

*Los puentes de la provincia de Valladolid durante la Edad Moderna (I) **

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

Resumen

En el presente artículo se aportan noticias sobre los puentes de la provincia de Valladolid recogidas en el Archivo Histórico Nacional y en las Reales Academias de San Fernando y de la Historia, así como también procedentes del Archivo General de Simancas. Los datos abarcan desde el siglo XV hasta el XIX, y especialmente detallados son los relativos al XVIII. El aspecto negativo se encontró en su abandono o demolición. En muchos casos, se aclaran fechas, autoría y construcción de los puentes más importantes.

Palabras Clave: Puente; Construcción; Restauración; Ingeniería; Siglos XVI y XVIII.

Summary. Abstract

This article brings several documents about bridges collected in Archivo Histórico Nacional and General de Simancas and Reales Academias de San Fernando y de la Historia. The news are very detailed and interesting, specially the ones regarding to the bridges built in the XVIII century. The negative side was that they were abandoned or demolished. In several times they clarify questions about dates or authors of the construction of important bridges.

Key Words: Bridge; Construction; Restoration; Engineer; XVIth-XVIIIth century.

1. El marco geográfico

La provincia de Valladolid ocupa el centro geográfico de la submeseta norte, que se corresponde con la actual Comunidad de Castilla-León. A medio camino entre los montes Cantábricos y el sistema Central, el río Duero corre y la avena, dividiéndola en dos mitades. Al corresponderse el espacio provincial con una llanura, los ríos de ambas márgenes llegan casi perpendiculares y ya caudalosos al Duero. Algunos pequeños tramos le sirven de frontera provincial.

En la margen derecha destaca el Pisuegra, muy crecido por haber recibido importantes aportes de sus afluentes palentinos y burgaleses. Necesitó de grandes puentes para salvarle: Cabezón, Valladolid y Simancas. En el lado izquierdo el número de puentes que estudiamos es numeroso, aunque de menor porte. Se encuentran, especialmente, sobre el Adaja y sus afluentes. Es lógico este alto número

* Nota Editorial: en el próximo número de *Investigaciones Históricas* se continuará este artículo, siguiendo el orden alfabético aquí establecido, a partir de los puentes de Medina de Rioseco.

por ser camino hacia Madrid, siempre tan unida a la capital castellana. Sin embargo, el mayor número de grandes pasos se encontrarán sobre el Duero, por ser camino muy transitado, especialmente a fines de la Edad Media, entre Aragón, Cataluña y Portugal. Se hallan tendidos a unos 15 kilómetros de distancia entre uno y otro.

El endorreísmo o no claro drenaje de ciertos espacios provinciales (Medina del Campo y de Rioseco, Mota del Marqués...) necesitaron de un continuo arreglo de sus calzadas y la construcción de numerosos pequeños puentes, pontones y alcantarillas para sanearlos.

Los grandes enemigos de los puentes fueron el desgaste de los siglos y las riadas que atacaron, sobre todo, a los machones. Las guerras, especialmente la de la Independencia, resultó desastrosa. Prácticamente todos los grandes puentes sufrieron la voladura de alguno de sus arcos. El culpable abandono de los perceptores de los pontazgos y la lenta burocracia que los dejó caer antes de ser reparados, también tuvieron mucho que ver con su ruina.

La dotación de numerosos y nuevos puentes de nuestra provincia, es cosa moderna. Una atenta lectura de los socorridos diccionarios de Miñano y Madoz así lo constatan. Numerosas barcas (de maroma y de cadenas) circulaban todavía en el siglo XIX y casi todos los puentes estaban acondicionados malamente a base de madera.

2. Los caminos

Al menos desde principios del siglo XVI y a lo largo de sucesivos siglos, las principales direcciones de los caminos vallisoletanos fueron, esencialmente, los mismos que en la actualidad: los puertos del norte, el eje Aragón-Portugal, hacia Francia a través de Burgos y, el más concurrido, hacia Madrid. Casi todos los puentes aquí estudiamos fueron levantados en dichos caminos. El mayor cuidado en el mantenimiento de los del sur se debió a la necesidad de una rápida comunicación con la Corte. Otro tanto podría decirse con relación a las antiguas y famosas ferias de Villalón y Medina del Campo y de Rioseco, que fueron argumento decisivo a la hora de solicitar ante el Consejo Real el arreglo de sus puentes y calzadas. Incluso gente que nos pudiera parecer extraña, como los maragatos que sabemos traficaban con granos de Tierra de Campos, sal, carbón, pescado...solicitaron dichos arreglos.

Precisamente a la Baja Edad Media y al Renacimiento corresponden la mayoría de estos puentes¹. Algunos fueron, también, levantados a comienzos del XVII, cuando tan abandonados quedaron el resto de los peninsulares. La explicación es que Valladolid se convirtió, temporalmente, en capital nacional.

¹ Pontón: puente de madera. Machón: pilar de obra maciza.

ARAMBURU-ZABALA, M. A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1575-1650*, Valladolid, 1991.

Los mapas de caminos de la segunda mitad del siglo XVIII nos muestran a Valladolid, Tordesillas, Medina del Campo y Olmedo como los grandes centros de comunicaciones de la provincia.

Sabemos que los primeros puentes, incluso los más importantes, fueron de madera. Después híbridos, como el Mayor de Valladolid. Con los siglos serían regularizados o ampliados tanto en anchura como en el número de ojos. En algún caso hubo que ampliarlos debido a motivos de desmadre de la corriente.

3. La nueva política viaria de los Borbones. El proceso administrativo y la financiación

El siglo XVIII fue "el siglo de hacer caminos". El cuadro que publicamos al fin de esta introducción, muestra claramente que una buena parte de nuestros puentes fueron levantados en su segunda mitad.

La nueva figura administrativa del Intendente provincial tuvo mucho que ver en los informes sobre el estado y necesidades de los puentes. En esto sustituyó a los Corregidores. La cuidadosa política viaria de los Borbones, la de Carlos III especialmente, tuvo como una de sus prioridades acudir y acondicionar las obras públicas, completamente abandonadas desde hacía siglo y medio.

Las ideas racionalistas de la Ilustración también penetraron en el campesinado. Tras la desastrosa guerra de Independencia los vecinos solicitaron y, a veces, exigieron el arreglo de sus puentes. Las exigencias le tocaron, también, a los derechos de pontazgo, inversión de caudales públicos y atención por la nueva Dirección de Correos y Caminos. La mentalidad había cambiado y, como ejemplo, cabría citar lo ocurrido en Rueda en 1817. Hubo un duro período de sequía y los campesinos solicitaron obras públicas que la paliasen. No se hizo y se acudió a las consabidas rogativas de lluvias. Los vecinos se alborotaron tachando a tal práctica religiosa de pura "comedia". Querían hechos, no palabras.

El proceso administrativo ante el Consejo Real siguió un método más o menos complejo, a tenor de la trascendencia de la obra, que fue general para toda España. A veces el Fiscal se opuso a la solicitud, especialmente de nuevos puentes, alegando que hasta entonces no había sido necesario, no ser paso de provincia a provincia o de reino a reino, tratarse de un uso y beneficio exclusivamente vecinal o bastar con uno de madera pues en estos casos debían ser costeados por los interesados².

A pesar de su alto costo, hubo puentes que fueron pagados exclusivamente por los municipios interesados: Quintanilla y Olivares, Valladolid, Puente Duero... Su

² CADÍÑANOS BARDECI, I., "Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna", *Biblioteca*. Aranda de Duero, 10 (1996).

Pontazgo: impuesto cobrado por el derecho de paso sobre un puente.

posterior mantenimiento lo sería por repartimiento, siendo constantemente ampliado el ámbito de contribuciones con el paso de los siglos.

Los pontazgos fueron un problema más que una solución. En un principio se crearon para costear los reparos, obligación que fue cumplida en ocasiones, como en Cabezón. Pero pronto se convirtió en una exclusiva fuente de ingresos, descuidando por completo la obligación. Carlos III volvería a recordarlo y exigir su cumplimiento. Tan saneados ingresos se prolongaron hasta la desamortización de Mendizábal y, en algún caso, aún después percibidos por la Hacienda pública. Fue cobrado incluso cuando el puente estaba sin reparar, habilitado circunstancialmente con maderas. El derecho llegó a tal degradación que siguió percibiéndose cuando la finalidad había cesado hacía siglos (como en San Pablo de Valladolid) o cuando el cabildo catedralicio pedía que se le librase de contribuir a los puentes del Duero, pero pudiendo seguir cobrándolo una vez reparado. Naturalmente, se le obligó a pagar.

En la segunda mitad del siglo XVIII la oposición a los pontazgos era general. Con ocasión de ciertas obras de nuestra provincia, el procurador general del reino hablaba de un cobro no productivo, ni fruto esencial ni natural que debía ser suprimido. Y el Intendente provincial añadía en 1782: "Si valiera mi opinión quitaría todos los pontazgos que ai en el reino porque siendo solo útiles a los que los cobran, jamás se berifica cuiden de los precisos reparos, siendo grabosísimo a los transeuntes la paga de dichos pontazgos y no menos el mal estado en que generalmente se hallan... de los que son buenos ejemplos los puentes de Tudela, Puente Duero y otros". Campomanes, sin embargo, fue partidario de cobrarlo temporalmente, pero para reparar grandes pasos, percibirlo moderadamente por las autoridades públicas y que no afectaran a las gentes de a pie, animales de labranza ni al transporte de frutos.

Es cierto que también existió el privilegio contrario, es decir, el de no pagar pontazgo. Los monasterios de Aniago y Guadalupe pleiteaban en el siglo XVIII con las clarisas de Tordesillas por tal libertad en este puente y lo consiguieron. En 1297 se hacía exención a Valladolid y sus "mercaderes, carniceros, marchantes y otros basttezedores della, fuesen francos, libres y quitos de portazgo y montazgo, diezmo y asadura y de qualquier otro pedido y derecho y de todos los ganados y otras cosas que trajeren a la dicha villa de Valladolid de todas las partes destos reynos a comprar e vender...".

En la solicitud para ejecutar las obras por repartimiento, los pueblos alegaron escasa población, falta de medios, obras costosas, beneficio de todos los transeúntes y comerciantes y haber contribuido para puentes extraños. El repartimiento fue solicitado de manera generalizada, repetida, y resultó tan pesada carga que sería contestada a menudo alegando privilegios, encontrarse fuera del perímetro repartido, dificultades internas de cobro... Todo ello dio lugar a pleitos, falta de pago a los canteros, acusación de mal trabajo de éstos con el fin de demorar las deudas y co-

mienzo de las obras que, como en Cabezón, no se llevaron a cabo hasta veinte años después del inicio del expediente y ello a pesar de haber sido declaradas urgentes. Desde comienzos del XIX y durante toda su primera mitad, las crisis políticas, económicas y sociales impidieron la reconstrucción de los puentes volados durante la guerra.

4. Canteros, arquitectos, técnicas y materiales

Hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XVIII, los canteros "montañeses" acapararon las obras aquí estudiadas tanto en los proyectos como posturas, adjudicaciones o traspasos. De formación tradicional, trabajaron con mucha precisión en unas obras que requerían experiencia y solidez. También los hubo falsos. A Juan de Nates se le obligó a reconstruir a su costa el puente de Mojados, hundido por carecer de cimientos. A Felipe de la Cajiga y Mateo de Villa Agüero también se les acusó de trabajar mal. Incluso se hizo con Hilario Alfonso de Jorganes (que tuvo más de empresario que de cantero) cuando encargó el trabajo a terceros. Mucho prestigio tuvo fray Antonio de San José Pontones, religioso en el vallisoletano monasterio de Mejorada. Aunque se encargó de algún puente en la provincia de Burgos, en la nuestra se limitó a informar, pero no en tantos casos como cabría esperar.

Con la creación y formación de arquitectos académicos, aquellos canteros tradicionales son apartados casi violentamente de las pasadas competencias para ser reducidos a la mera condición de aparejadores. Ventura Rodríguez les despreciaría acusándoles de "luces insuficientes para semejantes informes" y la comisión de arquitectura denunciaría la preferencia del comisario Marcos de Vierna por los canteros del valle de Meruelo. Entre los arquitectos oficiales que actuaron aquí habría que citar a los grandes maestros Ventura Rodríguez y Juan de Villanueva. Otros fueron Alfonso Regalado Rodríguez y Diego de Ochoa, artífice éste a medio camino entre arquitecto e ingeniero de obras públicas.

La construcción, reparos y mantenimiento de los grandes puentes del Duero presentó dificultades por ser terreno de aluvión, flojo y arenoso, como le calificara Campomanes. Ello obligó a profundizar mucho en los cimientos. Esta fue una de las más repetidas peticiones del aumento de obras y presupuestos.

En Villabaruz se dudó si construir su puente en piedra o en ladrillo. Los grandes puentes que necesitaban de solidez, fueron levantados en piedra traída, incluso, de lejos. En algún caso, como en Boecillo, también se empleó como relleno el ladrillo. Los pequeños puentes fueron de ladrillo por su menor coste.

Aprovechando el freno de las aguas que supusieron los puentes, se desvió la corriente para mover aceñas, batanes y otros artilugios. Así ocurrió en la mayoría de los puentes aquí estudiados. Tasaciones muy diferentes acarrearán dudas, demoras y encargos a arquitectos académicos nombrados por el Consejo Real.

<i>Nuevos Puentes Provinciales</i>					
<i>Lugar</i>	<i>Río</i>	<i>Año</i>	<i>Proyectistas</i>	<i>Constructores</i>	<i>Costo</i>
ANIAGO	Adaja	1496	-	-	
MAYORGA	Cea	1598	-	Felipe de la Cajiga	14.000 ducs.
MEDINA CAMPO (San Vicente)	Zapardiel	1765	Fray Antonio San José Pontones	Hilario A. de Jorga- nes y A. Hernández	88.546 rs.
MOJADOS	Cega	s. XVI	Juan de Nates	Juan de Nates y F. de la Cajiga	14.000 ducs.
OLMEDO	Torcas	1771	-	A. Hernández y José Gómez	450.000 rs.
RUEDA	Zapardiel	1784	J. de Sagarvínaga	F. Díaz Pinilla	111.520 rs.
SIETEIGLESIAS	Trabancos	1806	P. Álvarez Benavides	-	322.875 rs.
TORRELOBATÓN	Hornija	1786	-	-	43.728 rs.
VILLABRÁGIMA	Riosequillo	1799	P. González Ortiz	-	400.121 rs.

Se dieron posturas llamativamente bajas debidas a distintas causas, por ejemplo por una tasación excesivamente alta, lo que trajo una multa para sus autores. La falta de trabajo en el siglo XVII y primera mitad del siguiente, fue otro de los más importantes motivos. En ocasiones la notable baja se hizo previendo que con el contrato y primeros trabajos, podrían señalarse nuevas obras complementarias que serían adjudicadas al mismo cantero. Por esto, a menudo, una de las condiciones señalaba que no podrían pedirse mejoras. En ocasiones, la mala intención empujó a ciertos canteros a presentar nuevas bajas cuando ya habían comenzado los trabajos, con la esperanza de ser recompensados por su retirada. A veces se les multó y encarceló.

En el siglo XVIII hubo dudas sobre la más acertada adjudicación, si por remate o por administración. Al primer sistema se le acusó de dar lugar a malas obras por las excesivas bajas y al segundo de ser muy caro.

Hoy nos encontramos con aquellos poderosos puentes que siguen facilitando el paso. Solo en Peñafiel ha sido sustituido por un paso más moderno. Del de Valdestillas únicamente podemos ver sus machones. Sin duda que todos merecen cierto respeto en su conservación y reparo por su alto valor artístico e histórico. El puente Mayor de Valladolid podría ser un buen ejemplo.

5. Relación y descripción de los principales puentes vallisoletanos

Valladolid

Nuestra capital regional se encuentra en un punto céntrico geográfico que también lo es de comunicaciones. Está emplazada en un llano suficientemente alejado del Duero como para no sufrir sus inundaciones ni tener que mantener un costoso puente. Sin embargo, el Pisuerga lleva allí notable caudal que sí exigió el grandioso puente que hoy luce, y el pequeño Esgueva fue temido por sus riadas.

Sobre este puente exponía la ciudad en el siglo XVIII: "Primero se hizo un puente muy estrecho y después se le agregó o unió otro en tiempos del conde don Pedro Ansúrez". Pero la unión o trabazón entre ambas partes resultó falsa pues los arcos eran muy distintos en cuanto a la forma y altura, quedando todo deforme por lo que constaba dicho puente de cuatro partes distintas sin la solidez necesaria. Se le consideraba absolutamente imprescindible para el abastecimiento de la población. En su emplazamiento se aprovechó un ensanche del río, probable antiguo vado.

Durante muchos años no se cobró pontazgo, sino que fue de paso libre para todos. Efectivamente, en 1496 los Reyes Católicos prohibían a los guardas de puente y puertas que llevasen derecho alguno. Posteriormente, el cabildo catedralicio se haría con tal derecho.

Sabemos de diversos reparos en el siglo XVI.

En 1621 Rodrigo de la Cantera, Pedro de la Vega y Juan Gómez de la Gándara señalaban diversas ruinas en casi todos los pilares y algunos arcos. Lo tasaron en 11.800 ducados.

Las inundaciones de 1625 y 1626 arruinaron varios machones y bóvedas que "quedaron muy sentidos y desmoronados". Dionisio de Praves puso 17 condiciones para su reconstrucción y los canteros Domingo de la Puente, Juan de la Viaga y Pedro Cueto lo tasaron en 18.000 ducados. Al Fiscal le pareció excesivo costo y recomendó que no se permitiese ningún repartimiento sino que lo pagase la ciudad que disponía de recursos para ello.

Los trabajos fueron encomendados a Bartolomé del Castillo y Juan Vélez de Lancín por 11.500 ducados. Comenzaron a trabajar, en 1634, en "la media puente de la parte de arriba". Dos años después Hernando Prieto reconocía el arco segundo, de 34 pies de grueso, bien construido y el pilar séptimo y sus contrafuertes. También el cantero Sebastián Bajo lo dio por correcto, aunque advirtió que todavía quedaba bastante por hacer en otros ojos y pilares. Se le pagaron a Castillo 3.300 ducados, de los que la ciudad aportó la sexta parte. Este detalle demuestra que el Consejo aceptó el repartimiento.

Una riada de 1636 se llevó una buena parte de los materiales acopiados. Al año siguiente varios maestros volvían a tasar lo que estaba construyendo Bartolomé del Castillo con el fin de pagarle.

La citada avenida del 4 de febrero derribó los pretiles y tres ojos y sus cepas "aviendo dejado lo restante tan quebrantado que con qualquier golpe de agua que aya, se puede temer su ruina". Era la parte del Prado de San Sebastián. Apenas si podían pasar las caballerías.

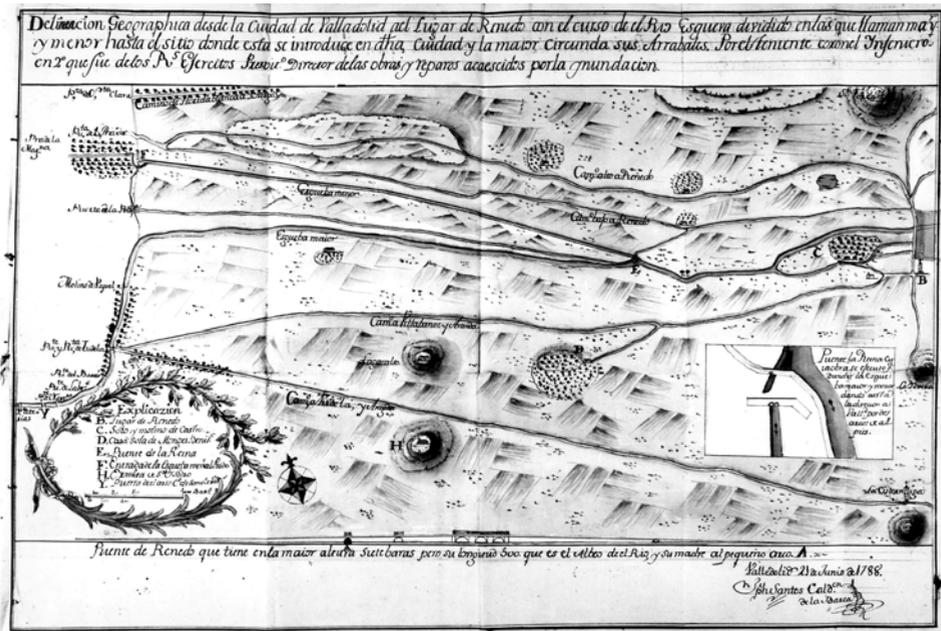
Se encargó el reconocerlo a Francisco de Praves, veedor de las obras reales, Hernando Prieto, Juan de Répide, Sancho de la Riva y Pedro del Cueto. Por bajar mucha agua no pudieron cumplirlo entonces. Poco más tarde lo hacían dichos Prieto, Répide y Riva. El reparo costaría 32.500 ducados. No entraban los otros trabajos que estaba ejecutando Bartolomé del Castillo por 11.500 ducados pues se trataba de dos obras diferentes en "los dos puentes". Con el estiaje aparecieron aún más imperfecciones. No podían ser asentadas las cepas con seguridad por los hondos pozos allí existentes. Era necesario romper la pesquera, desecar y ahondar mucho los cimientos. Por esto aumentaron el costo en otros 8.000 ducados.

Hernando Prieto puso veinte condiciones para reconstruir las cepas y arcos de esta parte del puente. Poco más tarde Juan de Naveda y Francisco del Río Puentequilla completaban el proyecto con algunas adiciones.

Hubo muchas posturas a la baja, entre ellas las de los citados Bartolomé del Castillo y Juan Vélez que venían encargándose de la otra obra desde hacía años. Fue adjudicada a Hernando del Hoyo por 19.600 ducados. Inmediatamente se puso a trabajar. Se nombró como veedor a Francisco Bajo. Pero se le acusó de una deficiente actuación por no haber secado los cimientos, como le exigía la cuarta condición. En 1637 declaraban Bartolomé de Barreda y Juan Gómez de Sisniega que exigieron cumplir con lo pactado. Las autoridades vallisoletanas nombraron a Sisniega como nuevo veedor.

A fines de siglo, Valladolid pedía exención de puentes a cambio de mantener los veinte en los brazos del Esgueva. No accedió el Consejo, aunque sí a que pudiese gravar con dos maravedíes la libra de aceite con el fin de poder pagar los cupos para puentes foráneos. Volvería a hacerse la misma petición posteriormente pues la ciudad decía encontrarse con muchas dificultades para pagar. Desde 1772 a 1791 se le habían cargado 517.415 reales.

En 1769 se hablaba de graves deterioros por las avenidas en el puente Mayor, tasados en 58.800 reales según Antonio de los Cuetos y José de la Fuente. Hablaron de "devoraciones" en los pilares y nuevas riadas, que elevaron el costo. Antolín Rodríguez y Juan de la Cantolla acondicionaron el primero y segundo ojo con sus respectivas cepas, que se vieron más costosas por lo de siempre: al desecarse se comprobó el mal estado de los cimientos. Santiago de la Incera y José de las Cava-das aumentaron la tasación.



El repartimiento de 1777 fue recogido de la siguiente manera:

Provincia	Reales
Valladolid	
Provincia	11.400
Catedral y San Pablo	58.379
Burgos	16.588
Palencia	13.385
Zamora	12.667
Segovia	19.177
León	16.854
Ávila	12.161
Toro	8.580
Salamanca	5.589

Sin embargo, aparecerían algunos problemas porque se cobraba pontazgo y debían ser costeadas las obras, en buena parte, por sus beneficiarios, como así se les exigió.

En 1785 se hablaba del estado del puente Mayor y ruina que amenazaba el cuarto tajamar (reconocido por Francisco Álvarez Benavides y Gabriel Mozo). Los 18.500 reales que costó el reparo se detrajeron de los ingresos del pontazgo.

La riada del día 25 de febrero de 1788 afectó al brazo central del Esgueva, que se desmadró. Las ruinas de la ciudad fueron muchas y graves. La detallada relación enviada al Rey por el Presidente de la Chancillería menciona, entre otras cosas, al

Estamos ante uno de los puentes más elegantes, regulares y bellos de la provincia, un tanto alterado, actualmente, por el ensanchamiento del tablero. Luce amplios arcos ojivales y estribos angulares, todo de buenos materiales.

Aniago

En la carretera que une Medina del Campo con Valladolid, se alza este puente sobre el río Adaja. Cerca está Puente Duero. Tanto en la construcción como en el mantenimiento y reparos de este puente tuvieron mucho que ver los intereses del cercano monasterio de cartujos.

Este paso fue tendido por primera vez a fines del siglo XV. Efectivamente, en 1496 los Reyes Católicos autorizaban a Villanueva de Duero a construir un puente a su costa, sin poder llevar pontazgo. Dicho concejo pretendía levantarlo sobre el Adaja "a do dicen Cuesta de la Coloma para pasar a la dicha villa de Valladolid". Tuvo que ser de madera, pues no había recursos para más, precedente del de piedra que estudiamos.

A principios del XVIII se acusaba al cantero Francisco Salvador de estar trabajando mal en el puente. Poco después volvía a traerse a pregón. Para ello fueron convocados varios maestros de gran prestigio: Juan de Nates, Juan Ortiz, Francisco Vara, Francisco Negrete, Bartolomé de la Calzada, Lucas Ferrer, Juan de Anunciabay, Francisco Palacios, Pedro de Mazuecos y Francisco Salvador.

El mencionado Pedro de Mazuecos había señalado las condiciones: levantar la otra mitad del puente, dos manguardias y tender calzadas y antepechos. Lo tasó en 29.900 rs. Francisco Salvador lo puso en 29.890 rs. pero, por 29.817 quedó en Francisco Negrete y Juan Alonso Ballesteros, cantero este último que por entonces estaba construyendo el colegio de San Agustín de Valladolid. Lo cedieron a Domingo de Argós.

En 1819 los cartujos de Aniago aseguraban que el puente se encontraba en inmediato peligro de hundirse por estar sus maderas podridas. Pedro Álvarez Benavides, ante su peligrosidad, cortó el paso. El acondicionarlo costaría 10.472 rs. El marqués de Villanueva, que era quien cobraba el pontazgo, pagó la mitad del costo, corriendo el resto a cargo de los pueblos del contorno

Fue adjudicado a Lorenzo Álvarez Benavides por 10.400 rs.⁴

Madoz lo describe como de hermosa fábrica de piedra de tres arcos, el central bastante mayor y de considerable altura. Este sería volado durante la guerra de In-

Cepa: sinónimo de machón o pilar. Tajamar: contrafuerte que defiende y refuerza las cepas aguas arriba o contracorriente. Estribo o Contrafuerte: en general, nombre aplicado a los tajamares o espolones. Tablero: superficie o rasante de la calzada.

⁴ AHN.: Cons. legs. 3.435 y 30.195.

Manguardía: paredes que refuerzan los costados del puente. Pretil o Antepecho: muro protector de los lados de la calzada.

dependencia por las tropas aliadas. No fue reconstruido hasta 1840 a expensas del mencionado marqués. Los tajamares son angulares llegando hasta la rasante en la que forman aparcaderos.

Boecillo

Este puente es conocido, también, como de Laguna de Duero o del Abrojo. Salva el Duero poco antes de que la calzada procedente de Madrid alcance Valladolid. En el siglo XVI era calificado de "puente importante y necesario" en aquel camino real. También el hecho de ser paso al cercano sitio y convento del Bosque del Abrojo, influyó en el interés por su reconstrucción y conservación.

Bartolomé de Solórzano "tenía a cargo el hazer el puente de Bohessillo" en 1504. Con ocasión de las Comunidades fue cortado en 1521. Un dibujo de la Chancillería muestra el deseo de reconstruir dicho arco en 1524. Sin embargo, permanecería arruinado durante 215 años. A mediados de siglo se recordaba al emperador que este puente, junto con los de Puente Duero y Tudela, seguía muy maltratado como consecuencia de repetidas riadas. Se hicieron algunas obras circunstanciales. En el repartimiento, a la ciudad de Valladolid se le eximió de pagar por entonces. A Boecillo fueron destinados 6.700 ducados.

En 1571 se hacía constar la precisa necesidad de reconstruirse el puente y los inconvenientes de su carencia. Le reconocieron Juan de la Vega y Juan de Escalante. Dichos canteros, junto con Gonzalo de Sobremazas, proyectaron su reconstrucción. La ruina debía ser completa porque le plantaron algo más arriba del antiguo. Tendría tres arcos, mayor el central que llevaría 74 pies, mientras que los laterales alcanzaban cincuenta. A esto añadieron manguardías, tajamares "a la redonda", pretilos, calzadas... todo por 45.000 ducados.

Poco después Rodrigo Gil de Hontañón, junto con los anteriores proyectistas y el carpintero Pedro de Acentia, daban otra traza. El paso existente era de "palo" (madera). Hacía 15 años (luego hacia 1557) había desaparecido el de cantería. El nuevo proyecto de Hontañón consistió en dos cepas y tres arcos, añadiendo unas condiciones muy precisas. Pero no debió de convencer porque algo más tarde aquellos primeros maestros hacían algunas aclaraciones y añadidos a Rodrigo Gil y señalaron el sitio más conveniente para levantarle.

En 1604 aún no se había hecho nada. Eran años difíciles en todos los aspectos. Para reconocerlo se citó a Juan de Nates, Pedro de Mazuecos, Juan Alvarado y Juan de Buegalbalde Lastras. Convenía tender el nuevo puente "para que sea firme, permanente y de buen usso, con cinco ojos", de los que el central tendría 80 pies de hueco, los dos inmediatos 60 y los extremos 40 pies. Osea, alomado a la manera tradicional. La longitud total: 280 pies. Costaría 57.000 ducados.

Al año siguiente el Fiscal contradecía la petición de Boecillo "por parecerle que ésta a de ser obra muy grande y muy costosa para estos vuestros reynos que están tan gastados, como es notorio, con tantas cargas como tienen".

Nuestro puente siguió deteriorándose aún más. Le substituyó una barca explotada por Boecillo y la Laguna. La ruina llegó a ser tan absoluta que, en 1640, el encargado del Real Sitio del Abrojo pedía poder aprovechar unos pedazos de arcos "de una puente que hubo en aquel río, que no sirven de nada por no haberse querido reedificarse la puente por ser muy costosa".

En 1734 Boecillo retomaba la idea de la reconstrucción, debido a las desgracias ocurridas en la barca. El cabildo catedralicio de Valladolid y colegio de San Pablo, que llevaban el pontazgo, pidieron que se les librase de contribuir. El rey San Fernando había concedido a la catedral ciertos derechos en las entradas de la ciudad que, después, fueron ampliados a los puentes de Tudela y Boecillo. Presentaron el arancel de 1552. Con todo, se les obligó a pagar, pues, según el Fiscal, la petición era una verdadera injusticia.

Por estos años aún podían verse las cepas y sus contrafuertes así como las manguardias. Fue rematada la obra en 199.000 rs. que fueron repartidos en veinte leguas. Fue una reconstrucción circunstancial, sin grandes pretensiones. Por esto a mediados de siglo, Andrés de Mazarrasa volvía a señalar importantes reparos. Era necesario demoler una buena parte de lo antiguo. Costaría 68.072 rs. Manuel Serrano, Antolín Rodríguez, Domingo Ondátegui e Hilario A. de Jorganes, confirmaron la necesidad de tales obras.

Las ruinas se repitieron. En 1788 el ingeniero José Santos Calderón ideaba la construcción de un nuevo puente. Rechazado, pasó a encargo de Alfonso Regalado Rodríguez y de Pedro Arnal, aunque no consta que lo proyectasen.

Por fin, en 1796 era reparado. Francisco Álvarez Benavides lo presupuestó en 456.992 rs., junto con 800 pies de calzada y el puente de Valdestillas. Sin embargo, al ser más urgente el arreglo de Boecillo, tal cantidad fue destinada íntegra a este último. En 1800 Pedro Arnáiz lo llevaba a cabo, provisionalmente.

En 1824 se recordaba que el paso llevaba arruinado 36 años. Podría construirse tanto en piedra como en ladrillo, de lo que parece que debía seguirse con la idea de disponer de un nuevo puente⁵.

De la primitiva estructura solo quedan los fuertes machones. Los contrafuertes presentan ángulo curvo. Con las reformas del siglo XVIII fue aumentada su altura hasta llegar a formar aparcaderos.

A mediados del siglo XIX seguía habilitado en madera.

⁵ AHN.: Cons. legs. 2.018, 5.956, 24.739 y 27.118. Arch. R. Ac. S. Fernando, archit. nº 33 (1788) AZCARATE, J. M., "Bartolomé de Solórzano y el puente de Boecillo", *B.S.A.A.*, 177 (1958); y "Sobre el puente de Boecillo", *B.S.A.A.*, 264 (1962).

Cabezón

Los caminos que recorren la margen izquierda del Pisuerga, salvan el río en Cabezón. No hubo otro puente hasta la capital. El río, de caudal considerable, no permitía barcas ni vados. Por ello sería tenido por uno de los puentes más importantes en la Edad Media. En 1635 se decía de él: "Puente de las más importantes del reino y muy antigua que por ella pasa y se traxina la mayor parte de Castilla la Viexa... y pasan todos los ganados destremo que van a las Montañas y Extremadura, que ningún puente de toda Castilla la Viexa es de tanta ymportancia como ésta".

En 1495 los Reyes Católicos encargaban al corregidor de Valladolid que obligase a las religiosas de las Huelgas, que cobraban el pontazgo, a que reparasen uno de los arcos pues se estaba cayendo.

Desde fines del XVI sufriría constantes reparos y reconstrucciones que fueron adentrándose desde el primer pilar del lado del pueblo hasta el centro de la corriente, siendo renovada buena parte del antiguo puente en siglos sucesivos.

En 1582 se desplomaba el primer pilar y sus arcos. La reconstrucción fue financiada por los pueblos de 20 leguas a la redonda. Comenzado por Francisco del Río, lo acabaría Juan de Nates. Al mismo tiempo éste levantaría una manguardía y varias calzadas. Dicha manguardía la había hecho Aparicio de la Vega, se cayó y fue reconstruida a costa de los fiadores.

En 1595 una gran riada se llevaba la segunda cepa y sus arcos. Fue reconstruida. A falta de una manguardía, el río se estaba saliendo de madre. Poco después también se desplomaba la siguiente cepa que sería reconstruida con sus arcos por Pedro del Val de Lastras. Al estar cerca el invierno se advirtió que debía empedrarse la calzada. No se hizo, se filtraron las aguas y sobrevinieron nuevas ruinas. Por estos años el pontazgo lo cobraban las monjas de las Huelgas de Valladolid que lo tenían arrendado en cien ducados anuales. En 1601 consta que se iba pagando a Pedro del Val. Le estaba rematada la obra por 7.600 ducados. Al morir, continuó los trabajos su yerno Francisco de Buega. La viuda, Inés de Nates, pidió que fueran repartidos y se le entregasen 362.957 mrs. que se le estaban debiendo a su marido. Según Juan del Haro y Domingo de Argós había construido un pilar y empedrado el camino. En 1610 estaba todo acabado. Así lo reconoció Juan Gómez de Sisniega, a falta de algún detalle.

Una crecida del 4 de febrero de 1635 derribó el cuarto pilar y sus arcos "arrancándolos de raíz". Declararon Francisco Bajo y Sancho de la Riva. Necesitaban reparos dichos arcos, pilar, manguardias y calzadas. Costaría 38.000 ducados. Pusieron 11 condiciones. Hubo muchas bajas y se nombró como veedor al mencionado Sancho de la Riva.

En 1639 era rematado en Juan de Répide y Bartolomé del Castillo por 6.500 ducados. Inmediatamente denunciaron la mala situación de los dos pilares primero y tercero del otro lado del puente. Los mencionados Riva y Sisniega añadieron

algunas condiciones y tasaron las obras necesarias en los cimientos de los machones en 19.200 rs. En 1641 se estaba trabajando en ello.

Fueron repartidos en 15 leguas el presupuesto y las "demasiás" del arco principal "tan forzoso y necesario de hacerlo por no haber hallado tierra firme en donde poder plantarle". Poco después una creciente se llevaba parte de los materiales.

En 1666 volvían a señalarse deterioros. Bastantes años después era reconocido y proyectado por Sebastián Gutiérrez y José de Hernando. Pusieron condiciones para reparar casi todas las cepas y arcos, tasándolo en 22.500 ducados. Fueron contratadas por Andrés de la Llosa por 9.500 ducados, repartidos en 20 leguas. Pero hubo muchas otras bajas hasta que Felipe de la Lastra lo dejó en 5.000 ducados y éste lo llevó a cabo. Indicó que se necesitaban muchas más obras, se le aceptó alguna pero no todas.

En 1701 Juan Antonio de Solaisa y Juan de Solana reconocían lo hecho. Estaban cumplidas las condiciones y añadieron algún pequeño detalle conveniente que también se encomendó a Lastras.

En 1730 Juan Antonio Ortiz y José Cano señalaban nuevas obras por valor de 105.066 rs. Cuando estaba trabajando Alonso de Ugalde, sobrevinieron nuevos deterioros que Matías Machuca y José Campón señalaron. Se recrudecieron los problemas del repartimiento.

Como se dijo, en este puente cobraba pontazgo el monasterio de las Huelgas. Se le exigió el documento original y que contribuyese a las obras, según el mandato real de 1780. Demostró que la primera donación del pontazgo la hizo Sancho IV a su físico Nicolás. Después, doña María de Molina, fundadora del monasterio, lo dio a las monjas. Presentaron el arancel impreso de 1762. Dijeron percibir unos 2.800 rs. anuales, lo que no era exacto. Fue embargado desde 1781 y los ingresos oscilaron entre 3.500 rs. de 1789 como mínimo hasta un máximo de 4.300 rs. de 1787. En total se les secuestraron 48.295 rs. destinados a las obras del puente. El resto del costo fue repartido en veinte leguas.

Efectivamente, en 1777 se había hecho constar que el puente necesitaba de antepechos, manguardias y reparar varios ojos. Lo vio y proyectó el maestro Pedro González Ortiz. Se encontraban mal tres tajamares, había que construir una manguardía, dos calzadas, cierto pontón alejado y arreglar y ampliar el camino entre el puente y pueblo. Todo ello costaría 413.460 rs. Marcos de Vierna lo consideró acertado y aconsejó que fuera adjudicado a José de las Cavadas y Juan Rodríguez que estaban a punto de concluir el puente de Renedo. A ellos se uniría Francisco Menero.

No debía de estar muy clara la necesidad de tantas obras pues, en 1779, el Consejo ordenaba ejecutar algunas provisionales "sin entrar en las obras proyectadas por el maestro Pedro González Ortiz".

Teniendo en cuenta el anterior informe, en 1780 volvía a hacerlo Francisco Álvarez Benavides. Redujo el número de intervenciones y también el presupuesto:

92.720 reales. Poco después el cantero Juan Eusebio de la Viesca criticaba duramente el anterior proyecto por inseguro, falto de explicación y no haber tenido en cuenta que el terreno en el que se asentaba el puente era flojo. Su costo sería de 146.650 rs. Al año siguiente el Consejo mandaba a Viesca que redactara un proyecto más detallado. Así lo hizo en 1784 señalando doce condiciones. Ahora costaría todo 233.200 rs.

Pasó a la Academia de San Fernando y al examen de Juan de Villanueva. La comisión se maravilló que hubieran transcurrido 18 años en informes sin hacerse nada, cuando con estos gastos hubiese sido suficiente para ejecutar el proyecto de Benavides. No aceptó el proyecto de Viesca: "por no considerarle con luces suficientes para semejantes informes". Tampoco la conducta de Vierna "de todo lo qual resulta despropósitos y pruebas de malicia e ignorancia como también una grande predilección por los maestros del valle de Meruelo... a quienes la Academia no conoce por hábiles para desempeñar la obra".

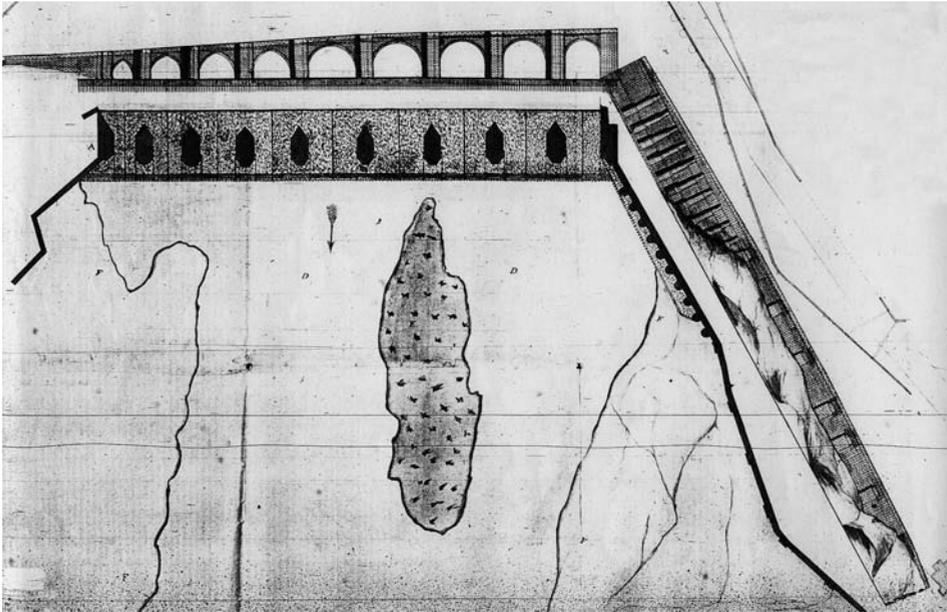
En 1787 las autoridades de Cabezón informaban de haber ocurrido una considerable quiebra en manguardias, arcos y contrafuertes. Antolín Rodríguez y Francisco Javier de la Rodera evaluaron su costo. En 1790 el Consejo ordenaban repartir 168.791 rs. necesarios para el conjunto de obras. Pedro Arnáiz estaba ejecutándolas bajo la supervisión de Francisco Álvarez Benavides. Las tenía adjudicadas por 125.000 rs. Con el estiaje del verano se notó que no existían cimientos. Eran malos tiempos y el Consejo cambió de opinión: que no se llevara a cabo el repartimiento y se buscaran nuevos arbitrios. Arnáiz no pudo cobrar hasta bastantes años más tarde⁶.

Apartadero/Aparcadero: espacio abierto sobre los estribos que ensancha a tramos la calzada.

⁶ AHN.: Cons. legs. 24.167, 24.677, 24.758 y 26.758.

Arch. R. Ac. S. Fernando 31-9/2.

CORELLA SUAREZ, P., "La restauración del puente de la villa de Cabezón, sobre el río Pisuer-ga (Valladolid) durante el siglo XVIII", *Academia*, 345 (1997).



CABEZÓN: El puente según Juan E. de la Biesca (año 1784)

A veces se le ha otorgado a este puente un origen romano, aunque entonces de madera. Desde la Edad Media de piedra. Posee nueve ojos, cuatro de arco ojival (góticos) que se apoyan en pilas redondas. Los otros cinco son de medio punto con machones poligonales. Son estos los mencionados en las anteriores reconstrucciones. Los contrafuertes forman aparcaderos.

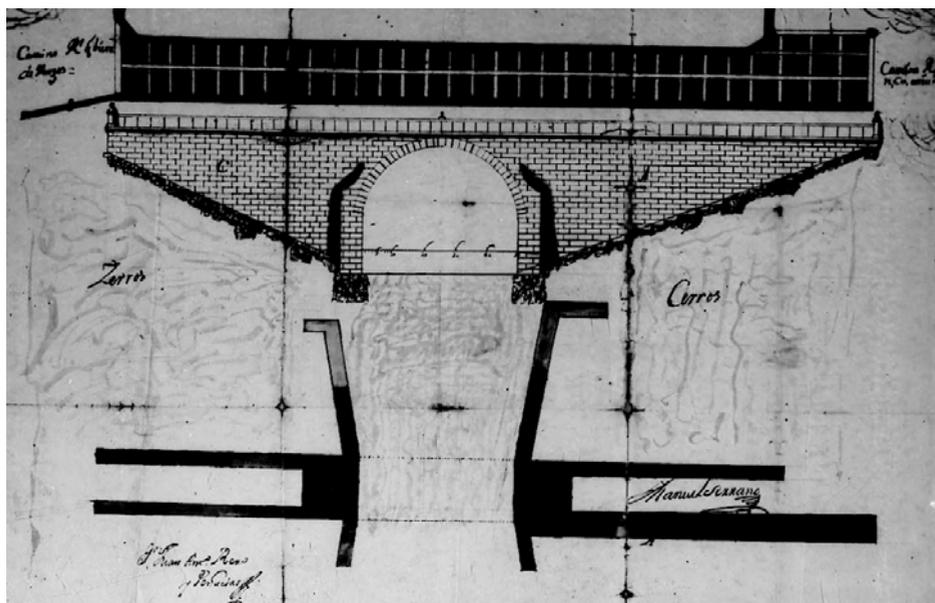
Cuando la guerra de Independencia, los ingleses cortarían un ojo que a mediados del XIX, como recuerda Madoz, aún seguía habilitado en madera.

La obra actual es de gran empaque y fortaleza. La calzada se curva ligeramente en sentido lineal debido, posiblemente, a las muchas reformas. Ello es motivo de que los tramos de los pretilos que unen los aparcaderos, presenten cierta anarquía. Es de mampostería, a excepción de algo de sillarejo en arcos y ángulos. La diferencia de color de los materiales, distintos tipos de arcos y altura de los ojos, nos está hablando de los muchos reparos del pasado que aquí hemos relatado. Los planos que damos a conocer muestran un paso algo diferente al actual y la calzada presenta una ligera pendiente. Las diferencias de tamaño y formas de casi todos los ojos es evidente. Aguas arriba los contrafuertes son angulares, mientras que en el lado opuesto son poligonales. Las manguardias que encauzan la corriente fueron una obra complementaria de considerable trabajo e inversión.

Compasquillo (El Cardiel)

Este puente se halla junto al caserío de El Cardiel, sobre el río Cega, en la carretera que enlaza Portillo con Valdestillas.

En 1762 el maestro Manuel Serrano informaba sobre el estado del puente, calzadas, caminos y algunos pontones. Todo estaba muy deteriorado por el constante paso de las tropas. Detalló minuciosamente las condiciones, evaluando las obras en 60.959 rs.⁷.



Puente de Compasquillo

Matapozuelos

Este puente es conocido, también, como de Sieteiglesias. Se encuentra no lejos de la confluencia de los ríos Adaja y Eresma, junto a la ermita de este mismo nombre, en el término del Piélago. Un tanto alejado de Matapozuelos, se encuentra a medio camino entre Mojados y Medina del Campo. Salva el río Adaja. Fue considerado "único camino para la Corte por donde pasan arrieros y trajineros, coches, sillas y demás carruajes". No podía pasarse por él y sí solo por su vado. En el siglo XVIII se decía que no se conocían ni su origen, reparos ni si se cobraba pontazgo. Se le denominaba puente de Palacios.

Levantaron plano y redactaron ocho minuciosas condiciones Juan A. Ortiz y José Campón. Lo tasaron en 175.132 rs. Se trataba de un puente de siete ojos con

⁷ AHN.: Cons. leg. 27.118.

accesos difíciles y arruinados así como también los antepechos y arcos y era necesario reconstruir una cepa.

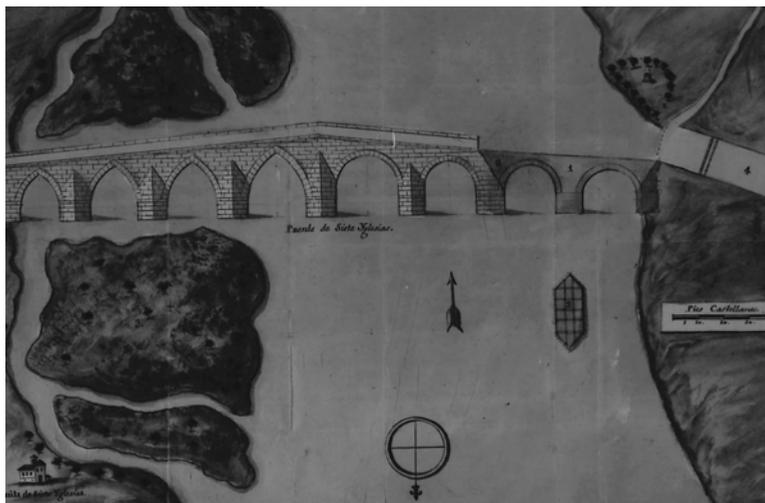
Después de muchas bajas, en 1737 fue adjudicado a Francisco A. de Hocina Muñoz por 118.000 rs. que fueron recogidos en 20 leguas. Una de las condiciones decía que debía franqueársele las canteras necesarias. Sacó la piedra de Pedrajas de Iscar, de un bosque del conde de Miranda. Este se quejó de los daños causados y pidió que se le compensase.

En 1740 Julián de Mazarrasa daba por bien ejecutada la obra hecha hasta entonces. Dos años más tarde hacía otro tanto cuando ya estaba todo concluido.

A fines del mismo siglo, el puente estaba de nuevo en ruinas, acondicionado en madera. Una avenida "le desquició y sumergió los cimientos de dos ojos de dicho puente". Era un paso muy peligroso que podía -según el Intendente- ser reparado aplicando una pequeña tasa a cada cántara de vino.

El maestro Gabriel Casado levantó plano y puso once condiciones en 1797. Había que reconstruir sus dos arcos arruinados, junto con los contrafuertes. También un trozo de calzada. Costaría 58.740 rs. Aunque se aconsejó que pasara a informe de la Academia de San Fernando, no consta su respuesta.

El plano nos muestra que una parte llevaba arcos apuntados (góticos) mientras que los del lado de Matapozuelos eran de medio punto, dos de los proyectados nuevos con el fin de alargar el paso. Ahora tendría ocho ojos, casi todos de diferente tamaño. El perfil general, algo alomado. Aguas arriba los contrafuertes son angulares y solo llegan a media altura⁸.



MATAPOZUELOS: Alzado del puente

⁸

AHN.: Cons. legs. 1.162 y 29.992.

Mayorga de Campos

Se encuentra este pueblo en el extremo norte provincial, por donde discurre la carretera de León a Valladolid, que cruza el río Cea a las afueras del caserío. Se le tuvo por puente muy crecido "uno de los principales de nuestro reyno en el paso del comercio y paso esencial para la carretera de la Cabaña Real y de los ganados lanarés".

En 1186 el rey hablaba del "puente superior" que habrá que identificar con alguno precedente de madera.

Poco después de mediado el siglo XVI se caía el arco mayor. En 1590 Fernando de la Cajiga cobraba el repartimiento de su trabajo. El pueblo le acusó de fraudes y cohechos. Se había comprometido a levantarle nuevo y en muy buena piedra. Debía haber sido lo suficientemente alto como para que no le sobrepasaran las crecientes, pero no había sido así, sino "de mui ruin piedra", greda y arenisca. Tampoco se ajustaba a las condiciones en cuanto a longitud y grosor. Por esto tres años después se encontraba en ruinas. Cobró 14.000 ducados, cuando no valía ni 12.000. Este cantero tenía precedentes de haber cometido fraudes en otros puentes de Castilla y León.

En 1672 reconocían el "Puente del Canto" los maestros Antonio del Solar y José González Sisniega Señalaron con mucho detalle los reparos. Comenzado a construirse con ocho ojos, no convenía trasladarlo a otro sitio, como pedía el pueblo. Estaba ya levantado en casi su totalidad, bien hecho y de buena cantería. Solo necesitaba de antepechos y empedrarle. Además de otros tres ojos, se le añadiría una manguardía de 190 pies río arriba y otras dos menores en el lado opuesto. Estaba presupuestado en una alta cantidad: 47.370 ducados.

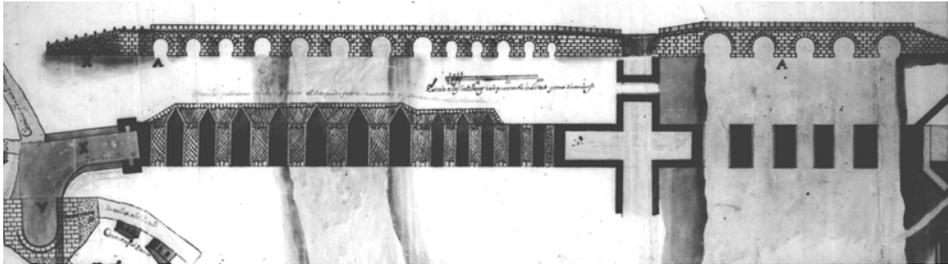
Al año siguiente los vecinos insistían en la conveniencia de trasladarlo a un sitio más duradero, más ceñido y con menos fuerza de las aguas pues la corriente estaba desviándose.

Desde 1644 venía ejecutando obras Martín de la Peña, a quien también se acusó de no cumplir con su obligación. Lo continuó su hijo Pedro por 46.000 ducados, aunque otros canteros, como Diego de Cicero Cajigal, se ofrecieron a concluirle por menos dinero. Se le estaban añadiendo tres arcos a los existentes.

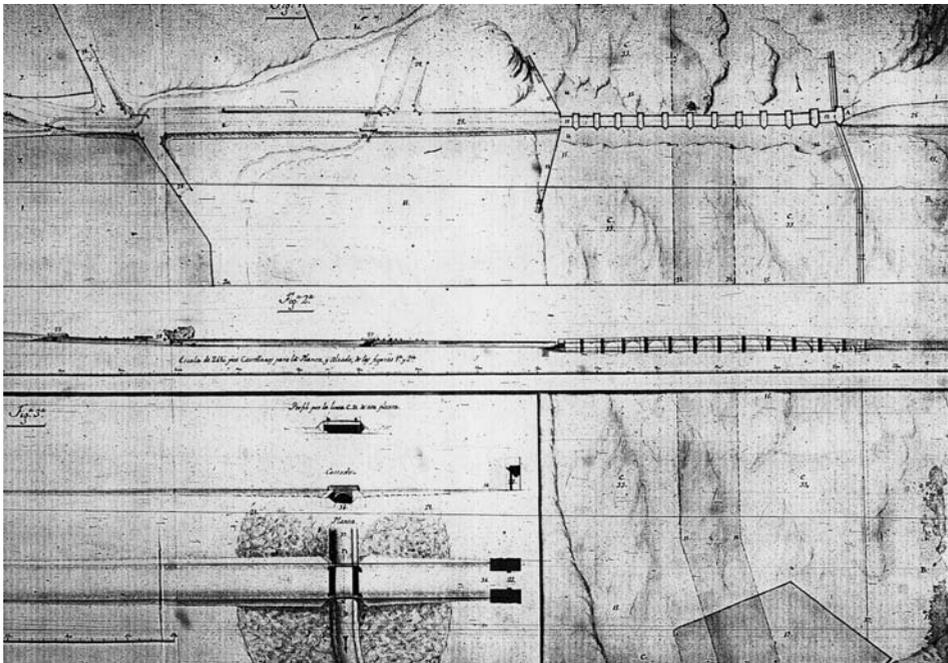
En 1675 eran adjudicados los reparos a Pedro Ezquerro Rozas por 28.500 ducados. Como también tenía a su cargo la plaza mayor de León, cedió el puente al citado Pedro de la Peña a quien se pagaron 9.500 ducs. por su intervención.

Cuando se estaba trabajando en 1683, se suscitó pleito por la baja de la moneda de molino y exención de algunos lugares del ámbito del repartimiento.

Cesó la obra, pero nuevos maestros declararon que se necesitaban 165.643 rs. para acabarla pues debía añadirse un cuarto arco de 28 pies de luz por haber tomado más extensión la corriente. Pareció una cantidad excesiva al Fiscal. El daño de la baja de la moneda fue estimado en 74.800 rs.



MAYORGA DE CAMPOS: Puente



MAYORGA DE CAMPOS: Trazas de Manuel Machuca (Año 1786)

Al morir Pedro de la Peña, en 1683, le continuaron Antonio del Solar y Antonio Mazorra Rivero. Invirtieron más de 40.000 rs. sin que se les pagase nada. Lo hasta entonces hecho era una pequeña parte y estaban haciendo tres cepas y otra media, más sus respectivos arcos a la entrada del puente, dos manguardias, una calzada, estribos, antepechos..., lo que requería dichos 165.643 rs. Y propusieron alguna obra más.

En 1690 ya estaba casi todo acabado. Dejaron de trabajar a falta de pago y se procedió contra ellos.

Una riada del 7 de febrero de 1708 hundi6 los dos 6ltimos ojos del lado norte. Hasta 1727 el ayuntamiento se encarg6 de mantener expedito el paso con maderas. Al a6o siguiente Gregorio de Llorca (o Lorca) y Sim6n de Bol6var declaraban sobre la obra necesaria para la seguridad del paso. "La puente de la villa de Mayorga, que toda su f6brica es de piedra de siller6a, manifiesta que los ocho arcos de ella que est6n hacia la parte de dicha villa, es su f6brica m6s antigua y que los cuatro arcos arrimados a 6stos son m6s modernos". De 6stos 6ltimos, los dos del lado de Le6n conven6a condenarlos pues estaban sin corriente, cubiertos de cascajo y ser suficiente con los otros diez ojos.

Hubo muchas bajas a lo largo de los a6os. En un principio fue adjudicado a Pedro Durante Rubalcaba por 159.827 rs.

Fue dividido el trabajo en dos partes, la primera evaluada en 100.000 rs. y la segunda en 200.000. Fueron encomendadas a Mateo de la Villa Ag6ero, aunque la segunda quedar6a para Miguel de la Fuente Velasco por 150.000 rs.

En 1729 los canteros F6lix de la Fuente y Francisco Compostizo reconoc6an los materiales y zanjas abiertas por Villa Ag6ero. Como hab6an pasado 20 a6os desde las primeras condiciones, a6adieron alguna otra. Delimitaron bien las dos partes de la obra.

Villa abandon6 pronto el trabajo por falta de pago, a pesar de lo mucho que hab6a invertido de su propio bolsillo. Se le encaus6 a 6l y sus fiadores. Miguel de la Fuente a6adi6 que no pod6a comenzar lo suyo sin estar hecha la obra anterior, lo que parece era una mera disculpa.

Una de las nuevas condiciones de la obra de Villa consist6a en "fabricar un puerto" de 282 pies de largo, o sea, uno de tantos muelles como se pusieron de moda en el siglo XVIII, por ejemplo en Salamanca. Al constatarse que all6 hab6a un pozo muy profundo, se renunci6 al proyecto. Sin duda se buscaba facilitar el acceso al agua a las muchas recuas de los trajineros que por all6 pasaban.

En 1733 Francisco Compostizo y Juan de Velasco propon6an que se agregaran tres nuevos arcos de 29 pies de luz "en correspondencia con los fabricados en el puente antiguo". La aparente contradicci6n con el cegamiento de otros deb6a venir de la variaci6n de la corriente. Todo sigui6 adjudicado a Villa Ag6ero, ahora por 200.000 rs. Se orden6 repartirlo en 20 leguas.

En el mismo a6o el Fiscal se lamentaba de un puente tan necesario y tanto tiempo inutilizado. Que se le pagase al dicho cantero y continuase la obra. El Consejo dio un plazo de 20 d6as para que Villa se presentase en Mayorga.

Simult6neamente Sim6n de Jorganes reconoc6a los preparativos de Miguel de la Fuente. Tres a6os despu6s se le encarcelaba por no cumplir con lo pactado. La realidad era que ten6a abandonado el puente por estar ocupado en la construcci6n de la casa-colegio de Valderas (Le6n). Tamb6n se le acus6 de comenzar falsamente

los trabajos. Alegó que ello se debía a la mucha variación de opiniones de los maestros encargados del proyecto.

En 1737 Fuente ya tenía concluido el encargo, pero no Villa que murió sin cumplir lo prometido. A fines de siglo consta que Juan de Villanueva exponía en un escrito su opinión sobre el estado del puente de Mayorga⁹.

El puente dispone de 13 arcos alcanzando, según Madoz, 200 varas de largo por 17 de ancho y 10 de altura desde el cauce. Las bóvedas son de perfil muy apaisado, tendiendo al arco rebajado. La rasante es casi horizontal, los tajamares angulares y los espolones (según el dibujo de Machuca) resultaron cúbicos, alcanzando la rasante. Predomina el sillarejo. Una ligera moldura destaca los pretilos del resto del edificio.

Medina del Campo

Como gran centro poblacional y comercial que fue esta ciudad, es lógico que las comunicaciones hayan sido privilegiadas. A la carretera Madrid-La Coruña enganchó una densa red de caminos hacia Valladolid y pueblos más importantes de la provincia. En Medina confluye un gran número de afluentes del Zapardiel que allí forman río. Por ello se necesitó de numerosos, aunque pequeños, puentes así como el constante arreglo de sus calzadas por ser terreno pantanoso.

A fines del siglo XV los Reyes Católicos ordenaban hacer ciertos puentes en el término de Medina. Por estos años es reparado el puente de San Francisco, aunque, en realidad, se trató de una verdadera reconstrucción como lo constata la documentación que le dice "nuevamente mandado hacer".

En 1646 Felipe IV concedía a la ciudad el privilegio de no tener que pagar durante cincuenta años para puentes foráneos. A cambio, mantendría sus puentes sin pedir repartimiento. Medina sirvió a la Hacienda Real con 500 ducados. A fines de siglo aseguraba haber gastado 800 ducados en el mantenimiento de cuatro pasos imprescindibles para el comercio. En compensación pedía que se le librase perpetuamente de repartimientos. Se le prorrogó el privilegio anterior, cosa que se hizo posteriormente en varias ocasiones.

Mediado el XVII las autoridades medinesas decían tener cuatro puentes forzosos para su comercio, pero acondicionados con madera a falta de medios. Solo el de San Miguel seguía en piedra, aunque agrietado. La ciudad exigía que los pueblos de su jurisdicción pagasen la tercera parte de su reconstrucción.

En 1676 varios testigos concretaban más. Hablaron de cinco puentes. En el barrio de Cantarranas había uno "que parece fue de ladrillo". Otro en San Francisco o Carnicerías tenía un ojo. El de San Miguel o Cadenas, era todo de piedra. Del llamado

⁹ AHN.: Cons. legs. 24.652, 28.486 y 33.867.

Espolón: estribo aguas abajo, a favor del curso del agua.

Zurradores o Puente Nueva, solo quedaba la mitad, siendo la otra mitad de madera. El de la Dehesa, antes fue de ladrillo. Desde las avenidas de 1626, estaban arruinados.

Fueron reconocidos por Juan Guardo, Bernabé de la Torre y Juan Olías que señalaron las condiciones. El de San Francisco sería de 78 pies de largo y 20 de ancho, reconstruido siguiendo el modelo de lo que restaba. El de Cadenas (San Miguel) se haría de tres ojos. El de Zurradores o Zinera, de un arco. En el de la Dehesa sería demolida su cepa y rehecha con dos bóvedas de ladrillo. Todo lo dicho costaría 39.300 rs. En 1683 era rematado por 30.000 en Manuel Cillero. Fue ordenado pagar por Medina (la tercera parte) y sus pueblos. La ciudad percibía el portazgo llamado Ruedecillo.

En 1760 los maragatos exponían el mal estado y desgracias acaecidas en los caminos de Medina. Que se construyese el puente de San Vicente, necesidad urgente. Dicho puente lo ideó fray Antonio San José Pontones con piedra en las partes más necesarias y el resto de ladrillo, lo que rebajaría notablemente su costo. Le tasó en 88.546 rs. También proyectó varios puentecillos cercanos más.

En un principio fueron adjudicadas estas obras y calzadas del Simplón y la Laguna a Hilario A. de Jorganes y José V. Palacio por 340.000 rs. Como Palacios se fue a trabajar a Asturias, le sustituyó Andrés Hernández que hizo de aparejador de Jorganes quien más bien actuó como empresario.

El costo fue repartido en 20 leguas. En 1772 no había sido recogido todavía por morosidad y desidia, lo que retardó la obra. Una de las condiciones exigía que los contratistas adelantarían una tercera parte del costo por vía de fianza.

En 1779 se suscitaba una larga y agria disputa. Francisco Álvarez Benavides acusaba a Andrés Hernández de emplear mala piedra en el puente de San Vicente, no arreglándose a las condiciones. Se propuso para reconocerle a Ventura Rodríguez, Juan Antonio Otero y a Diego de Ochoa. Todo se complicó y se citó a otros muchos maestros. Incluso llegó a enviarse una caja con muestras de la piedra empleada a la Academia de San Fernando, "la más falsa que tiene Castilla", se decía. Detrás de la queja debían de estar las autoridades locales, con dificultades para pagar tan alto costo, lo que se agravó en 1788 con los estragos causados por el Zapardiel los días 23 y 24 de febrero que arruinó los puentes de Cadenas y Zurradores y varias calzadas. Según el albañil Tadeo Díez Correa estos últimos requerían una inversión de 191.250 rs. para su arreglo

Tanto Manuel Machuca como Juan de Sagarvínaga y Fernando González de Lara dieron por bueno el trabajo de Jorganes y Hernández hecho "con toda solidez y sin el menor riesgo". En consecuencia, el Consejo aprobó el repartimiento en 1790.

En 1825 Tadeo Díez enviaba tres planos a la Academia para el reparo de los puentes de Zurradores y puentecillo de Caño Santo. Fueron rechazados por provenir

