

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

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

Resumen

En el presente artículo se continúan las aportaciones 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. Un 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.

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 detalle 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; XVth-XVIIIth century

Relación y descripción de los principales puentes vallisoletanos *

Medina de Rioseco

Las condiciones viarias de este pueblo son las propias de un gran centro comercial y de paso. Por allí corre el Sequillo. En el siglo XVIII sus autoridades decían: "Abundante de sus mercados, hacen que se provehan de él por lo respectivo a pescados frescos, salados y escabechados, fruta y legumbres de todo jénero las ciudades y villas, monasterios y combentos de uno y otro sexo de más de veinte leguas en contorno. Que su comercio es copioso, que ha mantenido siempre crecidas correspondencias en remesas de todo género de ropas, tanto de estos reinos como ultramarinos...contribuyendo por los derechos de alcabalas y otros pagamentos reales cerca de 400.000 rs. anuales y así mismo su situación está en medio de calzadas y caminos reales... con cuio motivo es numeroso el concurso de carruajes y calesas".

Fecha de recepción del original: 26 septiembre 2005.

Dirección para correspondencia: c/ Arroyo Fontarrón, nº 21, piso 14 C. 28030, Madrid

- Nota Editorial: en este número de *Investigaciones Históricas* se continúa el artículo iniciado en el precedente, siguiendo el orden alfabético allí establecido.
- Nota Editorial: recuérdese que en el número anterior de *Investigaciones Históricas*, número 26, se describían los puentes de: Valladolid, Aniago, Boecillo, Cabezón, Campasquillo, Matapozuelos, Mayorga de Campos y Medina del Campo.

A mediados del siglo XVII, la ciudad pedía que no se le incluyera en el repartimiento para el puente de Cabezón. Rioseco había servido con 1.100 fanegas de cebada al ejército de Cataluña sin interés alguno y a cambio se le exoneró de repartimientos para puentes foráneos durante 20 años. Debía de mantener cuatro puentes de la población a su costa. A pesar de lo dicho en alguna ocasión se le hizo pagar.

En 1775 pedía que sus puentes y calzadas fueran costeados por los pueblos de 30 leguas. Ella pagaría la mitad. El cantero Tomás Riesgo detalló que el puente de Santiago, en dirección a Burgos se encontraba ruinoso, con los estribos reventados. Lo mismo ocurría con el puente de Júcar. Los caminos y calzadas estaban intransitables. Su costo ascendería a 243.000 rs.

Al año siguiente Manuel Matías del Campo fijaba las condiciones. Ahora lo aumentó hasta 490.991 rs. Se ofrecieron a llevarlo a cabo Antonio de Palencia, Antonio Carredano, Juan de la Puente y Francisco Blanco, recomendados por M. de Vierna. Santiago de la Incera levantó cinco planos y lo tasó en nada menos que 1.083.380 rs.

Ante tanta diferencia de tasaciones, al Fiscal le pareció todo confuso. Que se ejecutara según la idea de Incera sin poderse pedir mejoras. Hubo muchas rebajas a tan alto presupuesto. Pedro de la Puente Ortiz prometió llevarlo a cabo por la tasación, pero aumentando la anchura de las calzadas. Siguieron las bajas.

Entonces el Fiscal propuso que pasase al examen de Ventura Rodríguez. Ante los planos y proyectos anteriores, lo tachó todo de "mal entendido, fuera de principios y de reglas naturales y de arte y contra decoro". La crítica fue severa, incluso contra los muchos canteros postores. Propuso que le fuera encomendado a Pedro de la Puente Ortiz "pues le visto hazer sus estudios en la Real Academia de San Fernando con aprovechamiento y no puedo dezir lo mismo de los demás maestros concurrentes". Se seguiría la idea de Incera corregida por él y por un monto de 1.087.977 rs. y como veedor podría nombrarse a Juan de Sagarínaga (año 1784).

Pero no se hizo nada.

Tres años después Ignacio de Thomás proyectaba una serie de obras que fueron aprobadas por la Academia. Las evaluó en 986.600 rs. Podría encargarse su ejecución a Santiago Sipos, aunque el Consejo ordenaría sacarlo a subasta. Vino la guerra y nada se hizo.

En 1816 se ordenaba ejecutar todas estas obras "dando principio por los sitios más pantanosos y de peor tránsito a fin de que desde luego puedan los transeuntes empezar a disfrutar de su beneficio". Dos años después volvía a reconocerlo Martín de Meabe Ansorena. Puso condiciones y a él se adjudicó por 639.500 rs.

En 1819 era repartido su costo de la siguiente manera:

<i>Provincias</i>	<i>Vecinos</i>	<i>Cupos</i>
Rioseco	-----	521.493
Valladolid	7.643	48.218
Segovia	8.484	53.524
Palencia	6.719	42.388
Salamanca	6.948	43.833
Ávila	5.583	35.222
Burgos	9.830	62.015
León	15.917	100.417
Zamora	21.537	135.873

El ayuntamiento de Medina acusó a Meabe de no cumplir con sus propias condiciones y se negó a pagarle. El problema debía de ser el mismo ya señalado en Medina del Campo. Lorenzo Alvarez Benavides dio por buena la obra y el Consejo ordenó pagar. Pero solo 89.817 rs. pues el resto de los trabajos estaban suspendidos. Faltaba dinero por "la triste y miserable situación de esta ciudad que en otro tiempo más glorioso era el Tesoro de Castilla". Tampoco los demás lugares aportaban lo repartido. En 1829 el Consejo ordenaba que estos últimos pagaran la mitad del cupo "sin excusa ni la menor demora". Otra cosa es que fuera factible.

En 1832 continuaba el pleito por el pago¹.

Mojados

Puente relacionado con los de Matapozuelos y Portillo. Le cruza la importante carretera que viene de Madrid y Olmedo para llegar a Valladolid a través del puente de Boecillo. Por allí pasa el río Cega.

Su traza se atribuye a Juan de Nates y levantado falsamente por Felipe de la Cajiga. Aunque se achacó a la falta de base sólida en que asentar los cimientos, se les obligó a reconstruirlo por su cuenta.

El reconocimiento y proyecto de reparo se hizo a mediados del siglo XVIII. No hubo postor alguno por ser muy baja su tasación: 54.580 rs. Al venir nuevas ruinas, volvió a ser reconocido por Manuel Serrano quien aumentó su costo hasta 62.880 rs. Con todo en 1760, el pueblo pedía que las obras fueran ejecutadas a jornal².

Arruinado en varias ocasiones en el siglo XIX, ha sido reconstruido sufriendo importantes modificaciones.

¹ AHN: Cons. legs. 1.650 y 25.696. Arch. R. Ac. S. Fernando 31-6/2.

² AHN: Cons. leg. 27.118.

Mota del Marqués

La Mota es un centro de caminos de los que el principal es la carretera que desde Tordesillas se dirige a la Coruña. Por allí cerca corre el río Bajoz y varios arroyos más.

En 1767 la villa se dirigía al Consejo solicitando el acondicionamiento de varios puentecillos y calzadas de su término, pues se hallaba intransitable.

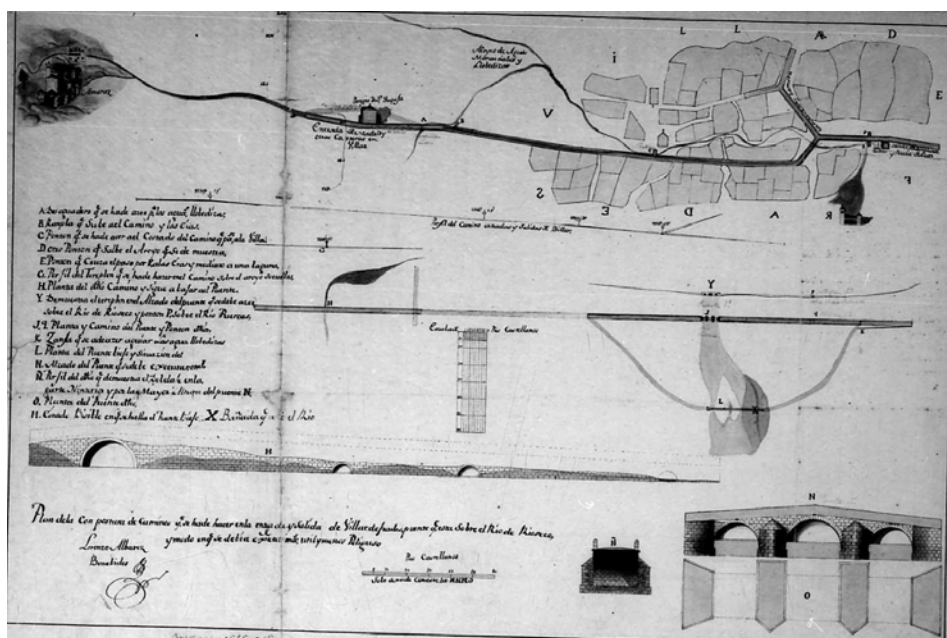
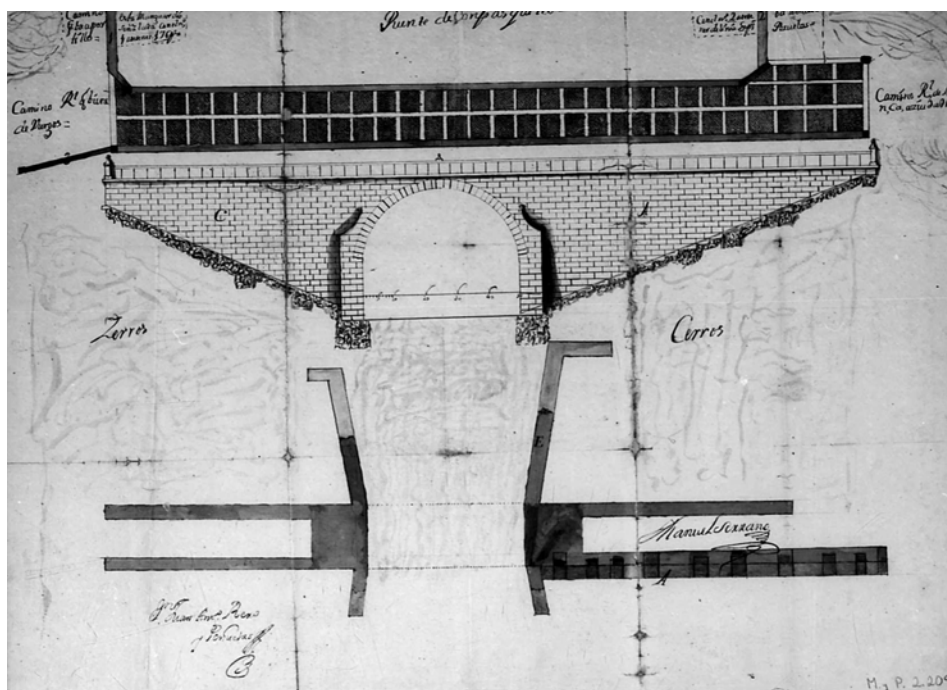
Fue reconocido por Manuel Maestro Plaza quien lo tasó en 104.375 rs. El pueblo pidió que pudieran ser recogidos en los lugares de 20 leguas a la redonda. Pareció un presupuesto excesivo por lo que se encargó a Antolín Rodríguez que lo volviera a proyectar. Levantó planos y aumentó su costo hasta 180.000 rs. Pero esta cantidad podría moderarse con la aportación del marqués de la villa que cobraba 900 rs. de pontazgo y nunca había gastado nada. Además podría reducirse mucho "con tal que S.M. delibere el mandar que barios utensilios y monumentos arruinados de piedra caída y labrada que existen en unas murallas y parte de un castillo...que no sirven para nada y sí solo para que se junten foragidos" pudieran ser aprovechados para dichas obras. El comisario Marcos de Vierna añadió algunos detalles.

En 1774 volvía a reconocerlo Hilario A. de Jorganes. Era paso muy transitado de las dos Castillas, pero difícil por pantanoso. Lo moderó en 140.000 rs. Señaló siete condiciones tanto para arreglar las calzadas como numerosos puentecillos.

El Fiscal lo vió correcto, pero anotó que en adelante el marqués estaría obligado a hacer reparos a costa del pontazgo, de cuyo pago ahora se le eximía a cambio de los mencionados materiales.

En 1776 eran adjudicadas las obras a Antonio Ponciano de la Carrera y a Manuel Solano que sería sustituido por Manuel de la Carrera. Efectivamente, se les entregaron los materiales de las murallas y castillo con lo que vendría la completa ruina de éstos³.

³ AHN: Cons. leg. 681.



MOTA DEL MARQUÉS: Proyecto para reparar sus puentes

Olmedo

Al sur de este pueblo, en dirección a Ataquines, aún permanece el topónimo "Puente de Runel" que, en siglo XVIII, se decía Molino de Runel. Se encuentra sobre el arroyo de las Torcas, afluente del Adaja.

En 1771 el Concejo otorgaba licencia para repartir 450.000 rs. en los lugares de 30 leguas. Tuvo que tratarse de una auténtica reconstrucción a juzgar por tan alto costo. De ello se encargarían Andrés Hernando y José Gómez que también acondicionaron las respectivas calzadas⁴.

Peñafiel

Cerca de Peñafiel corre el Duero y allí desemboca el Duratón que atraviesa la villa. El puente de aquél da acceso a los caminos del norte y los dos del segundo salvan la carretera de Aranda a Valladolid.

Entre 1669 a 1675 se llevaban a cabo varios reparos en los puentes del Mercado y Valdovar por valor de 30.000 ducados recogidos en 16 leguas. Parece que el del Mercado fue reconstruido por completo en 1669. En el puente del Duero también se hicieron obras por valor de 14.000 ducados. En ninguno de los casos ayudó el convento dominico de San Pablo de la villa que era quien disfrutaba del pontazgo por donación del infante don Juan Manuel, su fundador.

En 1735 se hacía constar que los puentes de Valdovar y del Mercado, sobre el Duratón, y el del Duero estaban arruinados y con las cepas socavadas. Al del Mercado le faltaba, además, "dos narices" (tajamares). Eran caminos reales y cañadas hacia la Corte por donde pasaban carretas, ganados y, especialmente, el comercio de la lana hacia los puertos del Cantábrico. Se pagaba pontazgo por casi todo, excepto de la sal. Generalmente 12 mrs. por cada carreta cargada.

Fue reconocido por los maestros Jerónimo Ruiz y Francisco Pinedo. El puente del Duero tenía muchas ruinas y necesitaba de manguardias. El del Mercado también paredones y otros reparos. El de Valdovar, camino hacia Segovia, tres manguardias y otros trabajos. Todo ello costaría 105.940 rs.

Fue adjudicado a Diego de la Riva por 53.000 rs. Ante tanta diferencia con el presupuesto original, se condenó a los proyectistas a una multa de 40 ducados por su mal trabajo y mala fe. Como Peñafiel había invertido hasta entonces 24.500 rs. y quería reembolsarlos del repartimiento, se prolongó el pleito. También debido a que se le quería hacer pagar al monasterio de San Pablo que nunca había ayudado.

En 1739 Andrés Mazón y Juan de los Cuetos reconocían los materiales acopiados y proponían nuevas obras. Al año siguiente, Juan A. Ortiz y Francisco M. del Cueto lo dieron todo por correctamente ejecutado, a falta de algún detalle.

⁴ AHN: Cons. leg. 6.963.

En 1777 se trataba de componer los puentes del Mercado, Valdovar, Salto del Caballo y Roa, todos sobre el Duratón. Unos años después eran encomendados a Antolín Rodríguez por 397.656 rs.

En 1824 se exponía el deplorable estado de los citados puentes. Estaba paralizada la saca de vino y granos, base de su economía, hacia los mercados comarcales. Fueron reconocidos por José Delgado. Desde hacía unos 14 años (luego desde la guerra de Independencia) estaban acondicionados con madera. El arquitecto Ventura González proyectó su arreglo hasta tanto no se ejecutara la reconstrucción definitiva. Costaría 11.358 rs. El puente del Mercado, casi desaparecido, renovó sus maderas en 1800. Poco después volvía a informarse en igual sentido. Las obras fueron encomendadas a Manuel Novo. Según Madoz fue reedificado en 1830.

Una riada de 1862 se llevó por completo el puente del Mercado. Sería reconstruido dos años después algo más abajo⁵.

El puente de Valdovar se encuentra a las afueras del pueblo. Tanto en éste como el del Mercado se cobró pontazgo. Ambos constaron de tres arcos. En cambio el del Duero dispuso de 8 arcadas en el que Hacienda cobró, desde la desamortización, el pontazgo que en el pasado llevaban los dominicos.

Portillo

Portillo y su Arrabal son un centro de caminos de los que el principal es el que une Segovia con Valladolid. Varios afluentes del Cega necesitaron de los puentes que aquí tratamos.

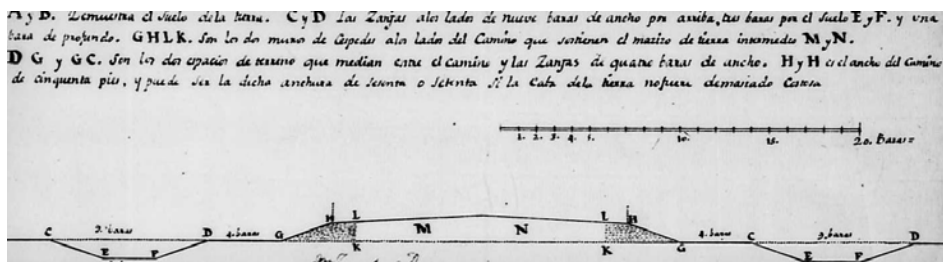
En 1762 se intentaba reparar los cercanos puentes de Campasquillo, Don Manuel y Quebradero y el de los Arrieros así como numerosas calzadas. Las avenidas los tenían arruinados. Era una obra complementaria al reciente arreglo de los puentes de Boecillo, Mojados y caminos de Medina, Olmedo y Alcazarén. Eran muy transitados por la tropa.

El arquitecto Manuel Serrano declaró que era preciso tender siete pontones, un puente y una calzada por valor de 245.267 rs. sin incluir los mencionados puentes de Don Manuel y Quebradero, que eran de utilidad exclusiva de los vecinos de Portillo. Que lo pagasen éstos.

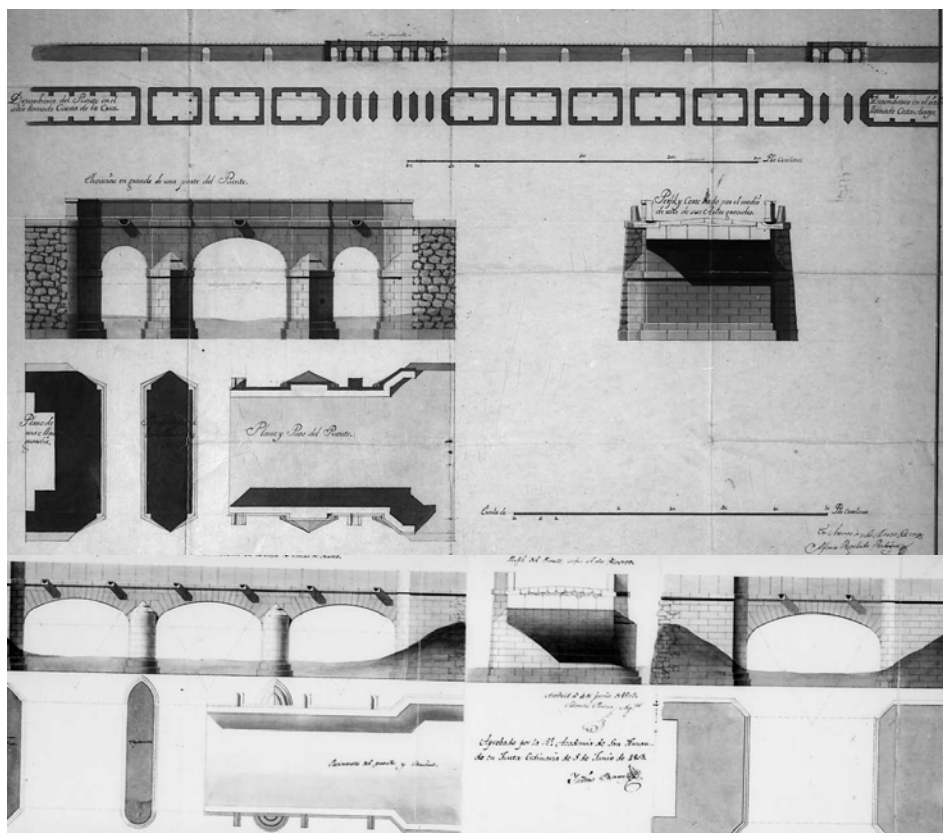
Pero ni este proyecto ni el de Antolín Rodríguez, ni Hilario A. de Jorganes y ni siquiera el del famoso fray Antonio San José Pontones, fraile en el cercano monasterio de Mejorada, fueron aceptados. Pontones acompañó su proyecto de un dibujo con el perfil de las obras a ejecutar. Siguiendo la idea del fraile, Juan de Sagarvína lo ideó y tasó en 215.000 rs. que también fue rechazado.

⁵ AHN: Cons. legs. 3.685 y 29.988.

Finalmente fue encomendado a Ignacio de Igareda. Las posturas fueron muchas. Marcos de Vierna aconsejó que fueran encomendados los trabajos a Antonio de los Cuetos y Fernando Liermo. Así lo hacía el Consejo en 1767⁶.



PORTILLO: Perfil de las obras a ejecutar, según el P. A. San José Pontones



PORTILLO: Proyecto para reparar sus puentes

⁶ AHN: Cons. leg. 27.118.

Puente Duero

Consta que en tiempos de Carlos I las riadas tenían maltratado este puente que debía ser reparado. Para un arreglo superficial de éste y el de Tudela fueron consignados 2.540 ducados. Era imprescindible para acceder a la capital. A fines del siglo XVI estaba cortado por su mala situación y reparado un tiempo después.

En 1830 Pedro García González presentaba a la Academia de San Fernando un plan para un completo reparo del puente. La comisión de arquitectura lo consideró acertado⁷.

Pero no se hizo nada pues, según Madoz, de sus tres arcos seguía cortado el central desde tiempos de la guerra de Independencia.

Los tajamares son angulares y el sillarejo el material predominante.

Quintanilla de Olivares

A medio camino entre Peñafiel y Tudela, este puente cumple las mismas funciones que aquéllos. A veces también se le conoció como de Olivares y es que fue construido por ambos pueblos. En el siglo XVIII se le tenía por "uno de los mejores y más costosos que se hallan en el recinto de España, así por su elevada fábrica de cantería como por lo rápido y caudaloso que es el Duero"⁸.

Las más antiguas citas son del siglo XV. Efectivamente, en 1494 los RR.CC. daban permiso para construirle en cal y canto, libre de pontazgo y todo derecho. Pero la construcción se retrasó por disputa entre los pueblos interesados. En 1571 Juan de la Vega tendía un arco en el lado de Quintanilla y Francisco de los Ríos, por el de Olivares. En realidad, eran tres arcos los que componían el nuevo puente. Por muerte de este último lo prosiguió Felipe de la Cajiga. En el siglo XVII sufriría diversas modificaciones. Fue concluido entre 1610 y 1620.

Las riadas de 1702 y 1717 arruinaron el puente. Después se cayó la manguardía junto con la mitad del arco primero del lado de Olivares. En 1722 se hablaba de un puente de 7 ojos, el del lado de Olivares arruinado y, también, muy mal el opuesto, antepechos y calzada. Así lo confirmaron los canteros José de la Cantera y Diego de Carasa.

En 1725 sobrevino un nuevo hundimiento y el paso fue habilitado con madera. No era posible con una barca, pues el ímpetu de la corriente lo impedía. Además de las ruinas mencionadas, se vio que también estaba mal el machón entre los arcos cuarto y quinto y que era necesario limpiar la isla de arena acumulada bajo el puente. Todo ello costaría 49.670 reales que fueron repartidos de la siguiente manera:

⁷ Arch. R. Ac. S. Fernando 31-10/2.

⁸ Vid.: PELAYO FERNANDEZ, J. M., *El puente de Olivares y Quintanilla. Un puente Renacentista sobre el río Duero*, Valladolid, 2003; y ZALAMA, M. A., "En torno al puente sobre el río Duero entre Olivares y Quintanilla. El proyecto de 1523", en *Homenaje al profesor Martín González*, Valladolid, 1995, pp. 279-282.

<i>Provincia</i>	<i>Vecinos</i>	<i>Maravedís</i>
Valladolid	6.931	398.532
Palencia	5.388	309.810
Carrión	1.777	102.177
Salamanca	390	22.425
Zamora	356	20.470
Toro	1.704	97.980
León	2.221	127.707
Ávila	2.827	162.552
Segovia	7.408	425.960
Burgos	5.476	314.870

En 1729 Francisco de Bastigueta y José Cano daban por correctos los reparos ejecutados por Bernardo de la Teja y José Martínez de la Carrera.

En 1816 la villa pedía que se obligase a los dominicos de Peñafiel a que habilitasen el puente pues eran quienes cobraban el pontazgo. En 1812 el ejército inglés había volado un arco. El río no era vadeable y de absoluta necesidad el tenerle expedito pues Quintanilla era cabeza de partido y allí se aprovisionaban las tropas. El Consejo exigió a los frailes el título original. Estos presentaron la donación del infante don Juan Manuel, fundador del convento.

Diez años después, Pedro Alvarez Benavides presentaba un plano que la Academia aprobó por “buena manera y ajustado cálculo”.

Como hemos visto, en el siglo XVIII nuestro puente disponía de 7 arcos, con 800 pies de largo, 39 de ancho y 49 de altura desde la corriente. Madoz menciona los mismos ojos. Las trece bóvedas actuales son de medio punto, ligeramente rebajadas y desiguales, destacando la central y pequeñas las más extremas. Sin embargo, la altura de las claves es casi la misma lo que hace que la rasante sea horizontal. Los tajamares con de ángulo curvo y los estribos cuadrados. Llegan hasta la calzada. Tanto el pretil como los aparcaderos están separados y destacan por una ligera ménsula. Todo de sillarejo y sillería bien trabada⁹.

Renedo

Renedo es un puente tendido sobre el Esgueva que posibilita el paso de los caminos que proceden de la provincia de Burgos al otro lado, hacia la capital. El río lleva allí considerable caudal. Madoz califica a este puente de fuerte y buena calidad.

En 1769 los vecinos solicitaban permiso para llevar a cabo obras en su puente, pontones y caminos "haciendo presente lo deteriorada y estado deplorable en que se halla la puente y pontones con sus calzadas de la esgueva y río ynmediato a este dicho lugar, paso muy común para la Corte, montañas..., tránsito de más de 200.000

⁹ AHN: Cons. legs. 3.303, 27.118 y 31.966.

cabezas de ganado menudo de Su Alteza el Señor Príncipe y demás ganaderos de la Cabaña Real". Como era un pueblo escaso, que fuera costeado por repartimiento.

Los planos y condiciones los presentó José de la Fuente Montesomo. Preciso que era necesario arreglar el primer tajamar, manguardias, antepechos y levantar cuatro nuevos arcos. Costaría 237.446 rs.

El Intendente provincial confirmó el pésimo estado del paso. M. de Vierna propuso que se encargase a José de las Cavadas y Juan Manuel Rodríguez. Así lo hizo el Consejo por 220.000 rs. Sin embargo, Bernabé Domínguez, que estaba levantando la torre de la iglesia de Serrada, lo rebajó a 180.000. Como el mencionado Juan M. Rodríguez había dado por mala la actuación de Domínguez en la parroquia, éste reaccionó de dicha manera. Todavía hubo alguna rebaja más hasta que Domínguez la dejó en 169.000 y a él fue encomendada en 1774. Como veedor fue nombrado Simón Cotero.

Este último se informó de la calidad de la piedra que se estaba extrayendo de las canteras de Castronuevo y la Cistérniga. Según fray Manuel Cancho, que estaba trabajando en la hospedería de los Filipinos y de fray Juan de Ascondo que llevaba 30 años dirigiendo obras en San Benito, eran buenos materiales.

Con todo, tanto M. de Vierna como el Fiscal tacharon a Domínguez de simple albañil, no capacitado para semejante trabajo. El Consejo ordenó que Cavadas y Rodríguez siguieran con el mismo cargo y presupuesto del pasado. Comenzaron a trabajar y, en 1779, Francisco Alvarez Benavides daba por buena su intervención¹⁰.

Rueda

Rueda se encuentra a medio camino entre Tordesillas y Medina del Campo. La carretera cruza allí con la vía que enlaza La Seca con Nava del Rey.

En 1784 los vecinos aseguraban que era necesario construir un puente de piedra sobre el río Zapardiel, pues el vado era peligroso e insuficiente. Lo necesitaban para el paso a sus fincas y también por serlo para trajinantes y cabaña real.

El Fiscal alegó que hasta entonces no le había habido. Bastaría con uno de madera. Tampoco era paso de reino a reino ni de provincia a provincia y lo sería en exclusivo beneficio del vecindario. Que lo pagasen ellos.

Se encargó de verlo e informar a Juan de Sagarvínaga. Presentó dos diseños por un coste de 74.000 rs. El pueblo tenía atesorados 24.509 rs. que podrían servir de base para comenzarle siendo repartido el resto en 15 leguas.

Pasó a examen de Juan de Villanueva, aunque fue la comisión académica quien dijo conformarse con el proyecto de Sagarvínaga con alguna pequeña corrección. Los vecinos insistieron en que convenía que fuera de piedra.

¹⁰ AHN: Cons. leg. 24.162.

En 1792 el Consejo accedía a lo pedido, aunque sin poder repartirse. Fue pagado con la mencionada cantidad y la venta de 1.000 fanegas de trigo del pósito. Sin embargo, el contratista, Francisco Díaz Pinilla, advirtió que después de tantos años, su costo sería de 111.520 rs. debido al aumento del precio de los materiales¹¹.

Santa Eufemia del Arroyo

Santa Eufemia se alza a orillas del arroyo Bustillo, Ahogaburros o Navajos. Sobre él discurre la carretera de Medina de Rioseco a Villalpando.

En 1788 se hablaba de la "grave necesidad" de construir un puente pues con las crecidas era imposible de vadear. Declaró Lorenzo Alvarez Benavides. Se trataba de un sitio pantanoso, sin vado ni pontón. Puso 7 condiciones y levantó dos planos. Sería un paso de 3 arcos, mayor el central. Se apoyaban en dos cepas reforzadas con estribos bajos angulares aguas arriba y rectos en el lado opuesto. Lo tasó en 30.900 rs.

Pasó todo a examen de la Academia que rechazó el proyecto por falta de arreglo, como también le había ocurrido al mismo autor con el puente de Villardefrades. Que se encargase a Alfonso Regalado Rodríguez.

En 1789 el Consejo pedía más informes. Y aquí acaba el expediente¹².

Sieteiglesias

Sieteiglesias de Trabancos se encuentra en un extremo provincial. En las afueras, cerca del caserío de Eván de Arriba o Torrejón de Pinilla, cruza el río la carretera que desde Tordesillas se dirige a Salamanca.

En 1804 el Ayuntamiento del pueblo exponía la necesidad de construir un puente. Existía un vado que, con las lluvias, resultaba impracticable y los viajeros debían dar un gran rodeo hasta Toro.

Pedro N. Alvarez Benavides presentó varios planos para dicho puente y sus calzadas. Concretamente el puente llevaría tres arcos rebajados, tajamares en ángulo curvo y espolones semicirculares. Quedaban a media altura, rematados en copete. La piedra se traería de Berceo y Berceruelo. Lo calculó en 322.875 rs. La Academia lo aceptó, aunque corrigiendo los tajamares que deberían llevar planta de arco curvo y no semicircular.

En 1810 el Consejo aprobaba la obra¹³.

¹¹ AHN: Cons. leg. 1.087.

¹² AHN: Cons. leg. 1.187.

¹³ AHN: Cons. leg. 2.394.

Simancas

Este pueblo dispone de uno de los mayores y mejores puentes provinciales. A medio camino entre la capital y la desembocadura del Pisuerga, fue el único paso que salvó el río en aquel tramo. Era paso general para acceder al archivo, de carros y de reses para abasto de las carnicerías.

Las obras proyectadas a fines del siglo XVI no serían ejecutadas hasta principios del siguiente.

En 1819 escribía el Ayuntamiento: "En tiempo de la invasión de los enemigos... acaeció que unos y otros (aliados) cortaron los dos arcos del puente de piedra que existe en las inmediaciones de ella y consiste en diez y siete arcos, construcción antigua y de mucho mérito...es muy útil su reedificación a costa de los pueblos y cupos que se les reparta". Los mencionados arcos estaban, ahora, habilitados con maderas. Las avenidas y el mucho tráfico le tenían arruinado "siendo este puente uno de los puentes más importantes para la comunicación y tráfico...transporte de vino para Aragón y granos hacia la Corte".

Por caudaloso y hondo, el Pisuerga y Duero no eran vadeables desde Valladolid hasta Tordesillas. "El puente es de las obras más sólidas y antiguas que se conservan en España, al parecer del tiempo de los romanos y por esta razón merece que se atienda a conservarlo y repararlo". Estaba en carretera general y era paso hacia el famoso archivo por lo que los Reyes habían adjudicado importantes cantidades de dinero para su conservación. El último Felipe V cuando fue a visitarle en 1710. No se pagaba pontazgo por ser "franco y libre de todo punto para todos los naturales destes reynos y para los extranjeros". Que fuera reconstruido conforme a los otros 15 arcos que permanecían íntegros.

Así se ordenó hacerlo, pero pronto quedó paralizado.

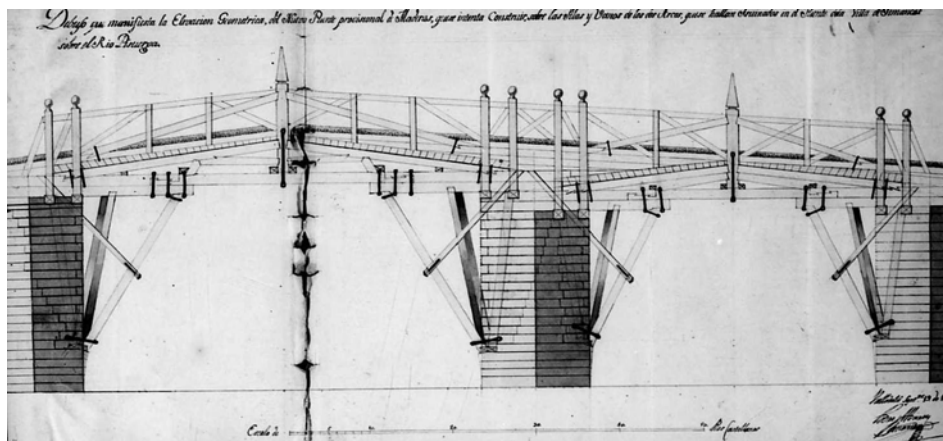
En 1824 las autoridades locales recordaban la necesidad de su reconstrucción. Lo reconoció Pedro Álvarez Benavides quien formó plano y condiciones y evaluó en 36.777 rs. un acondicionamiento provisional. Advirtió que sería mejor hacerlo "a fundamentis", de piedra. Este último proyecto costaría 96.406 rs. Puso once condiciones.

El Intendente confirmó la conveniencia de restaurarlo en piedra para evitar continuos gastos.

El Ayuntamiento volvió a insistir en lo de siempre. La Academia de San Fernando aconsejó que, efectivamente, fuera reconstruido en cantería "por ser el pensamiento más juicioso, conforme y arreglado a economía".

Fue adjudicado al empresario Antonio Cobelo por 67.900 rs. que se repartieron en 15 leguas. En 1826 se dio por bien concluido¹⁴.

¹⁴ AHN: Cons. leg. 27. 580.



SIMANCAS: Proyecto de Pedro Álvarez Benavides para acondicionar el puente con maderas

Magnífico puente de piedra de 17 arcos, nos recuerda Madoz. La rasante aparece pandeada. Una línea de canchillos sobre las claves de las bóvedas y que abrazan, también, algunos espolones, ensanchan la calzada. Los tajamares son angulares mientras que los espolones presentan notables diferencias, adelantándose, varios, escasamente del cuerpo principal del puente.

Tordesillas

Este es otro de los grandes puentes vallisoletanos. Aún hoy día el pueblo sigue siendo importante centro de comunicaciones nacionales, tanto como la propia capital provincial.

Consta que en siglo X existía un puente, que sería de madera.

A fines del siglo XV consta que el pontazgo lo percibía el pueblo a quien se acusó de llevar excesivos derechos. Los RR.CC. ordenaron informar sobre dichos cobros.

Se dice que a comienzos del siglo XVI Juan de Nates intervenía en su reparo. A mediados del siglo siguiente el cantero Andrés de San Román proyectaba el reparo de un paredón del palacio real con el fin de no embarazar el acceso al puente.

Un mal reparo ejecutado a principios del siglo XVIII hizo que pronto se lo llevase una crecida del Duero. Las riadas de los días 5,6 y 7 de diciembre de 1739 produjeron gran quebranto en el puente. En 1744 era reconocido por Bernardo de la Teja y Andrés Berceruelo, ayudados por unos "chapuçadores" de obras de agua. Todas las cepas tenían deterioros, especialmente las centrales. La calzada inutilizada. También había que acondicionar la torre que se alzaba en el centro del puente.

Poco después, dicho Berceruelo y Juan M. Rodríguez presentaban planta y condiciones por valor de 72.850 rs. La calzada requería otros 25.781 rs.

El monasterio local de Santa Clara es quien llevaba el pontazgo, entonces.

Dio fianzas Francisco Infantes en quien fue rematado por 94.000 rs. Tenía ya acopiados los materiales necesarios en 1745. Como se notaron nuevas ruinas, los mencionados proyectistas elevaron el costo a 122.841 rs.

Infantes comenzó a trabajar, aunque sin ajustarse a las condiciones, aduciendo que eran incorrectas. Procedió según su interés faltando en todo a una tercera parte, como lo manifestaron ciertos maestros.

En 1746 el Consejo nombraba al franciscano Francisco Cendón y a Andrés García de Quiñones "arquitectos de la maior inteligencia, práctica y providad" para que informasen. Especialmente mal se encontraban la primera y segunda cepas. Berzuelo y Rodríguez habían realizado un proyecto y tasación deficientes y propios de incompetentes. Por esto se les multó y a Infantes se le obligó a cumplir con las trazas y condiciones¹⁵.

Estamos ante un puente de sillarejo de 10 arcos apuntados, de rasante algo inclinada por exigencias del terreno. Los tajamares son angulares quedando la mayoría a muy escasa altura. Los pretiles llevan como adorno, bolas de tipo herreriano. El castillo central podemos verle en el dibujo de Wyngarde, trazado en 1570. Ha desaparecido, como tantos otros de España, por exigencias del tráfico.

Torrelobatón

En este pueblo confluyen una serie de arroyos que forman el río Hornija. Punto de encuentro de una densa red de caminos, frecuentemente se encontró en malas condiciones por ser terreno pantanoso.

En 1785 se aspiraba acondicionar unos cuantos puentes y sus calzadas. "En este término ay tres puentes con sus calzadas sobre ls aguas del río Hornija, los cuales es necesario bolberlos a construir de nuevo por no ser suficientes para que pase el agua por bajo de ellos y extender también algo más las calzadas para remediar los atolladeros".

Juan Manuel Rodríguez informó y levantó planos. Era innegable su necesidad y la ruina general por estar "en terrenos maliciosos y contingentes, que a la verdad no son buenos para el tránsito, pero no malos para recibir con seguridad qualesquiera cantería". Su costo sería de 138.180 rs.

Teniendo presente el anterior informe, volvía a reconocerlo al año siguiente Pedro González Ortiz. Señaló que los arcos ideados eran demasiado pequeños. Tasó las muy diversas intervenciones en 181.908 rs. Pasó a la Academia, hizo notar las

¹⁵ AHN: Cons. legs. 28.545 y 32.695. Arch. R. Ac. S. Fernando 31-10/2.

mejorass del proyecto, le exigió nuevas condiciones pues las de Rodríguez eran insuficientes y otras adiciones.

Así se lo ordenó, también, el Consejo. En 1790 se ordenaba repartir en 30 leguas los 158.780 rs. en que últimamente estaban reguladas las obras¹⁶.

Tudela de Duero

Los puentes del Duero estuvieron tendidos en tramos bien estudiados y a distancias parecidas. El de Tudela salvó el espacio entre Quintanilla de Abajo y Boecillo. Los caminos del sur accedieron a la capital por este puente, imprescindible al encontrarse a menudo inutilizados los de Baecillo y Puente Duero, como ya hemos visto. La palabra Tudela hace referencia a un castillo que estaría en relación con la defensa de su antiquísimo puente. Una de las piezas del escudo municipal luce el puente, defendido en su centro por una torre. En el siglo XVIII se decía que era paso de carretería y de toda especie de ganados y trajineros.

Las riadas constatadas documentalmente que atacaron a este paso, son numerosas. Especialmente graves fueron las de 1545 y 1788.

En 1661 las obras precisas fueron reguladas en 21.500 ducados. Serían adjudicadas al cantero Gabriel Alvarado por 8.000. Se repartieron en 16 leguas, aportando Tudela la octava parte.

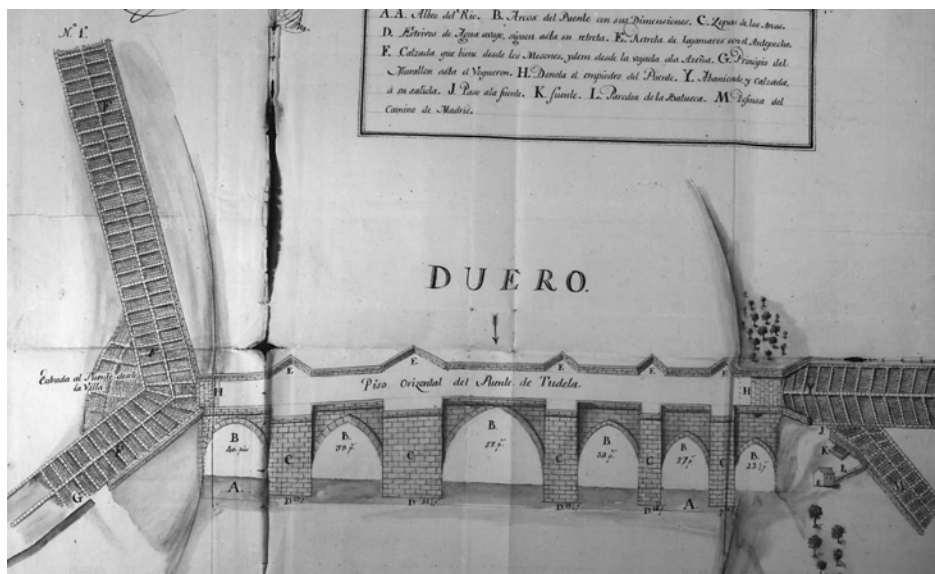
Ciertas ruinas de principios del siglo XVIII exigieron reparos que se estimaron en 136.035 rs. Las condiciones fueron fijadas por el dominico Juan A. Suárez y Bernardo de la Teja. Lo tasaron Diego Carasa y Miguel de la Maza a quienes se multaría por exceso. Durante años se hicieron numerosas bajas. Quedó en José de la Cantera.

El pueblo tuvo que aportar 54 mrs. por cada uno de sus 178 vecinos. En 1725 era repartido el resto de la siguiente manera¹⁷:

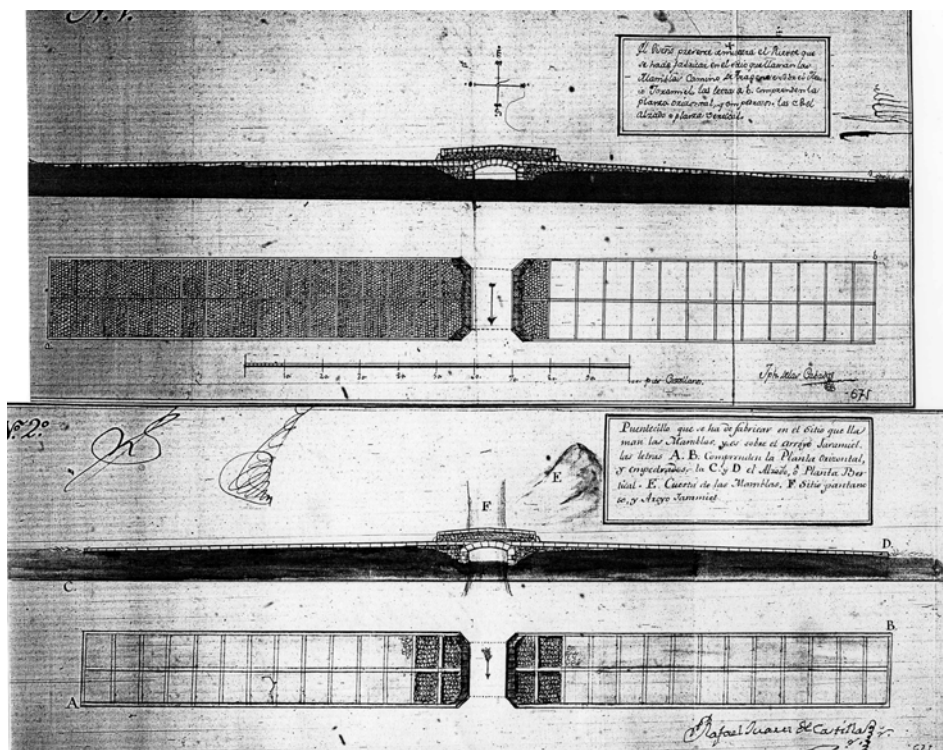
<i>Provincia</i>	<i>Vecinos</i>	<i>Maravedíes</i>
Valladolid	7.054	379.162
Ávila	2.856	151.368
Toro	1.514	80.242
Zamora	1.711	90.683
Palencia	5.121	271.439
Carrión	1.838	97.414
Burgos	5.858	310.474
Salamanca	723	38.319
León	2.358	124.974
Segovia	7.420	393.260

¹⁶ AHN: Cons. legs. 3.066 y 31.668.

¹⁷ AHN: Cons. legs. 1.378, 2.133, 2.770 y 3.606.



TUDELA DE DUERO: Idea de Rafael Juárez de Castilla para reparar el puente y sus calzadas



En 1727 se exigía a José de la Cantera que prosiguiese con la obra y la feneciese. Así lo hizo. Los maestros José Campón y Francisco Bastigueta, este último levantando por entonces la fachada de Nuestra Señora de la Victoria de la capital, lo dieron por bueno y señalaron las mejoras.

En 1770 se decía que era necesario construir una manguardía cuya falta causaba frecuentes desperfectos. Se nombró a José de la Fuente para reconocerlo, pero no lo hizo. Se encargó a Fernando Gutiérrez y José de las Cavadas. Este último levantó trazas y lo evaluó en 616.576 rs. más otros 9.552 del puentecillo de Jaramiel. El arquitecto Rafael Juárez de Castilla todavía aumentó algo el presupuesto.

Por estos años Campomanes realizaba un viaje por Castilla la Vieja y redactaba un curioso escrito de lo que veía. El terreno en que se asentaba el puente de Tudela era arenoso y difícil para los carruajes. Era un puente "ancho y bien construido, de tres grandes arcos con sus retretas (aparcaderos) sobre los machones o pilares". La calzada y barandillas, arruinadas. Cuando este puente quedaba inutilizado, la villa permanecía aislada por el Duero.

El Consejo exigió documentos y cuentas del pontazgo que cobraban el cabildo catedralicio de Valladolid y el monasterio de San Pablo. Los ingresos del primero ascendían a unos 4.400 rs. anuales. Los derechos de San Pablo venían de la época de María de Molina y los Reyes Católicos, quienes se lo habían concedido y renovado para acabar el claustro. Pero siguieron conbrándolo posteriormente. Felipe V se lo incautó y, después, devolvió.

En 1780 se encarga de informar a Rafael Juárez de Castilla. Lo hizo con mucho detalle. Costaría todo (junto con el puente de Jaramiel) 624.390 rs. Unos años después el Consejo ordenaba repartirlo en 20 leguas "sin excepción de persona alguna por privilegiada que fuera e inclusión de los eclesiásticos". Sin embargo, no se hizo nada.

El 12 de febrero de 1785 se desplomaba el puentecillo del Jaramiel, de la Mambla o de los Exidos. Por lo urgente de su reconstrucción fue reconocido por Bernardo Martín de la Fuente y proyectado por José de las Cavadas. En 1801 seguía acondicionado en madera.

El 24 y 25 de febrero de 1788 una gran avenida destruía el pueblo y su puente. Los daños fueron evaluados en casi un millón de reales, sin contar los costosísimos reparos del puente. Tampoco se hizo nada.

Al año siguiente la Academia de San Fernando proponía que lo idease Diego de Ochoa. Así lo hizo con mucha precisión: "El puente es un edificio extravagante, hecho de muchas veces, sin orden, igualdad, simetría ni correspondencia de unos pilares con otros... Tiene dos manguardías bastante altas, malas. Compónese el puente de seis arcos desiguales y los dos últimos de la parte del campo camino de Segovia, bastante chicos y baxos y de otras seis cepas también desiguales con sus estribos y taxamares, algunos postizos e irregulares que tienen hendiduras, aparta-

miento de ls cepas por falta de travazón y unión de sillares...". Costaría 508.000 rs. más otros 120.000 del puentecillo de Jaramiel.

La Academia lo encontró perfecto para ser llevado a cabo por administración a jornal y podría ser encomendado al propio Ochoa.

Los años eran de crisis. Se propusieron arbitrios muy distintos y siguió sin hacerse nada.

En 1804 el pueblo pretendía reparar su puente con los ingresos de propios. Desde hacía muchos años se venía solicitando del Consejo poder arreglar el puente Mayor y el de la Mambla. Podría hacerse a costa de los 80.000 pinos cuya corta le había sido concedida, en 1783, para reparar su Casa Consistorial. Habían quedado sobrantes, aunque en parte gastados en la contribución al Canal de Campos. El resto podría repartirse en 40 leguas. Al Fiscal le pareció imposible llevarlo a cabo por la calamidad de los tiempos. El Consejo ordenó al Intendente que propusiera otros arbitrios.

En 1823 el puente seguía habilitado con maderas, que era preciso renovar por encontrarse podridas. En la guerra de Independencia había sido cortado uno de los arcos mayores. A pesar de ser un paso peligroso, se seguía haciendo. Lo reconoció el arquitecto Ventura González Sanz. Debía prohibirse le paso de carros y coches. Solo podrían hacerlo personas y bestias sin carga. Para reconstruir el arco de piedra señaló 8 condiciones y lo presupuestó en 25.596 rs. Dispone de seis arcos.

Siguió todo parado¹⁸.

Valdestillas

Puente en medio de la carretera que une Portillo con la Seca. Allí arranca un ramal hacia Puente Duero y Valladolid. Salva el río Adaja. Facilitó las comunicaciones entre Medina del Campo y Valladolid.

A comienzos del siglo XVII fue reconstruido por Francisco de Praves. Unos años más tarde también consta en parecido trabajo Alonso Ugalde. A fines del siglo XVIII era proyectado se reparo junto con el de Boecillo. Consistía en el acondicionamiento de su piso y calzadas adyacentes, pero no un reparo general como en un principio se había pensado, a falta de medios.

Alfonso Regalado Rodríguez dio su opinión sobre este puente. En 1800 consta que el maestro Pedro Arnáiz estaba trabajando en él¹⁹.

A veces se le ha otorgado un origen romano.

¹⁸ Arch. R. Ac. S. Fernando, comisión de archit. núms. 29 (1787) y 50 (1789).

¹⁹ (27) AHN.: Cons. leg. 2.018.

Arch. R. Ac. S. Fernando, comisión de archit. nº 29 (1987).

Madoz detalla: Tiene un puente de 3 arcos de piedra. Los franceses cortaron el arco de medio en la guerra después de la batalla de Arapiles. Se ha recompuesto de madera.

Villabaruz de Campos

Se halla este lugar en un extremo provincial, en el ramal de carretera que une Medina de Rioseco con la que lleva a Villalón. Cerca corre el Riosequillo.

A finales del siglo XVIII se aseguraba que inmediato al pueblo existía un sitio pantanoso en el que, sobre todo en invierno, ocurrían bastantes desgracias. Podía evitarse levantando un puente modesto de piedra o ladrillo de dos ojos y seis varas de ancho, completado con una calzada. Su costo podría ascender de 50 a 60.000 rs. Como los vecinos se reducían a unos 50, todos pobres y sin propios, habría que repartirlo en tres o cuatro leguas a la redonda.

Al no constar que en el pasado hubiera habido tal puente, el Fiscal aconsejó que se pidieran informes a los pueblos interesados así como al Intendente Provincial²⁰.

Villabrágima

En este sitio se cruza la concurrida carretera de Toro a Rioseco con otras más secundarias. Cerca corre el río Riosequillo.

En 1796 se solicitaba la construcción de un puente pues el existente estaba en ruinas. Las obras estaban evaluadas en nada menos que 400.121 reales. El proyecto se debía a Pedro González Ortiz. La Academia le encargó que formara otro plano con las modificaciones que le señalaba. Así lo hizo y se ofreció a llevarlo él mismo a cabo. Otro tanto hizo Pedro Arnáiz. Pero se les recordó que debía sacarse a subasta.

En 1799 tal cantidad fue repartida en 30 leguas. En 1803 aún no había sido posible cobrarlo del todo debido a la guerra con Francia. Al año siguiente se urgía el cobro²¹.

Villalba de Adaja

En este lugar se cruzan una serie de caminos que necesitaron del puente que estudiamos para salvar el río en las afueras de la población. Paso principal e importante para todos los pasajeros, decían los vecinos.

Se sabe que a fines del siglo XVI Juan de Nates hacía postura para construirle. A comienzos del XVIII se le menciona como puente de cantería muy antiguo en

²⁰ (28) AHN.: Cons. leg. 1.738.

²¹ (29) AHN.: Cons. leg. 29.395.

Arch. R. Ac. S. Fernando 31-9/2 y comisión de archit. núms. 97-103 (1793).

camino real. Había sido levantado hacía unos 90 a 100 años, es decir, a comienzos del XVII. Pero debió de serlo débilmente, puesto que ya se encontraba una parte desplomada y otra por los suelos. Los cimientos removidos y todo muy maltratado por las riadas.

Se encargó a Juan de Palacios y Pedro de Liermo que le viesen. Señalaron que debía ser demolido y reconstruido el estribo tercero entrando por Olmedo, un arco junto al mayor y arreglar los demás. Todo ello costaría 210.000 rs. No podrían pedirse mejoras. Era una obra urgente pues corría peligro de venirse todo al suelo. Simultáneamente hubo que ejecutar ciertas obras de consolidación con el fin de poder pasar y retardar las ruinas.

En 1705 se encargaba de reconocer la obra hasta entonces hecha a Tomás de Benavente, Gregorio Sanz y Diego de Carasa. Estaba rematado por 43.000 rs. en Juan Gómez de la Sota quien lo cedió a Bernardo de la Hoz. En general se trataba de una buena ejecución, aunque aún faltaba bastante por hacer. Además, varios pilares estaban arruinándose por lo que formaron nuevas condiciones para repararlos. Esta obra fue adjudicada en 1715 a Alonso Fernández por 10.000 rs.

Los problemas llegaron con los repartimientos pues varios lugares se negaron a pagar y más las mejoras²².

Hoy solo podemos contemplar las ruinas de los pilares.

Villar de Frades

Por Villar de Frades corre la carretera de Madrid a la Coruña que allí se cruza con la de Medina de Rioseco a Toro.

En 1788 el Intendente provincial exponía la necesidad de hacer obras en el puente y caminos del pueblo. Vieron las ruinas los maestros Antonio y Mateo Blanco. Era sitio pantanoso, el puente sobre el Riosequillo deteriorado y la calzada intransitable. También las calles de la localidad necesitaban arreglarse. Los vecinos presentaron una relación de las cantidades pagadas para puentes extraños.

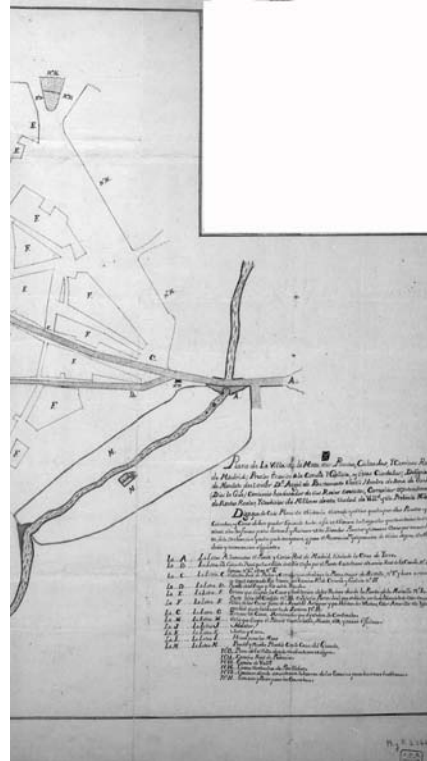
Volvió a reconocerlo Pedro N. Alvarez Benavides. Mientras tanto el puente fue arruinándose hasta quedar completamente por los suelos. Un nuevo reconocimiento vino de Lorenzo Alvarez Benavides. Levantó planos y señaló 12 condiciones. Costaría 98.900 rs. Sería rechazado por la Academia pues "el plano no manifiesta toda la inteligencia y arreglo del arte que en estas obras se corresponde". Que pasase a Alfonso Regalado Rodríguez.

Así lo presentó éste, aunque se le acusó de idear dos puentes lujosos. La Academia le advirtió que debía minorar considerablemente su costo. El puente de tres arcos podía reducirse a uno solo y el otro de siete, simplificarse en tres.

²² (30) AHN.: Cons. leg. 26.435.

En 1803 se encargaba un nuevo proyecto a Silvestre Pérez quien lo presupues-
tó en nada menos que 692.420 rs. La Academia lo aprobó por completo. No consta
que por entonces fuera llevado a cabo. Eran años calamitosos y el Fiscal vió mu-
chos inconvenientes²³.

Dispone de tres arcos.



VILLAR DE FRADES: Diversos proyectos para su puente

Conclusiones

Los puentes vallisoletanos son numerosos, por encontrarse nuestra tierra en
una de las regiones más transitadas de España durante el Antiguo Régimen. Valla-
dolid, como importante ciudad administrativa, así como las concurridas ferias de

²³ (31) AHN.: Cons. leg. 1.585.

Arch. R. Ac. S. Fernando, comisión de archit. nº 175 (1803).

Medina del Campo, Medina de Rioseco y Villalón, exigieron unas buenas comunicaciones.

Los periodos de prosperidad económica (finales del siglo XV y los siglos XVI y XVIII) fueron los de mayor actividad en la construcción de los mismos.

Los grandes ríos (el Duero, el Pisuegra, etc.) exigieron puentes de gran envergadura, los que fueron tendidos a distancias muy bien estudiadas.

En un principio, parece que todos fueron de madera, debido a la rapidez de su construcción y baratura. Con el tiempo, y a tenor de las posibilidades económicas, serían sustituidos por otros más sólidos de piedra.

En cuanto a los aspectos artísticos hay que hacer notar que los ejemplares con restos románicos son escasos, más abundantes los góticos y casi todos con arcos de medio punto empleados durante el Renacimiento, el Barroco y el Neoclasicismo. En este último momento también se empleó el arco escarzano (o rebajado), de gran amplitud y muy práctico en este tipo de construcciones.

Los Borbones, especialmente Carlos III, se preocuparían mucho por su reparación y reconstrucción, así como por la fábrica de nuevos pasos.