos. Hoy no existe.

El resultado actual es un complejo arco de medio punto que forma ángulo con el fragmento de otro. Ocupa un sitio muy estrecho, entre rocas que aprisionan el cauce del río. Todo está construido en mampostería de toba con apoyos en la roca viva. Tiene 9 ms. de luz. Con el reciente desvío de la carretera, ha quedado varado como un monumento digno de conservar y admirar.

Al puente de la *Horadada* siempre se le dio gran importancia. Allí ubica la leyenda cierta batalla contra los moros y visigodos que parece coincidir con otro nombre dado en el siglo XIII denominándole Gotiella. Se trata de uno de los más antiguamente documentados de nuestra provincia: “arrendamos a uos el conçeio de Çereseda la nuestra serna de Couarana que es sobre la puente nueva del Ebro” (año 1280). Efectivamente, allí se encontró el antiquísimo castillo de este nombre, sin duda relacionado con este puente, ambos controladores del triángulo de caminos que en este punto confluyen. En 1298 el Papa concedía indulgencias a los que ayudasen a su reconstrucción “iusta anticum castrum de Gotiella (Cuevarana)”, que se habían llevado las aguas. El monasterio de Oña debía de tener, sin duda, muchos intereses en el acondicionamiento de dicho puente.

En 1636 se decía que por las avenidas del Ebro “se esta hundiendo y con mucho riesgo de no se poder pasar”. También la calzada estaba intransitable. Se necesitaban unos 12.000 ducados para arreglarlo. Lo reconocieron los canteros Juan García de la Cárcava, Simón Cordero de Villaute y Juan de la Revilla. Debía constar, quizá, por entonces de varios arcos pues se nos habla del deterioro del

arco principal "que estaba resentido". El arreglo de dicho puente costaría 3.000 ducados y otros 5.000 la calzada.

Como siempre, hubo diversas rebajas. Primero fue rematado en Tomás de la Riva y Pedro de Zuñeda. Al rebajarlo Juan de la Serna, fue pregonado de nuevo y adjudicado, ahora, a Mateo Ruiz de Espinosa por 54.100 rs., que se acopiaron por repartimiento en 15 leguas. El mencionado contratista lo cedería, a su vez, a Riva y Zuñeda.

En 1770 Oña pedía permiso para acondicionar la Horadada en conjunto, repartiendo su costo en 14 leguas. Era "vereda precisa para todo genero de viandantes, comerciantes, trajinantes y arrieros de Laredo ... para las dos Castillas y para la saca y conduccion de sal ... asi mismo para el transporte y conduccion de pescados frescos a Madrid", especialmente en invierno cuando, por las muchas nieves, estaba cerrado el camino de Villalta.

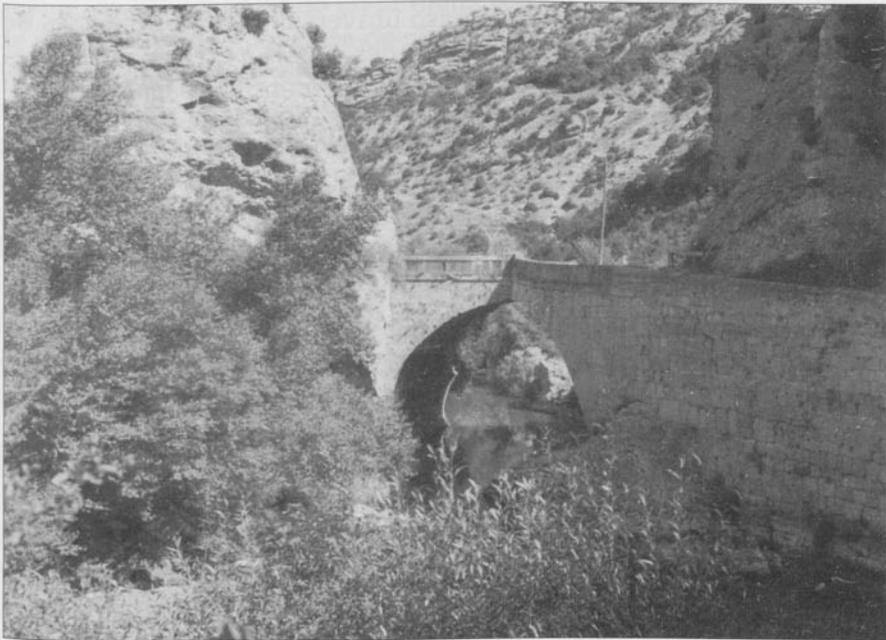
Al año siguiente era reconocido todo por Diego de la Riva. Tenía varios trozos "robados" por el río. Aclaró que "no poseis aquel ancho y latitud que corresponde para el encuentro de carruajes y re-cuas". Se necesitaba ensancharle 20 pies. Por ello el Consejo ordenó a dicho cantero que lo proyectase de nuevo con la mencionada anchura. Efectivamente, así lo hizo hasta Trespaderne. Costaría 366.910 rs. No se hizo nada.

La avenida de 1775 se llevó el arriba mencionado puente de la Maza, deterioró el de Trespaderne así como todo el camino de la Horadada. Se pregonaron las obras por el mismo proyecto y presupuesto anterior, pero nadie se presentó pues su costo era, ahora, muy superior.

En 1776 Francisco Pérez del Hoyo trazaba un nuevo proyecto para su arreglo. Puso condiciones y levantó algunos planos presupuestándolo en la extraordinaria cantidad de 1.339.943 rs. A pesar de tratarse de uno de los caminos "de los mejores del reyno", su alto costo indujo al Consejo a ordenar: "Sobresease por ahora en la construcción de este camino". Y la paralización fue por muchos años. Circunstancialmente sería acondicionado "por concejadas" (4).

Como ya se ha dicho, el camino de Oña y la Horadada tuvo la gran ventaja de estar todo el año libre de nieves.

(4) A.H.N.: Cons. legs. 27.172, 28.354 y 29.996.



Oña: Puentes de la Horadada y de Tablas.

El actual puente de la Horadada consiste en un gran arco tendido junto a la confluencia del Ebro y el Oca. Mide 25 ms. de luz. Su anchura 5,50 ms. Todo construido en perfecto trabajo en toba, con relleno de mampostería, especialmente las dovelas de la rosca y sillares de los pretilos.

PARTIDO DE MIRANDA DE EBRO.

Miranda de Ebro.

El trascendental puente de Miranda ha sido estudiado en diversas ocasiones. Por ello no voy a repetir lo publicado, sino exponer algún nuevo dato hasta ahora desconocido o poco desarrollado. Como aseguraban los vecinos en el siglo XVIII, su puente fue levantado en el siglo XII. El fuero de fines del mismo no hace más que corroborar su importancia dentro del sistema de comunicaciones de la zona.

En 1635 el concejo mirandés exponía que en la villa “hay una grande puente la qual sirbe de paso universal para yr de partes de estos reynos a Vizcaya, Francia, Flandes y salir a otras partes y venir de ellas ... y la dicha puente es muy frecuentada para el comercio de este reyno ansi con gente de a cauallo como con recuas y carretas”. Una avenida del día de San Martín y otras posteriores habían arruinado los cimientos de varios arcos de levante. A pesar de que se cobraba un maravedí de cada bestia de albarda y 5 de cada carreta, no eran suficientes y había que repartir el costo de las obras en 30 leguas a la redonda.

Al año siguiente era reconocido por Juan García de Terreros, Pedro Ezquerria de Rozas y Juan Gutiérrez de Perusillo. Informaron que se hallaban muy mal los tres primeros arcos del lado de Vitoria. Era preciso reparar en profundidad el primero y demoler y reconstruir el 2º y 3º, así como hacer un arreglo general. Un posterior informe de Pedro de la Cantera confirmaría todo lo dicho. Fue evaluado en 30.000 ducados, aunque lo más preciso se limitaba a 9.000 ducados. Tanto la traza como las condiciones se debieron al citado Pedro Ezquerria de Rozas.

Los canteros Gabriel de la Fuente y Mateo de Santiago lo pusieron en 9.000 ducados, pero Juan Gutiérrez de Perusillo, Juan Bau-

tista Galán y Andrés de la Pinilla lo redujeron a 8.500 (año 1644) y en ellos fue rematado.

Sin embargo habría que esperar unos años antes de que se iniciasen los trabajos, pues el Fiscal no consideró suficientes las fianzas señaladas. Al repartirse en 12 leguas, a Miranda le correspondió pagar la 4ª parte. Un recuento del vecindario de la villa (con sus barrios de Bayas, La Nave y Bardauri) dio como resultado 324 vecinos "útiles" por lo que solicitó que se le rebajase el monto de su contribución.

Miranda presentó las cuentas de lo cobrado como pontazgo según el privilegio concedido por Enrique IV en 1463 y el acrecentamiento de Felipe II en 1578. Junto con las cantidades, se anotan las inversiones y su objeto. Casi todos los años era preciso empedrar la calzada del puente. Los ingresos reflejan, también, la actividad comercial y caminera que se mantiene hasta 1636, cuando se agudiza la crisis económica, hasta la década siguiente, recuperándose momentáneamente para hundirse gravemente a fines de la misma. (*Véase cuadro adjunto*).

Por fin comenzaban las obras a mediados de siglo. En 1652 se decía: "se fue trabajando en la dicha obra y se hizo la mayor parte de ella". Pero cesó por falta de dinero. Al año siguiente, Pedro de la Viesca y Juan de la Çidre reconocían lo hecho y tasaban las mejoras en 243.000 mrs. Una cantidad tan notable se debió a que hubo que demoler y reconstruir el arco mayor y central de los tres en que se trabajaba y que una riada echó por los suelos. Los mencionados contratistas tuvieron que levantarle "compulsos y apremiados". El Fiscal se opuso a que se abonase tal cantidad por haberse ejecutado irregularmente: sin maestro proyectista, ni permiso, ni tasación, ni pregones. Que lo pagasen de su bolsillo. Por ello se entabló pleito.

En 1711 los vecinos se quejaban de que "las muchas aguas ... ocasionado el llevarse parte de la dicha puente de Miranda ... siendo obra que tanto importa. Una de las mayores avenidas que an visto de muchos años a esta parte a arrasado el arco principal en medio del puente, donde coge la mayor profundidad y corriente". Poco después le reconocían los canteros Luis y Francisco de Aza. Según ellos, la causa de la ruina estaba en "haber faltado los cimientos de la cepa principal ... a la parte de Castilla". También habían quedado maltratadas las inmediatas. Era preciso, también, reparar las "narices" de todas las demás y empedrar la calzada.

INGRESOS Y GASTOS DEL PUENTE		
<i>AÑO</i>	<i>INGRESOS</i> (En mrs.)	<i>GASTOS</i> (En mrs.)
1615	86.000	439.272
1616	72.000	250.000
1617	80.000	4.000
1618	70.000	172.000
1619	72.000	8.348
1620	85.000	32.000
1621	68.358	2.500
1622	84.000	2.000
1623	83.000	8.500
1624	98.000	2.000
1625	80.000	1.187
1626	76.866	338.196
1627	80.332	221.374
1628	79.000	14.960
1629	88.000	95.600
1630	88.000	10.344
1631	70.000	16.000
1632	76.500	68.493
1633	88.000	23.090
1634	91.000	25.721
1635	94.000	17.347
1636	65.000	57.214
1637	67.000	19.000
1638	67.000	1.000
1639	51.560	4.590
1640	96.000	22.019
1641	102.667	22.100
1642	106.666	76.180
1643	114.666	35.300
1644	80.000	54.615
1645	99.079	30.816
1646	64.828	3.400
1647	57.346	34.912
1648 y 49	48.000	55.556

Se insinuó que lo anterior podría ser costeado con el pontazgo que anualmente solía rendir unos 500 ducados. Miranda alegó que dicha cantidad estaba gastada en los 14 puentes que conservaba en su distrito. Circunstancialmente, y con el fin de asegurar las cepas, se repartieron 3.000 ducados en 12 leguas. Los 206,5 vecinos, a que se había reducido los 324 del pasado, tuvieron que aportar la 5ª parte.

En un primer momento los trabajos fueron adjudicados a Manuel de Lisarde por 16.000 ducados, comprometiéndose a levantar el arco "sobre planta firme y segura y en correspondencia de la otra mitad que esta fabricada". Hubo nuevas rebajas hasta que Manuel de Castañeda Torre se quedó con la obra por 12.000 ducados. Dicho Castañeda se unió a Francisco de Aza. Como veedores fueron nombrados Manuel de Lisarde y Cristóbal de Balzarán.

Poco después los contratistas advertían que la cepa que iba a construirse por la parte de Alava no tenía los cimientos convenientes. Era preciso desmontarla y reconstruirla con solidez. Así se hizo. Castañeda tendría, como en tantos otros casos, muchos problemas para cobrar el repartimiento, especialmente por parte de las Merindades de Castilla la Vieja.

La conocida y desastrosa riada de 1775 se llevó nuestro puente. El arquitecto Francisco de Aranguren proyectó uno nuevo. El comisario Marcos de Vierna aconsejó que llevara dos pies más de ancho de lo que mostraba el plano, que las claves de los arcos se elevaran hasta el máximo a que había llegado el agua con el fin de que en el futuro pasara por encima y que se encomendara su ejecución a Aranguren y Pedro del Mazo. Deberían estar tendidos los arcos para el año siguiente y entregada la obra para 1777. Así lo hicieron.

Es el mismo puente que hoy podemos contemplar, aunque remozado con ciertos trabajos modernos de ampliación (5).

(5) A.H.N.: Cons. legs. 827, 6.616, 23.765, 26.172 y 26.586.

Arch. Prot. de Burgos 4.010 y 4.218.

CADIÑANOS BARDECI, I., "El puente de Miranda de Ebro". *Estudios Mirandeses*/3 (1983), 7-23.

OJEDA SAN MIGUEL, R., y VELEZ CHAURRI, J. J., "El puente de Miranda de Ebro (1155-1911). Transformaciones de una obra pública a lo largo de la Historia". *Animales, carros y transporte tradicional en la Historia de Miranda de Ebro*. (1995), 189-234.

Arcemirapérez

En los límites entre las provincias de Burgos, Alava y Rioja, se halla la granja de este nombre, que también lleva el puente que estudiamos. La carretera que une Miranda con Haro salva el Zadorra en aquel punto. Era “paso desde esta villa (Miranda) para las provincias de Guipúzcoa, señorío de Vizcaya y otras partes ... de carretas de la Real Cabaña con lanas, pan y fierro”.

En 1635 el cantero Pedro de la Carrera recibía de Berantevilla cierta cantidad de dinero por el reparo del puente. Una avenida había deteriorado el arco y cepa por aquella parte.

En 1675 Miranda y Alava contendían por el reparo y pago de sus correspondientes partes del puente. Se hallaba en ruinas, como lo habían reconocido Pedro de la Puente y Juan Raon quienes dieron trazas y pusieron 9 condiciones. Era preciso romper una isleta, dirigir las aguas por la antigua madre y, para ello, levantar un muro. Además, había que hacer una manguardia, una calzada y otros pequeños reparos. Especialmente destrozado se hallaba el primer arco y, tan peligroso, que sólo pasaban cabalgaduras.



Arcemirapérez: Dibujo para reparar el puente en el siglo XVII

Pero no debió hacerse nada por entonces pues unos años más tarde se recordaba que se trataba de un puente muy antiguo, propiedad de Burgos y Alava como lo demostraba cierta piedra y su hueco en el que se colocaban las correspondientes banderas cuando se hacían apeos. Y, aunque Miranda alegó que no tenía mucho interés en dicho puente, los testigos, por el contrario, aseguraron que se beneficiaba más que los pueblos de Alava. Diez años después se despachaba comisión al corregidor de Miranda para que repartiese 100.000 rs. en 14 leguas para su reparo por Francisco González de Sisniega.

En 1729 volvía la villa a dirigirse al Consejo Real informando de la necesidad de arreglar, especialmente, el arco del lado de Lacorzana. Amenazaba inminente ruina. Primero dictaminó el cantero Bautista Arbaiza y, después, formaron proyecto y condiciones Agustín Ruiz de Azcárraga y Pedro Bolado de Ceballos. Señalaron la necesidad de reparar la calzada y encauzar las aguas siguiendo la madre del pasado. Costaría 15.000 ducados.

Al año siguiente Domingo Martínez de Sarriá y Simón de Palacio se ofrecieron a ejecutarlo por 10.000 ducados. Unos años después era adjudicado a los maestros Francisco de Amírola y Mateo de Retes. Como éste cayó enfermo, fue sustituido por Juan Bautista de Arbacia. Al comenzar a trabajar se vio la conveniencia de reforzar los estribos.

En 1740 Francisco Mendieta, Marcos de Espejo y Jerónimo López daban por bueno todo lo hecho y evaluaron las mejoras en 47.960 rs. Todavía habría que esperar unos años para ver perfectamente concluida la obra. Su costo se recogió por repartimiento (6).

A mediados del siglo XIX Madoz nos habla de “un puente de piedra ruinoso”. Hoy aún se mantiene en pie, aunque muy enmascarado por la modernización de la carretera de Logroño.

Orón

Este pueblo se halla a escasa distancia de Miranda, en la antigua carretera Madrid-Francia. Marginal al pueblo corre el río Oroncillo, nacido en la Bureba.

(6) A.H.N.: Cons. legs. 26.145 y 26.805. Arch. Prot. de Burgos 4.092.

En 1740 las autoridades de Miranda se comprometían a componer y reparar a su costa los puentes de Orón, Bayas y la Nave, que estaban dentro de su término. Poco antes el Rey había otorgado a la villa exención a contribuir a puentes extraños por un período de 8 años. Y aseguraba que inmediatamente iba a comenzar los reparos que había señalado el cantero Francisco de Amírola.

Pero en concreto el puente de Orón, en camino muy transitado, debía de resultar insuficiente. En 1772 los vecinos informaban al Consejo Real "que en esta villa ... su puente estaba amenazando ruina". Debía de reconstruirse de nuevo en piedra y su costo repartirse en 20 leguas. Así lo confirmaban, poco después, los canteros Pedro de Durana y José del Campo asegurando que se hallaba "maltratado y demolido ... y arruinado mas de la mitad del arranque de un lado del arco ... de 30 pies de claro". No podía pasarse por él ni aún a pie. Convenía tenderle de 3 ojos, 4 cepas, 140 pies de largo por 22 de ancho, 2 manguardias de unos 100 de longitud y completarle con el acondicionamiento de las calzadas de acceso. Costaría unos 140.000 rs. que podrían recogerse en 30 leguas en contorno. Pero, como también estaban muy interesados en él las provincias exentas vascas, que contribuyesen como los demás.

El proyecto se encargó a Bernardo del Campo. Al año siguiente presentaba 9 condiciones para un puente de 2 arcos de 28 pies de hueco, manguardias y calzadas. Reguló su costo en 158.400 rs. Marcos de Vierna introduciría algunas adiciones por lo que el presupuesto subió hasta 200.000 rs.

En 1775 se encargaba su ejecución a jornal a Juan Francisco Fernández y Manuel de los Corrales. Tenían buena experiencia en este tipo de trabajos pues el primero había construido el puente de Ojastro (Rioja) y el segundo los de Casalarreina y San Pablo de Burgos. Angel Gete rebajó en 20.000 rs. la contrata, pero el Consejo confirmó el anterior encargo, aunque advirtiéndolo que no podrían pedir mejoras. El coste se repartió en 20 leguas. Poco después dichos canteros tenían acopiados los materiales como informó Fernando González de Lara.

Un año después consta que ya estaba levantado la mitad del puente, con una inversión de 90.000 rs. Volvió a reconocerlo el citado González de Lara quien, en 5 puntos, previno que el punto elegido por el proyectista era "falso", sin roquedo, por lo que los cons-

tructores habían tenido que ejecutar obras de consolidación. Para evaluar el aumento del costo, el Consejo nombró a Francisco de Echánove, director del “trozo de calzada que ultimamente se construyó en los terminos de la villa de la Puebla de Arganzon”. Los canteros, por su parte, nombraron a Francisco Pérez del Hoyo. Ambos detallaron que ya estaban cerrados los arcos y comenzadas las manguardias.

En 1777 el puente estaba concluido y asegurado por dos años (7).

El resultado ha sido un puente de dos arcos, con tajamar en ángulo curvo y espolones cuadrados. Los mencionados arcos son de medio punto, surmontados con un listel que también comprende a los contrafuertes. Su longitud es de 22 ms. de largo por 5,50 de ancho y una altura media de 7 ms. A poniente se prolonga con una larga manguardia. Todo va construido en perfecta sillería por lo que su conservación actual sigue siendo perfecta.

Pancorbo

Pancorbo ocupa uno de los puntos estratégicos más importantes de España, pues domina el desfiladero de su nombre. El estrecho está recorrido por el riachuelo Oroncillo o Merdancho y la carretera N-I “que pasan engargantados entre dos sierras agrias y altisimas”. Es seguro que el nombre de Pancorbo procede de una antiquísima denominación, “Ponte-corvo”, ya citada en el siglo IX.

En 1585 se solicitaba que fueran reparados sus puentes y calzadas. Era camino real y uno de los pasos más concurridos que había hacia los puertos del mar. Tras salvar el desfiladero, los transeuntes se dirigían hacia los puentes de Miranda y Puentelarrá y, en el casco del pueblo, hacia la Rioja o Burgos. Las tormentas habían arruinado un gran paredón que protegía la parte más estrecha del desfiladero. El alejado e importante puente del Prado, que salvaba el río junto a Ameyugo, estaba en completa ruina.

Al año siguiente era reconocido por los canteros Pedro de Ugalde, Pedro de Olea y Juan de Enderica. Se trataba de un puente de dos arcos, con un pilar central, cuyo arreglo ascendía a 550 ducados. Al mismo tiempo informaron sobre otros varios puentecillos. El

(7) A.H.N.: Cons. legs. 24.106. Arch. Prot. de Burgos 4.187.

más notable y necesario el del centro del pueblo, llamado del Vado, "quebrado y rompido por muchas partes". Debía completársele con dos arcos y un pilar nuevos. El conjunto de obras proyectadas ascendía a 4.822 ducados.

Las condiciones y trazas se debieron a Juan de Rivas. Poco después eran completadas con otras más amplias por Juan de Aguirre, Juan del Camino y Domingo de la Puente.

Primero se adjudicaron a Martín de Zarandona y Pedro de Santiago. En 1587 se repartían 1.000 ducados entre los pueblos de la jurisdicción de Pancorbo, a pesar de su oposición a contribuir. Era el costo del remate hecho en Pedro de Ugalde, que fue quien llevó a cabo los trabajos.

En 1663 se volvía a insistir en la mala situación de los mencionados puentes del Prado, Vado y Lomano, así como el paredón de Ontoria.

Unos años más tarde Juan Gutiérrez de Perosillo, Juan de Balarca y Diego de Valdecilla, decían que era preciso levantar en el Prado un puente de 3 arcos de 24 pies de hueco cada uno. El puente de Lomano sería de un arco de 15 pies y el Vado, "principio para la Rioja", llevaría 2 arcos de 26 pies, además de ser acondicionados los citados paredón y calzadas. Y para ello fijaron 7 condiciones. Lo tasaron en 9.000 ducados.

Como el portazgo había pertenecido al marqués de Poza desde el siglo XV por donación real, traspasado después a Pancorbo y Burgos, se dudó si debían ser éstos quienes pagaran las mencionadas obras. La Merindad de la Bureba exigió la presentación del documento original y Pancorbo demostró que tenía, efectivamente, derecho a cobrarlo sin obligación de reinvertirlo en reparos.

En 1668 hacía postura Simón de Jorganes por 8.000 ducados, aunque la documentación no da más detalles. Es muy posible que, por entonces, no se hiciera nada.

En 1676 se volvía a recordar casi exactamente la necesidad de las mismas obras. Volvieron a ser vistas por Diego de Cicero y Francisco de Avendaño. El puente del Vado tenía perdidos dos ojos. El principal subsistía, pero tan mal que era mejor demolerle y reconstruirle. Sería, pues, un nuevo puente. En la puente Vieja del pueblo, "de piedra muy antigua y grande edificio", había que hacer dos arcos. Tasaron todo en 23.727 ducados.

Al año siguiente seguía sin hacerse nada y el pueblo advirtió no sólo de su necesidad sino también del peligro de graves deterioros. El cantero Pedro de Estavillo se comprometió a ejecutarlo por 23.227 ducados. Andrés de la Sierra lo rebajó a 22.127 ducados. Al año siguiente se seguía con los pregones (8).

En el centro del pueblo se conserva un puente de tres ojos, dos originales y otro actual adintelado. Mide 18 ms. de largo, 2,50 de ancho y 4 de alto. Los tajamares semicirculares de distinto tamaño.

El resto de los puentes mencionados, son todos heterogéneos: partes antiguas, reformadas o añadidos modernos, todos de bastante mal gusto.

Santa Gadea del Cid

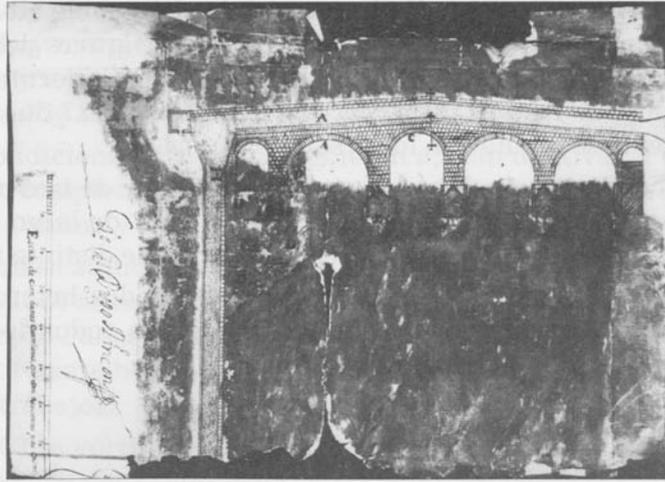
El puente de Larrad se halla sobre el Ebro, a caballo entre Alava y Castilla, perteneciendo la mitad a cada una. Sirvió de comercio general "por hallarse en medio del camino real a Bilbao", especialmente concurrido por los transportistas de la sal de Añana. También fue vía secundaria del camino de Santiago. Alcanzaría una importancia transcendental cuando en el siglo XVIII sea abierta la Peña de Orduña.

Su existencia habría que llevarla a tiempos romanos pues consta que por allí pasaba la calzada Briviesca-Aquitania. Su importancia y monopolio se mantendría hasta el siglo XII en que es construido el de Miranda, que le sustituyó con mucha ventaja.

Su mención en la Edad Media está en relación con el comercio y las rebeldías de los señores de Vizcaya y Santa Gadea. Entonces dependía de la corona como lo demuestra el que, en 1045, García de Nájera donara a San Millán de la Cogolla los lugares de Guinicio, Tejuela ... y, en Puentelarrá "illas colonias et illo portatico".

En 1306 don Lope Díaz de Haro ordenaba a los alcaldes y merinos de Santa Gadea que no cobrasen pontazgo a las acémilas del monasterio de Oña que transportaran sal desde Añana. Al enterarse al año siguiente los poderosos Juan Núñez de Lara y dicho don Lope que el rey les perseguía, "salieron de Cerezo e pasaron Ebro por la puente de la Rada. E desde supo el rey que pasaran Ebro, mando derribar un arco aquende la puente".

(8) A.H.N.: Cons. legs. 23.839, 26.206 y 28.354.



Santa Gadea del Cid: dibujo del puente de Puentelarrá en el siglo XVIII

En 1521 el adelantado don Antonio Padilla aseguraba que le pertenecía el pontazgo. Se quejaba ante el emperador de que los de Larraz tenían puesta cierta cadena que impedía el paso durante la noche, lo que perjudicaba sus intereses. La había instalado con ocasión de las Comunidades. El emperador ordenó retirarla.

A mediados del siglo XVII se hacía constar que no pagaban pontazgo “por vecindad” varios pueblos de las cercanas comarcas de Burgos y Alava.

En 1758 se vio la necesidad de ejecutar varios reparos. Reconociendo el puente por los canteros Juan Francisco de Murga y Pedro Mateo de Gallarza, presupuestaron su costo en 40.000 rs. Al año siguiente volvían a informar y proyectarlo Francisco de Amírola y Antonio de Vega. El primero levantó el plano que publicamos y lo tasó en 96.000 rs. El segundo detalló que se trataba de acondicionar una cepa, retirar tres islas, construir una nueva manguardía y remodelar la venta y edificios adjuntos que servían a la guardia que vigilaba el posible contrabando. Su costo sería de 57.467 rs. Unos años después Santa Gadea hacía algunos reparos provisionales.

La avenida de 1755 deterioró gravemente a nuestro puente. Pero precisamente esta riada, que se llevó por completo el de Miranda, le devolvió su antigua importancia. Debido a su ruina, el alcalde de

Santa Gadea ordenó tapiar la entrada con piedras pero, ante la penitencia necesidad, la gente las retiraba y pasaba con muchísimo peligro. Lo más expuesto era uno de los arcos de la parte de Castilla, que amenazaba venirse abajo. Su urgente reparo hizo que el Señorío de Vizcaya adelantara 13.873 rs. De ello se encargaría el cantero José Pagoeta. El resto de los trabajos los llevó a cabo Eugenio de Ribacoba, que los concluyó en 1778 (9).

El plano nos muestra un antiguo puente de 6 arcos, todos distintos, de medio punto o rebajados, consecuencia de diferentes intervenciones a través de los siglos. Su perfil es ligeramente alomado. Por el lado de Santa Gadea aparece la arriba mencionada caseta de vigilancia.

Hoy es un paso heterogéneo. En el lado de Castilla conserva dos primeros arcos de medio punto, excelentemente trabajados. Uno de los pilares se refuerza con tajamares en ángulo y espolones cuadrados. Fue el tipo de contrafuertes de todas las demás cepas, como lo demuestra el plano del siglo XVIII. Los tres arcos de Alava han sido desagradablemente sustituidos por vigas de cemento armado y machones modernos. La longitud del puente es de unos 80 ms. por casi 4 de ancho.

Treviño (Condado de)

A mediados del siglo XVIII el condado solicitaba que se le eximiera de contribuir a puentes extraños. Era notoria la esterilidad de todo el distrito. Sólo le habitaban 170,5 vecinos útiles. Tenía que mantener multitud de caminos, transitados por personajes reales, en los que invertía anualmente 545 rs. en su conservación, más otros 63.698 en reparos. Eran paso de tropas, bagajes, lana, viandantes y comercio en general. Por su centro pasaba el río Ayuda, rápido y caudaloso, en zona pantanosa.

Declararon los maestros Juan Antonio de Revilla y Juan Francisco de Murga. El puente de San Pedro estaba sobre el Zadorra. La mitad pertenecía a Burgueta y la otra mitad a Estavillo y Armiñón. Tenía 19 pies de largo y 12 de ancho, con un sólo arco. Estaba cegado y deteriorado. El de Duralde, en el río Ayuda, llevaba un arco de 34,5 pies de diámetro y 91 de largo. El puente de la Magdalena, en el riachuelo Arellano (hoy, Arrieta), tenía un arco de 26 pies de diá-

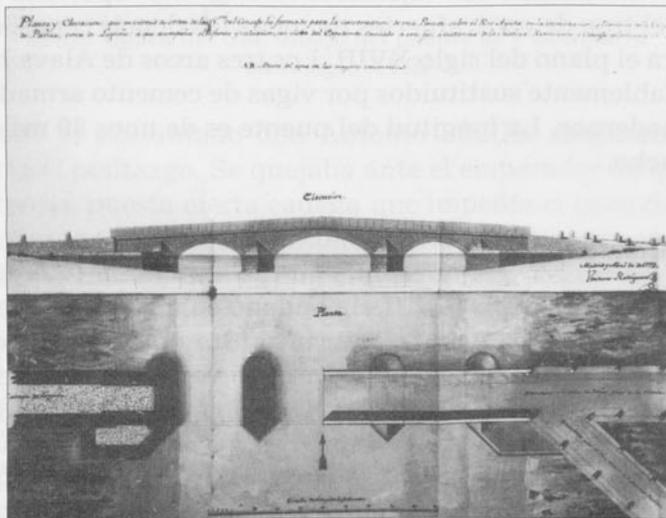
(9) A.H.N.: Cons. legs. 28.747.

metro por 19 de lado. El de la Calle, en Treviño, poseía 141 pies de largo por 19 de ancho, con dos arcos. En su cepa central “encima su torre de 26 pies de alto y 22 de largo, con el ancho del puente y salida del taxamar”. Dicha torre se hallaba desplomada y quebrada. Finalmente, el puente de Armentia, sobre el Ayuda, medía 190 pies de largo. Lo tasaron todo en 63.698 rs.

En 1759 el Consejo Real accedía a la petición por un período de 10 años y en 10 kilómetros a la redonda.

A fines del mismo siglo se le exigía contribuir al puente de Nájera y carretera abierta por la Sociedad Riojana. El condado se negó a ello.

En 1735 Miguel de Gorospe abrió las Conchas de *La Puebla de Arganzón* con un presupuesto de 69.950 rs. Desde entonces el pueblo venía cobrando el portazgo a cambio de su conservación. En 1776



Pariza: Trazas para construir su puente por Ventura Rodríguez (1772)



Pariza: Trazas para construir su puente por Francisco M. de la Fuente

solicitaba prórroga de dicho privilegio comprometiéndose a seguir manteniendo "el trozo que S. M. mando ejecutar a sus reales expensas desde La Puebla hasta el puente de San Pedro". Con dichos ingresos repararía, también, su propio puente de tres ojos y torreón.

Pero se demostró que en el pasado no había cumplido con lo prometido por lo que el Fiscal aconsejó "libertar al publico de gravámenes indebidos en aquel transito que se va a reparar a cuenta de la Real Hacienda".

Pariza es un pequeño pueblo del extremo oriental del condado. En 1769 el pueblo informaba al Consejo que sobre el Ayuda había un puente de madera que, además de ruinoso, y por consiguiente peligroso, resultaba insuficiente para el mucho tráfico que soportaba, por lo que era necesario construir otro de piedra. Era paso de viajeros, tropa y comercio hacia Francia y Rioja. Allí se hacía "ordinaria mansión y descanso por ser el ultimo lugar de Castilla la Vieja".

Se encargó al cantero Francisco Manuel de la Fuente que pasase a reconocerlo. En 1770 decía que el existente resultaba inútil y debía sustituirse por otro de piedra. Tasaba éste en 71.500 rs. Y levantó un plano para un puente de 4 ojos.

Sometido el proyecto a Ventura Rodríguez lo consideró inútil y desechable "por feo, por faltar también la symetria, parte tan esencial en los edificios que a mas de darlos hermosura contribuye no poco a equilibrar sus fuerzas". Consideraba regla importante el que el número de arcos fuese impar con el fin de que el arco mayor dejase libre el ímpetu de la corriente. Y pensaba que, además, resultaba estrecho "pues no consta mas que de quince pies no debiendo ser ninguno de estos caminos menos de veinte pies de ancho que es el que necesitan dos carruajes hiente y veniente". Por todo ello, proponía otro proyecto evaluado en 85.781 rs.

El resultado hubiese sido un amplio arco central entre otros menores que hicieran de aliviaderos. Pero los cuatro machones proyectados se redujeron a dos refuerzos de planta cuadrada que sostienen un amplio arco escarzano. En el puente destaca el perfecto tallado de la sillería. De su construcción se encargaron los canteros Francisco M. y José de la Fuente, quienes ya lo tenían levantado en 1774 (10).

(10) Idem: Cons. legs. 836, 1.248, 27.050 y 29.957. Arch. Prot. de Burgos 4.446. CADINANOS BARDECI, I., "Actuación de Ventura Rodríguez en la provincia de Burgos". A.E.A. n.º 233 (1986), 53-68.

