

La construcción del territorio: Caminos y puentes en Castilla y León.

Pilar CHÍAS NAVARRO – Tomás ABAD BALBOA

Los condicionantes geográficos y el trazado de las vías de comunicación

Entre las características geográfico-estructurales de la Península Ibérica destaca el hecho de que las alineaciones montañosas están generalmente orientadas según los paralelos –salvo las alineaciones de la Cordillera Ibérica, la Costera Catalana y de otras sierras meridianas.

En consecuencia, las fosas, los valles y los ríos caudales que por ellos discurren van de este a oeste, o viceversa. Las excepciones son algunas capturas de cabecera, como la machadiana ‘curva de ballesta’ del Duero alto, y, por supuesto, los afluentes principales que son casi siempre meridianos (ARENILLAS y SÁENZ RIDRUEJO 1987).

Esta disposición ha determinado históricamente la historia peninsular y los flujos de las sucesivas invasiones, ya que la accesibilidad es relativamente fácil en el sentido de los paralelos, remontando los cursos de los ríos principales, pero se torna hartó difícil si se han de atravesar las sierras en sentido norte-sur.

Por otra parte, las dificultades que ofrecían los ríos españoles y su particular régimen, apenas favorecieron la navegación fluvial.

La cuenca del Duero coincide casi exactamente con la submeseta septentrional, que es un área elevada respecto a su entorno. Ello ha supuesto la pérdida de algunas de sus zonas marginales, que han sido capturadas por ríos de otras cuencas:

- El Sella que recoge las aguas de la depresión de Sajambre y el Cares, que las recoge de la hoya de Valdeón, en el entorno de los Picos de Europa; sin embargo, las comarcas de Sajambre y Valdeón son leonesas.
- El alto Sil y el Luna –en Villablino- por la menor cota de la depresión del Bierzo; por ello el puerto de Piedrafita de Babia no responde ya a la antigua divisoria –que estaba por debajo de las Cuevas del Sil-, y las terrazas del Luna se pueden seguir hasta Caboalles.
- En la Cordillera Ibérica son muchos los afluentes del Ebro que han ganado tierras al Duero: el Alhama, el Cidacos, el Queiles... y, sobre todo, el Jalón, que llegó a introducirse desde la depresión de Calatayud y por Alhama de Aragón hasta la cuenca del Duero –unos 800 m más alto en Soria-, llegando a drenar gran parte de la depresión de Almazán.
- Hacia el sur, el Alagón ha remontado entre las sierras de Béjar y de la Peña de Francia, y actualmente capta una buena parte de las aguas de la zona meridional de la penillanura salmantina. A su izquierda, el Tormes discurre en sentido contrario, mientras en la otra margen el Huebra y el Águeda tributan al Duero. Y en medio queda la pronunciada cuenca que ha ganado el Alagón para la cuenca del Tajo.
- También ha sucedido lo mismo con el Alberche, un afluente del Tajo que discurría a favor de una importante fractura paralela al Sistema Central, que se introdujo entre la Sierra de Gredos y la Serrota, capturando parte de la antigua cabecera del Tormes. Por ello el puerto del Pico ya no es divisoria entre Tajo y Duero, pero sí lo es el de Menga –más al norte-, entre la Serrota y la sierra de los Baldíos de Ávila. Y al oeste de la línea que une ambos puertos, los arroyos de cabecera del Alberche siguen captando terreno de los del alto Tormes.

La red de afluentes es claramente asimétrica, con gran ventaja para los ríos de la margen derecha a causa de la mayor importancia de las precipitaciones en la Cordillera Cantábrica.

Los afluentes más importantes por esta margen son el Pisuerga y el Esla, que a su vez constituyen una amplia red secundaria de cauces.

Las vías del valle del Duero

Desde la época romana está documentado un itinerario que ascendía en paralelo al curso del Duero desde Zamora (*Ocelo Duri*, punto de encuentro con la Calzada de la Plata) hacia Toro, continuando después por la otra ribera hasta Simancas y Roa, mansión donde confluía con otra vía que procedía de Astorga (*Asturica Augusta*) y *Brigaecium* -mansión que se encontraba en las cercanías de Benavente.

Los numerosos enclaves estratégicos históricos destacan porque su ubicación fue cuidadosamente escogida de acuerdo con las características geográficas que resultaban más favorables.

Por ejemplo, la ciudad celtíbera de Numancia –que se enfrentó heroicamente a Escipión- se situó en un alto de fácil defensa sobre la confluencia del Tera y del Duero. A su pie, junto a los ríos, se levantó posteriormente Garray –*antiqua civitate deserta* (MENÉNDEZ PIDAL 1968, 254-255)- que en el significado de su nombre –‘el quemado’- recuerda las consecuencias de aquella hazaña bélica.

El célebre ingeniero de caminos Eduardo Saavedra restituyó en 1861 (SAAVEDRA 1879) el antiguo trazado de la vía romana entre *Uxama* (Osma) y *Augustóbriga* (Muro de Agreda), y fijó con exactitud los emplazamientos de las diferentes mansiones citadas en el *Itinerario de Antonino* (ROLDÁN HERVÁS 1975, 19-101). Una de ellas era *Numantia*, ya citada por Estrabón, por Mela, Plinio y Ptolomeo.

Los romanos utilizaron los valles como vías esenciales de penetración desde la costa hacia el interior: las calzadas que debían asegurar el movimiento estratégico de las legiones se trazaron de este a oeste; pero también recurrieron a pasos estratégicos entre fosas como es el caso del río Jalón en la importantísima vía *Tarraco-Caesaraugusta-Toletum* (Tarragona-Zaragoza-Toledo). Posteriormente fueron construyendo un entramado de enlaces secundarios que, sólo excepcionalmente, abordan decididamente el cruce transversal de las estructuras generales como sucede con la Vía de la Plata entre Sevilla y Astorga.

Los caminos que siguieron los invasores en sus rápidas conquistas tuvieron que zigzaguear por las viejas vías romanas, como ha quedado de manifiesto en las investigaciones realizadas sobre los itinerarios de Muza y de Tariq (SÁNCHEZ ALBORNOZ 1972-75).

La instalación y colonización se realizó por valles, que quedaron férrea y sucesivamente asegurados hasta el Duero –que había sido el favorito de los visigodos.

En la Cordillera Cantábrica, al carecer de valladares delanteros, la resistencia fue ultramontana y de divisoria. En la Comunidad de Castilla y León, sólo el rincón del Alto Ebro –más Cerezo y Lantarón-, parapetado por el valladar de los Obarenes hasta las Conchas de Haro, fue cismontano.

La Reconquista fue, por tanto, un penoso esfuerzo contra-orográfico y contra-fluvial, ya que fue saltando de valle en valle persiguiendo la recuperación de los valles meridionales de cada ‘extremadura’ (*Extrema Durii*) provisional, movimientos que se guiaron por el gradiente climático y el prestigio de los viejos asentamientos. En ella, los ríos tuvieron un papel fundamental, al convertirse en límites.

Un ejemplo claro lo constituyó la frontera estabilizada del Alto Duero –siglos X y XI.

Cuando en la década del 1040 se deshizo el Califato, los dominios de ambos lados quedaron reflejados en las cuencas: la compartimentación de las grandes –con la excepción de la Baja Andalucía- especialmente en la Meseta fue de áreas extensas, mientras la de los ríos menores fue de áreas reducidas, como reflejo de su mutuo aislamiento.

Desde Soria hasta Aranda

Soria, que fuera ciudad destacada de los castellanos en la alta Edad Media se halla ascendiendo por la margen derecha del río Duero, junto al que crecen los álamos a los que cantó Machado,

los arcos románicos de San Juan y la ermita de San Polo; y en la margen opuesta, la ermita de San Saturio.

Puente de San Juan de Duero en Soria

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

Los orígenes de este puente son difíciles de precisar; la primera mención de la que tenemos constancia data de 1157 en un privilegio del rey don Sancho confirmando una donación de bienes hecha a la ciudad por su padre al Obispo de Osma. Entre ellos figura la presa del Duero bajo el puente mayor de Soria —*subtus majorem pontem*—.

Blas Taracena, en su *Guía artística de Soria y su provincia*, señala que «El camino que comunicaba la Alta y Vieja Castilla cruzaba el Duero primero por un vado, y luego, en la Baja Edad Media, por un puente con dos torres defensivas, una en el centro y otra en el arranque del puente del lado de la ciudad»; y continúa «En marzo de 1256, hallándose Alfonso X en Soria...gozaba entonces la cumbre de su esplendor medieval: estaba recientemente fortificada y se habían establecido hacía poco en el arrabal del puente, los caballeros sanjuanistas y en San Polo, los del Temple».

Hemos recogido referencias de sucesivas intervenciones que reseñamos de modo sumario:

En el Archivo Municipal de Soria existe constancia de la iniciativa de los Reyes Católicos para la reparación de «los dichos muros e puente e torre e de las otras cosas de suyo declaradas para bien».

En 1509 (Protocolos notariales) el Corregidor dirige mandamiento a Pedro de Arce y Pedro Sánchez de Oceanilla para que concluyan las obras en la torre del puente según las condiciones acordadas.

Torres Balbás señala los catorce ojos del puente «contemporáneos de la cerca o reconstruidos por entonces. Muy fuerte y elevada era la torre situada en su centro».

Francisco Mosquera, en 1612, se refería a la obra: La puente al mismo tiempo bien labrada/ De la ciudad de Soria parecía, / Donde la torre en medio levantada, / Y el alto chapitel se descubría.

Según escritura del 12 de noviembre de 1646, Juan Pérez de Villaviad, maestro de cantería, llevó acabo obras y reparos en el puente.

Loperraez Corvalan en su *Descripción histórica del Obispado de Osma* (1788) también cita catorce vanos; pero, por otra parte el historiador Nicolás Rabal (1889) habla de «un magnífico puente de diez y ocho arcos, guarnecido con un torreón para la defensa de la entradas, el cual se reparó considerablemente en el año 1717, como lo indica una inscripción que aparece en una de las piedras».

Entre los años 1788, en que lo menciona Loperraez, y 1845 en que Madoz publica su *Diccionario* el puente debió de sufrir una gran avenida que le causara importantes desperfectos pues desde entonces se describe con ocho vanos, el mismo número que en la actualidad: «puente de piedra de sillería de ocho elevados arcos, apoyados en catorce estribos, de forma triangular unos, y rectángulos curvilíneos otros, semicirculares algunos, y uno que forma dos ángulos obtusos y otro agudo; del centro de la base del puente, arranca una fuerte torre que sirve para su defensa al paso que para su mayor seguridad».

Finalmente, en 1851 se derribó la torre y se suavizó el perfil en “lomo de asno” con motivo de la construcción de la carretera, y en 1915 se ensanchó el tablero, desde 5 hasta 7,7 m, mediante voladizos de hormigón y se modificaron los tajamares que, según testimonian fotografías de época alcanzaban hasta el peto. Estas intervenciones, poco acertadas, han desarticulado el carácter del conjunto.

Sus caminos y puentes fueron durante siglos apenas objeto de pequeñas reparaciones, y en la segunda mitad del siglo XVIII se encontraban casi intransitables. Entre ellos era importante la comunicación de Almaraz con Atienza por los Altos de Barahona, y la ruta hacia Ágreda, comunicación natural con Navarra y Aragón siguiendo el curso del río Queiles.

El proyecto más ambicioso fue sin duda el de la carretera de Soria a Madrid por Almazán y Medinaceli, que se acometió entre 1787 y 1790. Pero las obras se suspendieron cuando apenas se habían construido dos kilómetros. Finalmente hicieron falta 108 años para concluir el tramo de Soria a Medinaceli, manteniéndose mientras tanto de manera precaria los pasos más difíciles para evitar la interrupción del tránsito.

El puente sobre el Duero en Soria, por ejemplo, fue objeto de arreglo en 1762, junto a otros trece puentes más de la zona. En 1780, sólo el arreglo de los puentes sobre el río Duero en Almazán, Gormaz y Langa ascendió a más de un millón de reales.

Desde Soria y hasta Zamora, el cauce del Duero se va abriendo a tierras llanas y se convierte en un río de paso difícil.

Junto a los vados se fueron instalando núcleos habitados a lo largo de los siglos, y en los más importantes se fueron construyendo puentes que aún hoy continúan facilitando el paso entre ambas orillas, como sucede en Almazán, Puente Ullán, Gormaz, Navapalos o San Esteban, todos ellos de la época en la que el río era frontera entre cristianos y musulmanes.

Cerca de Almazán está el pueblo de Barca, cuyo nombre recuerda al tradicional sistema de paso de los grandes cursos fluviales, que en ocasiones aún ha llegado a nuestros días. Muchas de ellas discurrían de una margen a otra enlazadas a un cable.

Ligeramente al noreste de Almazán se encuentra un puente cuyo valor histórico radica en que fue uno de los primeros pretensados construido en España, y proyectado por Eduardo Torroja.

Puente en Almarail sobre el río Duero

Está situado en la carretera de Almarail a Cubo, sobre el río Duero, y fue el primer puente de hormigón pretensado con armadura postesa que se construyó en España, la primera aplicación a gran escala del sistema Barredo de pretensado, si bien el sistema ya había sido utilizado por Fernández Casado en un paso sobre ferrocarril en el poblado de ENASA en Madrid, el año anterior. Su importancia, desde el punto de vista histórico, radica no sólo en los aspectos señalados sino en que por primera vez se utilizaron aceros españoles de postensado.

Consta de tres vanos de 20, 30 y 20 m de luz, en los que los vanos laterales se prolongan en ménsulas sobre las que apoya el vano central.

Los mazos de alambres que constituyen las armaduras activas se colocaron por el exterior de las almas de las vigas con el fin de comprobar su comportamiento durante dos años. La construcción finalizó en 1955.

Eduardo Torroja y Alfredo Páez fueron los autores del proyecto.

Del paso por Nava de Palos habla el *Poema del Cid* -igual que del de Vadorrey, junto a Berlanga-, como el lugar por donde cruzaron sus hijas de vuelta a Valencia tras la afrenta de Corpes. Más tarde también lo utilizó Alfonso VI camino de la misma ciudad cuando fue a socorrer a los cristianos.

Junto a San Esteban de Gormaz está el vado del Cascajar, el del caballero que no acudió al combate pero sí sus armas, que además milagrosamente vencieron.

Sin embargo, en la zona de Aranda, el Duero ya no permite el paso por vados tan próximos como en la parte soriana.

En La Vid existía uno de esos vados históricos, citado por su importancia por Fernando Colón, que en época de crecidas era salvado por una barca, y que fue sustituido en el s. XVI por el imponente puente actual sobre el Duero.

Puente en La Vid sobre el río Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

Se empezó a construir por iniciativa de la familia de los Mendoza en 1532, aunque las obras quedaron paralizadas tres años después y éste se vio reducido a unas vigas cuya travesía ofrecía mucho riesgo y ocasionaba numerosos accidentes mortales (ZAPARAÍN 2002, 34).

A principios del XVII, en 1603 Bartolomé Joly comentó que pasaron el cauce vadeándolo, lo que da una idea de su situación. La crisis general del siglo XVII debió contribuir a que no se reparara el puente, pues en 1739 se encontraba prácticamente en ruinas y habían colapsado dos de sus diez bóvedas. Reparado en 1753 por Marcos de

Vierna, en breve volvió a amenazar ruina, y así se mantuvo hasta 1780, fecha en que el propio monasterio proyectó una reconsolidación.

Cuando la travesía pasó a formar parte de la carretera de Valladolid a Calatayud en la segunda mitad del siglo XIX, se eliminó parcialmente la pendiente y se procedió a un recrecimiento de las fábricas con una piedra sensiblemente más clara que la original

Este puente ha estado dando servicio a la carretera nacional 122 entre Valladolid y Soria hasta principios de los 90, pero desde antiguo ha venido soportando un tráfico muy intenso.

Está orientado de norte a sur, margen en la que se encuentra el célebre monasterio premostratense que le da nombre.

Se trata de un puente de sillería de diez bóvedas de cañón, dos de las cuales tuvieron que ser reconstruidos en 1741; pero ya entonces recomendaba el abad del Monasterio que había que levantar una bóveda más, mejorar las manguardias y hacer un tramo de unos 836 m de camino (MADRAZO 1984, I, 264).

Actualmente mantiene los 21 pies de ancho -6 m- y sus diez bóvedas de luces variables, siendo las mayores las centrales, y decreciendo hacia las márgenes, lo que le presta un perfil suavemente alomado, que está definido además por una imposta sobresaliente del paramento. Adosados a las pilas aguas arriba existen tajamares apuntados y rectangulares aguas abajo, que en dos de ellas alcanzan el tablero formando apartaderos. Conserva el pretil original, rematado por una albardilla semicircular.

Muy cerca, en Peñaranda de Duero las avenidas del afluente Arandilla habían derribado en 1788 dos «puentes de piedra, fabricados para el paso de la Carretería de la Cavaña Real, y todos sus pueblos que se emplean en el transporte de maderas para la construcción de Navíos, y respectivas obras del Reyno [...]».

Precisamente el llamado Puente Nuevo sobre el Arandilla unía la población de Peñaranda con Casanova y Zayas, a 1 km de la villa ducal.

Puente Nuevo o de la carretera de Casanova en Peñaranda de Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

Por su tipología debió construirse en los siglos XVI o XVII, pues hay noticias de que le afectaron las avenidas de 1788, con gran perjuicio para el tránsito regional, ya que este puente era de los más frecuentados hacia las sierras de Burgos y de Soria.

La restauración se encargó al arquitecto Fernando González de Lara, pero en 1797 apenas se habían realizado pequeñas reparaciones en la fábrica, que quedaron abandonadas a raíz de la crisis del reinado de Carlos IV que hubo de limitarse a la mejora de las grandes vías.

Está formado por cuatro bóvedas de cañón —la menor prácticamente cegada—, cuya imposta se encuentra habitualmente a ras del nivel del agua, y que apoyan sobre pilas con tajamares de planta triangular aguas arriba. La fábrica es de mampostería, pero las embocaduras y las aristas de los tajamares son de sillería.

La rasante es horizontal, y sobre ella se sitúa hoy una losa de hormigón volada que permite un ensanchamiento del tablero.

Puente Viejo, Mayor o del Carmen en Peñaranda de Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

Este otro puente se halla situado en la carretera que une Peñaranda y La Vid y que pasa junto al Convento del Carmen.

En el siglo XVI formaba parte de uno de los ramales del Camino Real de Madrid. Actualmente ha sido sustituido por una fábrica moderna, del siglo XIX.

El puente original tenía mayores dimensiones que el Puente Nuevo, y seis bóvedas apuntadas de traza medieval y fábrica de sillarejo, que se distribuían en dos grupos de tres, separados por un apartadero que se ubicaba sobre una ancha pila con tajamar y que cimentaba sobre una isla que separaba los dos brazos del río.

Afectado por las avenidas, hubo de ser apuntalado hasta su total ruina.

Un camino recorre el curso del río Arandilla hasta Peñaranda, y lo salva en la localidad de Quemada por el Puente de la Tejera, construido antes del siglo XVI –pues en 1591 ya hay noticia de una reparación–, que aún hoy conserva sus tres bóvedas asimétricas de cañón de sillería, y su perfil alomado.

Este camino conducía a Vadocondes, por donde atravesaba el Duero –y en sentido contrario remontaba el arroyo Aranzuelo. Este histórico vado, ya citado en documentos del año 1168, se encontraba pocos kilómetros aguas arriba de Aranda, y en él se construyó un puente a finales de la Baja Edad Media.

Puente de Vadocondes sobre el Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

En 1493 ya hay noticia de la existencia de un Puente de la Reina. A mediados del siglo XVI ya hubo de sufrir reparaciones, aunque debía permitir el paso en 1603, tal y como relata Joly. En 1657 debía estar en muy mal estado, pues se hallaba hundida la pila central. En 1689 aún se hablaba de rehacer dos bóvedas hundidas, por lo que el paso se debía efectuar por pasarelas de madera.

Aunque se acometieron las reparaciones oportunas en la primera mitad del XVIII, las avenidas de 1752 volvieron a arruinarlo, siendo esta vez reparado por Santiago y Manuel de la Puente.

En 1776 se construyó el malecón de aguas arriba para proteger al caserío de las inundaciones, y debido a su mal estado, en el siglo XIX se decidió finalmente levantar las partes demolidas en mampostería, con una tipología similar a la de los puentes de fábrica de colección. Aún se aprecian las distintas intervenciones en los aparejos.

En su planta refleja su servicio como contadero y travesía a una vía pecuaria entre Langa y Aranda.

Cuenta con cuatro bóvedas de cañón de facturas diferentes entre sí, de los cuales los centrales son los de mayor luz. Adosados a las pilas existen tajamares apuntados aguas arriba y de planta rectangular aguas abajo; estos últimos se prolongan hasta alcanzar la rasante y producen apartaderos.

También al este de Aranda, pero esta vez sobre el río Arandilla, se conserva un puente de un solo vano, conocido como Puente Conchuela, que pertenecía a la vía que remontaba el curso del Duero. Algunos autores concluyen por la toponimia que su nombre hacía alusión a un camino empedrado, probablemente de origen romano. Se trata de una bóveda escarzana de buena fábrica y accesos en rampa, que puede fecharse en el siglo XVI, aunque sufriera muchas reparaciones –que están documentadas– en los dos siglos siguientes (SÁNCHEZ RIBERA, 1992, 370-371).

De Aranda a Tordesillas

Aranda, ya en tierras burgalesas, es otro vado importante. La travesía del Duero en Aranda fue utilizada desde época romana por una de las principales calzadas que discurrían de norte a sur por la Península. Su puente sobre el Duero se describe más abajo, en la carretera de Madrid a Irún.

Un poco más al norte de Aranda, y paralela al río se conserva la traza de otra importante vía que servía de enlace entre Astorga y Zaragoza. Algunas de las mansiones que cita el *Itinerario* están muy próximas al Duero: *Rauda* (Roa) junto al río, o *Clunia* (Coruña del Conde) sobre un cerro testigo que domina el Arandilla.

Está documentado el pésimo estado en el que se encontraban los caminos y puentes de Roa a causa de las riadas en la segunda mitad del siglo XVIII. Al pie del cerro fortificado sobre el que se alza la villa, se encuentra el puente sobre el Duero.

Puente en Roa sobre el río Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

Aunque la *Rauda* romana se encontrara situada en el lugar que ocupa hoy la villa, no hay evidencias que muestren que el puente actual sustituyera a otro anterior.

Durante la época de Juan II, en 1446 concedió a Roa el privilegio «de no pechar servicio real ni concejil», ni de tener que contribuir a los repartimientos, para resarcir a sus habitantes de las penalidades sufridas durante su asedio.

Citado por Fernando Colón y hallado en buen estado en 1517, en 1645 las cimentaciones de la bóveda central se encontraban en mal estado, agravándose la situación a raíz de las avenidas de 1657 y 1658, que arruinaron las aceñas que discurrían bajo las bóvedas extremas. Entonces contaba el puente con cinco. A pesar de las reparaciones de 1660, se hundió la bóveda próxima a la villa y el conjunto hubo de ser reparado por Antonio Pérez.

El puente se vio muy afectado por las sucesivas avenidas y hubo de repararse de nuevo entre 1782 y 1785. En 1795 su travesía resultaba peligrosa (MADRAZO, 264), pero no se debió mejorar, y durante la Guerra Carlista fue parcialmente destruido por las tropas del general carlista Zariategui. Después se realizó el paso por una estructura provisional. Finalmente, la bóveda sur, de hormigón, responde a una reparación realizada en 1923, que es probable que unificara las dos bóvedas menores que cita Madoz, a la vez que consolidó los apoyos.

Conservó el pontazgo hasta el siglo XIX, beneficiándose de él unas veces la villa y otras su señor, el conde de Siruela.

Arranca el puente en curva sobre un muro elevado, y concluye en la margen sur entre el humilladero de San Roque y la antigua caseta del pontazgo –hoy puesto de la Cruz Roja. A él se accede entre apartaderos de planta poligonal aguas arriba, y rectangular aguas abajo.

Cuenta con tres bóvedas de sillería de luces importantes –mayor la central que las laterales, con un perfil decreciente hacia la villa. La primera bóveda desde el casco urbano tiene una embocadura de doble rosca y está ligeramente apuntada. La segunda es de cañón y sólo presenta la doble rosca en el alzado de aguas abajo, siendo sencilla en el alzado opuesto. La tercera ha sido sustituida por una bóveda de hormigón en una restauración realizada antes de los años 1960.

El intradós de las bóvedas y las caras de las pilas muestran claramente que el puente original ha sido ampliado hacia aguas arriba

Las dos pilas y dos de las bóvedas presentan una fábrica homogénea; cuentan aquéllas con tajamares de planta triangular en el cuerpo bajo y cilíndrico en el superior, que alcanza la rasante y conforma unos apartaderos.

Lo mismo sucedió con el puente sobre el Duero situado pocos kilómetros aguas abajo en San Martín de Rubiales (MADRAZO 1984, I, 264), que fue lugar de paso importante desde la Alta Edad Media, y más tarde del Camino de los Aragoneses. Se trata de una obra de origen medieval reconstruida esencialmente bajo el reinado de Carlos III, de sillería de seis bóvedas de directrices y luces diferentes, entre las que destaca la meridional, apuntada de 9,15 m de luz y 11 de altura. También merecen citarse sus tajamares apuntados que llegan hasta la rasante y ensanchan el tablero formando apartaderos.

Otro paso importante era el de la calzada que atravesaba el Duero al norte de Boecillo. En esta zona han sido numerosos los pasos del río a causa de la poca pendiente del cauce fluvial, que atraviesa terrenos semipantanosos y deprimidos en los que hay una concentración de escorrentías, que antiguamente conformaban la laguna que diera nombre al pueblo (Laguna de Duero).

En Peñafiel, y dominando el encuentro con el Duratón, aún se conserva el viejo castillo elevado sobre un cerro testigo. En esta zona el valle es ancho con cerros parcialmente cubiertos de viñedos en las laderas de solana, aunque según se deduce de la toponimia (Sardón, aguas debajo de Quintanillas) antaño debió estar cubierto por espesos encinares.

En el siglo XVIII se acometieron las obras de varios puentes en esta localidad, destacando entre todas ellas el Puente del Mercado sobre el río Duratón, construido en los años 1780.

Desde Peñafiel, el primer vado importante es el de Tudela de Duero, cuyo nombre recuerda la función de guarda que debió tener alguna torre o castillo; su puente se recompuso en 1784, para mejorar la comunicación de Valladolid con Cuéllar y Segovia, pero la lentitud de las obras

supuso la ruina de una de sus bóvedas durante la Guerra de la Independencia, que fue sustituida por un puente provisional de madera.

El siguiente vado de interés es el situado al norte de Boecillo, por el que ya se dijo que pasaba una calzada romana y que hoy permite el paso de la carretera de Madrid a Valladolid. A lo largo de todo el siglo XVIII se fue posponiendo la construcción de un puente en este lugar –igual que en la cercana Villanueva de Duero, ambos en los accesos a Valladolid desde la Corte-, pero a cambio se promocionó la construcción de otro paso sobre el Adaja en Valdestillas en el Camino real de Madrid.

Puente Duero fue otro paso del río desde antiguo, entre las confluencias del Cega y del Pisuerga.

Es posible que esta concentración de pasos del río fuera la razón por la que Pedro Ansúrez decidió situar la ciudad de Valladolid donde está: próxima a los vados del Duero y con gran capacidad de control del tránsito por ellos; pero a la vez, alejada de la zona pantanosa de la laguna.

Aguas abajo del Duero se encuentra Simancas, la mansio *Septimanca* que figura en el itinerario que remontaba el río desde Zamora, punto de encuentro con la otra calzada que remontaba el Pisuerga.

Puente en Simancas sobre el río Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; FERNÁNDEZ CASADO 1980)

El puente, de origen romano, muestra una fábrica con rastros de épocas diferentes y diecisiete vanos, ocho ojivales y el resto de medio punto más o menos perfecto, de luces comprendidas entre 11,20 y 5,50 m de luz; presenta tajamares, de planta triangular aguas arriba y aguas abajo que se prolongan hasta la coronación en la zona central y de planta rectangular aguas abajo en las zonas próximas a ambas márgenes.

De la importancia que durante el medievo tenía el puente dan testimonio las bóvedas ojivales que aseguran la importancia de las reconstrucciones acometidas.

Durante el siglo XVI, según Fernández Casado, «se hace una reconstrucción total del puente, como atestigua el pretil nuevo de esta época», pretil que se desarrolla de estribo a estribo sustentado sobre canecillos, que sobresalen respecto al plano de los paramentos, y que conforman una especie de cornisa que remata y confiere unidad al conjunto.

En 1610 no se habían concluido las reparaciones proyectadas en 1597 y durante muchos años estuvo inservible; en 1636 precisaba una nueva intervención.

El siglo XIX fue también pródigo en destrucciones, naturales como consecuencia de las avenidas o provocadas por el hombre como consecuencia de las guerras civiles, y sus correspondientes reparaciones.

Finalmente, a mediados del pasado siglo, una fuerte avenida provocó una peligrosa inclinación de una pila en la zona central del puente, lo que produjo la ruina de una de las bóvedas contiguas y la necesidad de demoler la otra. Carlos Fernández Casado proyectó en 1967, para la Jefatura de Puentes y Estructuras del Ministerio de Obras Públicas, la reparación del puente.

Para restablecer de forma provisional el tráfico recurrió a la utilización de cuatro vigas metálicas de gran canto, a base de perfiles IPN 500, apoyadas sobre las pilas adyacentes a la averiada. La luz de estas vigas es la de las bóvedas originales, 22 m, y no cargaban su peso propio sobre la pila intermedia; las sobrecargas se recogían por dos pilastras centrales de hormigón armado con una sección de 0,40x0,40 m².

La cimentación de la pila se llevó a mayor profundidad mediante 30 pilotes de 0,13 m de diámetro.

Las pilas, tímpanos y bóvedas se reconstruyeron huecos pero con el aspecto exterior original, y se aprovechó la intervención para recalzar todas las pilas y para reparar desperfectos en algunos tajamares.

De Tordesillas a Zamora

Tordesillas fue el siguiente vado importante que se ha venido utilizando desde la antigüedad hasta nuestros días –hoy pasa por él la carretera de Madrid a La Coruña. El núcleo urbano se concentra sobre el río en la margen derecha. Y en el Convento de las Clarisas –de célebre artesonado mudéjar- se detuvo la reina doña Juana, y en él la visitaron los comuneros.

Puente en Tordesillas sobre el río Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

El origen de la obra es incierto pues Tordesillas y su puente eran paso obligado de los caminos que unían el noroeste de la Península con el centro, y la villa parece configurarse como núcleo de posible origen militar para defender la margen derecha del Duero. En el siglo X se sabe que había un puente, pero la fábrica actual tiene sus orígenes en una profunda remodelación del siglo XV durante el reinado de los Reyes Católicos y en consolidaciones en los siglos XVII y XVIII.

Wyngaerde, en 1570, dibuja el puente con siete bóvedas y una torre fortificada central. En 1610 los arquitectos Juan de Nates, González de Cisniega, Gutiérrez del Pozo y Gonzalo de la Espada presentan un proyecto para una obra de refuerzo del puente, en la que podrían incluir los remates de los pretiles de piedra a base de bolas herrerianas que parece que existieron en algún momento (Catálogo Monumental del Partido de Tordesillas).

Ponz, en 1788, nos dejó a su paso por Tordesillas una descripción del puente en la que pone de manifiesto la existencia entonces de las diez bóvedas actuales: «Hay un famoso puente de diez ojos sobre el río, cuya estructura parece del tiempo de los Reyes Católicos: ácia el medio se conserva un torreón coronado de almenas, que lo hermosea y serviría de defensa» lo que apoyaría la hipótesis de la construcción en fecha posterior a su fundación de las tres bóvedas de la margen izquierda para la ubicación de un molino. En la actualidad presenta diez bóvedas apuntadas de sillería con tajamares de planta triangular; los pretiles de piedra fueron sustituidos por una repugnante barandilla metálica. Se trata, en definitiva, de una obra singular con una rasante muy pronunciada de subida hacia la margen derecha, que destaca en un hermoso paisaje en el que el Duero, gracias a la construcción de un azud, presenta un discurrir sereno y apacible.

El puente sirvió de paso a la carretera N-VI hasta hace pocos años hasta que finalmente con la construcción de tres puentes en la variante de la Autovía del Noroeste lo liberó del intenso tráfico que soportaba.

Tres puentes en la variante de la Autovía del Noroeste

La autovía cruza oblicuamente el Duero en dos lugares mediante tres puentes rectos de 214 m de longitud media y luces de 46,5 m; presentan un canto de 2,2 m y una anchura es de 13. Se utilizó el mismo equipo de empuje, que realizaba dovelas de 15,5 m de longitud, para los tres. Las pilas presentan una sección circular en la parte inferior, adecuada al funcionamiento hidráulico, y rectangulares en la superior, para la estabilidad del tablero; la transición entre ambas se ha resuelto mediante la disposición de una superficie regalada continua.

Aguas abajo, en la margen izquierda del Hornija está el castillo de Torrelobatón. Y aguas arriba de este afluente se encuentra Villalar, en cuyo pago de Arenillas se ha situado el emplazamiento de la mansión de *Amalóbriga*, y lugar donde concluyó la lucha de los comuneros.

Y casi en la cabecera se encuentra Wamba, con su interesante iglesia mozárabe.

Otro afluente por la derecha, el Bajoz, discurre junto al monasterio cisterciense de La Espina. Y más abajo, discurre al pie de San Cebrián de Mazote, donde existe un extraordinario templo mozárabe muy bien conservado.

Toro se sitúa en la margen derecha del Duero, sobre un promontorio dominante en el que se aprecia claramente la colegiata románica. En la amplia vega que se extiende a sus pies ha sido frecuente que el río se saliese de madre.

Puente en Toro sobre el río Duero

(CHÍAS y ABAD 2004)

El puente se encuentra al sur de la población toresana, sobre el río Duero. Las murallas, de origen romano, descendían en origen hacia la cabeza del puente, de manera que, en cierto modo, la obra formaba parte de la fortificación de la ciudad.

Algunos historiadores atribuyen su construcción a la época romana, sobre la base de vestigios en su fábrica. Según estos planteamientos, debió enlazar las dos calzadas que discurrían por ambos márgenes del Duero (WATTENBERG 1954).

La fábrica del puente romano debió tener la rasante horizontal, salvo en los accesos, donde debió contar con las pendientes adecuadas a la topografía. Según Fernández Casado (FERNÁNDEZ CASADO 1980), estas rampas de acceso fueron eliminadas en la Edad Media.

Puede afirmarse que la fábrica actual corresponde en gran parte a un románico tardío, y que es similar en factura al de Zamora antes de que fuera reparado en 1905; consta de veintidós bóvedas de piedra, pero nada queda del torreón que poseía antiguamente en el acceso meridional, y que fuera consolidado en 1475.

Algunos historiadores sustentan la hipótesis de que le precedió un puente de madera en 1398, y de que existía un “Puente Mayor” o “Pont Vieja” de piedra aguas arriba de cuyos vestigios, si los hubo, nada queda.

Fernández Duro (FERNÁNDEZ DURO 1882, 147), por ejemplo, situaba el puente antiguo, romano, en otro emplazamiento diferente del actual: próximo a la ermita de Nuestra Señora de Pont-Vieja, que se conservó hasta el siglo XV, y vecino a la iglesia de Santo Tomás. También se supone que un verraco aparecido en Toro al ser repoblada la ciudad por don García, hijo del rey Alfonso III, fue antaño un adorno del puente y causante del nombre de la ciudad.

Sin embargo, hay constancia de que hacia 1184 se estaba construyendo uno, cuyo maestro de obras aparece citado en el fuero de 1222 de Alfonso IX, en el que aquél quedaba exento; y de que río abajo, frente al monasterio de San Miguel de Gros, existió un puente a comienzos del siglo XIII. Otra temprana mención que se hace del puente apareció en un concierto que se redactó en el año 1194 entre el salmantino pueblo de San Cristóbal de la Cuesta y el Concejo de Toro, en el que aquél se comprometía a entregar anualmente la mitad de las tercias de sus iglesias para la obra del puente.

Sin embargo, la alineación de las murallas atestigua la existencia de un paso antiguo en el mismo lugar en el que se encuentra el actual. En la estructura urbana el acceso al puente también tenía una importancia notable: al sur, desde la Plaza de la Colegiata se descendía por la calle de las Berceras y por las Cuestas del Matadero –así llamadas desde el siglo XVI– hasta el puente. La puerta de la muralla medieval que permitía el acceso al mismo se abría a la llamada Plazuela del Pontazgo por cobrarse en ella el impuesto correspondiente.

Fueron numerosas las reparaciones que tuvieron lugar en época medieval. Una de ellas, comenzada en 1194 fue costeada por las tercias de las iglesias salmantinas del concejo de San Cristóbal. Poco después, en 1222 se ordenaba en el Fuero: «magister de ponte sit excusatus».

En 1397, Enrique III otorgó una meaja para reparar las murallas y el puente mayor, arbitrando la recaudación del impuesto sobre trueques y compra-ventas, y destinándolo a las obras de aquél.

Posteriormente, en el siglo XIV se desvió el cauce del río del lecho anterior, lo que obligó a prolongar el puente por el extremo sur. Durante unos años esta obra se mantuvo como una pasarela de madera sobre pilas de piedra, por lo que se denominó «los cinco pilares o la puente Nueva», como contraposición a la fábrica antigua del puente mayor o pont Vieja. Esta diferente denominación ha llevado a algunos autores a proponer que en el siglo XIV existían dos puentes; ambas denominaciones se mantuvieron hasta el siglo XVI, e incluso aparecen esporádicamente en el XVII.

El torreón que existía en el extremo sur, fue reforzado en 1475. En 1495 los Reyes Católicos permitieron que la ciudad impusiese una sisa por valor de 150.000 maravedíes con el objetivo de reparar el puente.

En varias escrituras notariales de 1512 se recoge el acarreo de piedras al puente mayor, desde diferentes canteras próximas. Aunque se iniciaron las obras, en 1514 éstas se vieron afectadas por una crecida excepcional del Duero que no sólo destruyó lo ya restaurado, sino que obligó a gastar otros 400.000 maravedíes a la ciudad para paliar los daños.

Del estado del puente en 1570 da testimonio un hermoso dibujo de Wyngaerde, en el que aparece la torre central desmochada; fue ésta una época en la que los daños y los problemas surgidos en las reparaciones hicieron necesario convocar a un grupo de canteros experimentados –entre los que se encontraba el célebre Rodrigo Gil de Hontañón- para que dieran «su parecer de cómo se avía de adereçar». A partir de entonces se agilizaron las obras, y el resultado de los trabajos fue la reparación de la torre y de varias pilas. Otra de las reparaciones más importantes se acometió a partir de 1597, según las trazas de Juan del Ribero Rada y de Pedro de Mazuecos, a quienes se ordenó expresamente ni «ynventar ni azer cosa de nuevo».

Algunas de las reparaciones que afectaron al puente se ejecutaron simultáneamente sobre el camino de la Bardada; algunas de ellas fueron especialmente importantes, como las acometidas por Juan de Alvarado hacia 1600, que consistieron en la construcción de un gran muro de contención de sillería y en la formación de un pavimento empedrado; sin embargo, el muro cedió en 1603 y causó, entre otros efectos, la desviación temporal del cauce del Duero. Lamentablemente la eficacia del muro era relativa y la vega continuaba inundándose; para ello se decidió en 1616 la construcción de un “paredón” de varios centenares de metros de largo y caso dos de altura, que aún se conserva con diferentes aberturas para permitir el acceso al cauce.

Durante los primeros años del siglo XVII también se sucedieron los trabajos de reparación y consolidación de la fábrica del puente, cuya necesidad era reconocida pues era «de los mayores e mas ymportantes del reyno [...] era paso para esta nuestra Corte, Valladolid, Salamanca y otras partes» (CADIÑANOS 1997, 622).

Desde 1600 y hasta 1607 se ocupó Juan de Alvarado, considerado entonces el único arquitecto de categoría. En este año Alvarado contrató a Juan de Omoño para acabar los pretilos, para que los hiciera «de la forma y manera que van los otros antepechos que yo tengo echos de nuevo», y que ello le costó un año de cárcel, tras el que se le ordenó concluir las obras.

En 1610 estaba arruinada la sexta bóveda y una de sus pilas de apoyo, de manera que sólo se podía atravesar andando o a lomos de caballería, pero estaba interrumpido el paso con carros. En 1615, el alarife Bartolomé de Oviedo hizo un puente provisional de madera mientras Hernando de Nates reparaba las bóvedas de acceso al puente.

Apenas seis años después, hubo que acometer de nuevo la consolidación de una de las pilas –posiblemente la que hace el número quince desde extremo el norte-, junto al único arco barroco que no está documentado.

En 1616 fue necesaria una nueva reparación que afectó al puente, a la bardada y al paredón –antes mencionada-, y en la que además se construyó un nuevo estribo, todo según las trazas de Juan de Nates. En 1629 se hallaba de nuevo el puente falto de reparaciones, “descompuesto y maltratado”, con una bóveda a punto de desplomarse que hacía peligrar las adyacentes, con el consiguiente riesgo para el tránsito. La reparación de la bóveda 13^a fue realizada años más tarde por Gaspar de Arce.

En 1630 la ciudad se vio obligada a costear un puente de madera provisional, debido a un retraso de seis años en la adjudicación de los trabajos. Sin embargo, el deterioro de la fábrica fue paulatino, y se llegó a advertir a Madrid de la lamentable situación de tan importante paso del Duero, vital para el comercio y la agricultura de la zona: «[Uno de los arcos] staba ya undido, y los otros dos muy arruynados y a pique de caerse de todo punto... Y las cepas dellas estaban todas socavadas y demolidas, que no eran de provecho ni aún para poder saber si podía procurar açer paso en el ynterin que se

reparava y aderezava la dicha puente. Y lo que de ella también avía quedado en pie, se iba arruynando y demoliendo».

La guerra con Portugal paralizó momentáneamente las interminables obras en 1635, con el fin de que los trabajadores luchasen en la contienda.

En 1676, el arco y el pilar denominados “Marizarza” –que eran los mayores del puente– estaban caídos, y resultaba necesario levantar dos muros de contención, uno de ellos de más de 500 pies de longitud; pero a pesar de los sucesivos informes favorables de otros canteros, nada se hizo hasta 1786.

Precisamente de 1717 data una inscripción conmemorativa de las reparaciones efectuadas: «Reinando la magestad del señor don Phelipe V y siendo corregidor el capitán de caballos don Carlos de Angulo Ramírez de Arellano, Caballero del Orden de Santiago y Superintendente General de Rentas Reales, y Comisarios del Puente don Carlos de Rivera y don Juan de Hierro y Peña, capitulares de esta ciudad, se reparó este puente, haciéndose toda la obra necesaria, como fueron cepas nuevas y socialzos, y arco que amenazaba ruina asegurándole; así mismo (sic) se fortificó esta torre y reparó la calzada vieja, añadiéndole 2.037 pies de obra nueva. Año de 1717».

En la Guerra de la Independencia fueron voladas las bóvedas octava y novena.

En 1821 continuaba en mal estado, según se desprende del acuerdo tomado por el pleno de la Diputación el 23 de noviembre. Según Madoz, a mediados de siglo continuaba en mal estado: «El puente de Toro fue cortado por los franceses en la Guerra de la Independencia y reparado con madera, continuando todavía en tal estado».

En 1827 se estimó que habría que invertir en reparaciones un total de 3.200.000 reales, sobre la base de un proyecto redactado por Bartolomé de Tejada que fue aprobado por la Academia de San Fernando.

En general, las obras acometidas en el siglo XIX, y en concreto las de 1889, fueron poco respetuosas con las fábricas anteriores. En 1905 se realizaron nuevas obras de consolidación, y por fin, en 1921 fue reconstruida la segunda bóveda.

En los años 70 del siglo XX, la Dirección General de Bellas Artes encargó al arquitecto Ramiro Moya y al ingeniero Carlos Fernández Casado un proyecto de reconstrucción del puente. Para ello realizaron en una primera fase un concienzudo estudio de fábricas, patologías y cimentaciones. Fernández Casado refirió detalladamente el estado del puente y de sus desperfectos, fechando cada una de sus intervenciones (FERNÁNDEZ CASADO 1980).

Fernández Casado y Gómez Moreno comentan su parecido con el puente de la capital zamorana, y confirman la existencia de un torreón en el extremo sur, hoy desaparecido.

Reconstruido en múltiples ocasiones, predomina la fábrica medieval.

Se trata de un puente de planta quebrada y perfil igualmente accidentado según los tramos, y predominantemente horizontal. Esta rasante es el producto de una rectificación de los accesos, que originalmente estaban en pendiente: «El cambio de rasante [...] se debió hacer en dos etapas, pues los vértices de las dos ojivas que necesariamente definirían el paso de las rasantes en la primera rectificación han quedado a una cota mucho más baja que la rasante definitiva, la cual se adaptó a la horizontal de la del tramo central y que debió hacerse modernamente cuando la reforma del XIX».

Tampoco el ancho es homogéneo en toda su longitud –que supera los 400 m–, y que puede establecerse en una media de 6,75 m. Cambia el color de la piedra según los tramos, e incluso aparecen cambios de plano en los tímpanos que ponen de manifiesto las diferentes intervenciones sufridas.

La rasante se eleva sobre el cauce cerca de 9,0 m. Está marcada en casi todas sus secciones por medio de una hilada sobresaliente de sillares; en algunos tramos, esta hilada se adorna con una serie de pequeños canecillos.

Se protege con un pretil de composición heterogénea, en el que se aprecian dos tipos: uno similar al denominado “cornisa-pretil” del XVI, y otro mucho más sencillo del XIX, que consiste en una hilada longitudinal saliente que separa los sillares del tímpano

de los del pretil; en algunos tramos ha sido recientemente reconstruido, y en otros cuenta con una albardilla de piedra tallada de sección poligonal.

El puente contó durante siglos con arquillos de aligeramiento sobre las pilas, que se mantuvieron en algunas de las reformas renacentistas y barrocas, siendo muchos de ellos cegados finalmente. Actualmente conserva apenas dos «que pueden ser romanos, románicos o góticos» sobre las pilas XIII-XIV y XIV-XV, y vestigios de otros dos cegados sobre las pilas VI-VII y XV-XVI.

El conjunto de las bóvedas salva unas luces que oscilan entre los 6,0 m y los 16,0 m. Entre las tipologías de los arcos se encuentra el medio punto –con sus cinco posibles épocas de construcción- y el ojival.

A raíz de la variación del cauce del Duero que obligó a alargar el puente hacia el sur, algunos autores asignan las diecisiete bóvedas que arrancan desde el norte como pertenecientes a la fábrica más antigua, mientras las cinco restantes fueron el resultado de la obligada prolongación. De ésta dice Fernández Casado que «no forman unidad con los restantes, no teniendo gran utilidad ni siquiera en grandes avenidas, dada su posición».

Separando ambos tramos se levantaba una torre medieval de planta cuadrada, que albergaba una capilla bajo la advocación de Ntra. Sra. de la Guía.

De las diecisiete bóvedas medievales sólo se conservan siete ojivales –que son sucesivamente desde el norte la primera, tercera, cuarta, quinta, decimocuarta, decimosexta y decimoséptima-, probablemente levantadas en la reforma de finales del siglo XII y principios del XIII. Estas bóvedas medievales poseen una doble o triple rosca de sillares en la embocadura. Algunas incluso presentan un doble arco, y numerosas deformaciones. Sus riñones son de sillería y de sillarejo, y en ocasiones han sido rejuntados con cemento.

Obviamente, la fábrica de las pilas y tajamares también procede de épocas diversas. La anchura de las pilas oscila entre los 5,50 y los 7,0 m. En el alzado de aguas arriba, las hay de planta triangular, ojival y de sección circular, intercalándose igualmente algunos con sección poligonal. En el alzado de aguas abajo, predominan las de planta rectangular. La mayoría tienen los paramentos lisos, pero también los hay escalonados.

El estado de conservación es muy variable, dependiendo de los tramos. En la consolidación efectuada en 1985 se encontraron restos de una cimentación antigua, probablemente romana, conformada por sillares almohadillados.

En 1972 el puente soportaba el tráfico de camiones, intensificado en otoño con ocasión del transporte de la cosecha de remolacha.

Actualmente y desde 1998 el acceso al puente sólo es peatonal.

Al oeste de la población, sobre la carretera comarcal 519 a Bóveda de Toro se encuentra un puente metálico sobre el Duero. Se trata de una obra singular, que marca un hito en el paisaje, en el que destaca formando un conjunto de gran belleza.

Puente metálico en Toro sobre el Duero (CHÍAS y ABAD 2004)

Desde mediados del siglo XIX (SAAVEDRA 1858) existen noticias del proyecto de un puente colgante en esta localidad para salvar el río, como una alternativa al puente de piedra.

Este puente fue proyectado por el ingeniero Enrique Alau y, de haberse llevado a cabo, hubiera supuesto la construcción de un tramo único de 140 m de luz y de 6 m de anchura de tablero, que habría de suspenderse de cuatro cables de 10 m de flecha y de péndolas cilíndricas de hierro forjado. Las pilas se proyectaban de sillería, unidas por un arco semicircular formando pórtico. El presupuesto ascendía a cuatro millones y medio de reales, la mitad de los que costaba la obra del puente de piedra. En palabras de Saavedra, hubiera sido sin duda «uno de los mejores puentes que hemos tenido ocasión de ver, por la atinada distribución y bien escogidas formas del material, a lo que deberá la obra una rigidez y seguridad que la distinguirán entre las de su clase».

Ya en los primeros años del siglo XX, se acometió de nuevo el proyecto de un puente metálico, y el puente actual fue construido finalmente en 1907 por el ingeniero Tomás Tamarit.

El puente se compone de tres tramos metálicos en celosía, formados cada uno por dos arcos gemelos tipo bow-string, de tablero inferior y 55,60 m de luz. La estructura metálica está roblonada.

A ambos lados de los arcos, que distan entre sí 4,80 m, existen unas aceras voladas que se protegen mediante barandillas; la calzada queda libre entre aquéllos.

El arriostramiento de los arcos, a base de celosías triangulares transversales, limita el gálibo.

Cada tramo apoya sobre pilas de sillería en talud, con tajamares semicilíndricos en ambos alzados, y con la línea superior de apoyo muy definida por hiladas sobresalientes; su espesor es de 2,60 m.

Los estribos son de mampostería, con aristas de sillería. Las aletas se hallan parcheadas con piedra de diversa procedencia.

La rasante se eleva hasta 6,60 m sobre el cauce y la longitud total de la obra supera los 176 m. Fue cimentado utilizando cajones de aire comprimido.

En 1980, la estructura sufrió una serie de refuerzos y continúa en uso, dando servicio a una carretera comarcal.

Al oeste de esta población se encuentra la mansión de *Albocela* (El Alba), donde se han encontrado restos romanos y un miliario. Después la calzada romana continúa hasta Zamora (*Ocelo Duri*), donde enlaza con la Calzada de la Plata.

De Zamora a Portugal

Zamora constituye el último vado importante del Duero en territorio español.

Junto a Zamora confluyen el Duero y el Valderaduey –el antiguo *Aratoi*, cuyo nombre ibérico significaba ‘tierra de llanuras’ (MENÉNDEZ PIDAL 1968, 25-26).

Y en Zamora, aprovechando el vado cruzaba el Duero la antigua calzada romana que unía Astorga con Mérida: la Vía de la Plata; el puente antiguo que facilitaba la travesía se describe en el apartado correspondiente a esta vía.

Puente en la ronda de circunvalación en Zamora sobre el río Duero (CHÍAS y ABAD 2004)

El puente, situado aguas arriba del puente de ferrocarril, forma parte de la ronda de circunvalación que evita la travesía del casco urbano al tráfico de la carretera N-630.

Como se trata de un puente urbano, los proyectistas de José A. Torroja Oficina Técnica, S.A. prestaron especial atención a la integración de la obra en su entorno.

Se distinguen claramente dos zonas de diferente carácter: el cruce sobre el cauce y el cruce sobre el parque urbano; ambas han recibido un tratamiento diferenciado en cuanto a tipología, formas, texturas y colores de las estructuras.

La separación entre ambas estructuras se ha resuelto formalmente mediante la construcción de una potente pila-estribo.

La sección que salva el río se compone de un puente continuo de tres vanos, de luces 60+100+60 m, construido por avances sucesivos con dovelas hormigonadas “in situ”.

Los tableros, uno para cada calzada, están constituidos por vigas de canto variable con sección de cajón monocelular, articulados en una de las pilas y doblemente articulados en la otra.

El cajón, con una anchura de 6 m, se prolonga lateralmente con dos voladizos de 3,55 m el exterior y 2,65 m el interior hasta alcanzar una anchura total de 12 m; el canto del cajón varía desde 4,80 m sobre la pila hasta 2,30 m en el centro y sobre los estribos; las almas tienen un espesor constante de 0,35 m.

Las pilas, que presentan un cierto esviaje que coincide con la dirección media del río y con la orientación de los paseos del parque de los Tres Árboles, están constiuidas por dos fustes huecos con forma de tronco de pirámide rematados lateralmente por sendos troncos de cono.

El paso sobre el parque de los Tres Árboles se acomete mediante una losa continua aligerada, construida sobre cimbra convencional. Las pilas, conformadas por dos brazos en forma de V, siguen el esviaje general de la obra.

Para conseguir un tratamiento adecuado al ámbito más urbano de la estructura en la margen derecha, se han tratado las superficies vistas del hormigón mediante la sustitución de los encofrados tradicionales por unas placas prefabricadas de color ocre rojizo y textura muy rugosa. Las impostas, de hormigón blanco que contrasta vigorosamente con el color de las placas, se constituyen como un elemento de unidad del conjunto.

Las obras se iniciaron entre mayo y junio de 1983 y el puente entró en servicio dos años más tarde.

Saliendo de Zamora hacia el oeste existen algunos restos de calzada que indican su prolongación hacia Laguna de Legio, Fermoselle (*Ocila*), Berrueco Pardo y Saladeana (*¿Eldana?*).

A partir de este punto el cauce se va clavando progresivamente en los granitos y esquistos, formando pasado el encuentro con el Esla –cerca de Villalcampo- un impresionante cañón que acaba siendo un profundísimo tajo en la penillanura zamorano-salmantina: los *arribes*, zona de confluencia con el Tormes y, más abajo, el Huebra, donde los asentamientos se situaron en los ‘asomaderos’ de los altos de las llanuras.

En esta zona se encuentra situado el célebre Viaducto Requejo en Pino.

Viaducto Requejo en Pino sobre el río Duero

(CHÍAS y ABAD 2004)

El viaducto en Pino constituye una obra magnífica e imponente, un hito auténtico en el paisaje y en la historia de las obras públicas españolas. El puente se construyó sobre la antigua carretera local que se dirigía a la de Zamora a Alcañices y Portugal, para salvar la gran barrera que constituía el río Duero.

La primera mención que aparece sobre la construcción de un puente en esta zona del Duero, para conectar las comarcas de Sayago y Aliste, se remonta a 1853; coincidió con el acta de diputado de Práxedes Mateo Sagasta, quien encargó al ingeniero Eduardo López Navarro el estudio de un puente que habría de situarse unos 2 km aguas abajo del actual, con una rasante más baja y aplicando una solución basada en dos tramos de fundición.

La construcción del puente pronto pasó a ser un tema político, sobre el que se argumentaba el secular abandono y marginación de ambas comarcas en el ámbito de las comunicaciones. La consecuencia fue que la mayoría de los aspirantes a diputados en Cortes lo ofrecieran como parte de su programa de intenciones. Sin embargo, la obra ofrecía tales dificultades técnicas que su realización se fue posponiendo.

El objetivo se vio más cerca cuando Federico Requejo consiguió en 1893 que se dictase una Real Orden que autorizase el estudio de la carretera que debía enlazar Fonfría con la de Salamanca a Fermoselle, y que el estudio del puente fuese incluido en él. El encargado de desarrollar tal proyecto fue el célebre ingeniero José Eugenio Ribera, que inició los estudios al año siguiente.

Ribera se empleó a fondo en el estudio del puente, llegando él mismo a confesar que fue la obra en la que más tiempo invirtió (RIBERA 1914, 471-475). Llegó a proponer hasta doce soluciones distintas, basadas en las diferentes tipologías habituales de la época. Entre sus conclusiones expuso que la solución más barata hubiera sido la de un puente colgante, pero se optó por elegir la construcción de un arco rebajado 1/8, por constituir la que suponía emplear un peso en hierro menor.

Todo el proceso de estudio quedó recogido en un libro publicado en 1897 (RIBERA 1897). En él resulta de gran interés el análisis que el propio Ribera efectuó de cada

solución, acompañado del énfasis en el importante papel del ingeniero en la construcción de obras públicas: «un año de trabajo de ingeniero, que puede valer 10.000 pesetas, permite ahorrar al Estado muchos cientos de miles de pesetas».

Entre las conclusiones prácticas a las que llegó, se podrían citar:

- la supresión de todas las obras de fábrica;
- que la construcción de los arcos de gran flecha, tipo Eiffel, requerían una gran cantidad de hierro, a veces hasta el doble;
- demostraba que, en contra de la opinión generalizada, los arcos articulados eran más baratos que los empotrados.

Los doce presupuestos correspondientes oscilaban entre 300.000 1.700.000 de pesetas.

La solución aceptada definitivamente fue la denominada «viaducto metálico de pequeñas luces, sobre arco triarticulado».

El peso del hierro utilizado fue de 414 kg/m, frente a los 6.000 y hasta 9.000 kg/m de los puentes de Eiffel.

Las dos primeras subastas quedaron desiertas porque los constructores intuían grandes dificultades de montaje; la tercera subasta fue adjudicada a Duro Felguera, y por fin se inició la obra en 1902.

Sin embargo, durante la obra surgieron serios problemas que llevaron a la empresa a destajar el montaje del puente a una sociedad llamada Montajes. Esta sociedad abandonó la obra cuando se produjo un pandeo importante –de 2 cm- en la sección IV de la palizada, y en consecuencia hubo que realizar una serie de correcciones y de arriostramientos supletorios.

La sociedad Duro Felguera, volvió a encargarse del montaje, esta vez bajo la dirección de Robustiano Fernández, quien contrató obreros de la zona sin cualificación, a los que fue instruyendo admirablemente a lo largo de los trabajos.

Todo el montaje se efectuó en voladizo, y el tablero comenzó a construirse una vez cerrado el arco en clave.

Los trabajos concluyeron en 1914, y el puente fue inaugurado en el mes de septiembre. Tras su finalización Ribera efectuó una lucidísima autocrítica de su proyecto y desarrollo de las obras.

Las dificultades de montaje y los errores en el precio del hierro colocado llevaron a un aumento de presupuesto de 350.000 a 500.000 pesetas, y el propio Ribera consideró que hubieran sido necesarias 100.000 pesetas más para haber podido ejecutar la obra en condiciones. Ello ocasionó graves pérdidas a la empresa constructora.

La conclusión que extrajo el ingeniero fue que las soluciones en las que se consideran conjuntamente el proceso constructivo y la mano de obra, son frecuentemente más realistas que las que se basan en el puro afinado del material sobre la base del cálculo estructural.

Las reflexiones de Ribera y su honradez personal le llevaron incluso a cuestionar la idoneidad de las concesiones estéticas del viaducto, construido en una zona tan deprimida. Sin embargo, se trata de una de sus mejores obras, y de uno de los ejemplos más relevantes de la construcción de puentes del siglo XX, que en su momento llegó a ser récord de luz en España.

Recientemente ha sido declarado Bien de Interés Cultural.

La solución adoptada consiste en dos vigas en celosía trianguladas, articuladas en los extremos y enlazadas por un doble sistema de contravientos que arriostra longitudinalmente el trasdós y el intradós de las vigas-arco.

El enlace normal al eje se realiza mediante bastidores que arriostran transversalmente el conjunto.

El arco tiene un espesor creciente entre celosías. En la zona de apoyos alcanza una luz de 120 m y una flecha de 24 m.

El arco soporta un tablero metálico de 6 m de anchura, que está formado por pequeños tramos de entre 6 y 10 m de luz, que apoyan sobre el arco y las empalizadas ataluzadas; éstas llegan a alcanzar los 20 m de altura.

Las pasarelas peatonales se han dispuesto en voladizo.

La altura de la rasante sobre el cauce alcanza los 80 m.
Soporta un tráfico local escaso, para el que la travesía supone un estrechamiento importante.
Se encuentra bien conservado. Mantiene en los accesos un poste de época de fundición, que contiene una inscripción relativa al nombre del puente y a su construcción.
El paraje en el que se sitúa es de gran belleza. El conjunto de la obra en su entorno deberían ser objeto de mayor publicidad por su gran valor.

Cerca de Aldeadávila confluía con las llamadas *estradas mouriscas* en la margen portuguesa del río.

Las vías del Pisuerga y del Carrión

Entre los afluentes más importantes del Duero se encuentra el Pisuerga.
Su afluente el Carrión discurre desde su nacimiento hacia el sur, y al cruzar Velilla deja a su izquierda las antiguas y legendarias Fuentes Tamáricas, ya citadas por Plinio en su *Naturalis Historia*. Hacia la amplia vega de Saldaña, el Carrión discurre por un valle asimétrico que presenta fuertes escarpes a la izquierda –a cuyo pie discurre el río en muchos tramos- y laderas suaves a la derecha, donde se prolonga la vega. Por ello se ubicaron las poblaciones de Saldaña o Carrión en la zona elevada, protegidos por el lado de poniente por el río.
En Carrión de los Condes se cruzan dos antiguas vías: la calzada romana que ascendía río arriba desde el sur, y el Camino de Santiago, trazado a su vez en gran parte sobre otro más antiguo también romano. Cerca de su intersección se encontraba la ciudad vaccea de *Lacobriga* (que se sitúa en San Mamés de Campos o en el propio Carrión de los Condes). Carrión es el diminutivo medieval de *carria*, que significa ‘camino’, y que arroja mucha luz sobre la historia del río.
El Carrión atraviesa en su tramo final la Tierra de Campos, que fuera frontera difusa entre los reinos de Castilla y de León, fijada alternativamente en el Cea y en el Pisuerga.
En Autillo de Campos, junto a su afluente el Valdejinete, juró Fernando III los fueros de Castilla, uniendo de modo definitivo ambos reinos.
En las proximidades de Palencia, que se sitúa ligeramente sobreelevada a su izquierda, el río es vadeable por varios puntos. Aún se conserva la fábrica romana en Las Puenteceillas, al pie de la catedral; y la medieval en el puente de don Guarín, al norte de la Ciudad.
Después, el río discurre hacia el sur y pasa cerca de Baños, que fuera asentamiento de romanos y visigodos, como atestigua la bella iglesia San Juan.

Puente de San Isidro de Dueñas sobre el río Carrión (ABAD y CHÍAS 1983-1989)

Se trata de un hermoso puente del siglo XIV, que fue construido a expensas de la comunidad del vecino convento.

Consta de ocho bóvedas de sillería, de las cuales dos son de cañón, y las restantes, ojivales. Sus luces varían desde los 10 m de la más grande, hasta los 5,60 m de las menores.

Tiene un desarrollo total de 98,50 m, y su fábrica es muy irregular, pudiéndose detectar la adición de tajamares y otros elementos en fechas diversas, sin duda anteriores al s. XVIII.

En 1883 fue reparado, recalzándose las pilas y la tercera bóveda.

Poco antes de Dueñas el Carrión desemboca en el Pisuerga, y entre ambos cauces se encuentra el monasterio de la Trapa, antiguo cenobio benedictino que conserva una interesante portada románica.

Este camino que, procedente de Guardo descendía al o largo del Carrión pasando por Saldaña, Carrión de los Condes, Villoldo y San Cebrián de Campos continuó en uso a los largo de los

siglos en un estado variable de conservación. Entre 1770 y 1778 realizó importantes reparaciones en todos sus puentes.

Actualmente la carretera N-226 de Valladolid a Santander discurre también por el valle.

Una de las Tabletillas de barro de Astorga menciona una calzada militar romana que desde León conducía a *Pisoraca* (Herrera de Pisuerga), sede de un campamento, a *Iuliobriga*, a *Aracilum* – donde tuvo lugar una importante batalla de las guerras cántabras- para salir al mar en *Portus Blendium*.

Puente en Herrera de Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

Fue proyectado en 1590 por Francisco del RÍo y Domingo de Cerecedo.

Se atribuye a este puente el hecho de iniciar una nueva corriente tipológica, con su tablero ancho y largo, de suaves pendientes y diseño muy regular y simétrico, tanto aguas arriba como aguas abajo.

Cuenta con tajamares aguas arriba y contrafuertes rectangulares en el alzado opuesto, que en ambos casos alcanzan la rasante y configuran unos amplios apartaderos.

A esta vía se le reconoce un tronco común en el tramo que va desde el Cantábrico hasta la cordillera, pero en Nestar se producía una bifurcación hasta alcanzar las bases de dos importantes campamentos: el campamento de Augusto en *Segisamun* (Sasamón) y el de la *Legio IV* en Herrera, cuyos *prata* se extendían hasta *Iuliobriga* –cerca de Cervatos-, sede de la *Cohors I Celtiberorum* en el Bajo Imperio.

El ramal de Herrera se dirigía hacia el Sur hacia la mansión *Desobriga* en las proximidades de Osorno; en dirección Norte, desde Herrera seguía hacia Alar del Rey, Mave –la *Civitas Maggaviensium* romana, ciudad de los magavienses-, Aguilar de Campoo y Nestar.

En esta zona del alto Pisuerga se encuentra también Brañosera, la *Brania Osaria* a la que se refiere la carta puebla más antigua de la que se tiene noticia (824). Es una de las zonas con la mayor concentración de arte románico del mundo, destacando las iglesias de San Salvador de Cantamuda –hasta el siglo XIX, *Cantamuga*, haciendo referencia a un límite o a un hito-, Cervera, Aguilar de Campoo, Olleros –que es una ermita rupestre-, Mave o Nogales. Y entre sus afluentes, en el valle de la Ojeda, San Pedro de Moarves –de bellísima portada-, San Pelayo –cerca de Perazancas, que aún conserva frescos románicos- y Santa Eufemia de Cozuelos.

Al Norte de Aguilar de Campoo, en Nestar, se incorporaba la calzada de Sasomón, descrita en el fuero de Brañosera (s. VIII) como “Vía de Asturianos y Comercanos” (MENÉNDEZ DE LUARCA 2000, 144); en esta vía, en el lugar de Menaza situado poco antes de la incorporación apareció un miliario de Augusto que confirma el origen del itinerario. En el lugar de El Mercadillo la vía de los asturianos se continúa hacia el Collado de Somahoz, donde se conservan abundantes restos de la calzada, y hacia el puerto de Palombera, mientras la calzada principal proseguía ascendiendo hasta Cervatos y se conocía con el nombre de Camino real de Santiago.

Pasado Aguilar en dirección sur, el Pisuerga se encañona en los estrechos de La Horadada, y en el Congosto, a la izquierda del río, permanece un antiguo camino que pasa bajo un arco abierto en las calizas –la Peña Horadada- que aún muestra signos de haber sido ampliado por la mano del hombre. Aguas abajo, donde el valle se abre y la tierra empieza a ser llana, en la confluencia del Burejo con el Pisuerga se situó la *Pisoraca* prerromana que dio nombre al río.

El Pisuerga desde Dueñas discurre junto a la carretera nacional, el ferrocarril y el Canal de Castilla, como paso idóneo que es.

Obra singular, el Canal y sus explotaciones fueron ideados para enlazar la zona cerealista de la Tierra de Campos –en Valladolid y Medina de Rioseco- con el puerto de Santander, discurriendo a lo largo de unos doscientos kilómetros hasta Alar del Rey y Herrera de Pisuerga; ya planteado bajo los reinados de Carlos I y de Felipe II, su construcción se inició en 1753 bajo la dirección de Antonio de Ulloa y de Carlos Lemaur, concluyéndose –la parte que se pudo construir del proyecto- en 1849.

Los puentes de Valladolid fueron objeto de numerosas reparaciones a lo largo del siglo XVIII, y especialmente el Puente Mayor sobre el Pisuerga y el cercano de Berrocal lo fueron en 1770, en

1776 y en 1819 –esta última para reparar las destrucciones sufridas por la voladura de sus bóvedas durante la Guerra de la Independencia. En estas fechas aún se mantenía el pontazgo a beneficio del Cabildo.

Puente Mayor en Valladolid sobre el río Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

Era el único que existía hasta mediados del siglo XIX para acceder a la villa desde la margen derecha; su origen se debe al impulso de la esposa del conde Ansúrez, doña Eylo, hacia 1080.

Se trata de una obra sólida de 153 m de longitud y diez bóvedas, que presentaba una rasante en lomo de asno, y que incluía sendas ermitas en ambas márgenes que facilitaban el control militar..

A lo largo de los siglos se ha visto sometido a diferentes intervenciones: los tajamares se repararon entre 1506 y 1507; y hubo nuevas reparaciones en 1512 y 1599.

Como consecuencia de la riada de 1597, que llegó a derribar el pretil, se acometió una reparación que se prolongaría hasta 1603 y en la que intervinieron Juan de Nates, Pedro de Solórzano, Francisco de Avellano, Aparicio de la Vega y Juan Martínez; en 1635 Bartolomé del Castillo y Juan Vélez de Lencín se hicieron cargo de las nuevas intervenciones precisas debido al mal estado de la fábrica. Entre otras obras, se repararon las bóvedas centrales y algunos tajamares, además de suavizar la rasante original.

De nuevo en 1727 hubo de ser reconstruido, y de manera muy importante en 1886 de acuerdo con el proyecto del ingeniero Mateo Benito que regularizó la rasante, ensanchó el tablero y recreció los tajamares.

Durante ocho siglos fue el único puente de la ciudad.

En la segunda mitad del siglo XIX, y por iniciativa de D. José de Salamanca, se proyectó la construcción de un puente de hierro sobre el Pisuerga para dar servicio a la carretera de Valladolid a Salamanca. La idea y la elección del emplazamiento se remontan a 1851, y fueron varios los proyectos que se manejaron.

Las obras para un puente colgante proyectado por Andrés de Mendizábal comenzaron en octubre de 1852, y se suspendieron definitivamente en 1854, cuando ya estaban concluidos los estribos; posteriormente, el propio Mendizábal presentó un nuevo proyecto de arco de fundición *sistema Vergniais* y, por fin, el expediente pasó a la *Comisión de estudio de los puentes de hierro* que en ese momento estaba compuesta por los ingenieros Lucio del Valle, Víctor Martí y Ángel Mayo, y que tras estudiar dos alternativas, la primera una viga celosía de cordones paralelos, adoptaría la solución definitiva a base de un *bow-string*, decisión que fundamentan, entre otras, en razones estéticas, pues «se trata de una obra que, si no llega á ser excepcional, es sin embargo muy notable é importante por su magnitud y demás circunstancias...; y su aspecto es más bello y de carácter más monumental y más apropiado para una capital tan importante como la de Valladolid».

Puente colgante en Valladolid sobre el río Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

El primer proyecto fue el de un puente colgante que se encontraba a las afueras de la ciudad, a unos 800 m de la Puerta de Madrid.

Destinado a unir las carreteras de Zamora y de Calatayud, estaba en ejecución en octubre de 1852, según proyecto de Andrés de Mendizábal.

Consistía en un tramo de 68 m de luz, 6,70 m de ancho y 12 m de altura sobre el nivel de las aguas ordinarias.

Tras analizar la desconfianza que este tipo de puente producía debido a su excesiva flexibilidad y «para que la adopción de estos puentes sea tan general como merece serlo por sus especiales ventajas» adopta una disposición a base de unas parábolas más tendidas con «menos flecha que la de costumbre para los cables de suspensión, madera fuerte y pesada para el entablonado del piso y las barandillas... y por último péndolas

de barras en lugar de alambre». En ambos estribos disponía sendos macizos de amarre y las correspondientes pilas de fundición.

Para mejorar las operaciones de conservación previó la colocación de depósitos de agua— para refrescar las maderas en verano así como para atajar posibles incendios— y un andamio volante —para recorrer el tablero por el trasdós y posibilitar la siempre incómoda tarea de apretado de las tuercas, operación imprescindible para mantener la unión del tablero y la rigidez de la barandilla—.

Las obras se paralizaron cuando los estribos habían alcanzado una altura de 19 m sobre el fondo del cauce.

El propio Mendizábal presentó a continuación el proyecto de un puente según el sistema del ingeniero belga Vergniais.

Puente sistema Vergniais en Valladolid sobre el río Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

De acuerdo con el sistema Vergniais, el proyecto consistía en situar un gran arco escarzano en cada alzado, de dovelas de hierro fundido, con una cuerda de 68 m y una flecha de 17, radio 42,50 m, y contrarrestado en los riñones por dos arcos botareles del mismo radio que apoyaban sobre pilastras levantadas sobre los estribos ya ejecutados. Los arcos estaban arriostrados entre sí mediante arcos transversales de fundición.

Las péndolas, de hierro forjado, que soportaban el tablero se disponían espaciadas cada metro, y el arriostramiento de éste era inferior. El pavimento proyectado era a base de piedra machacada sostenida con armadura de hierro sobre la cual se extendía la correspondiente capa de asfalto.

La altura sobre el nivel ordinario de las aguas debía haber sido de 12 m —todas las dimensiones resultaban forzadas como consecuencia de la ejecución de los estribos para el puente colgante.

Mendizábal, en el artículo de la Revista de Obras Públicas de 1854 en el que explica el proyecto, y tras enumerar las ventajas de este sistema, concluye con una queja amarga sobre el descrédito en algunos sectores de los puentes colgantes. Analiza las causas y concluye que «ningun otro sistema hay que esté tan sometido á la ciencia, ni en que, por consiguiente, trabaje el material de un modo tan conocido y preciso como en los puentes colgados» pero esta ventaja llevada a un límite que no se exige en otros tipos resulta especialmente perjudicial «cuanto que el inconveniente capital de este sistema es la movilidad, y no es esta por cierto la manera mas adecuada de remediarlo». Destaca también el coste más reducido, y concluye que «de uno y otro abuso han resultado, como no podía menos, puentes que más parecen construcciones provisionales que obras permanentes».

Puente de Prado sobre el río Pisuerga, en Valladolid

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

Una vez paralizadas las obras, el expediente pasó a la Comisión de estudio de puentes de hierro, que desestimó el proyecto anterior del puente colgante, por hallar en él graves inconvenientes causados por la falta de rigidez y por las sobrecargas que podían causar flechas importantes y vibraciones que podían llevar a la rotura. Y se optó de nuevo por una solución con un puente de hierro, barajándose varias posibilidades antes de decidir la construcción de un arco atirantado o Bow String.

Se trata de dos viga doble T de canto variable, con cordón superior en arco y recto el inferior; el tablero cuelga del arco mediante péndolas verticales. El alzado de cada viga incluye un cordón curvo intermedio y se completa con una triangulación de las almas de gran pureza geométrica. Por otro lado la cabeza superior se une en sus extremos a la inferior por medio de dos planchas de palastro roblonadas. El canto en el centro del vano es de 8 m. El piso era de madera y la barandilla de fundición.

Se mantuvieron las dimensiones iniciales de anchura del tablero —7 m entre ejes de las vigas— y de luz —67,70 m—; la longitud total del puente es de 71,80 m.

La estructura metálica se fabricó en Birmingham por John Henderson Porter, y el proceso de montaje se llevó a cabo sobre un puente provisional de madera de cuatro tramos apoyados en los estribos y en tres palizadas intermedias. La colocación, ajuste y roblonado de las piezas metálicas comenzó por el apoyo derecho, y la operación duró siete meses, sin necesidad de utilizar grandes medios para la puesta en obra ni un número elevado de operarios.

La prueba de carga se realizó el 11 de mayo de 1865.

Puente arco de hormigón pretensado sobre el Pisuerga

Finalmente, la disminución de las secciones debido a la corrosión, la sustitución del tablero original y las pavimentaciones sucesivas así como su incapacidad para hacer frente a las cargas actuales aconsejaba la sustitución del viejo “puente colgante”. Se optó por una solución inteligente en un doble sentido: por un lado se mantenía el magnífico ejemplar del siglo XIX y por otro se elegía una estructura elegante de puente arco de hormigón pretensado, cuyo proyecto llevó a cabo la Oficina Carlos Fernández Casado S. L. (Javier Manterola Armisen, M. A. Gil, J. Montero, A. López Padilla, G. Carmona, R. Carmona).

Se trata pues de un puente arco biarticulado en apoyos, de 124,5 m de luz entre apoyos en el terreno y 96,8 entre articulaciones y con una flecha en el centro del arco de 10,6 m de la que resulta una relación flecha/luz de 1/9. El arco y el tablero están formados por un doble cajón de 1,60 m de canto en el centro de la luz, que disminuye hacia los apoyos hasta 1,30 m. La anchura total del puente es de 23 m, divididos en dos mitades completamente independientes soportada cada una de ellas por un arco 5,4 m de anchura. La longitud total del dintel es de 158,80 m y se apoya en el arco en el centro y sobre dos pilas extremas separadas 120 m.

El puente se construyó sobre cimbra metálica apoyada en dos puntos intermedios del cauce sobre dos filas de pilotes provisionales; el descimbramiento se ejecutó mediante la introducción de gatos en los arranques. Las obras concluyeron en 1993.

En palabras del autor, «este puente se inspira en los puentes de Maillart, pero introduciendo una serie de mejoras», pues no sólo elimina la articulación del centro sino que suprime «los feos pilares que relacionan el tablero, en su zona no fundida con el arco, con el propio arco». Esta disposición estructural se manifiesta en una estructura ligera y sutil con un dintel que se funde con elegancia con el arco en la clave.

Otros puentes singulares en Valladolid son el puente de Hispanoamérica en la ronda interior sur y la Pasarela del Museo de la Ciencia.

Puente en la ronda sur de Valladolid. Puente de Hispanoamérica

El crecimiento de la ciudad de Valladolid se desarrolló en sentido norte-sur, el mismo en el que se orientan el ferrocarril y la red de carreteras. Así, la circunvalación construida por el Ministerio de Fomento, que consta de sendas rondas exteriores al este y al oeste de la ciudad, servía al tráfico de paso pero no al tráfico urbano, y el Ayuntamiento encargó en 1990 el proyecto de la ronda interior sur que establece el cierre entre las vías urbanas y las periféricas. El proyecto, que incluye un puente sobre el río Pisuerga, se concluyó en 1992 pero hasta cuatro años más tarde la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León no convocaría el concurso para su construcción. La obra, de marcado carácter urbano que su autor, el ingeniero Juan José Arenas (Arenas y Asociados, Ingeniería de diseño), afrontó como «una oportunidad para mejorar la calidad urbana de los barrios del sur de la ciudad», es un puente atirantado asimétrico, con un vano de 120 m de luz que salva el cauce y un vano lateral de 36 m en la margen izquierda, conformado por dos pórticos triangulares de hormigón que combinan un mástil comprimido y un tirante inclinado en tracción, y que dan lugar a una cabeza de hormigón de la que nace el abanico de cables.

El tablero, de 30 m de anchura, consiste en dos nervios de borde de hormigón de sección hueca, dispuestos a 25 m, que sirven de apoyo a un conjunto de celosías transversales de acero separadas entre sí 9 m en sentido longitudinal. Éstas soportan las correspondientes vigas longitudinales de acero y sobre ellas, una losa de hormigón de 18 cm de espesor.

En los laterales se disponen una pista para ciclistas y una acera peatonal separadas por una banda pavimentada con adoquines de la que nacen los cables y donde se colocan las lámparas de iluminación.

Finalmente, una escultura de acero corten y acero inoxidable situada en una glorieta sobre un pedestal de hormigón remata el espacio público urbano que la obra construye, de modo que, en palabras del ingeniero autor «esta obra pública trata de aproximarse a la idea de que las estructuras de hormigón, sobre todo urbanas, deberían tener una mínima aspiración a convertirse en arte útil».

El puente fue inaugurado en 1999.

Pasarela del Museo de la Ciencia sobre el río Pisuerga

La pasarela forma parte del proyecto de tratamiento de las riberas del río en la ciudad de Valladolid y conecta el casco urbano en la margen izquierda con los nuevos barrios de la margen derecha a través del Museo. En este sentido la pasarela debía de ser un elemento singular y capaz de establecer una relación adecuada entre el museo y la ciudad.

La estrecha colaboración entre los arquitectos Rafael Moneo y Enrique de Teresa, autores del edificio del museo, y los ingenieros Julio Martínez Calzón y Miguel Gómez Navarro (MC2, Estudio de Ingeniería) propició un resultado satisfactorio entre el planteamiento arquitectónico y el funcionamiento estructural.

Así, la estructura de la pasarela —de 234,19 m de longitud total— es una celosía espacial tubular de sección hexagonal que en el vano central, de 111,3 m de luz, se sitúa en el interior de otra celosía a base de cables longitudinales y transversales pretensados; ambas se enlazan mediante radios tubulares. La sección transversal es un hexágono irregular con una anchura variable entre 4,9 y 6,9 m y una altura entre 5,75 y 4,9 m.

La complejidad geométrica de la estructura principal que presenta todas las barras con orientaciones diferentes aconsejaba el uso de perfiles tubulares para simplificar las uniones entre cordones y diagonales, mejorar las condiciones de mantenimiento y garantizar un adecuado aspecto visual en el entorno urbano. Los apoyos centrales de 14,87 m de altura son dos torres también a base de una celosía tubular.

En 2004, la construcción completa de la pasarela, aunque el calado del río permitía el montaje sobre penínsulas y apoyos provisionales, se llevó a cabo en la margen izquierda en condiciones más adecuadas de accesibilidad y control geométrico. El tramo atirantado se dividió en cinco dovelas que se montaron sobre apeos provisionales, se unieron a las torres —también divididas en módulos para su fabricación en taller y transporte a obra— y, una vez completados los tesados transversal y longitudinal, se procedió al desapeo y, mediante giro y basculación, se situó la pasarela en su posición definitiva. La ligereza de la estructura tubular permitió realizar la maniobra de colocación en un día.

Aguas abajo el Pisuerga pasa junto a Simancas, la *Septimanca* romana, dotada de un importante castillo —hoy sede del Archivo Histórico Nacional— y punto de confluencia con la calzada romana que remontaba el Duero desde Zamora.

La red viaria de Palencia no cambió mucho entre los siglos XVIII y XX. El antiguo eje longitudinal descendía siguiendo el Pisuerga desde las tierras de Campoo hasta las de Campos y ribera del Duero. Por esta vía se cruzaba la ruta de Burgos por el valle del Arlanzón, y los caminos que desde Palencia remontaban el Carrión o se dirigían hacia la parte occidental de la Tierra de Campos: hacia Sahagún, Villalón de Campos y Medina de Rioseco.

Larruga escribiría en la segunda mitad del siglo XVIII sobre la necesidad de reformar los trazados, y algunos de ellos se realizaron.

Hacia 1790 estaba claro por la explotación del Canal que la carretera de Reinosa sería rentable si se prolongaba hasta los graneros de Palencia, de modo que en 1791 las obras alcanzaron Quintanilla de las Torres, y en 1793 se inició el tramo hasta Herrera de Pisuerga con la intención de continuarlo hasta Fuentes de Valdepero. Pero diferentes vicisitudes históricas, como la competencia del camino de Reinosa a Burgos llevaron a la ralentización de las obras y a que el camino continuase siendo difícilmente accesible a los carros. Por otra parte, y a pesar de que muchos de los puentes –como el de Monzón de Campos- se habían reparado hacia 1767, en las proximidades del Carrión, las avenidas de la segunda mitad del siglo XVIII habían dejado intransitables diferentes partes del camino y provocado accidentes con los carros que transportaban la harina (MADRAZO 1984, I, 266).

El tramo de camino entre Fuentes de Valdepero –a pocos kilómetros al Norte de Palencia- y Valladolid descendiendo por la derecha del Pisuerga fue muy mejorado en el siglo XVIII. En 1779, Palencia arregló sus accesos.

El estado del Camino real de Burgos a Valladolid fue mencionado por Larruga: «Desde la baxada del soto de Palencia hasta el puente de san Isidro, inmediato a la villa de Dueñas, que es la carrera principal de Francia, Asturias, Vizcaya, Galicia, Montañas y Tierra de Campos, había un camino de legua y media de largo, tan gredoso y lleno de pantanos que se hacía intransitable, y no pocas veces se vieron los carruages atascados, y con la necesidad de buscar yuntas de bueyes para sacarlos. Conociendo el Intendente de esta provincia don Vicente Carrasco la incomodidad de los viageros, y al mismo tiempo la necesidad de ocupar a los jornaleros del campo, que por las continuas lluvias no podían trabajar en sus labores [...] propuso el Excmo. Conde de Floridablanca la necesidad y utilidad de construirlo de nuevo [...] y habiéndose servido el Rey aprobarlo [...] emprendió la obra, en la que ocupó a más de 800 hombres y muchachos, por espacio de casi seis meses [...] ha dexado para beneficio del público un camino sólido de 15 varas de ancho, adornado con guarda-ruedas de piedra y columnas [...] siendo de esperar que este camino sea de mucha duración, á exemplo de lo que se experimenta en el que el mismo Intendente hizo construir alrededor de dicha ciudad en el año de 1779» (MADRAZO 1984, I, 272)

Ponz relata que la Sociedad Económica de Valladolid puso en ejecución «el utilísimo proyecto de un sólido, y nuevo camino de dos leguas desde dicha puerta de Sta. Clara [Valladolid] hasta la villa de Cabezón, por donde va el camino Real, en lugar del penosísimo, y casi intransitable que había antes; y ha sido tal la eficacia de los que han promovido esta importante obra, que ya consta de 11.860 varas lineales, y que se hallan construidas 13 alcantarilla. [...] No se puede dudar que a la solidez de este camino se le dará también la hermosura de alinearle con frondosos árboles y arbustos». A este tramo se le dio una anchura de entre 8,30 y 11,70 m, y en 1790 se solicitó su prolongación desde Cabezón hasta Quintana del Puente.

Además se construyeron otros dos puentes en Dueñas y en la Venta de Trigueros, de modo que la “carretera de las harinas” estaba en buen estado en 1800.

En las tres últimas décadas del siglo XVIII se construyeron sobre el Pisuerga los puentes de Melgar de Yuso, Lantadilla, Cordovilla la Real, Tariego y Astudillo.

En este camino y también sobre el Pisuerga, en 1775 se reparó el puente de Torquemada por los destrozos causados por una fuerte avenida. Esta importante vía de comunicación tuvo que esperar hasta el reinado de Fernando VII para ser pavimentada.

En la carretera de Esguevillas a Dueñas, a un kilómetro de esta ciudad se construyó sobre el río Pisuerga el que sería el puente colgante más longevo de entre los que se erigieran en España: el puente colgante sobre el Pisuerga.

Puente colgante en Dueñas sobre el río Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1988)

El puente colgante sobre el río Pisuerga estaba situado a un kilómetro de la ciudad de Dueñas, y fue construido en 1845 según proyecto de los ingenieros Calixto de Santa Cruz y Andrés de Mendizábal, bajo la dirección de este último.

Constaba de un solo tramo de 75 m de luz, 5,60 de anchura entre barandillas y una altura del tablero sobre las aguas bajas del río de 8,80 m.

En cada orilla existían sendos estribos de sillería, que alcanzaban la cota del tablero, sobre los que se erigían las pilas, también de sillería, de 7,70 m de altura y unas dimensiones en planta en la base de 1,66 m —en sentido longitudinal— por 1,40 —en el sentido del río— que se reducían hasta 1,30 por 1,10 en la parte superior. Sobre los remates de la pilas se disponían cuatro placas cóncavas de fundición que recibían los rodillos del mismo material sobre los que pasaban los cables.

El tablero era de madera y de directriz parabólica a base de vigas transversales sobre las que descansaban los largueros que recibían el entablonado de álamo negro que formaba el piso del puente.

Para atenuar las oscilaciones en cada extremo del puente se dispuso una viga fijada al estribo por medio de cinco piezas de hierro; la rigidización del tablero se confiaba a la barandilla de roble a base de cruces de san Andrés.

Las sesenta y tres vigas llevaban en sus extremos unos estribos para enganchar las 126 péndolas suspendidas por medio de abrazaderas a cada dos cables de los ocho, dos pares a cada lado, de que disponía el puente, de modo que cada par de cables de un mismo lado sostenía la mitad de las péndolas; esto es un par de cables sustentaba las péndolas pares y el otro las impares de lo que resultan flechas distintas para cada par de cables de un mismo lado —6,50 m en los cables superiores y 7 en los inferiores.

A pesar de la adecuada falta de mantenimiento —como señalara Antonio Borregón en 1874 «construido en 1845, y desde entonces conservado, ó más propiamente hablando, *abandonado*, en manos de un Municipio»— fue, de entre los puentes colgantes construidos en España, el que más tiempo duró: cerca de ochenta años. Desde 1874 ante el lamentable estado de conservación, fundamentalmente del tablero, el mantenimiento corrió a cargo del Estado. En septiembre de 1883 un incendio destruyó el tablero que sería sustituido al año siguiente.

Lo costoso de las operaciones de conservación provocaron la sustitución del puente colgante por uno de hormigón armado de cuatro tramos de 18,54 m de luz sustentados sobre tres pilas de hormigón en masa y sobre los estribos del puente antiguo. Cada tramo se compone de dos vigas de alma llena de forma parabólica —las primeras de este tipo construidas en España y que merecieron la aprobación de José Eugenio Ribera— de 1,47 m de canto en los extremos y 2,13 en el centro, unidas por dieciséis viguetas transversales que sostienen un forjado corrido en toda la longitud del tramo sobre el que se dispuso un firme de hormigón en masa con una capa de rodadura de 2 cm de espesor de hormigón de alta resistencia.

En el centro de cada vano se colocaron escudos de cerámica de Talavera y en los extremos unas pilastras que pretendían recordar las pilas del puente colgante.

Las obras, según proyecto de José María Sainz, fueron dirigidas por Rafael Zumárraga y comenzaron en junio de 1924; las pruebas de carga se llevaron a cabo en mayo de 1927.

La antigua carretera N-620 de Burgos a Portugal por Salamanca, en la actualidad autovía A-62, atravesaba la población de Torquemada; para evitar esta travesía la Jefatura el Ministerio de Obras Públicas construyó un puente sobre el río Pisuerga.

Puente en Torquemada sobre el río Pisuerga

(ABAD 2007)

Se trata de un puente de bóvedas gemelas triarticuladas de hormigón en masa que proyectara en 1952 Carlos Fernández Casado para la Jefatura de Puentes y Estructuras. Constituye un magnífico ejemplo de las obras que el autor denominara “puentes anacrónicos”: puentes arco de hormigón en masa o con cuantías mínimas de armadura, ante la carestía de hierro de la época.

Consta de cinco vanos de 32+36+40+36+32 m a base de arcos de hormigón en masa con tímpanos llenos, y corta al cauce con una oblicuidad próxima a los 45°. Los arcos están triarticulados para reducir al mínimo las flexiones y poder suprimir

completamente las armaduras.

En sección transversal cada vano presenta dos anillos gemelos, desplazados longitudinalmente a causa de la oblicuidad, enlazados mediante losas de hormigón armado. Las pilas, de planta rectangular con tajamares triangulares, se cimentaron sobre bloques de hormigón en masa mediante hinca y relleno de cajones indios ligeramente armados en la zona inferior.

Las boquillas de los arcos presentan un estriado radial y el pretil, de hormigón prefabricado en el proyecto, se sustituyó por uno de sillería de granito en correspondencia con la mampostería de granito de pilas, estribos y tímpanos. La oblicuidad de los tajamares se enlaza con los tímpanos mediante un elegante escalonado de sillería.

La obra finalizó en 1960 y presenta un buen estado de conservación.

En la ciudad de Palencia y para conectar la margen izquierda del río Carrión con la zona deportiva Isla dos Aguas, Aguas del Duero construyó la Pasarela de San Juan de la Cruz.

Pasarela de San Juan de la Cruz

Esta singular pasarela atirantada proyectada por la Oficina FEHCOR Ingenieros, fue inaugurada en marzo de 2004.

Presenta una planta en curva de 45,0 m de radio, una luz de 70,68 m y una anchura de 3 m; el mástil, situado en la parte cóncava, tiene una altura de 18 m.

La sección del dintel es triangular, metálica de 0,60 de canto y formada por chapas de 15 mm en la zona de estribos y 10 mm en el resto; dispone de diafragmas transversales cada 2,209 m.

El mástil tiene sección circular metálica de 508 mm de diámetro exterior y un espesor de 25. En la parte superior la rigidización se consigue mediante un cilindro metálico macizo dispuesto en el interior, con un diámetro de 160 mm y un metro de altura.

Se han dispuesto cinco tirantes delanteros —con una secuencia de 8,83+13,24x3+8,83 m— y dos traseros anclados en un macizo de hormigón de 4,50x4,50x2,50 m³. La cimentación está formada por micropilotes.

En el Camino real de Madrid a Valladolid también se acometieron diversas obras en villas como Arévalo y Olmedo. En esta última se levantó en 1771 un viaducto sobre el Adaja para soportar el importante tráfico que soportaba esta vía desde el siglo XVI.

Puente de Medina en Arévalo sobre el río Arevalillo

(BUENO 2002; CHÍAS y ABAD 1994)

Constituye un ejemplo muy singular al combinar en su fábrica elementos mudéjares y cristianos, así como paramentos de sillería, de mampostería y de ladrillo. Fue construido en el siglo XIV para facilitar la travesía del Arevalillo al camino real que enlazaba Arévalo con Medina del Campo y Madrigal de las Altas Torres.

Es un puente imponente que alcanza una altura de 18 m sobre el cauce y una longitud total de 140 m. Se compone de tres grandes bóvedas apuntadas de luces 11 y 12 m la central, y de otras dos a los extremos de menores dimensiones, que están realizadas en ladrillo y presentan embocaduras de triple rosca. El puente tiene un ancho excepcional de 8 m que se mantiene en toda la rasante horizontal. En 1981 ha sido por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Las vías del Arlanza, del Arlanzón y del Esgueva. Las comunicaciones con Burgos

Después de Salas de los Infantes, el río Arlanza bordea por el norte la Meseta de Carazo, formando un cañón en cuyo fondo se conservan las ruinas del antiguo monasterio de San Pedro

de Arlanza –donde fue enterrado Fernán González, pero cuyo sepulcro fue trasladado a la colegiata de Covarrubias, situada a pocos kilómetros aguas abajo.

En un alto que domina la margen derecha del río y el monasterio, se conservan las ruinas de San Pedro el Viejo.

Siguiendo un viejo camino que discurre paralelo al río, Covarrubias se sitúa en la margen derecha del Arlanza. Debe su nombre a unas cuevas formadas en unos conglomerados rojos (*covas rubeas*) que se encuentran aguas arriba en la sierra de las Mambblas, cerros cónicos cuyo nombre deriva del latín *mammula*. Detrás se encuentra Quintanilla de las Viñas, con su iglesia visigótica al pie del Picón de Lara.

Desde el sur se incorpora el río Mataviejas, que pasa junto al monasterio de Santo Domingo de Silos; cerca de éste se incorpora un arroyo que ha abierto el desfiladero de la Yecla, un camino kárstico muy angosto que se puede recorrer en toda su longitud por una pasarela.

Cerca de Lerma, en Tordueles –aguas arriba-, en Tordómar y en Peral de Arlanza –aguas abajo_ se hubieron de reparar los puentes en la década de 1770.

En Lerma, aprovechando el vado, cruza sobre el Arlanza la antigua calzada romana –y actualmente la carretera nacional- que procede del paso de Somosierra y se dirige hacia Burgos para atravesar el Arlanzón –véase más abajo la carretera de Madrid a Burgos.

Burgos, situada a orillas del Arlanzón, fue una de las estaciones más importantes del Camino de Santiago, como más abajo se verá. Comenzó a surgir en el año 884, y ya tenía estatuto de ciudad en el 920, cuyo desarrollo se vio especialmente impulsado por los reyes Fernando I y Alfonso VI. Fue capital del Reino de Castilla desde su creación en el año 1035.

El estado de los puentes de la ciudad en el siglo XVI no era muy bueno. El de Santa María estaba arruinado en 1582, iniciándose su reparación en 1588. El de San Pablo sufrió las mismas consecuencias en 1582.

Los accesos a principios del siglo XVI fueron reparados en su mayoría.

Pocas ciudades tenían las cualidades de Burgos en el siglo XVIII para el comercio: según Larruga «[...] hace garganta precisa de los puertos de Santander, Bilbao, Laredo, Castro-Urdiales y Santoña, que dirigen sus caminos para introducir los géneros en la Península hacia aquella ciudad. Por ella pasan quantos necesitan la Corte y las Castillas [...] para el arreglo y el uso, así en ricos pescados y frescos escaveches, como en especerías, drogas, azúcares fierros, lencería, paños y otros [...]» (MADRAZO 1984, I, 263).

También estaba unida a Logroño por Belorado y Nájera, y con Palencia y Valladolid siguiendo los cursos del Arlanzón y del Pisuerga. Se comunicaba con Villadiego, con Vitoria por Briviesca, y con Madrid por Aranda de Duero. En su mayoría se trataba de caminos carreteros.

Puente de Frías

(CHÍAS y ABAD 1994)

Es uno de los mejores ejemplos de puente fortificado que se conservan en España.

También es conocido como Puente Mayor o Puente Romano, aunque no hay vestigios que permitan confirmar tal hipótesis.

El documento más antiguo en el que aparece citado es el Fuero de Medina de Pomar, fechado hacia 1181; entonces debía existir un puente anterior al actual, románico y de construcción contemporánea a la del puente de Trespaderne.

La fábrica actual es mayoritariamente bajomedieval. La torre central fue construida a finales del siglo XIV por el Concejo de Frías para recaudar el pontazgo correspondiente. Su planta es pentagonal y presenta dos arcos de medio punto para permitir la travesía al nivel de la rasante del puente; también presenta almenas en su coronación y dos matacanes sobre las puertas.

El puente consta de nueve bóvedas, casi todas ojivales; dos de ellas presentan un apuntamiento más pronunciado, que unidas a otras más rebajadas –y probablemente más antiguas- producen quiebros en la rasante y acentúan el perfil en lomo de asno, tan frecuente en las construcciones de esta época.

Las pilas se ven reforzadas por imponentes tajamares masivos, que poseen una sección triangular acentuada en el paramento de aguas arriba, mientras que aguas abajo son de planta rectangular y actúan como contrafuertes. Muchos de ellos alcanzan el nivel de la

rasante en secciones sucesivamente decrecientes, produciendo ocasionales ensanchamientos -apartaderos- en el tablero.

Presenta una longitud de cerca de 140 m frente a la escasa anchura del tablero de apenas 3,50 m., pero no se desarrolla a lo largo de una única alineación, sino que la planta se curva presentando una doble rampa de acceso.

Fue restaurado en 1970 según el proyecto del arquitecto Felipe de Abajo.

La ciudad de Frías junto al puente fue declarada Conjunto Histórico Artístico el 3 de julio de 1972.

El camino real de Madrid se trata más adelante. Pero a Burgos llegaba también la Cabaña de Carreteros procedente de la Bureba con su preciado cargamento de sal. Esta comarca gozaba de numerosos privilegios, como el de estar exenta de contribuir a las exigencias del viario en general, pero arreglaba puntualmente sus caminos para favorecer la salida de tan preciada mercancía desde Poza, Arana y Rocío. Construyó en la segunda mitad del siglo XVIII los puentes de , Salas de Bureba, Terminón –sobre el río Oca- y Rublacedo de Arriba sobre el río Zorita.

El camino de Burgos a Palencia siguiendo el curso del Arlanzón –véanse los tramos inferiores en el apartado anterior- ya aparecía privilegiado en la Edad Media, pues en 1219 el rey Fernando III había eximido a los vecinos de Burgos del pago del portazgo, exención que sería confirmada por Sancho IV en 1285 (ARAMBURU-ZABALA 1992, 109).

También era de gran importancia la comunicación con Álava a través de los valles del Oca y del Oroncillo –afluentes del Ebro-, por las localidades de Briviesca y Miranda de Ebro. En la primera de ellas hay constancia de que en 1573, en 1620 y en 1650 se había comenzado la construcción de varios puentes. En cambio, el puente de Miranda se hallaba arruinado en 1575, reconstruyéndose en 1610 a base de bóvedas elípticas; nuevas avenidas en 1635 y 1636 volverían a causarle serios daños que fueron reparados entre 1649 y 1650.

Aguas abajo, entre el Arlanza y el Arlanzón se sitúa Palenzuela, población de tradición medieval muy bien conservada, que es dominada por las ruinas de la antigua *Palantia* de los vacceos. Hacia 1780 esta villa, necesitaba dos puentes.

Desde este punto, el Arlanza discurre hacia Quintana del Puente y desemboca poco después en el Pisuerga.

En Villovela, a orillas del Esgueva y en la ruta que comunicaba Sahagún y Palencia con la carretera del puerto de Somosierra, uniendo Roa con Lerma y Burgos, estuvieron puentes y caminos sin reparar desde mediados del siglo XVIII hasta 1803, fecha en la que se acometieron los trabajos. Sobre el río Esgueva se construyó en 1728 un puente hermoso –aunque de escasa altura, lo que propiciaba el efecto de presa y las inundaciones en la vega– que actualmente continúa presentando una fábrica muy homogénea, con cuatro bóvedas de cañón de sillería y una rasante horizontal.

Otros puentes sobre este río son los dos de Pinilla de Trasmonte, el de Bahabón –véase la Carretera de Francia-, el de Santibáñez y el de Cabañes, todos ellos muy restaurados.

En Tórtoles también se conserva un puente construido en el siglo XVIII que permitía la travesía del Esgueva al camino que enlazaba Guzmán, Cevico y Palencia, paso obligado durante siglos por el camino real entre Segovia y Burgos por Peñafiel y Curiel –después postergado por la travesía por Roa- y que parece que sustituyó a otro anterior muy antiguo. Consta actualmente de tres bóvedas, aunque pudo tener cuatro, y su fábrica es muy cuidada.

Los caminos del Esla, del Porma, del Curueño, del Bernesga y del Cea

El Esla recoge en su nacimiento las aguas que bajan desde los puertos de Tarna, el Pontón, Pandetrave y San Glorio, formando el río Valdeburón.

Es el antiguo *Ástura* (MORALEJO LASSO 1978, 187-210), transformado en *Éstora*, *Éstola* y *Estla*.

En Riaño se abre un valle por el que antaño descendía una calzada hacia Cistierna descendiendo en paralelo al Esla (ABAD y CHÍAS 1988); hacia el Norte, pasaba por el Puerto de San Glorio. Este camino, que es el más oriental de los que iba a los Picos de Europa y al oriente asturiano, continuó teniendo una gran importancia en la Edad Media, y pasaba por una serie de localidades que tenían monasterios altomedievales: Escalada, Gradefes, La Vega y Cistierna. Desde allí y hasta Riaño se conservan grandes tramos con restos de calzada en una zona de minas que fue explotada por los romanos.

En Mansilla de las Mulas existe un vado importante que es el punto de encuentro de la vieja calzada con el Camino de Santiago.

La vía que ascendía por el Porma procedía de *Lancia* y lo atravesaba por Villarente. Ascendía hasta Vegas del Condado, donde se bifurcaba remontando respectivamente el Porma y el Curueño.

El Curueño es un afluente derecho del Porma. Junto a él discurre otra calzada romana que cruza la cordillera por el puerto de Vegarada, pasando Ambasaguas y por el Puente de Villarente, también punto de enlace con el Camino de Santiago. A partir de Valdepiélagos era conocida como Calzada de los Campos, y contaba con un gran número de obras de fábrica romanas, entre las que destacaban los puentes. Fue también una vereda pecuaria.

La vía del Porma pasaba por Boñar, Puebla de Lillo y el Puerto de San Isidro, punto estratégico que estaba controlado en la Edad Media por la Orden de Malta.

La vía del Bernesga fue la que adquirió una mayor importancia a lo largo de la historia, ya que se convirtió en la prolongación natural del camino de largo recorrido que procedía del centro de la Meseta por Segovia, Simancas e *Intercatia*. En la Edad Media se convirtió en la principal vía de peregrinación hacia San Salvador de Oviedo. En el siglo XVIII fue el paso elegido por Jovellanos para que se construyera la primera carretera que había de unir Madrid con los puertos del Cantábrico.

La calzada, como la carretera actual, se dirige desde León hacia La Pola de Gordón; sin embargo, antes de llegar a Arbás –con su célebre Colegiata– se desviaba por la vereda de Camplongo hacia el Puerto de la Carisa, paso controlado por un castro situado a una excepcional altitud.

Desde León discurren por el valle del Bernesga el ferrocarril –procedente de Valmaseda (Bilbao) hasta La Robla, de vía estrecha, que unía la zona industrial vasca con la zona minera leonesa– y la carretera nacional que asciende hacia Oviedo por el puerto de Pajares.

Aguas abajo, en el páramo leonés y después de su confluencia con el Bernesga y con el Torío, el Esla sólo presenta un vado importante en Valencia de Don Juan, la antigua *Coyanza* de los concilios medievales.

Puente en Valencia de Don Juan sobre el río Esla (ABAD y CHÍAS 1988)

Los montículos sobre los que hoy descansan las ruinas del castillo y del Cerro de la Muela, fueron ocupados por sucesivos asentamientos desde la Edad del Hierro. Obviamente también lo fueron en época romana, según demuestran numerosos restos arqueológicos y hasta un posible miliario.

Desde estos remotos tiempos fue un paso preferente del Esla, tal y como atestiguan los restos del antiguo puente romano que aún son visibles a unos 300 m al Sur del puente actual. Estos vestigios consisten en tres bloques informes de hormigón que debieron ser parte de las pilas y que son una serie incompleta que dista unos 25 m entre sí.

Las avenidas debieron acabar por arruinar el puente romano, pero debido a la creciente importancia que fue cobrando la ciudad –que era alfolí, mercado semanal y feria semestral desde la Alta Edad Media– debió ser sustituido por pasos provisionales y por “barcas de vara y maroma” que interrumpían el servicio en periodos de avenidas.

Esta situación se prolongó hasta 1845, pero veinte años después el paso era “un puente de madera con estribos de piedra” que se encontraba a los pies del cerro del castillo, pocos metros aguas arriba del romano.

Este puente, que contaba con ocho tramos de luces comprendidas entre los 14 y los 16,50 m, se fue arruinando por defectos constructivos debidos en parte a la desigual orientación de los pilotes, y hubo de ser reparado sucesivamente entre 1867 y 1869, y posteriormente en 1882, 1883 y 1886-87.

A raíz de estas intervenciones se planteó la posibilidad de construir otro puente nuevo de hierro, pensando aprovechar en un principio los apoyos de fábrica ya existentes. Sin embargo, una inspección de las pilas y los estribos mostró que se hallaban «casi sin excepción desnivelados, llegando estos asientos desiguales en algunos a inspirar temores de un próximo derrumbamiento».

El ingeniero José M^a Rodríguez Balbuena proyectó, en un nuevo emplazamiento próximo, un puente metálico consistente en tres tramos metálicos iguales del tipo Bow-String de 38,90 m de luz, que apoyaban sobre pilas y estribos de sillería. Aunque el proyecto fue aprobado en 1899, fue devuelto a la Jefatura de Carreteras de León en 1903, de modo que la Dirección General decidió convocar un concurso «para el proyecto y construcción de dicho puente en el supuesto de ser de hormigón o cemento armado».

Se presentaron al concurso tres proyectos, uno de los cuales era del célebre ingeniero José Eugenio Ribera, y consistía en cuatro bóvedas escarzanas de hormigón de 33 m de luz y 3,30 m de flecha, sobre las que apoyaban cuatro diafragmas longitudinales, y sobre los que a su vez descansaba el tablero de hormigón armado con andenes volados; todo ello sobre pilas y estribos de sillería y mampostería hidráulica con un núcleo de hormigón, cimentados mediante cajones neumáticos de hormigón armado. Este sistema de hinca a base de aire comprimido fue la primera vez que se empleó en España, y constituyó una verdadera innovación.

El proyecto definitivo de Ribera estaba fechado en junio de 1904 y fue aprobado en febrero de 1905; las obras empezaron en julio y corrieron a cargo de la constructora que Ribera había fundado con los hermanos Gomendio en 1899, y que hasta 1915 se denominó J. Eugenio Ribera y Cía., y después Hidrocivil. La obra fue definitivamente recibida en enero de 1911.

El puente permanece en uso para dar servicio a la carretera provincial 621. Debido a su singular emplazamiento, ha sido considerado patrimonio cultural, lo que ha propiciado que recientemente la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León realizara obras de ensanche y de acondicionamiento del entorno en 1992. Para ello, el ingeniero Juan José Arenas proyectó una superestructura sobre el puente existente, a base de un tablero continuo de acero cortén con una sección transversal en TT que aloja en su interior el volumen de la bóveda original.

Aguas abajo el Esla se une con el Cea, procedente de las tierras de Sahagún –antiguo San Facundo, bajo cuya advocación estaba el monasterio benedictino fundado durante el reinado de Alfonso VI, hoy ruinoso-, que fuera importante población medieval e hito en el Camino de Santiago, y que aún conserva un importante patrimonio en sus iglesias románicas de ladrillo. Pocos kilómetros río abajo se encuentra el monasterio de San Pedro de las Dueñas, también en la margen izquierda.

Tras rebasar Los Melgares, el Tera se une al Esla cerca de Benavente.

Aguas abajo, entre el Esla y el Valderaduey existe una importante zona endorreica que antiguamente albergó a numerosas charcas y lagunas alineados de norte a sur, en su mayoría desecados durante los siglos XIX y XX, importante lugar de explotación salinera y que albergó varias fábricas de pólvora levantadas por orden del rey Carlos III.

Manganeses, Villalba y Pajares de la Lampreana recuerdan en sus nombres a la antigua laguna que perteneció a los monjes de Sahagún.

Las rutas del Tera y del Aliste, y otros caminos de las tierras zamoranas septentrionales

La importante población de Benavente, de origen romano y apogeo medieval y renacentista, se sitúa en un alto dominando el Esla y el Órbigo, que se encuentran al sur de aquélla; y poco después se les une el Tera.

El Tera se orienta de oeste a este desde las vertientes meridionales de Peña Trevinca y el lago de Sanabria –por cuya izquierda asciende una carretera hacia San Martín de Castañeda, con su célebre iglesia románica-, dejando a su izquierda la sierra de la Cabrera Baja y a su derecha la sierra Segundera.

Existe un viejo e importante camino que enlazaba la comarca de Benavente con Galicia remontando el valle del Tera en dirección a Orense.

El Aliste procede de la sierra de la Culebra y se une al Esla en el embalse de Villalcampo (CHÍAS y ABAD 2004).

Los caminos del Órbigo y sus afluentes en León

El río Órbigo es el afluente principal del Esla, al que aporta las aguas procedentes de la cordillera Cantábrica y de los Montes de León. Se forma a partir de las aportaciones de dos ríos, el Luna y el Omañas, y a este hecho debe su nombre –*Urbicus*, voz ibérica latinizada que significa dos aguas.

La divisoria con las aguas del Sil por el oeste, viene definida por los puertos de la Magdalena y de Piedrafita de Babia; y con la vertiente cantábrica por el norte, por los puertos de la Mesa y la Ventana (ABAD y CHÍAS 1988).

El principal camino de enlace de la capital del convento astúrico, Astorga, con la región de los astures trasmontanos, fue la calzada del Puerto de la Mesa. Su trazado constituía la prolongación natural hacia el Norte de la vía militar de *Petavonium*, de la vía 17 Astorga-Braga y de la Vía de la Plata a partir de Astorga. De origen megalítico, fue escenario durante la Reconquista de las luchas entre el Reino de Asturias y el Emirato de Córdoba; después se convirtió en una importante vía comercial y pecuaria. Se trata de un itinerario de cresta que no está dominado por elevaciones cercanas.

Desde Astorga, la vía sigue la cañada Real de la Vizana hasta la comarca de Incio, donde hay importantes asentamientos castreños y minas romanas. Desde este punto continúa hacia Sena de Luna, punto de entronque con la vía que procedía de León remontando el valle del río Luna.

En la baja Edad Media discurría por este camino un importante tráfico de sal, cuyo control dependía de los condes de Luna, al que debían su poder económico.

Actualmente es el lugar por el que pasa la nueva Autovía de Asturias, en la que destaca el Puente sobre el embalse de Barrios de Luna.

Puente ingeniero Carlos Fernández Casado sobre el embalse de los Barrios de Luna (CHÍAS y ABAD 1994)

Este puente construido para dar servicio a la autopista que debía enlazar León y Oviedo por Campomanes, se levanta sobre el embalse de los Barrios de Luna, y fue proyectado por Javier Manterola al frente del equipo de la Oficina de Proyectos Carlos Fernández Casado, S.L.

Se estudiaron un total de veintidós soluciones diferentes, consistentes muchas de ellas en sucesiones de vanos, lo que inevitablemente implicaba cimentar en el lecho del embalse. Tras analizar cuidadosamente las características de éste, se concluyó que la solución óptima por economía y estética resultaba ser la de un puente atirantado de hormigón de 440 m de luz.

Tiene una longitud de 572 m distribuida en tres vanos de 66+440+66 m y dos estribos de contrapeso de 52 m de longitud. La anchura del dintel es de 22 m con un canto de 2,3 m, lo que le confiere una esbeltez de 1/200.

Las pilas tienen 102 y 127 m de altura y el atirantamiento se realiza con dos familias de tirantes, una a cada lado del tablero, separadas 20 m. Los tirantes, formados por un

número variable de torones de 0,6", se anclan en el dintel cada 8,16 m y en su anclaje en la pila adoptan una configuración intermedia entre la de abanico y la de arpa.

El dintel está empotrado en los estribos contrapeso y tiene articulación deslizante en el centro del vano principal.

La sección transversal fue objeto de un proceso de optimización similar y simultáneo al realizado con la morfología longitudinal. El resultado se concretó en un cajón de 22,50 m de anchura en la parte superior, 14,56 m en la inferior y unas almas muy tendidas de 0,24 m de espesor. La losa inferior se suprime en parte de la célula central del cajón en los 277 m centrales, donde no es necesaria su contribución para resistir los elevados esfuerzos axiales que produce el atirantamiento.

Cada pila está formada por dos fustes, verticales en la parte superior e inclinadas en la inferior, arriostrados entre sí a dos alturas. El espesor varía, en sentido longitudinal entre 5,34 m y 3,40 m en coronación, y entre 5,20 m en arranque y 4,80 m en la primera riostra y 4 m en el extremo superior, en sentido transversal. Los fustes son macizos en la parte superior y aligerados desde la riostra inferior hasta la cimentación.

Entre las pilas y el tablero se intercalan apoyos de neopreno zunchado para soportar las cargas de viento, única interrelación entre ambos además de los tirantes.

La duración de las obras fue de apenas cuatro años, utilizándose el procedimiento de avances sucesivos en voladizo para el dintel y un sistema de encofrado deslizante para las pilas.

El puente, finalizado en 1986, fue récord mundial absoluto de luz hasta 1986 y récord de puentes atirantados de hormigón hasta 1992.

Su rotunda imagen que humaniza el hermoso paisaje que le rodea y el nombre de esta obra magnífica rinden homenaje a quien fuera uno de los más grandes maestros de la ingeniería española del siglo XX.

Desde Sena continúa el camino hacia Torre Barrio y Torrestío, donde parte la calzada del Puerto de la Ventana, una alternativa al camino de cresta del Puerto de la Mesa que aún conserva fragmentos de pavimento y que está jalonada de castros. Era conocido como *Carrera Antiqua* y *Strata Maiore* en los siglos X y XI.

Si se sigue el itinerario por Torrestío se remonta el citado camino de cresta que se denominó Camino real de la Mesa, que aún conserva el enlosado en diversos tramos. La toponimia y el hallazgo de túmulos megalíticos explican el origen del nombre del camino. Poco más arriba tuvo lugar la batalla en la que el rey Alfonso II derrotó a las tropas de Hisem I, y en el año 91º está documentada su reparación por orden de Ramiro I.

Hasta La Bañeza, el Órbigo recibe afluentes como el Duerna, que a su vez las recibe del Turienzo –el río de la Maragatería que nace al pie de Foncebadón-, que es el paso que aprovecha el Camino de Santiago para pasar desde Astorga hacia la depresión del Bierzo. Algunos de los pueblos maragatos aún conservan la estructura lineal que surgió junto a la vieja calzada –Castrillo de los Polvazares, Rabanal del Camino.

En toda esta zona –que engloba la Maragatería, la Valduerna, el Teleno y la Valdería- aún son visibles las huellas de las actividades mineras desarrolladas en época romana, que se prolongan hacia el Bierzo -especialmente en las Médulas.

Los afluentes izquierdos del Duero y sus caminos

Estos ríos tienen menor entidad que los que confluyen por la derecha.

El Riaza era remontado por una vieja calzada romana y posteriormente por una vía pecuaria en dirección a Sigüenza. Esta ruta, de gran importancia, enlazaba toda la zona de Aranda y Burgo de Osma con el sur y el este peninsular a través del Jalón -antiquísima vía de comunicación entre las cuencas del Ebro y del Tajo.

Puentes de la vía Uxama-Augustóbriga

Bajo esta denominación se encuentran los puentes que el ilustre ingeniero Eduardo Saavedra incluyó en su célebre *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustóbriga*; se trata de los puentes de Osma -el denominado "de la Torre del Agua" sobre el río Ucero-, sobre el Garray, del Avión, del Rituerto y una pequeña alcantarilla próxima a Osma.

Puente en Burgo de Osma sobre el río Ucero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

También conocido como puente de "La Torre del Agua" se encuentra a poco más de un kilómetro de la villa en la carretera de El Burgo de Osma a Gormaz, frente a las ruinas del castillo, y se conserva en muy buen estado. Se trata de un puente que Saavedra toma como punto de partida para describir la vía entre Uxama y Augustóbriga y del que afirma respecto a su época de construcción «más bien que romana parece como del siglo XI ó XII, porque de la comparación de un gran número de puentes de diferentes épocas resulta que los romanos daban raras veces al piso la fuerte inclinación por ambos lados que se advierte en el dibujo, y que es común a las construcciones de la edad media; que acostumbraban á poner alguna faja ó imposta de coronación sobre los arcos, suprimida después con frecuencia, y, por fin, que el aparejo, si no siempre era lujoso, no solía ser tan diminuto y contrahecho como en estos arcos se observa, que son los tres desiguales. No es imposible, sin embargo, que tal como es, este puente fuese construido por malos arquitectos romanos, o que se levantara en época posterior sobre los cimientos de uno antiguo».

Fernández Casado lo adoptaría como romano sobre la base, entre otras características, de las marcas de canteros que reproducen signos del alfabeto ibérico, tal y como pueden apreciarse en otras fábricas tan romanas como la de Andújar

En el Archivo Histórico Nacional queda constancia de la intervención que se llevó a cabo en 1752. Así, en 1746 se hace la petición para la reparación de este puente junto con el de "La Tejada" y son los maestros José de Oñaederra, Manuel de Arribas y Gabriel Martínez los encargados de reconocer la zona. Constatan el mal estado del Camino Real y requieren la construcción de una manguardía de piedra y cal para proteger el camino de las acometidas del agua.

Las obras se sacaron a concurso en 1752 y una vez concluidas fueron revisadas por el Intendente Corregidor de la Ciudad de Soria y por fray Antonio de San José Pontones.

Consta de tres bóvedas de cañón de sillería, de luces 5,60, 10,20 y 9 m, con una longitud total de 49 m, una anchura de rasante de 5,15 y con unas pilas cuyo espesor es de 3,60 y 4,80 m. Presenta tajamares de planta triangular en ambos alzados; en el estribo de la margen derecha dispone de un muro con aleta en vuelta. La imposta de coronación ha sido eliminada y el peto de mampostería está prácticamente desmoronado.

Puente en Garray sobre los ríos Duero y Tera

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

El puente está situado en la confluencia de los ríos Duero y Tera en la carretera de Madrid a Francia por Soria y Logroño, «saliendo de su centro y aguas arriba una calzada con malecones de defensa que comunica con el pueblo de Tardesillas y los demás del país comprendido entre los dos ríos».

Para Saavedra la obra no puede atribuirse a época romana pero «como no hay señal alguna de puente en las inmediaciones, es necesario suponer, ó que este se halla fundado sobre los cimientos de otro más antiguo hecho para la vía, ó que se pasaban los dos ríos unidos por un vado más al Norte» y concluye que si esto fuera así resultaría inútil buscar rastro del vado porque «lo habrá hecho desaparecer el cambio de régimen del río ayudado por la construcción de la calzada de Tardesillas». Finaliza restando importancia a esta cuestión pues, en todo caso, el problema se reduciría a

cruzar el río doscientos metros más arriba o más abajo y, como consecuencia, aumentar la longitud de la calzada en cuarenta o cincuenta metros.

El primer documento escrito del que tenemos noticia data del año 1584 (Archivo Histórico Provincial) en el que se ordena un repartimiento por Provisión Real a la ciudad y Tierra de Soria para la reparación del puente.

En 1646 Juan Pérez Villaviad efectuó una nueva intervención en el puente; en el Libro de Actas del Archivo municipal de Soria se testimonia el acuerdo de 1663 para reparar el puente y en 1698 la Universidad de la Tierra de Soria pide la reparación de la obra. Tras el repartimiento correspondiente Pascual de la Viesca y Julián de Izaguirre visitaron el puente concluyendo que «los ocho arcos al Tera hay que desahogarlos. Asimismo en la calleja que divide el puente y los dos ríos, hay que levantar las manguardias echándole su extremo con tajamar y su nariz que corte las aguas de ambas partes. Es necesario adoquinar el puente y poner albardillas de sillería a todos los muros», y en 1717 (Archivo Histórico Provincial) P. del Carro y Juan de Tejado se obligan a hacer la reparación. El arreglo no debió durar mucho tiempo pues en 1737 (Archivo Histórico Nacional) se dicta otra Provisión Real para recomponer de nuevo el puente. Antonio de Pozas y Juan Bachiller, tras la visita pertinente, informaron de que de los dieciséis vanos del puente el agua sólo discurre bajo tres. En 1743 el puente continuaba a la espera de la reparación y con un deterioro creciente en su fábrica. Se insiste en la necesidad de construir la manguardía en el camino a Tardesillas de modo tal que las aguas del Tera discurrirán por debajo de ocho vanos y las del Duero por los ocho restantes. Las obras se adjudicaron en 1744 a Ventura Gómez en 888725 reales de vellón y se hizo el repartimiento correspondiente entre los pueblos a veinte leguas (Protocolos notariales, archivo particular).

En el Archivo Histórico Provincial están documentados gastos de reparaciones del año 1809, y finalmente en 1915 el ensanchamiento del tablero transformó completamente la apariencia de un puente que ha sido paso obligado de la Cañada Oriental Soriana y del Camino Real a Logroño.

Muy pocos restos antiguos pueden apreciarse en el de Avión y en el de Blacos: en el primero, apenas dos bóvedas de cañón arruinadas, una pila intermedia y un tajamar; y en el segundo, sólo un bloque de fábrica volcado, en el que puede apreciarse el arranque de una bóveda y parte del tímpano.

La pequeña alcantarilla no llega a alcanzar el metro de luz, pero mantiene intacta su anchura original de 5,70 m, así como sus grandes sillares que presentan el trasdós al descubierto.

Los puentes del río Riaza aparecen citados ya a finales del siglo XVIII en los informes emitidos a Tomás López. Los había de piedra –Milagros, Fuentecén- y de madera –Torregalindo, Hontangas, Adrada de Aza y Berlangas.

El puente de Fuentecén actual es moderno: data de 1850 y sirve desde entonces a la carretera nacional de Valladolid a Soria –antiguamente “a Calatayud”. El puente actual de Torregalindo se encuentra en la carretera de Aranda a Segovia, y su fábrica es algo posterior.

La travesía tenía lugar históricamente por el Camino de los Aragoneses, que procedía de San Martín de Rubiales hacia Hoyales, y cruzaba el Riaza por un vado próximo a esta población. Está documentada la existencia de un puente en el camino real que empezó a arruinarse a finales del s. XVII, y que en 1779 tenía que ser reconstruido porque se atravesaba por un pontón que periódicamente había de ser repuesto a causa de las avenidas.

Con el transcurso de los años, el paso se fue haciendo por Fuentecén, que conducía hacia Peñafiel por la orilla sur y evitaba cruzar el Duero, mientras que a Roa se pasaba por un vado que sería sustituido por el Puente de Berlangas.

Puente en Berlangas de Duero sobre el Riaza

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

Aunque el puente actual de la carretera de Roa a Aranda es del siglo XIX, antiguamente se atravesaba el río por un puente situado unos 500 m aguas abajo que hoy se encuentra abandonado –sirve a vías pecuarias y agrícolas locales-, pero se conserva en buen estado.

Debió construirse en el siglo XVI, pues en 1645 ya hay noticias de su deterioro, y diez años después se había hundido una de las bóvedas del lado de Roa.

Se sucedieron las reparaciones a lo largo del siglo XVIII, pero su morfología actual se debe a la realizada entre 1782 y 1785.

Comprende cuatro bóvedas de cañón de luces diferentes, de las cuales la mayor es la de poniente –la que colapsó a mediados del s. XVII.

La rasante es prácticamente horizontal, y las claves son tangentes a ella, de modo que varía la altura de las impostas. Las pilas están dotadas de tajamares apuntados aguas arriba y de planta rectangular aguas abajo; en ambos casos alcanzan la rasante y producen unos espaciosos ensanchamientos.

Su fábrica es de cantería bien labrada, y conserva el empedrado original.

El Cega y su afluente el Pirón drenan la vertiente norte de una amplia zona del Sistema Central, que se extiende al este y al oeste del puerto de Navafría. En su último tramo, ya próximo al Duero, existen unos depósitos de carácter dunar que se conocen como ‘arenas volanderas’, y de las cuales hay noticia desde la época de Alfonso VIII.

El Eresma es el río de Segovia y a él se ciñe en parte el recorrido de la calzada que procedía de Titulcia (Madrid).

Nace al pie del puerto de Navacerrada, atraviesa los pinares de Valsaín y las proximidades de La Granja. Este descenso se ve acompañado por la calzada romana de Riofrío que procede del puerto de La Fuenfría. De la fuente homónima procedían también las aguas que abastecían a la ciudad a través del acueducto.

Parte de esta vieja calzada, que fue el paso más común de la Cordillera Central en el siglo XIV, fue reutilizada en el siglo XVIII como camino que enlazaba los Reales Sitios de Riofrío y La Granja (FERNÁNDEZ, JIMÉNEZ y MARTÍN 1997, 69-75).

El río rodea la ciudad vieja de Segovia por el norte, dejando a su derecha el monasterio jerónimo del Parral. Frente al Alcázar se le une el río Clamores.

En Coca, la antigua *Cauca* del *Itinerario de Antonino* y ciudad natal del emperador Teodosio, desemboca por la izquierda el río Voltoya, y entre ambos y ocupando una situación estratégica, se sitúa el antiguo castro. Esta ciudad fue un importante núcleo histórico que durante siglos se esforzó por mantener en buen estado los tres puentes de sus proximidades –sobre el Voltoya, sobre el Eresma y sobre el Balisa-, así como los caminos hacia Villagonzalo de Coca, Moraleja de Coca, Arévalo y Nava de la Asunción. Hay constancia de numerosas reparaciones entre 1776 y 1804.

Antes de llegar al Duero, la calzada procedente del despoblado de Siete Iglesias –que conserva las ruinas romanas de la mansión *Nivaria*- pasaba por un pequeño puente en Valdestillas.

Aguas abajo, ya cerca del Duero, el Eresma confluye con el río Adaja, que etimológicamente procede de *Asdäya*, que era el nombre de una de las tribus bereberes del norte de África que emigraron a la península en el año 955.

La llegada de la calzada a Simancas se realizaba atravesando el Pisuerga.

Entre los restantes caminos de la provincia segoviana, cabe mencionar que en 1791, el estado del camino que unía en 35 km Segovia con Villacastín estaba muy deteriorado; los puentes de Madrona y Tejadilla habían llegado a desaparecer bajo las aguas, lo que aumentaba notablemente el número de accidentes.

Tampoco estaban en mejor estado los 11 km que separaban a la capital provincial de La Granja de San Ildefonso, cuyas condiciones empeoraban notablemente en invierno.

Discurre el río Adaja por todo el valle Amblés. Sobre él en la margen derecha, y al pie del puerto de Menga se encuentra el castro vettón de *Ulaca*, que es Monumento nacional y uno de

los mayores recintos murados prerromanos que se conservan en la Comunidad –existen muchos otros por la zona como Chamartín, Cillán, Sanchorreja, Las Cogotas...

Desde el alto de Menga desciende la calzada romana que procede del sur por el puerto del Pico, y atraviesa el valle de Amblés por Blacha y La Torre, cruzando el Adaja y remontando posteriormente la sierra de Ávila por un valle muy angosto labrado en los granitos (ARENILLAS PARRA 1975).

A mitad de este recorrido se encuentra en la margen izquierda el importantísimo castro prerromano de las Cogotas. Al pie de los dos cabezos graníticos que dan nombre al lugar, se conserva un viejo camino empedrado que remonta el curso del Adaja y cuyo origen sea probablemente romano.

Al llegar a Ávila, el Adaja deja la ciudad amurallada en un alto a la derecha. Esta villa fue repoblada en tiempos de Alfonso VI y Raimundo de Borgoña por gentes procedentes del otro lado del Duero.

En Ávila el estado de los caminos en el siglo XVIII era pésimo, lo que incluía a los de la propia capital. El camino a Salamanca estaba en muy mal estado, y los efectos los venían sufriendo desde las tropas hasta los correos, los tragneros y los acarreadores del trigo salmantino hasta el pósito de Madrid.

Tampoco estaba mejor el camino de Ávila a Extremadura por El Barco de Ávila y el Puerto de Tornavacas, ni la comunicación con Madrid, que se hacía por Villacastín y el puerto de Guadarrama.

Sus puentes tampoco estaban mejor: antes de 1640 se habían arruinado los más importantes de la ciudad de Ávila y su jurisdicción, especialmente los del camino a Madrid.

El Puente mayor sobre el Adaja resulta especialmente notable, y su origen se ha fechado a finales del siglo XI o principios del XII, obra probable de los mismos artífices de la muralla. Aparece citado en un documento de 1142. De su fábrica original apenas quedan las hiladas de sillares inferiores, habiendo sufrido una importante reconstrucción en 1640.

Aguas abajo, el Adaja recibe las aguas del Arevalillo. Entre ambos ríos se sitúa en una posición estratégica la ciudad de Arévalo. Pocos kilómetros aguas arriba del Arevalillo se conservan los restos de una antigua presa romana, situada muy cerca del vado que cruzaba la calzada romana del puerto del Pico.

En Arévalo, el puente sobre la carretera de Valladolid fue reparado sucesivamente en 1604 y en 1632.

Los puentes de esta localidad se repararon en el último cuarto del siglo XVIII.

Finalmente se dirige por Olmedo hacia el Eresma y el Duero, confluyendo en la zona de los vados próximos a Valladolid.

El Tormes recibe en su cabecera las aguas de la vertiente septentrional de la sierra de Gredos – donde pugna con la captación del Alberche entre los puertos de Menga y el Pico.

Discurre hacia El Barco de Ávila y después gira hacia el norte dejando a su izquierda el Aravalle que comunica con el Jerte por el puerto de Tornavacas. Después se dirige hacia Puente del Congosto, que es un paso utilizado desde antiguo por el camino de Piedrahita a Béjar, y a continuación hacia la fosa del Duero.

Puente del Congosto sobre el río Tormes

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; BUENO 2002)

Fue construido a raíz de una disposición de los Reyes Católicos del año 1500, dentro de una política de construcción de puentes en la provincia de Salamanca.

Tratándose de un puente fortificado, aún conserva parte de la torre que protegía el lado más próximo a la ciudad.

Debido a las sucesivas reparaciones, la morfología del puente no es homogénea. Su planta es quebrada. Cuenta con un total de doce bóvedas de directrices variadas, y presenta durante un tramo la rasante horizontal, mientras en la zona más alejada de la torre el perfil es alomado.

Tampoco son iguales las pilas ni los tajamares, que no existen en todas las pilas: apenas hay seis aguas arriba, y sus plantas son triangulares o semicirculares –estos últimos, claramente más tardíos.

La fábrica original es de sillería, pero hoy muestra variedad de aparejos, sobre todo en el pretil.

Antes de llegar a Salamanca, el río pasa por los sotos en los que Fray Luis de León añoraba alejarse del mundanal ruido y meditaba.

Salamanca se sitúa en la margen derecha del Tormes. Fue cabeza de puente de los vettones frente a otros pueblos del Norte y también se supone que fue la antigua *Helmantica*. En ella se sitúa la mansión romana de *Salmantica* en la Vía de la Plata, también citada en el *Itinerario de Antonino*. Sus puentes se estudian más abajo, en el tramo correspondiente de esta vía.

En el siglo XVIII el Corregidor de la ciudad insistió en la necesidad de caminos y puentes en los accesos a la misma.

Entre ellos, el viejo camino que conducía a Ledesma aparece descrito por Eusebio Page en un artículo en la *Revista de Obras Públicas* fechado el 15 de noviembre de 1853, y era considerado entonces como un camino vecinal. También Madoz cita en su *Diccionario* que se trataba de un camino de ruedas.

En Ledesma ya se requería reparar el puente sobre el Tormes en el último tercio del siglo XVIII, igual que la carretera existente entre la frontera portuguesa y Salamanca, que a principios del siglo XIX sólo era transitable por carros en verano y con media carga, lo que suponía una gran pérdida o el bajo precio de sus vinos, aguardientes, aceite y patatas.

Ya como carretera, aunque considerada de tercer orden, fue incluida en la *Memoria de las Obras Públicas en España* de 1859, aunque en esa fecha apenas contaba con 4 km construidos.

Aguas abajo, a partir de Ledesma (la antigua *Bletisama*) el río se encaja con rapidez, constituyendo un límite natural entre las provincias de Zamora y Salamanca. Precisamente en Ledesma existe un puente medieval de sillería de origen romano sobre el Tormes, llamado Puente Viejo. Reparado en 1547 por Juan de Negrete y Martín Sarasola, de esta fecha datan las dos bóvedas extremas. Actualmente presenta cinco bóvedas, dos de ellas apuntadas –la tercera y la cuarta desde la margen izquierda, que son las medievales-, y una bóveda reconstruida en el XIX. Sus luces alcanzan los 20 m (BUENO 2002, 306-307 y 346-347).

Posteriormente fue necesario construir el Puente Nuevo de Ledesma sobre el río Tormes, situado pocos metros aguas abajo del antiguo. Se optó por un arco muy robusto de hormigón de 49 m de luz y 20 m de flecha, y una anchura de 8 m, al que se accede por dos viaductos laterales compuestos por dos bóvedas de cañón de pequeña luz -10 m. El tablero apoya en el arco sobre palizadas.

En esta zona existían históricamente multitud de barcas para atravesar el cauce. Finalmente, el Tormes desemboca en el Duero pasado el embalse de la Almendra y frente a tierras portuguesas.

El río Águeda en la comarca de Ciudad Rodrigo también sufrió un impulso en la construcción de la comunicación con Salamanca y con la frontera con Portugal a mediados del siglo XVIII, como atestigua la construcción del puente de esta ciudad en 1769 por Marcos de Vierna. En este caso las obras fueron relativamente rápidas porque la Hacienda Pública pagaba una parte de los costes ya que el ejército iba a utilizarlas.

Puente en Ciudad Rodrigo sobre el río Águeda

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; BUENO 2002)

Se trata de uno de los puentes renacentistas más hermosos de la península.

Se construyó para servir al camino que comunicaba Salamanca con Lisboa y Oporto, y data de 1500, año en que los Reyes Católicos realizaron un repartimiento de 200.000 maravedíes para sufragar su construcción.

Parte de la fábrica actual es más moderna, pues ha tenido que ser reparado en numerosas ocasiones a causa de las avenidas del río. Pero es probable que las tres primeras bóvedas y parte de la cuarta con sus pilas intermedias desde la margen izquierda, sean originales o a lo sumo procedan de alguna reconstrucción temprana

realizada en el s. XVI. De hecho, en 1580 sólo se mantenía en pie parte de esta primera mitad izquierda del puente, y el resto se sustituía por una pasarela provisional de madera.

Se sucedieron nuevas avenidas y nuevas reparaciones hasta 1769, año en el que se acometió la definitiva por razones militares derivados de la cercanía de Portugal, que es la que le ha proporcionado la morfología actual.

Actualmente consta de siete bóvedas y muestra dos partes bien diferenciadas -separadas por una zona de transición con materiales aprovechados-, de las cuales la más moderna se sitúa hacia la margen derecha, que es la que durante siglos albergó el cauce principal. Así, mientras la zona renacentista posee apartaderos, la más moderna cuenta con tajamares de planta triangular.

Finalmente, y como resultado de su inclusión en el Plan de Actuaciones Prioritarias en Carreteras, a finales del año 2000 se concluyó la construcción del nuevo puente internacional sobre el Águeda.

Proyecto de puente internacional sobre el río Águeda en Vega de Terrón (ABAD 2007; ABAD y CHÍAS 1983-1989)

El proyecto de este puente, constituye un ejemplo interesante de la labor de Carlos Fernández Casado para la Jefatura de Puentes y Estructuras del Ministerio de Obras Públicas. Proyectado en 1952, había de servir a la conexión por carretera entre España y Portugal en la zona de La Fregeneda y muy próximo al puente del ferrocarril a Barca de Alba. La solución que planteó consistía en un puente arco de 80 m de luz principal, con una flecha de 16 m, y dos vanos de 12,50, formado por dos bóvedas de hormigón de 3,50 m de latitud y separadas entre sí 2 m; la sección transversal se completaba con dos aceras de 1 m.

El espesor del arco varía desde 2,60 m en arranques hasta 1,60 en clave. En alzado dispone de ocho arquillos de aligeramiento de 5,75, 6,20, 6,10 y 5,50 m de luz desde la pila al centro del vano.

El procedimiento de construcción preveía ejecutar los arcos en el suelo bajo su posición definitiva y levantarlos posteriormente con unos tirantes girando sobre los salmeres hasta cerrar en clave, sin utilizar una torre central, tal como Fernández Casado hiciera en el puente sobre el aliviadero del embalse del Cubillas y en el de Mérida sobre el Guadiana, ambos coetáneos con el proyectado, que finalmente no llegaría a construirse.

Puente internacional sobre el río Águeda (BUENO 2002)

Esta obra da continuidad a los tramos de carretera situados respectivamente en España y en Portugal, favoreciendo la permeabilidad fronteriza.

Se sitúa en el mismo lugar que ocupan el puente internacional de ferrocarril del s. XIX, hoy abandonado, y el muelle fluvial de Vega Terrón.

La solución estructural consiste en una viga simple biempotrada, cuyos arranques están formados por secciones de hormigón armado en cajón, de cuyo extremo surgen los cordones de una viga metálica triangulada en celosía tipo Warren, de canto variable, sobre la que apoya el tablero de hormigón armado.

Los arranques de hormigón se construyeron in situ con cimbras convencionales, y la gran viga se montó en el muelle fluvial próximo, y se trasladó después en barcazas hasta su emplazamiento definitivo, al que fue izado por medio de grúas apoyadas en los estribos.

Salva una luz de 116 m sin apoyos intermedios, resultando una obra esbelta y estéticamente agradable, acorde con el paraje en el que se ubica.

La Vía de la Plata

La antigua calzada romana que unía Astorga con Mérida discurre en gran parte sobre un camino de la Edad del Bronce por el que se debía transportar el estaño procedente del noroeste hacia el suroeste. En la época castreña continuó siendo una ruta muy activa de comercio con las áreas tartésica, púnica y mediterránea, como muestran vestigios arqueológicos de procedencia variada –griega, por ejemplo, en Fuentes de Ropel (Zamora).

Durante el gobierno de Augusto se fundaron en los extremos de esta ruta las dos prósperas ciudades de *Emerita Augusta* –que fuera capital de la Lusitania e incluso de Hispania en el final del Imperio- y *Asturica Augusta*.

Astorga fue primero un castro prerromano de los Amacos, y después se convirtió en el centro de operaciones de Augusto, pasando a ser la *Asturica Augusta* romana, convento jurídico e importante nudo de comunicaciones del que partían nueve calzadas importantes. Amurallada por los romanos, fue también sede episcopal desde los comienzos de la cristianización. Aún se conserva la ergástula romana.

Se conoce como la Vía de la Plata, pero el nombre procede del árabe *balat*, ‘camino empedrado’. Es obvio que los musulmanes reutilizaron la vieja calzada de Mérida a Astorga, igual que después hicieran los cristianos. Durante siglos se denominó también *vía lata* –camino ancho.

En la Alta Edad Media, esta ruta fue un importante eje de comunicaciones y el escenario de las luchas entre el Califato de Córdoba y el Reino Astur-Leonés, con un límite estable que se mantuvo durante siglos en el Duero.

Una vez finalizada la Reconquista, fue una vía pecuaria y camino real muy transitado y en no muy buenas condiciones hasta su incorporación en 1859 a la red de carreteras de primer orden (*Memoria* 1859).

Según esta clasificación, la futura carretera se componía de dos tramos independientes: el que iba de Salamanca a Cáceres pasando por Béjar y Plasencia, y el que enlazaba Salamanca y Zamora.

A principios del siglo XX, la carretera de Salamanca a Cáceres por Béjar y Plasencia había pasado a ser de segundo orden, y se encontraba terminada. No obstante, fue objeto de mejoras a raíz del Plan Ugarte –el Plan General de Carreteras de 1914-, como la construcción del puente sobre el Alhándiga.

Excluidas de la primera propuesta para el Circuito Nacional de Firmes Especiales de 1926, hubo que esperar hasta 1929 para que ambos tramos fueran incorporados a él.

Después de la Guerra, en el Plan Peña de 1939 se unificaron los dos tramos bajo la denominación de carretera nacional 630 “Gijón-Sevilla por León, Zamora, Salamanca y Cáceres”.

Por otra parte, hasta 1950 no se integró en el Plan de Modernización de las Carreteras Españolas. Años más tarde, el Plan REDIA de 1967 no consideró que este eje norte-sur tuviera un interés prioritario, y el tramo entre Zamora y León quedó interrumpido, desviándose el tráfico hacia Valladolid.

Tras el proceso de descentralización iniciado en 1978, la N-630 fue incluida en los tramos de la Red de Interés General del Estado (RIGE), pero mantiene dentro de la Comunidad de Castilla y León un tráfico de carácter eminentemente regional, soportando apenas un 22% de tráfico interregional (BUENO 2002, 409). Sin embargo, es el eje vertebrador de la zona occidental de la Comunidad al enlazar importantes núcleos urbanos de la misma como Béjar, Salamanca, Zamora, Benavente y León.

Una vez finalizado el proceso de transferencias de carreteras a las Comunidades Autónomas, en el Plan General de Carreteras de 1984-1991 la N-630 quedó incorporada al Programa de Acondicionamiento de la Red (ARCE), previéndose realizar en ella las siguientes actuaciones:

- El acondicionamiento del límite provincial entre Zamora y Salamanca.
- El acondicionamiento del tramo Salamanca-Guijuelo.
- La variante de Guijuelo.
- El acondicionamiento Guijuelo-Béjar Norte.
- La variante de Béjar.
- El acondicionamiento Béjar Sur-Puerto de Béjar.
- El acondicionamiento Puerto de Béjar-límite con la provincia de Cáceres.

Asimismo, dentro del Programa de Actuaciones en Medio Urbano se incluyó la variante de Salamanca –considerada parte de la N-620-, y en el Programa de Reposición y Conservación (RECO) se propuso la construcción de un nuevo puente sobre el río Frío en Béjar.

Posteriormente, en el Programa de Actuaciones Prioritarias en Carreteras del Estado (PAPCA) 1993-95 se volvieron a estudiar los corredores de transporte más importantes atendiendo a los indicadores territoriales –accesibilidad, pertenencia a grandes redes y equilibrio regional-, socioeconómicos –población y potencial turístico-, renta media y existencia de otras infraestructuras, y rentabilidad. En la N-630, el tramo entre Salamanca y Béjar tenía todos los indicadores por encima de la media, mientras el tramo entre Salamanca y Zamora tenía sólo dos por encima de la media –territoriales y rentabilidad.

Finalmente, en estos planes se preveía la transformación de la N-630 en la Autovía de la Plata, que actualmente se encuentra en fase de finalización, y cuenta con tramos terminados, con otros en fase de licitación, de proyecto e incluso de estudio informativo.

La calzada romana está descrita en el *Itinerario Antonino* en dos partes: una se refiere al tramo situado al Norte de la ciudad de Zamora (*Ocelo Duri*), y otro al Sur de esta ciudad. También aparece descrita en las Tablas de Astorga, esta vez en todo su recorrido entre Astorga y Mérida. Y también figura en la *Cosmografía de Rávena*, entre *Brigacium* y *Emerita*.

En la Comunidad de Castilla y León, la calzada comienza por el Sur en el límite provincial con Cáceres. A lo largo de la provincia de Salamanca su trazado se puede dividir en cinco zonas características (ABAD y CHÍAS 1990):

- Tramo 1: de la divisoria de las provincias de Cáceres y Salamanca hasta Calzada de Béjar. Comienza con un descenso continuado hacia el río Cuerpo de Hombre desde el Collado de Puerto de Béjar, por una ladera escabrosa y aprovechando el curso del arroyo de los Horcajuelos que pasa de los 890 m de altitud del Collado a los 660 m en el Puente de la Magdalena. El paso por el collado aparece encajonado en un lugar denominado significativamente Entrecarreras, por el que discurren paralelamente calzada, carretera y ferrocarril. Después desciende hasta el río Cuerpo de Hombre por el Collado Franco.

En esta zona aún se conservan restos de encintado y enlosado, muros de contención y alcantarillas, e incluso los restos de la *Mansio Caecilionicca* –sexta desde *Emerita* y tercera desde *Salmantice*, con forma de trapecio de vértices redondeados, que se encuentra próxima al puerto de Béjar y a unos 350 m al Este de la calzada en el término de Peñacaballera. Hasta hace pocos años era la zona mejor conservada de la calzada de la provincia.

Puente de la Magdalena sobre el río Cuerpo de Hombre

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; BUENO 2002)

Sobre su origen hay discrepancias aunque la mayoría de los historiadores lo fechan en la época romana y los vestigios que se conservan en la base de las pilas, los tajamares y los estribos parecen confirmarlo.

Se encuentra en el tramo mejor conservado de la Calzada de la Plata, y se accede al mismo por medio de unas antiguas rampas contenidas por viejos muretes de mampostería a hueso.

Consta de tres bóvedas de sillería granítica que han sido objeto de numerosas reparaciones, como demuestra la coexistencia en el puente de fábricas diversas: dos de las bóvedas son grandes y la tercera es de pequeña luz, y aunque originalmente eran las tres de cañón, actualmente la más próxima a la margen derecha está ligeramente apuntada.

El pretil también está formado por grandes sillares, que acompañan a los ensanchamientos de los estribos.

La antigua carretera, que discurría en muchos tramos sensiblemente paralela a la calzada vieja, fue objeto de una notable mejora en esta zona al incluirse la variante de Béjar en el Programa de Acondicionamientos del Plan General de Carreteras 1993-1995 y evitarse la travesía del casco urbano.

Discurre la variante por el oeste de Béjar, y para cruzar el valle del río Cuerpo de Hombre se proyectó un imponente viaducto que fue inaugurado en 1996, que vino a sustituir en su función al puente de fábrica que se había proyectado en 1859.

Viaducto en Béjar sobre el río Cuerpo de Hombre

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; BUENO 2002)

Debido a la importancia de la obra, se manejaron varias hipótesis a la hora de proponer la solución estructural, que pasaron por soluciones del tipo de vigas prefabricadas, de vigas-cajón continua o de canto variable, de puente arco de tablero superior, o de puente atirantado.

Finalmente se optó por diseñar una estructura con dos partes claramente diferenciadas. Por una parte, los tramos de acceso en ambas laderas del valle, con alturas máximas sobre el terreno de 40 m en la izquierda y de 34 m en la derecha; en estas zonas la estructura podía levantarse sobre cimbras directamente apoyadas en el terreno.

Y la parte central, diseñada para ser construida por avance en voladizos sucesivos simétricos desde las pilas, a gran altura, y consiste en una viga-cajón continua de hormigón pretensado, con ocho luces comprendidas entre los 120 m y los 48 m, cubriendo una longitud total de 607,40 m incluyendo las entregas en cada estribo. El ancho del cajón es de 7,45 m, y los voladizos laterales son de 3,50 m cada uno.

La anchura en la parte superior es de 14,20 m, prevista para albergar tres carriles -uno de ellos de tráfico lento- dos arcones y una banda para apoyar las barreras rígidas. El canto de las vigas es de 3 m en los dos vanos extremos y varía de 3 a 6 m en los vanos centrales.

Las pilas se construyeron con encofrados trepantes.

El camino antiguo sigue por una zona suavemente ascendente por la margen derecha del río en la que la calzada coincide con una cañada, hasta desviarse de su curso en el cruce con la carretera de Aldeacipreste. Y finalmente el duro ascenso a Calzada de Béjar –a 796 m de altitud- siguiendo el arroyo de la Pedrera, muy dañado por el paso de maquinaria pesada, en el que apenas se conservan algunos muretes de contención y las ruinas del fortín militar que se encuentra a unos 600 m al Este del camino, entre Calzada de Béjar y la carretera comarcal a Ciudad Rodrigo, que es un cuadrilátero de gruesos muros desde el que aún se contemplan muchos kilómetros de calzada, tanto hacia el norte como hacia el Sur.

En este tramo se conservan tres miliarios: el CXXXIII que forma parte de una pequeña fuente que se encuentra a unos 800 m de la calzada, en un prado al sureste del Puente de la Magdalena; el CXXXIV, muy cercano a su situación original, en un corral que queda a la derecha del camino, una vez atravesado el puente; y otro miliario sin inscripción que forma parte de una cerca próxima al río.

- Tramo 2: de Calzada de Béjar a Valverde de Valdelacasa –probable ubicación de la mansión *Ad Lippos*. Una vez atravesada la divisoria de los ríos Cuerpo de Hombre y Sangusín por el Collado de la Calzada de Béjar, el terreno se hace más llano –apenas se asciende desde los 796 a los 803 m- y sólo se salva el cauce del río Sangusín, lo que obliga a un descenso hasta la cota 775.

Tras atravesar la carretera de Béjar a Ciudad Rodrigo, la calzada vuelve a hacerse visible con pocas excepciones –un tramo de unos 100 m destruido por las obras de la carretera de Valdefuentes de Sangusín a Peromingo, y otro próximo al arroyo del Chapato. En este tramo no conservan ni encintados ni enlosados, pero se han encontrado un considerable número de miliarios: en Los Vegones del Campillo –probable CXXXIX-, el CXL que se hallaba en la linde de los términos municipales de Calzada, Valdefuentes y Peromingo –hoy en un parque de Guijuelo-; otro partido, sin inscripción, próximo al anterior; el CXLII, hallado junto al río Sangusín y hoy situado en los jardines del Ministerio de fomento en Madrid; el que se ha identificado con el número CXLIII, que forma parte de la ceca que rodea el Prado Fusillo; el hallado en Peromingo, y otro que sirve de banco en una casa en Valverde. También hay que destacar la alcantarilla que salva el arroyo de la Negrilla.

- Tramo 3: de Valverde de Valdelacasa a las fincas Las Dueñas. Se trata de un tramo mucho más accidentado que atraviesa la divisoria entre las cuencas del Duero y del Tajo, pasando de

los 798 m de altitud de Valverde a los 965 m del posible enclave de *Sentice* (La Dueña de Abajo), con una máxima en los Altos de Ronda, donde se superan los 1000 m. Entre Palacios de Salvatierra y Casafranca atraviesa una llanura, al norte de la cual vuelve a ascender para alcanzar la Fuente Santa, lugar donde existen ruinas de una ermita y donde se ha situado la mansio *Sentice*. En todo este tramo se sigue la calzada con dificultad, perdiéndose a unos 2 km de Fuenterroble y hasta Las Dueñas.

Sólo se conservan dos miliarios en la Dueña de Abajo, formando parte del vallado de la finca, uno de los cuales es el CLIX y parece que se encuentra en su lugar original. El numerado como CXLVIII estaba hace años en la puerta de una casa en Fuenterroble, y debió hallarse a unos 4 km al Sur, junto al paso de Los Altos.


- Tramo 4: de Las Dueñas a Salamanca. Pasada *Sentice*, la calzada se dirige al encuentro de la carretera local de Frades de la Sierra, a la que prácticamente se superpone hasta Salamanca. Discurre por zonas onduladas hasta el Collado Somade o Siete Carreras –punto de confluencia de siete caminos en el que se ha querido situar una *mutatio* o mansión de segundo orden-, y desciende después hacia el Tormes con una fuerte pendiente. Se trata de un tramo escaso en restos, en el que apenas queda un miliario visible en El Carnero –entre Aldehuela de la Bóveda y Salamanca-, que corresponde a la milla CLXV y que por tanto está muy alejado de su emplazamiento original en las inmediaciones de Calzadilla de Mendigos. Los demás han desaparecido, igual que puente de cuatro bóvedas que salvaba el arroyo del Zurguén, que fue dibujado por David Roberts en 1838 pero del que aún se reconoce la salida de la calzada por el estribo Sur.

La mansión de *Salmantica*, antigua población vettona que ya había sido conquistada por Aníbal, fue una importante ciudad romana que protegía el paso del río Tormes como más arriba comentamos. La ciudad romana debió asentarse entre el cerro de San Vicente y la Peña Celestina.

Puente Mayor en Salamanca sobre el río Tormes

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; BUENO 2002; FERNÁNDEZ CASADO 1980)

No se conoce con exactitud la época en la que fue construido el puente, y aunque pudiera fecharse en la época republicana, un análisis detenido de sus elementos, como los tajamares, parece inducir a fecharlo en la época de Trajano, que por otra parte coincide con las hipótesis más generalizadas sobre la construcción de la calzada. También se atribuye una reparación a los tiempos del emperador Antonino.

Sufrió graves desperfectos por las avenidas en el s. XIII, y una importante reconstrucción en 1499, debido al estado en que se encontraba y que es descrito en *La Celestina* de Francisco de Rojas, y que supuso la construcción de cuatro bóvedas nuevas y probablemente de la torre que figura en el  de Wyngaerde -que muestra el puente y la ciudad en 1570. Curiosamente, las cuatro bóvedas añadidas tuvieron que ser reparadas en 1610 por Juan de Alvarado, Pedro de la Peña y Pedro de la Puente.

Otra avenida acaecida en 1626 derribó varias bóvedas, que hubieron de salvarse durante los años que duró la reparación –hasta 1661- por medio de una pasarela de madera. Años después, por decisión del rey Felipe IV se reconstruyeron once bóvedas y se amplió ligeramente el tablero, pavimentándose de nuevo.

A lo largo de los siglos XVII y XVIII están documentadas numerosas obras en el puente, algunas debidas al célebre Juan de Sagarvinaga, que además le dotó de un parapeto almenado.

A finales del siglo XVIII fue descrito en términos admirativos por Ponz, tanto en su fábrica original como en las más modernas. A lo largo del siglo XIX y los inicios del XX fue perdiendo tanto las almenas como el castillete que, una vez perdida su función, angostaba la travesía.

El puente actual es de sillería granítica y alcanza una longitud de 356 m. Apenas conserva quince bóvedas romanas de cañón de las veintisiete que lo conforman, y son éstas las más próximas a la ciudad. Tienen una luz próxima a los 9,35 m, lo que correspondía a 32 pies romanos.

Apoyan sobre sólidas pilas de sillería, de anchura no inferior a los 3,30 m, que están dotadas de tajamares de planta triangular aguas arriba, sobre los que apoyan unas

pilastras que llegan hasta la rasante, que es prácticamente horizontal y se ve destacada por una hilada sobresaliente a modo de pequeña ménsula.

Al convertirse Salamanca en paso obligado de la carretera que uniría Sevilla y Cáceres con Zamora –la actual N-620, antigua “de Villacastín a Vigo”-, hubo de construirse otro puente nuevo sobre el Tormes: el que hoy se conoce como Enrique Estevan.

Puente Enrique Estevan sobre el río Tormes en Salamanca
(CHÍAS y ABAD 1994; BUENO 2002)

El puente Enrique Estevan, o "puente nuevo" como es conocido en Salamanca, comenzó su andadura en la década de 1870-1880, cuando el crecimiento de la ciudad -especialmente los barrios de El Arrabal y Chambén situados en la margen izquierda del río- supuso un grave problema para la circulación sobre el "puente mayor", debido a su escasa anchura.

Una primera idea para resolver el problema planteado consistía en ensanchar, mediante voladizos metálicos, el puente romano. A tal efecto, la Liga de Contribuyentes de Salamanca elaboró en 1887 un anteproyecto para dicha reforma.

Enrique Estevan, procurador, impulsó un proyecto alternativo de construcción de un nuevo puente, con el doble objetivo de evitar el despropósito que se pretendía, preservando así el puente romano y dotando a la ciudad de una solución más duradera frente al problema de congestión planteado. La solución, muy bien acogida por la ciudad, fue apoyada por el Ayuntamiento y la Diputación.

En 1892, el ingeniero Saturnino Zufiaurre redactó el proyecto a base de seis arcos metálicos y justificó la solución adoptada teniendo en cuenta la situación del puente en la ciudad y por razones estéticas, si bien la elección del acero respondió fundamentalmente a razones económicas, considerando que, en palabras de Alzola, no era un material que tuviese aún una gran tradición de uso en los puentes españoles.

Una de las principales preocupaciones que iba a condicionar el diseño, sería la capacidad de desagüe, especialmente en situaciones de avenida. Para ello, Zufiaurre situó los estribos por encima de la cota máxima alcanzada en las avenidas extraordinarias, y dispuso seis vanos de 33 m de luz; transversalmente, cada vano se compone de cinco arcos separados entre sí 2,40 m y arriostrados mediante cruces de San Andrés. La directriz es un arco de circunferencia de 42,90 m de radio; la sección de los arcos es una doble T de 0,90 m de canto. Sobre los arcos apoyan montantes constituidos por perfiles doble U. Las viguetas que apoyan sobre los montantes reciben los largueros que conforman el tablero a base de una cuadrícula de mallas rectangulares.

En las caras visibles de los arcos laterales se superponen adornos geométricos y florales. Rombos y círculos se suceden encadenados, rompiendo el liso paramento del alma de una viga de 0,90 m de canto.

Los tímpanos están decorados con arcos lobulados y profusamente decorados, dando una gran movilidad al sinnúmero de superficies planas y líneas rectas que conforman el alzado del puente.

Una cornisa de 0,40 m recorre toda la longitud y sobre ella se apoya la barandilla que imita a la original de fundición. Las farolas son las originales, de hierro forjado.

El 23 de octubre de 1913 se recibió provisionalmente la obra tras diez años y diez meses desde su comienzo.

En la década de 1960 se reformó el tablero y se ejecutaron obras extraordinarias de conservación.

En la ciudad de Salamanca y sobre el río Tormes se han construido otros puentes destacables: en 1966 el puente situado aguas abajo del romano, en las proximidades de la Peña Celestina casi enfrente de la calle de la Palma; y como parte de las actuaciones recientes en la Red Autonómica y Provincial, consecuencia directa de las directrices de los Planes Regional y Provincial de Salamanca, y de las actuaciones promovidas por el Ayuntamiento de Salamanca, en 1996 el puente de La Salle que conecta, en la zona oeste, las márgenes de la ciudad al norte y

sur del río Tormes; y, finalmente, en 2000 el puente de San José para solucionar el acceso al recinto histórico de la ciudad:

Puente en Salamanca sobre el río Tormes (1970)

(ABAD 2007; ABAD y CHÍAS 1983-1989)

En 1966 la Jefatura de Puentes y Estructuras del Ministerio de Obras Públicas comenzó la construcción sobre el río Tormes del puente proyectado por Carlos Fernández Casado, Javier Manterola Armisén y Leonardo Fernández Troyano.

Se trata de un puente pretensado, formado por dos puentes gemelos independientes, de 136 m de longitud y 26 de anchura, dividido en siete vanos de 15,5+5x23+15,5 m.

Longitudinalmente es un puente continuo y de inercia variable, con tablero acartelado, de 1 m de canto sobre los apoyos y 0,70 m en la zona de inercia constante. Este puente se puede considerar una extrapolación pretensada de los puentes de la Colección de Altura Estricta de Fernández Casado.

La construcción se llevó a cabo vano a vano, de modo que en cada fase se construían los tres cuartos de un vano y un cuarto del siguiente; así las juntas coinciden con el quiebro debido a las cartelas. Se construyó “*in situ*” partiendo de ambas orillas, y utilizando islas artificiales que abarcaban un tramo formado por una pila, la parte de inercia variable a cada lado de la pila y el tramo recto correspondiente. Cada tablero está soportado por cuatro pilas cilíndricas de 0,60 m de diámetro que se prolongan en pilotes de 1 m de diámetro. La sección es trapezoidal con voladizos y aligerada interiormente con alveolos circulares. El puente entró en servicio en 1970.

Puente de La Salle en Salamanca sobre el río Tormes (1996)

Para conectar las márgenes de la ciudad al norte y sur del río Tormes, en la zona oeste de Salamanca, en crecimiento debido al desarrollo de la nueva área universitaria y de los barrios residenciales próximos, el Ayuntamiento encargó a los ingenieros Francisco Millanes Mato, Javier Pascual Santos y Jesús Palma Hidalgo el proyecto del puente que, además de mejorar las condiciones de acceso a la ciudad, debía dar respuesta adecuada a su marcado carácter urbano.

La estructura longitudinal del puente es una viga continua de nueve vanos, los tres centrales de 50 m sobre el cauce permanente y tres vanos de 30 m a cada lado sobre el cauce de avenidas, de 330 m de longitud entre ejes de apoyos en estribos. La sección transversal está constituida por un cajón central de 3 m de cauce, 4,60 m de anchura en la parte superior y 4 m en la inferior, y sendos voladizos laterales de 6,60 m de longitud, a base de unas piezas prefabricadas en taller de tipo marco-jabalcón, dispuestas cada 5 m y pretensadas transversalmente contra el cajón; la anchura de la plataforma es de 18 m.

Las pilas se ejecutaron con hormigón blanco y el cajón central y las piezas del voladizo se pintaron del mismo color; se dispuso, asimismo, un conjunto de barandilla-farola de hormigón blanco diseñado por el escultor Eusebio Sempere.

Este conjunto de detalles de acabado del puente, las obras accesorias en ambos estribos de marcado carácter integrador —para la conexión con la ribera del río se adosaron escaleras a los muros de los estribos— y la línea de imposta en el borde, producen un alzado potente y atractivo que manifiesta la satisfactoria relación de la obra con el entorno.

Puente de San José en Salamanca sobre el río Tormes (2000)

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León convocó un concurso con admisión de variantes de Proyecto y obra para dar solución al acceso al recinto histórico de la ciudad. Juan José Arenas concurreó al concurso, con la empresa Dragados, y desarrolló un proyecto alternativo en el que modificaba el tramo de acceso comprendido entre el puente sobre el Tormes y el núcleo urbano de la ciudad, y proponía un puente

de formas muy puras, un tramo continuo de 5 vanos, con luces de 15+50+50+50+30 m; corresponde la primera al vano extremo de contrapeso oculto tras el estribo en la margen izquierda y el último al vano de margen derecha, que permite el trasiego de peatones por el parque fluvial, a uno y otro lado del nuevo acceso.

La sección transversal está constituida por un núcleo de hormigón pretensado a base de una sección cajón y canto variable, de 6 m de anchura, y sendas bandas en voladizo compuestas por piezas prefabricadas. Cada elemento prefabricado, 200 en total, presenta un orificio que, «además de positivos efectos estéticos y rítmicos, va a permitir colocar una lámpara que ilumine el agua del río y que, a través de su reflejo, iluminará con una suavidad difusa el intradós del tablero».

La solución proyectada incluía un estudio delicado del tratamiento de todos los detalles, no sólo del puente, sino del conjunto desde el punto de vista paisajístico. En definitiva, un proyecto acorde con la escala urbana y el carácter monumental de la ciudad. Fue inaugurado el año 2000.

Recientemente, y como resultado de la construcción de la Circunvalación Noroeste de Salamanca, prevista en el Programa de Actuaciones en Medio Urbano del Plan General de Carreteras, se construyó un doble puente para salvar el Tormes al oeste de la Ciudad, a unos 3 km aguas abajo del Puente Romano.

Puente de la Circunvalación Noroeste de Salamanca sobre el Tormes (BUENO 2002)

El conjunto de la obra se proyectó para dar continuidad a la carretera N-620 desde la entrada en Salamanca desde Valladolid hasta la salida hacia Ciudad Rodrigo, y para resolver parcialmente los tráficos de la N-630, evitando la travesía por el casco urbano.

Estructuralmente se trata de dos pórticos de hormigón pretensado con dos pilas de tabiques desdoblados y divergentes desde la cimentación hasta el tablero. Cada uno alcanza una longitud de 200 m, con tramos centrales de 100 m y laterales de 50 m.

El tablero consiste en una viga cajón continua de hormigón pretensado, que presenta un espesor de canto en los arranques de 5,25 m que disminuye en forma parabólica hasta los 2,20 m en el centro del vano principal y en los apoyos de los estribos –que se efectúan a través de apoyos de neopreno zunchados.

El ancho total de la calzada alcanza los 13,50 m, de los cuales 6,50 corresponden a la anchura del cajón, 0,25 m a una cartela y 3,25 a los voladizos transversales.

Se construyó por avance de voladizos sucesivos a partir de las pilas, simétricamente a cada lado de ellas, por longitudes comprendidas entre los 3,60 y los 4,80 m –salvo la dovela de cierre, de 2 m de longitud.

Las pilas se construyeron utilizando encofrados trepantes.

- Tramo 5: de Salamanca al límite con la provincia de Zamora. Tras atravesar la ciudad por la *cardo* –Arco de Aníbal, calle de Veracruz, calle Libreros hacia la Puerta de Zamora–, continúa hacia el Norte y durante los primeros 10 km se recorre la llanura de La Armuña, discurriendo en paralelo a la carretera y el ferrocarril. Los mayores desniveles se encuentran en los descensos al Tormes y en la travesía del arroyo de la Encina. Es difícil seguir su recorrido salvo en contados tramos, como el de las proximidades de Calzada de Valdunciel. No se conservan apenas vestigios de pavimentación, ni de miliarios u obras de fábrica, entre las que hay que mencionar la Fuente Buena, cuya lápida fue trasladada a Salamanca.

La ubicación de *Sibariam* ya en tierras zamoranas es aún incierta, próxima al límite provincial con Salamanca (¿Cubo de Tierra del Vino?). Entre Salamanca y Zamora, la vía coincide prácticamente con el trazado de la carretera moderna –aunque algunos autores la separen en dirección este hacia Cabañas de Sayago sobre la base del empedrado de una de sus calles, y hacia el yacimiento de El Baíllo en El Perdigón.

Ocelo Duri (Zamora) se sitúa de nuevo como importante cabeza de puente, esta vez sobre el Duero.

Puente en Zamora sobre el río Duero (CHÍAS y ABAD 2004)

La travesía del Duero en este punto se remonta a la dominación romana. Poco queda del puente primitivo, apenas los restos de seis pilas hasta una altura variable, y de las cimentaciones de otras. También es apreciable el arranque de un par de bóvedas, que eran de cañón. Se puede observar claramente en núcleo original de mortero hidráulico, y vestigios del revestimiento de sillería, que estaba formada por sillares de dimensiones muy regulares y bien labrados. En general, se puede apreciar que están giradas y volcadas respecto a la vertical, probablemente por efecto del terremoto del año 939, que se dice que fue el causante de su ruina. También es aún apreciable que contaba con tajamares apuntados, tanto aguas arriba como aguas abajo.

Debió ser una obra de gran solidez, a juzgar por las dimensiones de los restos conservados.

El puente romano original debió desembocar en la Puerta de Olivares, en el mismo lugar en el que posteriormente se construyó el Puente Viejo. Este puente aparece mencionado en numerosos documentos que hacen referencia a las tenerías que se habían instalado en sus proximidades *-tanariis veteris pontis*. Blázquez y Sánchez Albornoz reconocieron en 1917 los restos de este puente viejo y los calificaron de romanos. También reconoce estos restos como romanos Roldán Hervás. Algunos autores fechan su destrucción durante el terremoto del año 939.

Además desde muy antiguo se conocía el peligroso vado de don García.

Existe, no obstante, una leyenda que cita Fernández Duro (FERNÁNDEZ DURO 1882, 208), en la que se relata que al huir san Atilano de los árabes, al arrojar al río el anillo episcopal y una vez que hubo alcanzado la orilla, «se reprodujo el milagro del mar Rojo, pereciendo en el Duero la tropa perseguidora»; a continuación, «una erupción abrasó el prado de las Llamas y un barrio de la ciudad [...]; el Valderaduey se vio obligado a torcer a la izquierda buscando el desnivel para arrojar en el Duero; éste sintió hundir su lecho por el lado de la ciudad, y se acercó a ella hasta tocar las peñas de Santa Marta que, cortadas a pico, vinieron a servirle de dique, siendo la oscilación la que tumbó el puente».

En el siglo XII hay constancia de que había dos puentes en uso: el conocido como Viejo, que aparece citado en 1157 junto a la azuda de Olivares, y el “pontem novum” que figura en documentos de 1167, por hallarse cerca de él la casa que para los pobres tenían los mercaderes de Zamora en el mercado (GÓMEZ MORENO 1927). Parece que ambos convivieron en servicio durante algunos años, como también atestigua un sello concejil de cera que se conserva pendiendo de un documento de 1273 que se conserva en el Archivo Catedralicio.

Antes del final del siglo XII, se fue consolidando entre la ciudad y sus arrabales del sur un eje comercial que se estructuraba en ambos extremos del puente nuevo, y se prolongaba por el norte por la rúa de Valborraz, y por el sur, en la zona del otro lado del río, el mercado de la Puebla del Valle –en sustitución del antiguo Mercadillo de la Ciudad Vieja. Existe un testimonio documental de 1184 en el que los vecinos de San Cristóbal cedían la mitad de sus tercias para la construcción de un nuevo puente, a causa del interés que tenían por facilitar las comunicaciones y mejorar el comercio.

Algunos historiadores coinciden en que la Puerta de Olivares fue construida en 1230, y que previamente el rey había ordenado levantar el puente en conmemoración de la batalla de Mérida, incorporando su efigie al blasón de la ciudad.

Hacia 1200 se llevaron a cabo obras de consolidación en el Puente Viejo, «[...] que no tenía de viejo sino el nombre, en recuerdo de otro que le precediera» (GÓMEZ MORENO 1927).

Otra mención de obras en el puente se fecha en 1264, cuando tras una avenida del río, el monasterio de Dueñas se trasladó a la otra margen. Pero parece que se derrumbó finalmente en otra avenida extraordinaria, acaecida el 24 de enero de 1310 (VACA LORENZO 2002, 468).

A esta reconstrucción debe referirse Sevillano cuando habla de que se efectuó sobre los restos del puente antiguo, y que las obras actuaron a modo de represa sobre el río causando esto su ruina definitiva tras varias avenidas, rompiéndose en su punto medio y conservándose dos bóvedas del lado de las aceñas. También por estas fechas instauró el rey Pedro I un portazgo, cuyo cobro habría de prolongarse hasta el siglo XIX.

Su fábrica se aprecia que estuvo formada por un núcleo de mortero de cemento revestido por sillares lisos; consistía en una serie de bóvedas de cañón de luces desiguales, que arrancaban casi de los cimientos; contaba con tajamares triangulares aguas arriba, como atestiguan los restos de la segunda pila desde la izquierda, que ha perdido casi todo el revestimiento; aguas abajo, según se puede tantear a vara bajo las aguas, los tajamares parece que eran cuadrados –probable fruto de alguna reconstrucción posterior. Los restos de las pilas aún permanecen aplomados en la margen derecha. Sus sillares sirvieron para construir los molinos y aceñas vecinos.

El “puente nuevo” se compone de dieciséis bóvedas apuntadas de luz variable, con arquillos de aligeramiento sobre las pilas. Poseía dos torres defensivas en los extremos. Su apariencia actual parece corresponder al siglo XIII, pero después sufrió numerosas reconstrucciones parciales y reparaciones. Parece ser que la tenencia de las torres que fortificaban y protegían el puente, estuvieron en manos de Francisco Valdés y de la familia Mazariegos desde mediados del siglo XV.

En 1476, poco antes de la famosa batalla de Toro, los portugueses sitiaron Zamora y destruyeron algunos arcos para impedir que las tropas de los Reyes Católicos les persiguieran.

Al parecer, en esta época la fábrica estaba coronada por un “airoso almenaje” compuesto por más de 300 almenas, y que contaba con una torre en cada extremo. También en estos años sufriría numerosos desperfectos en las avenidas de 1517 y de 1545, pero la de mayores consecuencias fue una avenida acaecida en 1556, que causó graves daños al puente, arruinando una bóveda y deteriorando las torres, que hubo que reedificar. En los trabajos de consolidación trabajó Pedro de Ibarra, quien levantó sobre él en la década siguiente una gran torre almenada desde “los Cavañales”, que permitía el paso a través de una bóveda, sobre la que años después se colocaría la veleta que le daría el nombre de “La Gobierna”.

En los años siguientes se ralentizaron los trabajos, llegando a paralizarse por falta de fondos en 1605, y por las avenidas en los años 1606 y en 1607. Precisamente de 1600 datan las ordenanzas que prohibían el paso de carretas herradas, cargadas o no, «e que en esto se guarde la costumbre tan antigua que en ello ay por el gran daño que de ello recibe e recibirá la dicha puente» (CADIÑANOS 1997). En 1611 sobrevino una nueva avenida que derribó una bóveda y una de las torres, dejando a la segunda muy debilitada. En consecuencia se procedió a habilitar un paso mediante unos tramos de madera provisionales, y se apeó la torre maltrecha; a la vez, y para facilitar los trabajos de reconstrucción, se expropiaron en 1613 varias casas por la parte de la ciudad. La torre de La Gobierna también sufrió los efectos de las crecidas, por lo que hubo de ser sustituida y aligerada según las trazas de Agustín Camarón de aquél mismo año de 1613 por los hermanos de Nates, resultando una portada clasicista y un segundo cuerpo abierto para albergar una capilla; el remate del conjunto lo constituía un frontón rematado con bolas.

Por orden del rey Felipe II se acometieron en 1617 las obras de restauración. La torre meridional fue reconstruida dejando el paso bajo un arco; poseía un escudo similar al de la torre vecina, y dos escudos de la ciudad. En 1625 una nueva avenida socavó los estribos, que, sin embargo, fueron reparados por Hernando de Nates. Otra consolidación se acometió en la década de 1630, por deterioros en la fábrica de la torre y en una de las bóvedas, y fue realizada por Andrés Gómez de Sisniega. El nuevo chapitel quedó terminado en 1651.

En 1706 la torre grande se encontraba de nuevo ruinoso y hubo que proceder a su demolición. También estaba seriamente dañada la sexta bóveda. En 1739 soportó el puente sin incidentes una gran avenida del Duero, que sin embargo derribó doscientas

cuarenta y ocho casas y llegó a ascender por la cuesta de San Jerónimo. La avenida acaecida en febrero de 1788 fue espectacular, pareciendo que la obra fuera a desmoronarse; pero un súbito descenso del nivel de las aguas permitió que el puente la soportase sin daños.

El 4 de noviembre de 1812 un ingeniero inglés voló la bóveda central. Al año siguiente se habilitó un paso provisional de madera. Mientras tanto, se realizaron pequeñas obras provisionales de parcheo por parte de algunos canteros, pero el valor histórico del puente trascendió hasta la Real Academia de San Fernando, que requirió la realización de un buen plano que permitiera estudiar el verdadero alcance de la obra. El plano fue realizado en 1820 por el arquitecto Blas de Vega García.

En 1821 continuaba en mal estado, según se desprende del acuerdo tomado por el pleno de la Diputación el 23 de noviembre. Pero hasta 1835 no se iniciaron los trabajos de reconstrucción parcial del puente. El resultado de los mismos fue, entre otros efectos, la desaparición de las alabadas almenas. Las obras quedaron concluidas en 1836.

En 1862 se realizaron nuevas obras de consolidación, durante las cuales se reconstruyeron dos de las bóvedas. En 1881 presentaba el puente unos desperfectos tan importantes, que la Dirección de Obras comenzó a plantear la construcción de otro nuevo, esta vez construido a base de tramos metálicos. Sin embargo, hasta 1905 no se realizó una reparación completa del puente antiguo. El proyecto fue aprobado por Federico Requejo, que entonces era director general de Obras Públicas, según consta en una inscripción de bronce situada a la entrada del puente.

Los trabajos duraron dos años y corrieron a cargo del Ministerio de Fomento; fue entonces cuando se decidió la demolición de las dos torres por resultar obsoletas y por resultar una notable sobrecarga.

Hasta fechas recientes ha soportado tráfico pesado. Actualmente el puente se encuentra en uso, soportando un tráfico muy intenso, aunque tiene limitado el paso de vehículos pesados.

El Puente “Nuevo” es una obra de gran longitud que alcanza los 281 m, y ha sido restaurada multitud de veces. Su aspecto actual corresponde a la intervención realizada a principios del siglo XX, que ha alterado esencialmente su morfología medieval.

Su desarrollo es recto excepto en el último vano del estribo derecho, donde presenta un quiebro casi de 45°.

La rasante es horizontal, con ligeros quiebros, y el tablero tiene una anchura prácticamente constante de 7,10 m. El pretil original de piedra ha sido sustituido por una barandilla metálica para mejorar la sección útil, que presenta alguna reconstrucción parcial de hormigón, bastante inadecuada. Se ha obtenido un ligero vuelo lateral que amplía la anchura original. Se eleva hasta 13 m sobre el cauce medio.

Se compone de dieciséis bóvedas de tipologías variadas –apuntadas, de cañón y esviadas- y con luces que oscilan entre los 5,0 y los 20,15 m. Sobre las pilas existen arquillos de aligeramiento que han sido reconsolidados a base de hormigón, y reformados hasta tener una sección simétrica curvada también en la parte inferior, casi ovoide. Algunas bóvedas también presentan este revoco en la embocadura. La segunda bóveda desde la derecha es la más moderna, y se compone de una sucesión de arcos esviados. Las pilas son muy anchas, alcanzando hasta 5,80 m de espesor. Tienen tajamares adosados de planta triangular aguas arriba y aguas abajo, en ocasiones con sombreretes piramidales casi imperceptibles. También presentan escalonados excepcionalmente.

Al norte de la población existe un lugar denominado “La Guinea” que hace referencia al paso de la vía; después seguía la calzada en dirección norte por las proximidades de Moreruela de los Infanzones, donde también existe constancia en un documento del año 951 de la existencia de un “carral antiguo”. Algunos estudiosos sitúan esta mansio en la zona de Almaraz de Duero, ante la falta de vestigios de época romana en la capital provincial. Otros autores la desvían por Roales y Montamarta.

Siempre hacia el Norte, continúa hacia Castrotorafe (*Vico Aquario*). Según Saavedra (SAAVEDRA 1862) y Hübner (HÜBNER 1869), cruzaba el Esla por el puente de esta localidad (ZA 340/03), hoy sumergido bajo las aguas del embalse de Ricobayo, en dirección a Tábara; pero hay que tener en cuenta que la fábrica de éste podría ser medieval, y parece más probable que el trazado continuase por la margen izquierda del Esla, por Riego del Camino hacia Santovenia, siguiendo un trazado aún apreciable junto a la actual carretera, y frecuentemente superpuesto a ella.

El cruce del Esla, según esta hipótesis, se produciría entre la incorporación del Tera al Esla y la del Órbigo, por un puente del que en 1927 aún eran visibles los cimientos junto a Arcos de la Polvorosa, en el Priorato de Nuestra Señora de la Puente –aunque también es posible que este puente fuera el de “Dioštamben”, citado por el nombre de su constructor en un testamento de 1215. Después, el camino seguía en dirección a Milles de la Polvorosa, donde se ha encontrado un miliario de la época de Nerón. En este caso, la vía discurriría por Arcos de la Polvorosa –donde existe otro yacimiento en El Pozarcón- y hacia Santa Cristina de la Polvorosa –donde está la importante villa de El Requejo.

Una tercera hipótesis apunta a la travesía por Castrogonzalo, aprovechando el paso de la vía de Astorga a Zaragoza. En este caso, la vía seguiría por Villaveza del Agua y Barcial del Barco, hoy visible como una cañada que discurre paralela a la carretera, hasta Castropepe –donde también existen restos romanos en El Castillo. También es posible que la ruina de uno de los puentes citados condujera a la utilización de un trazado alternativo temporalmente. Además, hay que considerar la existencia de un Camino del Vado procedente de Benavente, que hace suponer la posibilidad de la travesía en este punto en época de estiaje.

Una cuarta hipótesis sitúa la travesía del Esla entre Bretó y Bretocino, por haberse encontrado en ellos varios yacimientos de época romana¹; en esta zona sitúan también algunos autores el *Pretorium* del *Ravennate*, que fuera una *mansio* de descanso (ROLDÁN 1971).

Brigaecium era la siguiente *mansio* y correspondía a un poblado astur, tristemente célebre por su lamentable actuación en las guerras cántabras, cuya situación exacta se desconoce pero que se sitúa hacia Benavente, en El Peñón cerca de Villabrázaro, o en la Dehesa de Morales en Fuentes de Ropel, en una posición privilegiada junto a la bifurcación de la calzada que se dirigía hacia *Clunia* y Zaragoza en dirección este.

La vía proseguía en dirección noroeste, por una vía que aparece documentada en una donación a Morerueta de un hospital situado junto a ella en Villanueva de Jamuz (León), fechado en 1182, como “*via que venit ab Astorica in Beneventum*” o “*strata qua itur Beneventii*”.

Baedunia: después, la calzada de la Plata proseguía hacia este poblado astur próximo a San Martín de Torres y Astorga, ya en la provincia de León. Es muy probable que sea esta la vía del Eria que recorrió Jerónimo Münzer a su regreso de Santiago en 1495, cuando pasó por Benavente. Es muy habitual hallar en los textos confusiones entre esta vía del Eria y la Calzada del Obispo en sus tramos más septentrionales.

En el tramo zamorano de esta vía no se conservan apenas obras de fábrica, restos del pavimento original o miliarios, pero es identificable a través de la toponimia de “carrale”: pasa por Corrales –donde existe una ermita de Ntra. Sra. del Camino-, y por Morerueta de los Infanzones, cuya referencia a la “carrale antigua” ya se ha citado más arriba.

El Camino de Santiago

Este camino, de trazas esencialmente medievales y no unitarias, se fue apoyando en tramos de las vías romanas o más antiguas preexistentes.

El gran eje Este-Oeste que conectaba Galicia con Europa a través de Francia, está ya descrito en el *Itinerario de Antonino* en varios de sus itinerarios:

- La vía 1, *De Italia in Hispanias*, que partía de Milán y, procedente de Tarragona y Zaragoza conducía hasta León.
- La vía 32, *Ab Asturica Tarracone*, que se superpone a la anterior, pero que se prolonga desde Tarragona hasta Astorga.

- Y la vía 34, *De Hispania in Aequitania. Ab Asturica Burdicalam*, con el mismo trazado entre Astorga y Briviesca, punto a partir del cual se desviaba hacia Pamplona y Burdeos.

Fue la vía que permitió la penetración de las legiones romanas hacia el noroeste peninsular, y por la que se transportaron los minerales extraídos en las explotaciones mineras de esta zona hacia Roma. Todavía se conservan tramos importantes en buen estado entre Carrión y Villasabariego, que muestran una calzada alomada –de ahí el nombre de camino de la parva-, de directriz rectilínea y pavimento de cascajo, conocida en muchos tramos como Calzada de los Peregrinos. A partir de Villasabariego (*Lancia*) se denomina Senda de Quinea, signo de romanidad. Y más al oeste, pasado León (*Legio*), en la zona de Villa del Río, se conserva el trazado rectilíneo aunque se ha perdido en parte la sección original de la vía.

Debido a la ausencia de piedra en esta zona sedimentaria, no existen prácticamente miliarios: sólo se ha encontrado uno en Cillanueva, al Sur de León.

Durante la caída del Imperio, penetraron por esta vía los pueblos germanos y fue el escenario de las luchas civiles del Bajo Imperio. Análogamente, por ella penetraron las razzias califales en la época islámica desde Zaragoza hacia Castilla. Tuvo una importancia capital en la consolidación de las tierras reconquistadas del norte peninsular durante los reinados de Sancho el Mayor en Navarra (995-1035), de Alfonso VI en Castilla y León (1065-1109) y de Sancho Ramírez en Navarra y Aragón (1076-1094).

Se conservan numerosas descripciones de la vía y de sus ramales, y testimonios, desde el siglo XI, destacando de entre todos ellos el de Aymeric Picaud que peregrinó a Santiago hacia el año 1123 (VALIÑA *et alii* 1985).

El ramal principal penetra en la Comunidad de Castilla y León por la calle-camino medieval de Redecilla del Camino -la *Radicella* del *Codex Calixtinus*-, y continúa por las poblaciones burgalesas de Castildelgado, Villamayor del Río, Belorado –*Belfuratus* para Aymeric, que tuvo un hospital- y atraviesa el río Tirón por un puente. En este tramo se le ha superpuesto casi constantemente el trazado de la carretera nacional.

Continúa por Tosantos, Villambistía, Espinosa del Camino y las ruinas del ábside de San Felices entre los trigales –que fuera parte del monasterio de San Félix de Oca, originario del s. IX y que en 1049 fue anexionado al de San Millán de la Cogolla.

En la orilla izquierda del río Oca se alza la importante población de Villafranca de Montes de Oca. Procede de *Auca*, que fue sede episcopal hasta 1075, cuando pasó a Burgos. Villafranca o ‘villa de los francos’ debe su nombre a los repobladores que se fueron asentando a lo largo del Camino, y en ella destacó durante siglos su famoso Hospital de San Antonio Abad, fundado en 1380 por la reina Doña Juana, esposa de Enrique II.

Después el camino atraviesa por el alto de la Pedraja (1.150 m) los Montes de Oca –*Nemus Oque* para Aymeric-, que fueron la frontera oriental de la primitiva Castilla. Descendiendo por Valdefuentes –donde hubo desde el s. XII un hospital- es posible tomar dos caminos distintos hacia Burgos: la ruta de Zalduendo y la de San Juan de Ortega, aunque ambos confluyen de nuevo en Capiscol.

El ramal de Zalduendo discurre por Ibeas de Juarros, mientras el que pasa por San Juan de Ortega lo hace por Atapuerca, Cardeñuela y Villafría.

El magnífico conjunto románico que forman la iglesia y el Hospital de San Juan de Ortega fueron fundados por el santo en el s. XII, colaborador también con santo Domingo de la Calzada en la construcción de los puentes de Logroño, Nájera y Santo Domingo.

En torno a Atapuerca tuvo lugar en el 1054 el encuentro de las tropas de Fernando I de Castilla con las de su hermano García I de Nájera, donde éste murió.

Villafría es hoy un barrio de Burgos. En Capiscol –que contaba con un hospital-se unían al ramal principal las rutas de Zalduendo y Bayona.

Burgos, como ya se dijo, mantuvo una gran importancia en la ruta jacobea. Extramuros se encuentra el conjunto monumental formado por el Hospital de San Juan Evangelista, las ruinas del monasterio benedictino homónimo y la iglesia gótica de San Lesmes, que datan de la época de Alfonso VI.

Atravesando un pequeño puente medieval que salva el antiguo foso se penetra en el interior de la ciudad medieval por una puerta de la muralla. Por delante de San Gil (ss. XIII-XIV) se accede finalmente a la Catedral, cuya fábrica gótica se inició en el 1221.

Como parte del recinto medieval también destacan el Castillo y Alcázar en la parte alta, varias puertas de la muralla, las iglesias de Santa Águeda y San Nicolás, y varios palacios de los siglos XIV y XV como la Casa del Cordón.

Los peregrinos salían del recinto amurallado por la puerta de San Martín hacia el Hospital del Emperador –fundado por Alfonso VI- y después hacia el Hospital del Rey.

Se atravesaba el río Arlanzón por el Puente de los Malatos.

Puente de los Malatos en Burgos sobre el río Arlanzón

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

Aunque algunos autores sostienen que fue construido en 1198 por orden de Alfonso VIII para facilitar el paso al monasterio de las Huelgas y al hospital del Rey, en el Archivo Catedralicio (vol. 53, fº 681) existe constancia de una sentencia de la donación hecha por el obispo don Pedro Arnaldo y sus sucesores en la que cita expresamente el puente (agosto de 1165).

Situado junto al hospital de san Lázaro de los Malatos — probablemente una leprosería— se utilizaba, pues, desde el siglo XII.

Originalmente el puente tenía una longitud doble de la que actualmente, 60 m, se puede apreciar y presentaba un perfil alomado, pero a principios del siglo XX el Ayuntamiento reformó el puente y rellenó con tierra el paseo de la Isla que hoy discurre por encima de algunos de sus antiguos vanos.

Con anterioridad a esta última reforma, y debido a las reiteradas crecidas del río —de la de 1296 se conserva memoria en las crónicas de Cardeña; otra especialmente destructiva fue la acaecida en 1583— durante el siglo XVII sus contrafuertes fueron reforzados, y el puente se sometió a alguna intervención en profundidad hasta el punto de que su fábrica actual proceda en buena parte de esta reparación.

Actualmente se aprecian seis bóvedas de cañón de sillería, con luces de entre 6,10 y 7,30 m, con tímpanos y estribos de mampostería; la anchura es de 7 m y las pilas tiene un espesor de entre 3,10 y 5 m..

Presenta tajamares desiguales, de planta triangular aguas arriba y de planta rectangular aguas abajo; el tercero se prolonga hasta la rasante. El pretil está rematado con albardilla de sillería.

Su uso es exclusivamente peatonal y está bien conservado.

En la otra orilla se encuentran el Hospital del Rey y el monasterio de las Huelgas, ambos de finales del s. XII y fundados por Alfonso VIII, aunque este último fue muy reformado por Carlos I y predomina en él el estilo renacentista sobre el gótico.

De nuevo hay que cruzar el Arlanzón para dirigirse en paralelo a la carretera nacional 260 a Tardajos, que fuera fundación romana y que después tuvo un hospital para peregrinos.

Muy cerca, pero atravesando una difícil zona pantanosa alejada de la carretera, se encuentra Rabé de las Calzadas. Y desde allí sigue el Camino hacia Hornillos del Camino atravesando una meseta y pasando junto al lugar que antaño ocupara el Hospital de San Lázaro. Tras atravesar el río Hornazuela, el trazado del pueblo es lineal, con el caserío dispuesto a lo largo del Camino. Contó con un pequeño monasterio benedictino.

También es difícil el tramo hasta Hontanas, que se realiza atravesando una meseta y utilizando un camino de concentración parcelaria (1984). Después se desciende hasta el valle de Sambol, donde hubo un monasterio dedicado a San Boal o San Baudilio, inicialmente de la Orden de los Antonianos. El rectilíneo camino vuelve a ascender otra meseta, a cuyos pies se encuentra Hontanas, punto en el que el Camino se une a la carretera, a cuyo borde se encuentran las ruinas del convento de San Antón, que fuera fundado por Alfonso VII en 1146 y también cedido a la Orden de los Antonianos; la mayor parte de su fábrica es gótica y data del s. XIV.

Escasamente a dos kilómetros se encuentra Castrojeriz, situada en la ladera de una colina sobre la que se conserva un castro y las ruinas de una antigua fortaleza –el *Castrum Sigerici* que debió ser fundado en el 760 por don Sigerico, hermano de don Rodrigo y repoblador de Burgos.

A la entrada de la población se encuentra la Colegiata de Santa María del Manzano, cuyo origen se remonta al siglo IX pero cuya construcción románico-gótica se debe a doña Berenguela y data de 1214 –aunque presenta reformas del s. XVIII.

Destacan también las iglesias de Santo Domingo y de San Juan, esta última gótica con partes románicas, y llegó a contar con numerosos hospitales.

El Camino continúa, siempre separado de la carretera, atravesando el río Odrilla hasta alcanzar la población y fortaleza de Itero del Castillo, junto al río Pisuerga.

En este punto el río era la frontera natural entre la primitiva Castilla y el Reino de León.

Puente en Itero del Castillo sobre el río Pisuerga

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

En la disputada frontera medieval entre Castilla y León este paso tuvo una indudable importancia militar, de ahí que estuviera protegido por un castillo que a su vez dio nombre a la cercana población, Itero del Castillo, que se desarrollaría al pie de la fortaleza y alejado del puente.

Situado entre Itero del Castillo (Burgos) e Itero de la Vega (Palencia), este puente que las guías denominan *Pons Fiteria*, *Ponteroso*, *Ponte Fittir* o *Puente della Mulla*, sirve de entrada del Camino en Palencia.

Fue levantado por Alfonso VI y salva el río Pisuerga desde antes del siglo XII.

Junto a él mandaron levantar el conde Nuño Pérez de Lara y su esposa doña Teresa en 1174 un hospital, que posteriormente se convertiría en posada, cuartel y casa particular, y cerca del que después se construyó un monasterio que perteneció sucesivamente a la Orden del Císter y a la de San Juan (Hospitalarios).

Están documentadas obras en los siglos XVI y XVIII. En el Archivo del Palacio Real queda constancia de que en abril de 1787 Juan de Villanueva solicitó permiso para viajar, comisionado por Floridablanca, a la villa de Melgar de Yuso para encargarse de la construcción de un puente; en la Biblioteca Nacional se conserva el plano correspondiente.

Está formado por bóvedas de cañón, escarzas y apuntadas de sillería con luces que oscilan entre 7,50 y 14,80 m; la longitud total es de 150 m y la anchura del tablero de 5,50 m. Las pilas, robustas, tienen espesores que varían entre 3,40 y 7,10 m; aguas arriba dispone de tajamares de planta triangular algunos de los cuales se prolongan hasta coronación y forman balconillos, mientras que otros están rematados mediante sombreretes escalonados, y aguas abajo presenta unos contundentes contrafuertes de planta rectangular de los que, a su vez, algunos alcanzan la rasante y conforman apartaderos y otros se rematan a media altura coronados por tejadillos inclinados a base de lajas.

Presenta un perfil alomado y un pretil con albardilla de sillería.

Permanece en uso y bien conservado en un entorno hermoso y cuidado en el que la construcción de un azud aquieta las aguas del Pisuerga.

El Camino, ya en tierras palentinas, discurre sin dificultades especiales a lo largo de 65 kilómetros.

Entre Itero de la Vega, Boadilla del Camino –con su célebre rollo gótico- y Frómista, el trazado se separa de la carretera, aunque se ha visto alterado en varios puntos por la concentración parcelaria.

La antigua *Fromesta* –cuya etimología procede de *frumenta*, por la abundancia de sus cereales- fue una fundación romana que adquirió gran importancia en la época visigoda. Tras ser arrasada, fue repoblada en el s. X, siendo realengo y señorío hasta el s. XV. Su prestigio en época medieval está acreditado en sus monumentos: las iglesias de San Martín –fundada en 1035, románica y monumento nacional desde 1893-, Santa María del Castillo –situada en el lugar que ocupó la antigua fortaleza, gótica y también monumento nacional-, San Pedro –románico-gótica- y varios hospitales –como el de Santiago y de los Palmeros.

El tramo siguiente hasta Carrión de los Condes se superpone en gran medida al trazado de la carretera, pasando junto al río Ucieza y por los núcleos de Población de Campos –con restos de un antiguo hospital hoy bajo una vivienda moderna-, Villovieco y Revenga de Campos,

Villarmentero de Campos y Villalcázar de Sirga –antigua encomienda del Temple que cuenta con el importante monumento de Santa María la Blanca, del s. XIII.

Aunque su origen es muy antiguo y se ha identificado en ocasiones con la antigua mansión romana de *Lacobriga*, Carrión de los Condes aún conserva un marcado carácter medieval, conservando su recinto amurallado en un altozano en la margen izquierda del río Carrión.

Fue sede de concilios, cortes y asambleas en la Edad Media, y capital de un condado regido por unos rivales del Cid. Cuenta con edificios destacables como el Convento de Santa Clara, Santa María del camino románica, del s. XII y monumento histórico-artístico-, la Iglesia de Santiago –quemada en la Guerra de la Independencia y con una portada románica espléndida del s. XI-, Nuestra Señora de Belén y el Monasterio de San Zoilo –también monumento nacional, muy restaurado y con un notable claustro renacentista.

Puente en Carrión de los Condes sobre el río Carrión

(ABAD y CHÍAS 1983-1989)

La villa de Carrión fue repoblada en la primera mitad del siglo XI y el puente se construyó por el impulso del conde Díaz quien además ordenó la fundación de un monasterio junto al Camino de Santiago.

Según Ponz, en Carrión «se pasa el río por un puente bien fabricado de nueve arcos espaciosos: su largo de mas de trescientos pies, y veinte y quatro el ancho, sin contar los antepechos».

En la línea del pretil de aguas abajo se distingue una inscripción según la cual el puente se construyó en 159..., lo que avalaría que en esa fecha se produjo una intervención importante en el puente que, cabe suponer, estaría prácticamente arruinado.

Presenta una rasante que asciende hacia el núcleo urbano y consta de nueve bóvedas de sillería de medio punto de luces desiguales de 9,75; 11,20; 11,15; 11,20; 11,50; 9,90; 8,70; 6,30 m y flechas de 4,87; 5,60; 5,57; 5,60; 5,75; 4,95; 4,35; 3,70; 3,15 m respectivamente; el espesor de las claves es de 0,55 m en las seis primeras y de 0,50 m en las restantes. La longitud total es de 120 m y dispone de tajamares en forma de huso.

En su fábrica se aprecian sucesivas reparaciones: en 1610 una riada arruinó las obras en ejecución que comenzaran años antes, especialmente en un muro de contención, y, así, en 1620 continuaba la reparación; en 1640, 1723, 1757 se produjeron nuevas intervenciones; en 1867 se llevó a cabo la prolongación de una aleta aguas abajo en el estribo.

Este hermoso ejemplar, situado en las proximidades del monasterio de San Zoilo, constituye un magnífico mirador sobre el singular paraje de chopos de la margen derecha del río.

Desde Carrión el camino sigue recto y separado de la carretera hasta *Benevivere*, donde existió la antigua abadía de Santa María, fundada en el s. XII y de la que apenas quedan sus muros ruinosos. Prosigue después hasta Calzadilla de la Cueva – la *mansio Viminacium* del *Antonino*-, y rebasada esta población se une a la carretera próximo a Tiendas, donde estuvo desde el s. XI el antiguo Monasterio de Santa María de Tiendas perteneciente a la Orden de Santiago, y que contó con un importante hospital.

Después, Camino y carretera siguen por la fundación medieval de Ledigos, por Terradillos de los Templarios y Moratinos, hasta la última población palentina que es San Nicolás del Real Camino –donde existió un hospital regido por Agustinos y documentado desde 1198.

En el límite de León -el Alto del Carrasco- el camino se separa de la carretera y desciende hacia el cauce del río Valderaduey. Antiguamente lo atravesaba por un puente hoy casi desaparecido y del que queda la referencia de la Ermita de la Virgen del Puente. También hubo en este lugar una hospedería.

Continúa hasta Sahagún por el ‘Camino francés de la Virgen’, hoy cortado por las vías del ferrocarril.

Situado en la antigua mansión romana de *Camala*, Sahagún procede de San Fagún o San Facundo, lugar de enterramientos de mártires conocido desde época visigoda. En el año 904 se fundó en este lugar un monasterio, aunque su periodo de apogeo coincide con la llegada en 1080

de los monjes de Cluny. Lugar de leyenda, llegó a contar con cinco hospitales. Contiene varios monumentos declarados: aún se conservan las iglesias románicas de San Tirso y San Lorenzo, San Juan de Sahagún y la Trinidad, y la Peregrina –antiguo convento de franciscanos. Y a 5 km al sur del casco, San Pedro de las Dueñas, románico y también Monumento nacional.

Puente en Sahagún sobre el río Cea

(ABAD y CHÍAS 1988)

Desde la dominación romana existió un puente sobre el Cea junto a la que fuera la antigua *Camala*; sin embargo, éste no se encontraba en el mismo lugar que ocupa el actual, sino casi a un kilómetro aguas arriba, como atestiguan los restos de la calzada; siguiendo su alineación, a mediados del siglo XX aún era posible distinguir bajo el agua, en época de estiaje, los encepados de la cimentación de una de las pilas (FERNÁNDEZ CASADO 1980).

Aunque la evolución del Monasterio es conocida desde su fundación, no hay datos que permitan saber si el paso del Cea se seguía haciendo por el puente romano o si su ruina había inducido, en la Alta Edad Media, a construir el actual. Apenas un documento de cesión de la villa por Alfonso III, fechado en el 904 y destinado a reconstruir las ruinas causadas por la aceifa del 883, hace referencia a su situación «junto a calzada o vía romana» (GÓMEZ MORENO 1980, I, 343).

Es muy posible que la construcción del nuevo puente estuviera ligada a la segunda reconstrucción del monasterio, efectuada tras la célebre victoria de Carlomagno en las orillas del Cea; pero las estructuras que nos han llegado son en su mayoría posteriores y datan probablemente del siglo XII, ya que existen documentos que toman al puente como referencia para situar un hospital para monjes enfermos del Monasterio, que se encontraba “*in saltu circa publicam stratam peregrinorum*” (VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA 1981, II, 224).

La construcción del puente coincidió, por tanto, no sólo con el apogeo de la villa, que al dominio del Monasterio unía su condición de feria anual, de alfolí –con la sal procedente de las salinas zamoranas de Lampreana- y de centro recaudador de alcabalas, montazgos y almojarifazgos a favor de aquél (CHÍAS y ABAD 2004).

Peregrinos y viajeros dejaron constancia de la existencia del puente desde el siglo XV, reparado en época de los Reyes Católicos. Desde entonces, la única intervención importante ha sido «la sujeción de la madre del río» según proyecto de 1925 del arquitecto y monje benedictino fray Miguel Echano.

Se trata de un hermoso puente de cinco bóvedas de cañón de sillería de labra muy cuidada, cuyas luces varían entre los 4,90 y los 11,40 m. Las embocaduras son regulares y tangentes a la imposta, que marca una rasante alomada.

Las pilas –con la excepción de la más oriental- presentan tajamares de planta triangular que alcanza la cota de la rasante y producen unos ensanchamientos en la planta que llegan a alcanzar los 10 m. En la pila más próxima a Sahagún, los tajamares son ojivales con sombreretes gallonados, correspondientes al arreglo del siglo XV, hoy recrecido en altura. Bajo ellas hay una solera de sillería que fue colocada en el siglo XIX para consolidar el lecho del río y evitar socavaciones.

Los pretilos son los originales, de gruesos sillares con albardilla.

A la salida del puente el Camino ofrece dos alternativas:

- La más septentrional se denomina Calzada de los Peregrinos, y pasa por Calzada del Coto – antiguamente ‘Villa Zacarías’, de trazado lineal y antaño dependiente del monasterio de Sahagún- y por Calzadilla de los Hermanillos –a cuya salida está el Camino asfaltado en un tramo- hasta Mansilla de las Mulas. Su trazado se superpone a la antigua calzada romana denominada ‘Vía Trajana’.

- La meridional es el Real Camino Francés, y pasa por Bercianos del Real Camino, el Burgo Ranero, Reliegos – la *Palantia* de los itinerarios romanos- y llega finalmente a Mansilla. Ha sido transformado en un camino de concentración parcelaria, pero aún continúan siendo los campanarios de las iglesias de los pueblos las referencias visuales en el páramo.

Mansilla es la *Manxilla* que cita Aymeric, una villa medieval amurallada que fue fundada después de 1181, fecha en la que Fernando II de León le dio carta puebla y el fuero de Benavente. Fue feudo del conde de Benavente hasta 1594, cuando se derribó el castillo. Tuvo cuatro puertas en la cerca, el Monasterio de San Agustín y la Casa de los Peregrinos, mas tres hospitales. También hay que citar varias iglesias sin culto –San Martín y el Convento de San Agustín- y vestigios de San Nicolás, San Lorenzo y el Monasterio extramuros de San Adrián.

Está situada a orillas del río Esla, y para salvarlo, la Calzada de los Peregrinos atravesaba un puente hoy desaparecido, que se hallaba aguas arriba del medieval, aún hoy utilizado por la carretera nacional.

Puente en Mansilla de las Mulas sobre el río Esla

(ABAD y CHÍAS 1988)

Durante la dominación romana, el Esla no se salvaba por el mismo lugar que ocupa el puente actual, sino a poco menos de 1 km aguas arriba. Del puente romano no quedan vestigios, ero su localización es posible siguiendo las alineaciones de los tramos de calzada aún existentes, que corresponden al Itinerario 1 citado en el *Antonino*: «Al oeste, en dirección al Esla, su relieve [el de la calzada] se pierde, pero su trazado es visible en unos 200 m; desapareciendo al fin en las excavaciones de una cascajera y en los terrenos de cultivo de una huerta, sin que exista indicio alguno del puente sobre el Esla, lo cual resulta fácil de explicar por la enorme erosión de las aguas sobre esta margen del río» (HUIDOBRO Y SERNA 1950, II, 600-611).

Nada hay en el puente actual que denote mayor antigüedad que los siglos medievales: la parte más antigua se ha fechado en el siglo XII, y a ella debió referirse Gómez Moreno cuando comentó la existencia bajo una de las pilas de «un enorme fragmento caído del puente viejo, que debió tirar el agua» (GÓMEZ MORENO 1980, I, 460).

Citado por Aymeric en su ‘guía’ y por numerosos viajeros, se sabe que se podía atravesar sin problemas a finales del siglo XV.

Una gran avenida acaecida en diciembre de 1774 lo dañó de forma importante, destruyendo las dos bóvedas mayores e imposibilitando el tránsito, que se restituyó por medio de dos tramos provisionales de madera.

En 1776 se autorizó al arquitecto Sancho Menéndez a acometer las obras de consolidación. Las obras de defensa del lado de la villa que se levantaron entonces, fuero alabadas por Jovellanos en 1795.

No sufrió ninguna destrucción en la Guerra de la Independencia. Y a mediados del XIX fue citado por Madoz como el único existente sobre el Esla hasta Castrogonzalo: «El paso de este río [Esla], fuera del que ofrece el puente de Mansilla a la carretera de León a Valladolid, está servido por barcas de vara y maroma, que en las grandes avenidas se interceptan frecuentemente, y con especialidad la barca de la cap. del part., causando con ello perjuicios considerables, y esponiendo a los pasajeros a grandes peligros, pues saliendo de madre por falta de consistencia del terreno, antes y después del embarque se ven en la necesidad de pasar a pie o a caballo porción de varas de agua, y muchas veces en la de dirigirse al puente de Castrogonzalo» (MADOZ 1983, 290-291).

A esta época corresponden los planos que levantó el ingeniero Pedro Severiano Robles en 1844, que muestran que el estribo de la margen derecha y la primera pila estaban socavados, y el tajamar de ésta estaba en el aire a causa de defectos de cimentación. Fue reparado de nuevo entre 1882 y 1884.

En junio de 1903 el ingeniero Diz Bercedóniz proyectó una nueva reparación del puente que consistió básicamente en un nuevo recalce del estribo derecho y su barbacana aguas abajo, protegiendo el conjunto con una escollera.

A finales de los años 1920 se recreció el tablero a base de volar el tablero sobre unas ménsulas de hormigón y de sustituir el pretil por una sencilla barandilla metálica.

El puente consta de ocho bóvedas de cañón que muestran fábricas diversas.

Desde la margen izquierda, la primera bóveda es de cañón de 13,10 m de luz y está muy deformada, pero muestra tangente al trasdós una hilada de sillares sobresalientes del paramento que denotan la existencia de una primitiva rasante inclinada. La segunda

bóveda también es de cañón y de sillería, de 12,70 m de luz; y a partir de ella surge una nueva alineación hacia el norte. La cuarta bóveda está muy deformada y la quinta es de las más grandes y más altas, con 15,60 m de luz y un quiebro de la rasante sobre su clave.

La octava bóveda es la más pequeña, de 8,90 m de luz, y entronca con el estribo derecho, que se prolonga aguas abajo y conforma un pequeño muelle fluvial de cuidada sillería.

Los tajamares son asimétricos y presentan tipologías variadas que van desde los ojivales y prismáticos que alcanzan la cota de la rasante, hasta los pequeños de planta semicircular.

Una vez atravesado el Esla, la carretera se superpone al Camino hasta pasado el Puente de Villarente.

El monasterio mozárabe de San Miguel de la Escalada (913), Monumento nacional, queda a pocos kilómetros al norte del Camino.

Análogamente a 4 km al sur está el Monasterio de Santa María de Sandoval, también monumento nacional, con su iglesia románico-cisterciense del s. XII.

Y sobre un altozano, unos metros al norte del Camino, se encuentra *Lancia*, la que fuera la ciudad más importante de los astures, que fue conquistada en el año 19 aC por los romanos.

La ruta pasaba antes por el centro de Villamoros de Mansilla, dirigiéndose después hacia la travesía del río Porma en el Puente de Villarente.

Puente en Villarente sobre el río Porma

(ABAD y CHÍAS 1988)

Debido a su disposición alineada con los tramos de calzada próximos, es seguro que el puente romano original ocupó también este lugar (RODRÍGUEZ 1970, 430) (ARENILLAS, RABANAL y VÉLEZ 1978, 460). Sin embargo, no hay vestigios en la fábrica que se remonten a mayor antigüedad que la Edad Media.

Definido como «puente ingente» por Aymeric en el siglo XII, consta de veinte bóvedas y un trazado zigzagueante.

Su fábrica presenta gran cantidad de arreglos y vestigios de sucesivas consolidaciones, de las que hay constancia escrita desde 1396, fecha en la que una gran avenida derribó las pilas, causando «un gran daño [a la ciudad de León] et a su tierra et a los viandantes» (VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA 1981, II, 240).

Se sucedieron nuevas avenidas y nuevos deterioros. Siguiendo la política de los Austrias de acondicionar puntualmente el Camino cuando algún evento lo precisaba, en 1602 y con motivo de la llegada del rey Felipe III a León, se activaron las obras del puente «para que pudiera pasar el Rey y su séquito con toda seguridad».

El viajero Ponz fue quien mejor describió la travesía en 1783: «[...] junto a Villarente se pasa el puente del mismo nombre, que consta de diez y ocho ojos, y está construido sobre el río Porma que el vulgo lo llama Villarente, magnífica obra y de suma utilidad; pero dexara de ser uno y otro, si no se acude presto a reparar lo que ahora ni sería difícil, ni de gran costo, consistiendo su daño principal en la falta de sillares en algunos de sus tajamares, y en la de antepechos, y empedrado, que es cosa indigna, y más lo es el considerar, que una cosa que tan prontamente podría hacerse, y tan fácil como el empedrado, no se haga siquiera. No sé yo que pudiera dexar una manda más del agrado de Dios, y de los hombres como la que se hiciese para la restauración de este puente, antes que una avenida acabe con él, como con otros muchos, por la desidia [...]» (PONZ 1972, 211-212).

Apenas una década después, fue Jovellanos quien pasó por el puente, observando su estado «desempedrado y sin manguardías y pretiles fáciles de componer con relleno de guijo, lomo e invernales para la salida de las aguas, a guisa de carretera; cosa fácil, barata [...]; esto es mejor que adornar la ciudad. Hay además a la parte del pueblo, malecones para contener el río, ya casi deshechos; necesitan igual reparo y otros nuevos para contener el río, que se viene encima [...] A Villarente: el río va a buscar las ruinas del antiguo puente, que aún se ven a su salida a la parte del pueblo, llevándose gran

porción de las huertas y tierras de éste y dejando el puente actual a su derecha. El riesgo es inminente si no se acanala este verano, cosa por cierto fácil si hubiera celo y menos trabas en el Gobierno para tales empresas. El puente está desempedrado, casi se camona sobre las claves de los arcos, deshechos los pasamanos y manguardias. ¿Qué dolor verle! Observamos Jacinto y yo los restos del camino romano.» (JOVELLANOS 1953, 251 y 300-301)

Igual que apareció en las guías de los peregrinos, a lo largo del siglo XIX el puente fue mencionado en todos los diccionarios geográficos, itinerarios y manuales de estudiosos y viajeros.

«Tétricas y fatigantes son estas rutas, ya sea debido al polvo del verano o al barro del invierno [...] Al dejar las plantaciones de álamos de León, el terreno pantanoso continúa casi hasta el hermoso y largo puente de Villarente, que cruza el Porma con sus diecisiete arcos; no está bien construido y fu muy dañado por las inundaciones de 1843» (FORD 1983, 121).

«[...] Llegamos al famoso puente de Villarente, que [...] se compone de diecisiete arcos, no muy bien construidos, y los que quedaban hacia el lado que llegamos se habían roto por las tremendas riadas de la temprana primavera de aquél año [...] Estaban reparándolo a un ritmo más rápido de lo normal, pero tuvimos que dar un rodeo y cruzar el río en una barcaza[...]» (COOK 1954, 550-568).

Existe un valioso plano de estas fechas que describe el estado del puente, que levantó el ingeniero Severo Robles. En 1855 existían varios vanos salvados por cerchas de madera del sistema *town*, lo que ya suponía un avance sobre el sistema tradicionalmente empleado de cuchillos. Después se sucedieron los problemas con los contratistas, y en 1866 aún había bóvedas hundidas y se atravesaba por otros tantos tramos de madera.

Tras las fuertes inundaciones de 1880, fue finalmente reparado en 1883.

A principios de al década de 1920 el tablero del puente fue ampliado a base de voladizos de hormigón apoyados sobre ménsulas del mismo material, y con tal motivo desaparecieron los pretilos originales por una discreta barandilla metálica.

Según Gómez de la Serna, se trata de un puente «tan viejo y tantas veces reformado que es casi un cuerpo vivo de línea quebrada y ajustada a la diversa necesidad de las reparaciones que sufrió» (GÓMEZ DE LA SERNA 1965, 177).

La primera alineación en planta partiendo de la margen izquierda, arranca con la parte más moderna del puente; del estribo de sillería –hoy reforzado con hormigón- arrancan sucesivamente dos bóvedas escarzanas de sillería muy perfecta de 18 m de luz, con embocadura de dovelas acodaladas tangente a la rasante; la pila intermedia es simétrica y cuenta con dos tajamares semicilíndricos de sillería sin sombreretes. El segundo tajamar es igual, con la particularidad de que el de aguas arriba apoya sobre los restos del tajamar apuntado primitivo.

La tercera y cuarta bóvedas eran en origen de cañón y luces similares -9,30 y 10 m respectivamente-, pero las deformaciones de esta última semejan una directriz parabólica. A partir de este punto se inicia un quiebro de la planta hacia el sur que coincide con un ensanchamiento causado por dos tajamares que alcanzan la cota de la rasante.

En esta nueva alineación hay cuatro bóvedas de sillería que inicialmente también eran de cañón, pero cuyas deformaciones les hacen parecer ojivales; en el intradós es aún posible distinguir el cajeadado de la cimbra; y entre ellas existen tajamares con sombrerete que son de planta triangular aguas arriba y rectangular aguas abajo.

La tercera alineación arranca del octavo tajamar y consta de otras nueve bóvedas, incluyendo una pequeña alcantarilla, con luces que oscilan entre los 9,50 y los 16 m y construidas en sillarejo con embocaduras de dovelas irregulares; todas ellas son similares, más o menos rebajadas –salvo la novena, que es apuntada- y ligeramente desriñonadas. La tipología de los tajamares es análoga a la del tramo precedente salvo en la decimocuarta pila, donde son de planta triangular y alcanzan la rasante, y en la decimoquinta, donde se repite la solución pero con una planta semicircular aguas abajo. Las bóvedas de cañón que apoyan sobre ellas son iguales, de 16 m de luz.

Embebida en la fábrica próxima al estribo derecho, aún es apreciable una pequeña bóveda semienterrada de cañón, de sillería muy homogénea, que debió pertenecer al antiguo puente romano.

A la salida del puente, a la izquierda, hubo un Hospital de Peregrinos fundado en el s. XVI. Pasada la población, Camino y carretera se separan, discurriendo paralelos hasta Arcahueja, cuyo caserío es atravesado por el Camino Real. Pasado Valdelafuente el camino asciende el Alto del Portillo, desde donde se puede contemplar ya la ciudad de León.

Pero antes de llegar a ella hay que descender hacia Puente Castro y salvar el río Torío. Debe su nombre a que en el cerro de la derecha se asentaba la aljama de los judíos, destruida a finales del s. XII.

Puente en Puente Castro sobre el río Torío

(ABAD y CHÍAS 1988)

El paso del Itinerario 1 del *Antonino* y de la vía *Tela-Legio VII Gemina* por este estratégico lugar se situaba a unos 50 m aguas abajo del puente actual. De él apenas quedaban vestigios de los estribos a principios del siglo XX.

Coincidimos con Gómez Moreno (GÓMEZ MORENO 1980, I, 7-86) en que lo más antiguo que queda en la fábrica actual data de épocas medievales, como de esta época son algunos vestigios arqueológicos y varios testimonios de viajeros que afirman haberlo atravesado. Así, Aymeric Picaud fue el primero en mencionarlo junto al Castro *Judaeorum*, poblado desde el siglo XI. También relata el Padre Flórez en su *España Sagrada* que el cuerpo de San Marcelo Mártir fue depositado sobre el puente en 1493 (FLÓREZ y RISCO 1980, XXXVI, 258).

En 1773 se mandó acabar de demoler este puente antiguo para acometer las obras de uno nuevo, financiado por ‘repartimiento’ entre los pueblos de 30 leguas a la redonda y manteniéndose el paso mientras tanto por uno de madera.

En un principio fue proyectado por el arquitecto Bernardo Miguélez uno con siete bóvedas, pero una avenida acaecida en diciembre de 1774 puso de manifiesto «que el agua no cabía por los siete arcos» y que había que modificar el diseño original. Se añadieron entonces tres bóvedas más y dos trozos de barbacana.

Pero la construcción se demoró mucho a causa de las riadas, y fue felizmente culminada en 1778, según reza una inscripción que existe en la entrada sur del puente.

Desde que lo citase Ponz en 1787, su presencia fue permanente en los itinerarios, diccionarios y crónicas.

Se trata de un hermoso puente barroco de diez bóvedas de cañón de sillería muy cuidada, cuyas luces varían entre los 7,60 y los 12 m; sus embocaduras son tangentes a la imposta que define la rasante, y que es ligeramente alomado.

Aguas arriba presenta tajamares apuntados con sombrero –salvo los dos centrales, que son semicilíndricos-, mientras que aguas abajo son semicilíndricos, y los dos centrales de ambos alzados alcanzan la cota del tablero produciendo dos pares de ensanchamientos.

También los extremos del puente presentan un ensanchamiento realizado a base de curvar los estribos y su pretiles, conformando unos espacios próximos al ‘salón urbano’, tradición barroca que pretendía integrar el puente en la trama de la ciudad y con los paseos de la vega del Bernesga.

El puente cuenta con algunos ornamentos entre los que destacan las parejas de leones que soportan sendas inscripciones conmemorativas de la construcción del puente durante el reinado de Carlos III.

El puente se vio afectado por la legislación que se promulgó en 1760 y que regulaba el ancho que debían tener los caminos y los puentes. Al situarse en la categoría de “camino real provincial”, se le dotó de 8,40 m de ancho de bóvedas.

León fue una de las ciudades más importantes del Camino. De origen romano, surgió como campamento para la Legio VII Gemina. Contó con un recinto amurallado con cuatro puertas, cuyos restos se han restaurado.

Fue abandonada tras la invasión musulmana, hasta que Ordoño II la convirtió entre el 910 y el 924 en la capital del reino cristiano. Bajo Alfonso VII fue designada ciudad imperial (1135), con vasallos por toda la península e incluso pasados los Pirineos.

En el s. XIII, tras fusionarse los reinos de Castilla y León, perdió su hegemonía.

Merecen citarse la Iglesia de Santa Ana –antes del Santo Sepulcro, del s. XII-, la desaparecida malatería de San Lázaro, el Hospital del santo Sepulcro y el barrio de los francos; se conserva la iglesia de Santa María del Mercado –románica, del s. XII- el Monasterio de Santa María de Carbajal y el Convento de la Concepción –fundado en 1518 en un edificio del s. XIV.

La Rúa de los Francos desemboca en la calle Ancha, junto a la que se encuentra la iglesia de San Marcelo –s. XVI-, la Casa de Botines –obra de Gaudí-, el palacio de los Guzmanes –s. XVI- y el Hospital de Peregrinos de San Pedro Abad. Después, por la calle de la Rúa y la Puerta Cauriense, se aproxima el camino a la Basílica de San Isidoro –que Aymeric manda visitar, panteón real con valiosísimos frescos románicos- y la Catedral- de un bellissimo gótico, iniciada en 1205.

Después se sigue calle de la Abadía abajo hasta la muralla romana y la Puerta de Renueva, abierta en 1168, para llegar finalmente al Hospital de San Marcos –fundado en 1170 y ampliado en 1513 con el edificio plateresco actual.

El Camino atraviesa el río Bernesga por el Puente de San Marcos.

Puente de San Marcos en León sobre el río Bernesga

(ABAD y CHÍAS 1988)

Durante la época romana el Bernesga se atravesaba aguas abajo, por el lugar que hoy ocupa el puente de hormigón que une el casco antiguo con la estación.

Desde la caída del Imperio y hasta su repoblación durante la Reconquista, la ciudad estuvo prácticamente desierta entre los siglos VIII y IX, y su resurgimiento no comenzó hasta que el rey garcía I trasladó la capital del reino astur a León hacia el año 910.

Desde el siglo X se estableció un paso permanente sobre el Bernesga que permitió la continuidad de las comunicaciones con Astorga y Galicia.

Se salía del recinto amurallado por la “carrale qui discurrir ad porta cauriense” –la Puerta Cauriense o de Corés- pero los documentos aún no especificaban la situación del puente. Pero el rey Fernando II modificó en el año 1168 el recorrido por el interior de la ciudad, ordenando que se pasase por San Isidoro y se saliese del recinto fortificado por la nueva puerta, la de Renueva, para dirigirse hacia San Marcos y atravesar por este punto el Bernesga. Simultáneamente empezó a figurar el puente en los documentos de la época, aunque su estructura era diferente de la actual.

Ésta se debe a los arquitectos Felipe y Leonardo de la Cajiga, que lo construyeron a finales del siglo XVI. Desde entonces son numerosos los testimonios de los viajeros y peregrinos que pasaron por él, celebrando su bella factura y gran longitud.

Afortunadamente, las alteraciones –para hacer pasar por él el ferrocarril de León a Matallana en 1909, según proyecto del ingeniero Narciso Luengo- y ampliaciones de calzada que se proyectaron –en 1949 por el ingeniero Francisco Rodero Rodero- nunca se llegaron a hacer, de modo que su fisonomía no se alteró y en 1962 fue declarado parte del Conjunto Histórico Artístico que afectó a distintas zonas del casco.

A pesar de ello, en diciembre de 1975 se volvió a plantear la necesidad de ampliar el tablero –pues el tráfico continuaba pasando mayoritariamente por el vecino puente de Saavedra-, y esta vez según proyecto del ingeniero José Toral Marcos, que retomó la solución propuesta por Rodero de desplazar el alzado de aguas abajo unos 7 m aguas abajo, y esta vez con el beneplácito de Bellas Artes.

El puente actual está desproporcionado en planta a causa de la ampliación, pero sigue siendo muy hermoso y homogéneo. Construido en sillería con rasante horizontal, todas sus bóvedas son de cañón, con luces que oscilan entre los 8,65 y los 14,45 m. Aparentemente debieron ser todas tangentes a la imposta en origen, y apoyan sobre gruesas pilas semicilíndricas de hasta 4,65 m de espesor, que alcanzan la rasante y configuran una planta con ensanchamientos pareados y un alzado simétrico aguas abajo. Salvo la segunda y la tercera desde la margen occidental, presentan en su base tajamares escalonados de planta ojival.

El peto está realizado a base de ortostatos.

Sobre el río Bernesga en el casco urbano de León, entre el núcleo antiguo y la estación, cabe mencionar los puentes que proyectara Eduardo Saavedra.

Puente metálico y puente colgante provisional sobre el río Bernesga en León
(ABAD y CHÍAS 1988)

Desde antiguo existía un puente de troncos que se utilizaba fundamentalmente en épocas de estiaje. A raíz de la construcción de la línea de ferrocarril Palencia-León, a principios de noviembre de 1863, se hizo necesaria la construcción de un puente permanente que enlazara el casco urbano con la estación por el paseo de las Negrillas, evitando así el rodeo que, en invierno, suponía la travesía del Bernesga por San Marcos. El proyecto se encargó a Eduardo Saavedra que dirigía las obras del ferrocarril entre Palencia, León y Astorga, así como las de la capital leonesa.

Saavedra rechazó la solución de un puente de piedra, argumentando que habría de tener «por lo regular seis arcos rebajados de 9 a 10 m de luz cada uno, lo cual exigiría doble trabajo de fundaciones, además de las dificultades que se encuentran para acopiar la sillería en gran cantidad». Así, proyectó en abril de 1863 un puente de tres tramos de celosía enrejillada, de 7 m de anchura, apoyado sobre pilas y estribos de sillería y presupuestado en 721.443 reales.

Mientras se concluía la construcción del puente, el mismo Saavedra proyectó un puente provisional que mantuviera las comunicaciones entre el centro y la estación, y que «estaba destinado a vivir una campaña de verano», aunque, finalmente, subsistió un par de años, hasta 1866.

El paso provisional fue una solución ingeniosa y económica que se tendió sobre el único brazo del río que mantenía caudal durante las obras del metálico: «encontré lo más fácil y al mismo tiempo lo más elegante y airoso, echar sobre el brazo un puente colgante, ya que a ello me brindaban los materiales de repuesto que tenía para el ferrocarril». Fijó la luz en 39 m, y usó alambre telegráfico para los cables y las péndolas; construyó con traviesas el tablero, y, con las maderas de acopio, los armazones de los apoyos; incluso procuró una sencilla barandilla con cables y las columnillas de fundición sobrantes de las armaduras de hierro del ferrocarril.

En el puente metálico se produjo, en 1870, la socavación de la cimentación de una de las pilas, y uno de los tramos cedió y hubo de ser reconstruido.

Medio siglo más tarde se planteó la necesidad de sustituir la celosía, bastante deteriorada, por otra estructura y en 1932 se optó por colocar sobre las pilas y estribos originales otros tres tramos rectos de hormigón armado de 21 m y que aumentaban hasta 11,60 m la anchura del tablero; no obstante, un año más tarde se realizó un reformado para ampliar la superficie de rodadura. Las obras concluyeron en 1935.

Trobajo del Camino es hoy un arrabal de León, y desde este punto el Camino discurre por el páramo leonés, casi siempre superpuesto a la carretera nacional 120 hasta Astorga. Pasa por La Virgen del Camino –milagroso lugar desde el s. XVI-, Valverde de la Virgen –documentado desde el s. X-, San Miguel del Camino –que tuvo un Hospital de Peregrinos fundado en el s. XII-, Villadangos del Páramo –de origen romano, que tuvo Hospital de Peregrinos y fue testigo de la batalla acaecida en el 1111 entre las tropas de Alfonso de Aragón y las de su esposa doña Urraca de León-, y San Martín del Camino.

A poca distancia se encuentra el río Órbigo, que baña las tierras de Hospital de Órbigo, célebres por las batallas en ellas sucedidas: entre suevos y visigodos (456), entre árabes y cristianos en tiempos de Alfonso III... y la célebre hazaña de don Suero de Quiñones (1434).

Puente en Hospital de Órbigo sobre el río Órbigo
(ABAD y CHÍAS 1988)

El origen romano de este puente es innegable, ya que no solo se encuentra sobre los itinerarios 32 (*Astúrica-Tarraco*) y 34 (*De Hispania in Aquitania. Ab Asturica Burdigalam*) citados en el *Antonino*, sino que la antigua calzada es aún visible en el extremo oriental del puente y aún quedan restos de fábrica romana integrados en las del

punto actual (BLÁZQUEZ 1919-20, 9). Gazzola (GAZZOLA 1963, II, 190) señala que los cimientos corresponden a la época romana, «según demuestran algunos sillares reutilizados en la fábrica medieval».

Además, la importancia que tuvo el paso desde la Antigüedad ha quedado de manifiesto en los numerosos restos arqueológicos que encontrados en sus proximidades, así como por la expresiva toponimia de la zona.

Según relatan las crónicas, en el año 458 tuvo lugar junto al puente una batalla entre suevos y visigodos; años más tarde fue Alfonso VI quien batalló junto a él en la campaña del 878 contra los musulmanes.

La mayor parte de la fábrica de este larguísimo puente es medieval. Para Gómez Moreno, que expone una opinión muy extendida, supera en antigüedad a cuantos conocía en la provincia, «aunque ella [la antigüedad] no sea verdaderamente mucha» y se reduzca a las cuatro bóvedas apuntadas más grandes –situadas en la mitad occidental– y al arranque de una quinta «con afilados tajamares hechos de sillería con marcas que parecen datar del siglo XIII» (GÓMEZ MORENO 1980, I, 485).

Lo cierto es que desde que se descubriera el sepulcro de Santiago, fue cobrando una mayor importancia como paso obligado de los peregrinos, y de hecho el tramo del camino que se aproxima al puente desde el este aún conserva el nombre de Calzada de los Peregrinos. De su travesía hay numerosos testimonios: desde que Meneses la incluyera en 1576 en su *Repertorio de Caminos* y Laffi la relatara en 1670. Pero sin duda es la caballeresca hazaña del caballero don Suero de Quiñones –el *passo honroso* acaecido en 1434– la más célebre.

A principios del siglo XVII ya estaba deteriorada la fábrica, pues hay noticia desde 1643 de los ‘repartimientos’ destinados a su reconstrucción. Antes de 1763 hubo de ser reparado de nuevo, junto con sus calzadas de acceso, según proyecto de los arquitectos Pedro de Cantos Benítez y Pedro Ric y Egea.

Las crecidas del Órbigo en 1777 causaron daños importantes en un par de bóvedas, que llegaron a amenazar con su ruina inminente. Se colocaron pasos de madera provisionales, y en 1779 se encargó al arquitecto Diego Martínez la confección de los planos y la valoración del coste de la reparación. El proyecto fue informado favorablemente por la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando en 1780 y se hicieron cargo de las obras los maestros Francisco Antonio Pérez del Oyo y su hijo Ángel, que provocaron numerosos conflictos y retrasaron considerablemente las obras, de modo que en 1784 «ya el puente se hallaba con nuevas quiebras».

Una avenida acaecida el 27 de enero de 1786 encontró al puente en tan mal estado que «arruinó dos ojos, dejando otro inútil». Esta vez se encargó del proyecto el arquitecto Alfonso Regalado Rodríguez, que observó en su informe que los veinte arcos estaban «construidos en diferentes tiempos y por lo mismo con poca unión y enlace en la fábrica vieja con la nueva; por lo que parte estaba arruinada y otra gran parte para suceder lo mismo», lo que le llevó a plantear un puente nuevo. Pero su elevado coste fue dilatando las obras.

Alarmado por las quejas recibidas, Floridablanca decidió enviar en octubre de 1789 al Marqués de Monte-Virgen y al arquitecto Diego de Ochoa a inspeccionar el puente. Ambos estimaron que era preferible reparar el antiguo con cargo a los habitantes de 220 km a la redonda.

De nuevo fue necesario reparar el puente en 1832, según los planos del arquitecto Fernando Sánchez Pertejo. En 1844 su lamentable estado se puso de manifiesto en los planos levantados por el ingeniero Pedro Severo Torres. Entre 1857 y 1866 hay constancia de que había varios tramos de madera. Pero hasta 1883 no se vuelve a realizar un estudio detallado de su estado: de las veinte bóvedas, seis tenían una luz aproximada de 11,20 m, once de 7,40 m y los tres tramos restantes eran de madera e iban a ser sustituidos por vigas metálicas. En 1892 el puente seguía igual de ruinoso, y mantendría sus pasos de madera “provisionales” hasta 1896.

Declarado Monumento Histórico Artístico en 1939, hasta 1946 no se redactó un nuevo proyecto de reparación. Éste corrió a cargo del ingeniero Francisco Rodero Rodero –

quien compartió la dirección con el arquitecto Luis Menéndez Pidal-, y consistió en evitar las socavaciones de los cimientos y en consolidar el estado general de las bóvedas. Las obras concluyeron en 1951, a la vez que se construía la variante de la carretera aguas abajo.

En la década de 1980 hubo de ser restaurado de nuevo y se restringió el paso de vehículos. El proyecto, del arquitecto Jesús Martínez del Cerro, fue aprobado en 1983 y la ejecución duró dieciocho meses.

La fábrica del puente actual es muy heterogénea y aglutina diversidad de materiales y tipologías constructivas. También la planta y la rasante presentan repetidos quiebros: en la primera pueden apreciarse hasta cuatro muy marcados, mientras que el perfil reproduce una sucesión de otras cinco pendientes.

Partiendo del estribo oriental, la bóveda más antigua es la decimoséptima, que se encuentra entre las tres bóvedas de finales del XIX y tres del XVII; es muy pequeña, de cañón y escasamente 1,90 m de luz. De la fábrica medieval, las bóvedas novena a decimotercera son las más antiguas, románicas, y probablemente daten de los siglos X y XI; presentan un descendido de planta poligonal aguas arriba. Son de cañón todas ellas y sus luces varían desde los 4,80 a los 8,60 m; también presentan tajamares de planta triangular y sombrero piramidal.

Las bóvedas tercera a octava son igualmente medievales aunque desiguales entre sí, y por las marcas de cantero se han fechado en el siglo XIII; sus luces varían entre los 8,60 y los 12,80 m. De la tercera a la sexta son ojivales, deformadas y de flechas decrecientes, mientras que las restantes son de cañón. Cuentan con arquillos de aligeramiento. Otro tramo de bóvedas ojivales bajomedievales se extiende hacia occidente, siendo las más grandes la tercera y la cuarta, que superan los 12,50 m de luz. Las pilas tienen adosados tajamares bajos de planta ojival aguas arriba y poligonal aguas abajo.

A las reformas de los siglos XVI y XVII se deben otras tres bóvedas de cañón, de luces 6,50, 7,50 y 8,00 m respectivamente, que se encuentran en la alineación romana primitiva, entre las fábricas romana y románica. En este tramo el perfil es ascendente hasta la clave de la decimosexta bóveda, que es la más grande.

En una de las consolidaciones de finales del XVIII se construyeron las bóvedas de cañón de mayor luz de todo el puente: se encuentran en el extremo oriental y en una alineación independiente del resto.

Las tres bóvedas restantes son las más recientes, las que albergaron durante décadas los tramos provisionales de madera.

En Hospital el Camino atraviesa el pueblo y no recupera el trazado de la carretera hasta la salida. Pasado San Justo de la Vega se atraviesa el río Tuerto, al que salva por un pequeño puente romano de tres bóvedas de cañón de sillería, hoy difícil de encontrar, para ascender después hasta el promontorio en el que se sitúa la amurallada Astorga, entrando por la desaparecida Puerta Sol y dejando a la izquierda los muros del antiguo Hospital de las Cinco Llagas, y a la derecha el Convento de San Francisco.

Ya hablamos anteriormente de Astorga al hablar de la Vía de la Plata, pero entre sus monumentos merecen citarse: la catedral de Santa María –comenzada en el 1471, que muestra una superposición de estilos desde el gótico florido hasta el renacentista y el barroco-, el Hospital de San Juan, las iglesias de San Bartolomé, Santa Marta, San Esteban, San Francisco, santa Clara, San Pedro de Afuera... el Ayuntamiento barroco –s. XVII- y el palacio Episcopal –obra de Gaudí comenzada en 1889.

Hacia los puertos de los Montes de León partían dos rutas que seguían el trazado de las correspondientes calzadas romanas:

- La ruta más septentrional discurre por el Puerto de Manzanal, por donde transcurre la carretera actual

- La otra lo hace por Foncebadón y monte Irago, y antiguamente era la más fácil y transitada.

Parte ésta de Astorga hacia Valdeviejas –que tuvo Hospital- y Murias de Rechivaldo, siguiendo la carretera. En esta localidad se separan temporalmente y se vuelven a reunir antes de llegar a

Santa Catalina de Somoza –que también tuvo Hospital de Peregrinos-, prosiguiendo juntas hacia El Ganso –que en 1142 ya contaba con un Hospital y un Monasterio. Fuera del pueblo y junto a Puente de Pañote se conservan las ruinas de la explotación minera romana de La Fucarona, y restos de la calzada que en este tramo no coincide con el Camino.

Camino y carretera vuelven a separarse a la entrada de Rabanal del Camino –que aún conserva el edificio del Hospital-, y a la salida atraviesa el canal romano que abastecía a La Fucarona. Camino y carretera prosiguen en paralelo ascendiendo hasta Foncebadón, donde el primero recorre la Calle Real. Pueblo hoy abandonado, fue muy citado en documentos medievales, e incluso se celebró en él un concilio en el s. X. Tuvo un albergue, un hospital y una iglesia para socorrer a los peregrinos desde el s. XI, que se vieron favorecidos por privilegios desde Alfonso VI hasta la Guerra de la Independencia.

En el desolado Alto de Foncebadón (1.490 m) aún se conserva una ‘morcuera’, enorme hito cónico formado por la acumulación de las piedras que, durante siglos, han ido acumulando los caminantes: primero como un homenaje al dios Mercurio, y después al Apóstol. Soporta una cruz de hierro sobre un alto vástago de madera, la ‘Cruz de Ferro’, que también sirvió de muria divisoria entre la Maragatería y El Bierzo.

El Camino prosigue por el abandonado Manjarín –que también tuvo hospital-, por El Acebo – que también tuvo hospital, y en cuyas proximidades se encuentra Compludo, donde en el s. VII fundara su primer monasterio San Fructuoso y se conserva una herrería medieval.

Un ramal del Camino se separa de la carretera y desciende hacia los inaccesibles Puentes romanos del Mal Paso sobre el río Meruelo, en el camino viejo hacia Molinaseca. El otro sigue a media ladera por Riego de Ambrós –que tuvo hospital desde el s. XII- hasta Molinaseca.

Puente en Molinaseca sobre el río Meruelo

(ABAD y CHÍAS 1988)

El origen de este puente es, sin duda, romano (RODRÍGUEZ 1970, 410) (MAÑANES 1981, 264 y 303-304), como queda bien patente en la parte más próxima a la población donde se aprecia perfectamente la fábrica de las tres bóvedas más antiguas, que hoy están embebidas en el conjunto del puente y e seco, por haber variado el cauce del río.

Bajo la primera bóveda desde la margen izquierda discurre un canal que procede de una represa construida aguas arriba en la alta Edad Media, y cuya función era la de limpiar de inmundicias la calle Real cuando se abría una compuerta.

A pesar de su interés y de ser paso obligado para los peregrinos por Foncebadón, no es un puente muy documentado. Sufrió ampliaciones sucesivas, la más importante de las cuales tuvo lugar en el siglo XVIII a causa de las variaciones del lecho del río. También hubo que reconstruir las bóvedas más modernas porque habían cedido en la clave y estaban desriñonadas por vicios en la construcción.

La última consolidación tuvo lugar entre 1980 y 1981 según proyecto del arquitecto José C. Velasco López, y corrió a cargo de la Dirección General de Arquitectura, consistiendo fundamentalmente en reconstruir las bóvedas primera y tercera de la derecha, que se habían derrumbado en una avenida en 1910, así como en consolidar el resto de la fábrica y los tajamares. Simultáneamente se construyó una variante aguas abajo que ha permitido que el puente tenga un uso exclusivamente peatonal y mantenga un fuerte valor simbólico.

Según Pons Sorolla, el puente, antes de su consolidación, presentaba dos pasos de madera sobre las bóvedas derruidas que eran «efectivamente pintorescos, pues recordaban un tema de fortificación con apoyo en centro del río y dos puentes levadizos o móviles para cortar el acceso a voluntad».

Se trata de un hermoso puente de sillería de siete bóvedas de directriz circular, cuyas luces oscilan entre los 4,20 y los 8 m. Desde la margen derecha, los tres primeros vanos pertenecen a un puente mucho más antiguo, cuya fábrica evidencia perfección y solidez, así como un perfil pronunciadamente alomado, y se encuentra totalmente integrado en la fábrica del puente del XVIII. Las bóvedas de esta parte más antigua son de cañón, pero aparentan ser escarzanos al hallarse enterradas parcialmente por las obras acometidas en la adecuación de las orillas. Están construidas a base de sillarejo irregular, de mayor tamaño que el de cualquier otra sección del puente; el intradós de

las bóvedas es de mampostería concertada, y el pretil de mampostería muy tosca rejuntada con mortero. El ancho de las pilas es muy considerable respecto a la luz salvada, y no presentan tajamares.

La prolongación del puente en el XVIII coincide con un cambio de alineación; las cuatro bóvedas modernas son de cañón y tres de ellas están peraltadas ligeramente: la intermedia es más pequeña y sugiere un cambio de rasante en los tramos añadidos, que han buscado decidida e innecesariamente la horizontalidad de la rasante.

Pasado el puente se recorre la Calle Real, con casas blasonadas en las que habitó doña Urraca y un hospital.

Después el Camino y la carretera se entrecruzan hasta las proximidades de Ponferrada. En este punto se ofrecen dos variantes para cruzar el río Boeza:

- La ruta del Paso de la Barca, que coincide con la carretera actual y salva el cauce a través de un puente del s. XIX que sustituye a otro de origen romano hundido en el s. XVIII.
- La ruta de Campo, siguiendo por el viejo Camino de los Gallegos hasta el Puente Mascarón.

Puente Mascarón en Ponferrada sobre el río Boeza

(ABAD y CHÍAS 1988)

Hay autores que creen ver en este puente vestigios romanos, pero la fábrica más antigua del mismo es medieval. Pudo haber otro puente más antiguo aguas abajo en el lugar conocido como Los Pilares, donde hasta principios del siglo XX eran aún visibles los restos de unas pilas en ambos márgenes del Boeza, «voladas casi totalmente por los buscadores de wolframio, y que acaso corresponderían al ‘pontem de Buyeza’ mencionado en 1188 [...]» (VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA 1981, II, 292) y en una escritura de donación de 1331 que se conserva en el tumbo del Monasterio de Carracedo.

Paso fundamental del Camino y de otra ruta importante hacia Orense por Puente de Domingo Flórez, la fábrica medieval ha sufrido multitud de consolidaciones y parcheos. En 1532, Claude de Bronseval comentó su estado de deterioro, calificándolo de «malo y peligroso». Pero una Real Provisión de 1733 obligó a la villa a arreglar sus puentes a sus expensas y ello condujo a efectuar casi de inmediato una primera reparación y otra después en 1775, que afectaron a gran parte de la fábrica, ya que los testimonios que se conservan hablan significativamente de la “construcción” del puente que se hallaba «sumamente deteriorado y expuesto a su total ruina»

Existe un plano del puente de 1769 levantado por el célebre ingeniero Carlos Lemaur que pone de manifiesto el penoso estado en que se encontraba.

Se trata de un hermoso puente asimétrico de sólo dos vanos y un perfil pronunciadamente alomado. La bóveda central era de cañón, pero actualmente está ligeramente desriñonada y ello le da la apariencia de ser apuntada; cimentada sobre roca viva, alcanza una luz de casi 21 m y una altura de 11,60 m. Está íntegramente realizada a base de sillería cuidada y uniforme, con una embocadura de 0,60 m de ancho, y en su intradós presenta cuatro pares de mechinales que sirvieron para apoyar las cimbras. Bajo ella discurre el cauce.

Separa la bóveda central de la que está situada en la margen derecha un gran tajamar de sillería de 5,30 m de ancho, que alcanza la rasante por ambos alzados, con planta ojival aguas arriba y rectangular aguas abajo, y cuya función original era la de permitir el cruce simultáneo de dos carros sobre el puente. La bóveda más pequeña es también de sillería, de directriz circular, escarzana, de fábrica igualmente cuidada y regular. Presenta una delicada pechina en el alzado de aguas abajo.

Las aristas de ambos estribos y la albardilla son de sillería, mientras el resto de la fábrica es de mampostería tosca rejuntada con mortero.

Ponferrada se ubica en un enclave privilegiado: un promontorio entre la confluencia de los ríos Boeza y Sil. Es habitual asignar su etimología en la existencia de un antiguo puente sobre el río Sil conocido como el ‘pons ferrato’, que fuera construido por el obispo de Astorga Osmundo a finales del s. XII.

El caserío medieval se protegía por una gruesa muralla y por el castillo del Temple, levantado a raíz de la repoblación de la villa por el rey Fernando II de León y su donación a la Orden del Temple entre 1185 y 1312, y que fue declarado Monumento Nacional en 1924. La villa contó con numerosas fundaciones de importancia, como fue el Hospital de la Reina, que lo fue por los Reyes Católicos en 1498, y aún está jalonada por numerosos hitos de interés histórico artístico – Basílica de Nuestra Señora de la Encina del s. XVI, San Andrés (s. XVII), el Convento de las Concepcionistas (1542), el Ayuntamiento (s. XVII) o la Torre del Reloj (último vestigio de la muralla, s. XVI).

En las proximidades existen numerosos monumentos mozárabes o románicos de los siglos IX al XII de gran interés: Santo Tomás de Ollas, Santa María de Vizbayo, Santiago de Peñalba y San Pedro de Montes.

Al dejar atrás Ponferrada, el Camino prosigue por Compostilla, Columbrianos, Fuentes Nuevas, y Camponaraya, que tuvo dos hospitales –la Soledad y San Juan de Jaberos-, coincidiendo con la carretera N-VI durante un breve tramo. Una vez pasado el arroyo de Cargalón, vuelve a independizarse hasta Cacabelos.

El origen de la ciudad se halla en la antigua *Bergido* astur y romana, que se ha localizado en un promontorio situado al otro lado del río, a un kilómetro al oeste del casco urbano medieval. Este viejo castro está documentado desde el s. XIII, cuando Alfonso IX de León restauró un poblado en este lugar. Hasta tiempos recientes perteneció al obispado de Compostela, y fue muy citada por viajeros y guías del Camino a lo largo de los siglos. De su antiguo esplendor quedan muestras como la iglesia de Santa María (s. XVII, con restos del s. XII) y el Santuario neoclásico de la Quinta Angustia –que ya estuviera documentado en el s. XIII, junto a un Hospital de peregrinos de los cuatro que llegó a tener la villa.

Se sale de la ciudad por el célebre puente medieval sobre el río Cúa.

Puente en Cacabelos sobre el río Cúa

(ABAD y CHÍAS 1988)

Se sabe que hubo un puente en la época romana en las proximidades, pero actualmente se discute su ubicación era junto a la Edrada (BLÁZQUEZ y BLÁZQUEZ 1925, 9) (VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA 1981, II, 299). Sin embargo, el hecho de estar perfectamente alineado con el tramo de calzada Bembibre-Cacabelos y con el tramo Cacabelos-Castro de la Ventosa, y la existencia de una alcantarilla reconocida como romana en el extremo derecho del puente actual, apoyan la hipótesis de que el viejo puente romano se situase en el mismo lugar que ocupa el actual.

Se sabe por la *Historia Compostelana* que hacia 1108 la villa y el puente fueron reconstruidos por voluntad del Obispo Gelmírez. También existen numerosas noticias de su existencia en los documentos medievales que lo utilizan como referencia para situar el vecino Santuario de la Quinta Angustia: *circa pontem* (1199), *viam francorum* (1243), *sub ponte* (1272) y *fora del ponte* (1351).

Además, un privilegio otorgado por Alfonso IX en 1209 prometió no variar de trazado el camino público –el de Santiago- que pasaba por Cacabelos y su puente, asegurando así la prosperidad de la villa ya que la variación forzosa de los trazados era una práctica corriente en la política repobladora de los reyes de León.

En 1774 acaeció una avenida extraordinaria que causó la ruina del puente. De su inspección y reparación quedó encargado el arquitecto Bernardo Miguélez, que informó de la desaparición parcial de las dos bóvedas más próximas a la villa y de la pila intermedia, que había sido recalzada con piedras por los vecinos para evitar su desaparición. Al morir Miguélez en 1778 le sustituyó en la dirección de las obras su colega Francisco Antonio del Río.

En 1781 el puente amenazaba “ruina total” por la falta de financiación que había paralizado las obras; pero al ser informado, Floridablanca encargó su reparación en junio de 1787 al arquitecto Pedro Landajuéla, que la finalizó junto a los maestros Juan de Toraya y Cosme de Vierna.

Jovellanos atravesó el puente en 1792 y comentó en sus *Diarios* el reciente arreglo, que había consistido finalmente en la reconstrucción de dos bóvedas y un estribo –como

puede leerse en la inscripción de una lápida que se conserva a la entrada del puente por la margen izquierda.

La Guerra de la Independencia hizo desaparecer de nuevo las dos mismas bóvedas, arruinando también los pretiles y los cimientos de otro par de pilas, según consta en los informes emitidos en 1817.

Fue una obra muy citada por los viajeros y eruditos del siglo XIX, desde Antillón (ANTILLÓN 1816, 436) a Fita y Vinson (FITA y VINSON 1882,10).

Se trata de un hermoso puente de cinco bóvedas principales de cañón de sillería mas una alcantarilla en el extremo derecho de mampostería concertada. Las luces de las primeras oscilan entre los 17,20 m y los 6,25 m, mientras la alcantarilla romana apenas alcanza los 3,65 m. Las embocaduras son regulares y las pilas asimétricas, presentando aguas arriba tajamares de planta ojival y aguas debajo de planta rectangular, que en ambos casos alcanzan la cota de la rasante y que producen en la planta unos ensanchamientos que llegan a superar los 4 m que permitían el cruce holgado de carros y caballerías.

La fábrica de tajamares y tímpanos es de mampostería concertada con aristas e hiladas inferiores de sillería.

Desde la década de 1920 ha variado su aspecto a causa de un discreto ensanchamiento del tablero de 0,90 m por cada lado, que ha hecho desaparecer los pretiles originales, sustituidos por una barandilla metálica. Actualmente tampoco soporta el tráfico de la carretera N-VI, porque se ha construido una variante aguas abajo.

Después el Camino se superpone a la carretera, pasa al pie del cerro de *Bergido* y sobre el arroyo de las Valtuilles, desde donde vuelve a separarse para llegar a Villafranca del Bierzo por el trazado antiguo.

Villafranca era el final de una de las etapas que cita el *Codex Calixtinus*. Fue fundada en el s. XI como un burgo de francos; después se asentaron en ella los monjes de Cluny, levantando la iglesia de Nuestra Señora de Cluniaco. El señorío de la villa fue primero real, y después pasó a los Osorio; en 1486 se creó el marquesado de Villafranca. Fue capital del Bierzo entre 1822 y 1833, mientras estuvo vigente la 'provincia del Bierzo'.

Sigue siendo un importante enclave del Camino, al que se accede pasando junto a la iglesia de origen románico de Santiago (s. XII), y descendiendo después hasta los puentes por la calle del Agua, flanqueada por palacios blasonados. Destacan entre sus monumentos la iglesia de San Francisco (ss. XIII al XIV), la Colegiata de Santa María (s. XVI), La Anunciada -convento fundado en 1606-, San Nicolás (s. XVII), el Hospital de Santiago y el castillo-palacio de los marqueses (1490).

Se sale de la población atravesando dos puentes, uno muy antiguo sobre el río Burbia y otro del XVIII sobre el río Valcarce.

Puente en Villafranca del Bierzo sobre el río Burbia

(ABAD y CHÍAS 1988)

La existencia de un puente romano en este lugar es incuestionable, y es muy posible que las hiladas inferiores de las pilas y del estribo derecho pertenecieran a aquél.

Debido a la prosperidad de la zona y al tráfico que se desarrolló desde la fundación de la villa en el s. IX, muy pronto se instaló un portazgo a la salida del puente, del cual fue Doña Urraca la principal beneficiaria en 1120, y subsidiariamente el vecino Monasterio de Carracedo. Este impuesto se mantuvo hasta el s. XIX.

La primitiva fábrica romana fue siendo parcheada y sustituida por otras medievales de las que persisten dos bóvedas ojivales en su zona más oriental. Una de estas reconstrucciones importantes tuvo lugar en el año 1500, a raíz de una Cédula dictada por los Reyes Católicos para la composición y reparación de los puentes y caminos entre Villafranca y el Cebrero (MADRAZO 1984, II, 762).

Raro es el viajero o peregrino que no se detiene a ensalzar la villa y su puente, de entre las que destaca la entusiasta descripción de Laffi en 1670.

A raíz de las mejoras del ascenso al Cebrero iniciadas por Real Decreto de 1761, y como consecuencia de los destrozos causados por las fuertes avenidas del Burbia, a partir de 1771 se inició la reconstrucción del puente, consistente en dos nuevas bóvedas

de cañón de sillería en prolongación de las boveditas ojivales medievales. Estas mejoras también fueron constatadas por Jovellanos en 1792 (JOVELLANOS 1953, LXXXV, 83), por Richard Ford en 1830 (FORD 1983, 85), por Borrow en 1837 y por Madoz, quien lo describió como «magnífico puente de piedra que da paso a la carretera general, de 12 pies de ancho y 323 de largo [...]» (MADOZ 1983, 317).

También aparece citado en los *Itinerarios Militares* en 1867, y en las *Memorias de carreteras* del Ministerio de Fomento de 1883, lo que da una idea de su importancia. Sin embargo, la angostura del acceso al puente desde la calle del Agua y el creciente tráfico hicieron necesario plantear una nueva manera de acceder a las bóvedas del XVIII, y la solución adoptada fue la de construir un viaducto de hormigón armado, proyectado por el ingeniero Manuel Diz Bercedóniz y dirigido por el eminente ingeniero José Eugenio Ribera entre 1903 y 1908.

De sus avatares históricos se distinguen en la fábrica del puente tres tramos muy claramente diferenciados:

- El tramo medieval se sitúa en la margen izquierda y es el más próximo al núcleo urbano antiguo, hasta el punto de que su estribo está embebido en las casas del pueblo. Apenas es visible desde aguas abajo: consta de dos bóvedas ojivales de pequeña luz - 10,80 y 7,30 m respectivamente-, de las cuales la última está casi cegada –como sucede en menor medida con la segunda bóveda. Están construidas en mampostería tosca rejuntada con mortero de cal, y aún conservan en el alzado de aguas abajo 21,30 m del pretil de mampostería a hueso con albardilla de sillería. Es un tramo muy estrecho y pendiente como corresponde al perfil alomado original, que escasamente alcanza los 3 m de ancho. Actualmente es exclusivamente peatonal.

- Las bóvedas reparadas en el s. XVIII sobre cimientos romanos se encuentran en el mismo punto con la fábrica medieval y con el viaducto del s. XX, aunque el encuentro con la primera sólo es visible aguas abajo y desde el cauce. Fue eficaz y delicadamente resuelto al adosar a la pila y al pequeño tajamar primitivo otro enorme de planta rectangular que asciende hasta la rasante y que inscribe en sus dimensiones las menores de sus homónimos medievales. Aguas arriba es el viaducto el que busca el encuentro por medio de una curva tangente a la cara exterior del tajamar del XVIII.

Este tramo tiene un perfil alomado, y está conformado por dos grandes bóvedas de sillería muy cuidada pero no uniforme, con luces de 9,60 y 20,80 m, que llegan a alcanzar una altura sobre rasante de casi 21 m. Aguas arriba, la pila presenta un tajamar de planta ojival que llega a la cota de la rasante, produciendo un ensanchamiento que llega a alcanzar los 11 m frente al ancho original total –con pretil- que era de 4,25 m y que debía dejar un paso libre de escasamente 3,50 m. Hay que destacar la belleza del apoyo directamente sobre la roca del estribo y arranque de la bóveda mayor, donde aún se conserva parte del pretil original.

- El viaducto de 1908 y el ensanchamiento del tramo del XVIII se realizaron discretamente. Esta última consistió en apoyar sobre viguetas transversales de hormigón un leve voladizo del mismo material: con esta operación se llegó a obtener un ancho útil de 6,35 m, al que hay que descontar casi 2 m para las aceras laterales..

El viaducto tiene una longitud de 114 m y consta de 17 tramos rectos de hormigón armado «de 6 m de luz cada uno; cinco de ellos formando la parte poligonal para unir por curvas con la carretera y con el puente, apoyados sobre palizadas y dos pilas estribos de mampostería ordinaria con cadenas de sillería» (ROP 1908, 565). Cada tramo se compone de cinco vigas que distan 1,50 m entre ejes y apoyan sobre otras tantas pilas arriostradas a media altura por una vigueta horizontal y que descansan sobre una solera conjunta. El tablero es muy delgado, con un 3% de pendiente y apenas 14 cm de espesor, que se prolonga lateralmente formando unos andenes volados.

Puente en Villafranca del Bierzo sobre el río Valcarce

(ABAD y CHÍAS 1988)

Fue construido en 1770 a expensas del legado del presbítero Areu de Soto, para sustituir en la travesía a otros más antiguos situados en otros emplazamientos.

No fue muy citado por los viajeros porque por este lugar no pasaban ni la vía romana – más próxima a las Herrerías de los Mazos (BLÁZQUEZ y BLÁZQUEZ 1925, 10) ni el antiguo camino de peregrinación, pero sí que figura en los textos de Jovellanos (JOVELLANOS 1953, LXXV, 83), de Madoz (MADOZ 1983, 317) y de Ford (FORD 1983, 85).

De perfil ligeramente alomado que llega a alcanzar los 7,25 m de altura sobre el cauce en su punto más elevado, el puente está formado por tres bóvedas de sillería caliza cuyas luces oscilan entre los 6,60 y los 12,30 m. El resto de la fábrica es de mampostería concertada de pizarras, lo que le proporciona una variada coloración.

Las pilas cuentan con tajamares simétricos de mampostería concertada –salvo en las hiladas inferiores y las aristas, que son de sillería- de planta triangular que llegan hasta la rasante, pero al ampliarse el tablero en la primera década de s. XX desapareció el pretil y quedaron los apartaderos reducidos a meros espacios residuales. También cuenta con unos potentes estribos.

El ancho original era de 5 m, y con la ampliación ha alcanzado un metro más que vuela sobre unos canecillos de piedra labrada. Actualmente se protege por medio de una barandilla metálica.

Al dejar atrás la villa se inicia la subida a los Montes del Cebrero, y el Camino remonta en cauce del río Valcarce –*vallis carceris* o ‘valle encarcelado’- siguiendo el viejo trazado de la vía prehistórica y de la calzada romana, que está jalonado por numerosos castro y fortalezas defensivas medievales como el Castillo de Auctares –¿la *Uttaris* del *Itinerario de Antonino?*- que mantuvo hasta el reinado de Alfonso VI el derecho de portazgo por el valle; y los castillos de Sarracín y Veiga, cuyo origen se remonta a los siglos IX y X.

Este camino fue parcialmente recuperado por la antigua carretera nacional y que atraviesa los pueblos de Pereje –documentado desde 1118, como donación de doña Urraca, que contaba con Casa y Hospital para atención de los peregrinos-, Trabadelo –donación de Alfonso III en el 895 a la iglesia de Compostela-, Portela, Ambasmestas, Vega de Valcarce, Ruitelán, Herrerías y Hospital Inglés, La Faba –muy citada por los viajeros- y Laguna de Castilla –a 1.100 m de altitud-, punto de salida del Camino de la Comunidad de Castilla y León.

Actualmente el ascenso al Puerto de Piedrafita se realiza por la Autovía del Noroeste A-6, que conecta en este tramo las localidades de Villafranca del Bierzo y Cereixal en Lugo.

Construida desde 1997 por iniciativa del Ministerio de Fomento, fueron los ingenieros directores de la obra Ángel González del Río y Ángel D. Martínez Cela, y en todo momento se tuvo en cuenta la integración en el valle del Valcárce. Entró completamente en servicio en julio de 2002. La obra comprende un total de 41 viaductos, de los cuales los de mayor longitud son, por tramos, el de Villafranca, con 321 m; el de Samprón, con 560 m; el del Río Lamas, con 599 m; y el de Silvela, de 410 m-. También se construyeron 6 túneles dobles y un túnel artificial, también doble, con un desarrollo total de 53,5 km.

Puentes sobre el Sil entre San Román y Villafranca

En el tramo entre San Román de Bembibre y Villafranca del Bierzo de la Autovía del Noroeste el Ministerio de Fomento construyó los puentes sobre el río Sil que proyectara FEHCOR Ingenieros y que fueron inaugurados en julio de 2000.

Son dos puentes en celosía mixta de tres vanos de 93,50+170,00+93,50 m de luz y 13,20 m de anchura cada uno. Cada tablero está conformado por dos celosías de canto variable desde 10 m sobre las pilas hasta 4 m en los estribos y en el centro del vano. Los cordones de la celosía son cajones de sección rectangular de 0,60x0,45 m² y las diagonales de 0,40x0,45. Los nudos fueron objeto de un diseño especial para simplificar la ejecución.

La solución estructural incorpora una doble acción mixta con una losa de hormigón de canto variable en el cordón inferior.

Mediante un sistema especial de conexión del tablero a los estribos se limita el desplazamiento longitudinal de las pilas para controlar los efectos de inestabilidad longitudinal.

Las celosías se empujaron desde los estribos por mitades; en el proyecto se había previsto el empuje apoyado en el cordón superior con una estructura auxiliar sobre las p

La carretera de Madrid a Galicia

A mediados del siglo XVIII las dificultades orográficas impedían el tráfico rodado entre Galicia y Castilla; los caminos eran pocos y estaban en mal estado; el transporte sólo se podía hacer a lomos de caballerías y ello no sólo ponía en peligro la vida de los viajeros, los transportistas y los animales, sino que elevaba el coste de los portes.

El Padre Sarmiento contaba que para ir de Madrid a Santiago había que abandonar el vehículo en Astorga para continuar el viaje en caballería, porque los caminos eran «impenetrables» y estaban llenos de «pantanos y atolladeros», y con «barcas tan peligrosas como precisas» (MADRAZO 1984, I, 238-239).

El Camino real o Carretera general de Galicia comenzó a construirse en 1761 en su sector Benavente-La Coruña. En cambio, los kilómetros de carretera que atraviesan las provincias de Ávila y Valladolid tuvieron que esperar al siglo XIX para ser pavimentados. Mientras tanto apenas se habilitaron algunos tramos u obras de fábrica para que no se interrumpiera el tráfico.

Tal fue el caso de poblaciones como Medina del Campo –que hubo de reparar sus puentes sobre el río Zapardiel a raíz de la crecida de 1778-, Mota del Marqués –que venía solicitando que se arreglasen sus accesos y puentes desde 1766- y de Villardefrades –donde la intensa circulación que cruzaba por su posta, lo pantanoso del camino y la falta de puentes hubo de esperar a su solución hasta 1803.

Entraba en la Comunidad de Castilla y León por El Espinar en dirección a Labajos. El tramo segoviano dejaba mucho que desear cuando por él pasó Campomanes: era incómodo y estaba obstruido por peñascos, y además carecía de puentes. En lugares como Navas de San Antonio, esta carencia producía frecuentes desgracias en la travesía del arroyo Sotillo, que se desbordaba habitualmente.

Afortunadamente, en seis años se superaron estas deficiencias.

En el paso del Voltoya, cerca de Sanchidrián, se construyó un puente según proyecto de Marcos de Vierna, que se concluyó en 1770 y fue objeto de numerosas alabanzas.

Los itinerarios 26 y 27 que figuran en el *Itinerario Antonino* remontan el Órbigo desde las proximidades de Villabrázaro (Zamora), donde se sitúa la vieja mansión de *Brigeco*, cerca de donde el Eria encuentra al Esla. La calzada, luego convertida en cañada real, acompañaba al río hasta cruzarlo por el Puente de la Vizana. En 1760 el camino de Galicia estaba «peor que intransitable» y se elevó una queja al Consejo de Castilla para que remediara la situación.

Madoz comentaba el estado del camino diciendo que «pasaba [...] ¼ de legua al Este [de Alija de los Melones], antes de la destrucción del espresado puente de Vizana; es pueblo de tránsito, en el que se reúne el [camino] que de Salamanca y Zamora conduce a Santiago, La Coruña y otros puntos de Galicia, el cual, así como los de travesía, son carreteros y se encuentran en muy mal estado [...] imposible para carruajes en invierno» (MADOZ 1983, 60).

Desde La Nora, el antiguo camino real parcialmente inundado, proseguía hacia San Juan de Torres dejando a la izquierda las ruinas de la mansión romana de *Genestacio*, y la villa romana de Quintana del Marco.

En vista del mal estado del trayecto hasta La Bañeza por Alija, a causa del enfangamiento del cauce y de la posterior ruina del puente de la Vizana, y al construirse la carretera de Galicia a mediados del siglo XIX fue adquiriendo mayor importancia el paso por el Puente de Cebrones.

La Bañeza fue desde la Edad Media un importante núcleo comercial, lugar de confluencia de caminos con mercado semanal; por ello contaba con multitud de posadas para alojar a arrieros y viajeros, con una casa de postas, otra de alquiler de mulas y los correos a Benavente. Tuvo hasta después de 1860 un fuerte portazgo en la salida hacia Astorga por Palacios de la Valduerna. Este tramo estaba en construcción en 1859, y en esta localidad se precisaba desde antiguo de un puente para atravesar el río de los Peces.

Cerca de Castrillo de las Piedras se le unía la “Calzada del Obispo” -la vía de la Plata- y ambas calzadas unidas atravesaban el río Turienzo por un hermoso puente. La carretera se trazó en 1830 a escasos metros aguas arriba, donde se construyó un nuevo puente: el Puente Valimbre.

Después, carretera, camino y calzada continúan superpuestas hasta apenas un kilómetro al Sur de Astorga, donde se separan, tomando la primera la dirección noroeste.

El camino por Manzanal hasta San Román de Bembibre se usaba ya en la Edad Media con el nombre de “Camino de Geira”, e incluso llegó a recomendarse frente al de Foncebadón en el siglo XV: «Llegas a Astorga, pero si quieres seguir mis enseñanzas te dirigirás a mano derecha. Allí no te arriesgas a pasar montaña alguna, pues al fin todas están a la izquierda. Te aconsejo que te guardes de Rabanel [Rabanal] [...] y deja quedar Astorga a tres millas en la mano derecha, entonces encuentras como un pueblo en otro. Y tienes buena gente y viajar seguro y dan voluntarios vino y pan» (VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA 1981, II, 286).

Aunque en la época de los Reyes Católicos se había promulgado una normativa que denotaba cierto interés por mejorar las comunicaciones, hubo que esperar hasta mediados del siglo XVIII a la redacción del *Proyecto Económico* de Bernardo Ward para que el Estado se fuera haciendo cargo de la planificación y la construcción de las carreteras radiales, dictando para ello toda una colección de normativa legal que, sin embargo, estaba poco acorde con su capacidad técnica y financiera.

La carretera de Galicia apareció como tal por primera vez reflejada en el mapa de las comunicaciones radiales de 1755, y fue descrita en 1757 por J. Matías Escrivano y más tarde por el Padre Sarmiento, que unió sus quejas a las de muchos comentando que había tenido que abandonar en vehículo en Astorga para continuar hasta Galicia en caballería.

Según relató Vázquez del Viso, las obras se iniciaron en 1761, según el proyecto del célebre ingeniero Carlos Lemaury, en el que constaba que habían seguido casi el mismo trazado que la vía romana, y que habían aprovechado muchos de sus materiales. Según los *Diarios* de Jovellanos, «[...] Salida de Astorga a las cinco de la mañana; camino nuevo de guijo, ancho y bien hecho, pero poco poblado y no bien tomado, pues tiene grandes rodeos. El de herradura sigue sobre la izquierda con la vía militar romana, y es de grande atajo [...El descenso era] obra magnífica y digna de su [de Lemaury] gran genio [...] la larga cuesta está tomada con la mayor sabiduría; la peña, bien cortada y escarpada; bien evacuadas las aguas, y el suelo tan firme que, después de más de veinte años, está el camino como nuevo» (JOVELLANOS 1956, LXXXV, 79).

Hasta Cacabelos era posible seguir por la antigua y rectilínea calzada al norte de Ponferrada, o descender a esta población. Una vez en Villafranca, el estado del camino por el *Vallis Carceris* era lamentable, como lo venía siendo desde la Edad Media: la realidad era que a mediados del siglo XVIII no se podía acceder con carros a Galicia por el Cebrero, y que la situación se había visto agravada por el terremoto de 1755. Se acometieron algunas mejoras entre 1770 y 1777, pero el estado continuó siendo lamentable hasta finales del siglo XIX, cuando se construyó por fin la carretera.

Por otra parte, la carretera que hoy va hasta Ponferrada por Foncebadón es muy tardía, pues hasta 1908 no finalizaron las obras del tramo Astorga-Santa Colomba de Somoza –un tramo originalmente carretero–, mientras la sección Molinaseca-Ponferrada se estaba construyendo en 1912. El paso del puerto aún estaba por comenzarse en 1925, y la longitud del tramo que faltaba por acometer era casi equivalente al de la ya realizada.

Durante la construcción del Plan de Accesos a Galicia desde Madrid, se plantearon tres: el acceso norte (Benavente-A Coruña), el acceso sur (Benavente-Vigo) y el acceso centro (Ponferrada-Ourense por el valle del Sil). El primero es el que coincide con el Camino Francés, arriba comentado.

La carretera radial de Madrid a Burgos y a Santander, y por Irún a Francia

La carretera de Madrid a Irún se fue consolidando a lo largo del siglo XVIII. Atravesaba la provincia burgalesa en más de 180 km, de los que la mitad –entre Burgos y el límite con Álava-

estaban pavimentados a finales de 1791. El resto estaba en obras; los tramos se habilitaban para «una carrera de postas y carruages» y no acababa de circularse «con comodidad y presteza». Además, las riadas de 1788 y 1804 afectaron a numerosos puentes, alcantarillas y al firme del camino.

En 1808 la construcción de la carretera estaba alcanzando al puerto de Somosierra, y en 1820 el tramo Madrid-Irún se acababa de concluir.

La travesía de Cogollos y Quintanapalla era muy difícil, por lo que en 1776 se decidió su reparación.

En Lerma, sede de los poderosos duques y conjunto palaciego renacentista del máximo interés, existía un puente antiguo que fue arruinado por una avenida en 1571 y reparado el año siguiente; nuevas avenidas en 1597 y 1636 requirieron nuevos arreglos entre 1600 y 1640.

Aranda fue desde la baja Edad Media un importante enclave económico de la Corona de Castilla, cuna de la letra de cambio. Junto a los límites de la ciudad medieval de Aranda de Duero, se levanta el puente que lo unía con el arrabal de Allende, convertido con los años en un populoso barrio con hospital y convento.

Puente en Aranda de Duero sobre el río Duero

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

Algunos autores han creído detectar en la pila más cercana al núcleo medieval algunos sillares romanos, pero el puente está documentado desde el siglo XII, como puente que protegía la puerta principal de la muralla cuando ésta se amplió hasta la orilla del Duero –probablemente durante el reinado de Alfonso VIII.

A principios del s. XIV el rey Fernando VI intentó derribarlo socavando una pila que cimentaba en seco en el lado opuesto a la población. En el plano de la villa de 1503 se aprecian claramente tres ojos del puente –entonces tenía cuatro– así como las aceñas. Entonces el pretil llegaba a la puerta de la muralla y no permitía descender al cauce.

El puente fue reparado en 1572 por Juan de Naveda, y durante las obras éste apreció la ruina inminente de una de las pilas, por lo que decidió demolerla y convertir las dos bóvedas en una; durante el siglo XVII se realizaron otras muchas obras de consolidación, especialmente tras la avenida de 1647 que deterioró dos bóvedas. A principios del s. XVIII el puente estaba inutilizado, de modo que se hubo de habilitar una barca; se sucedieron otras reparaciones en 1723, en 1750, en 1770 y en 1788, cuando fue reparado el arco de Allende por Fernando González de Lara.

También fue reparado en el s. XIX, a raíz de la construcción de la carretera de Madrid-Irún. Y hasta 1856 continuó soportando el cobro del pontazgo.

Debido a que ha estado dando servicio a la N-I hasta la década de los 80, el puente ha sufrido varias actuaciones no muy respetuosas con la fábrica original, y básicamente consistentes en la ampliación del tablero y en la ampliación de un tramo sobre el estribo norte para facilitar el giro a los camiones.

En ambos casos se optó por utilizar una plataforma de hormigón apoyada mediante pilastras sobre otros elementos del puente –como los tajamares–, que llegan a impedir la visión de una de las bóvedas.

Se trata de un puente de tres bóvedas de cañón de sillería de luces variables, de las que la menor es la central. Apoya sobre pilas con tajamares de planta triangular. Destaca la hermosa barandilla de hierro fundido.

En Bahabón de Esgueva existe un puente ampliado, de gran interés.

Puente en Bahabón de Esgueva sobre el río Esgueva

(ABAD y CHÍAS 1983-1989; SÁNCHEZ RIBERA 1992)

El puente primitivo puede fecharse en el siglo XVI, y debió tener originalmente cinco bóvedas de cañón y un perfil ligeramente alomado debido a que la central era la de mayor luz. Sin embargo, en siglos posteriores se construyó una nueva bóveda de mayor luz junto al estribo norte, y se transformó la rasante en horizontal.

Merece citarse la planta semicircular del estribo izquierdo, que presenta características propias del urbanismo del siglo XVIII.

Aguas arriba contaba con tajamares apuntados, y con pilastras adosadas aguas abajo. El pretil se compone de ortostatos.

En 1840 se encontraba en buen estado.

En una reparación reciente, y debido a que ha estado dando servicio a la N-I hasta la construcción de la variante a finales del siglo XX, se ensanchó el tablero desplazándose el alzado de aguas arriba. Simultáneamente se construyó una bóveda más junto al estribo sur para dar salida a un caz.

Otras vías trazadas contra la orografía: los caminos de La Mesta

Un fenómeno similar de travesía ‘contra-orográfica’ sucedió al implantarse la trashumancia ganadera y las vías de la Mesta, consolidada ésta por Alfonso X en el siglo XIII. Fue posible al consolidarse la unidad política territorial y avanzar la Reconquista hacia los valles y sierras más meridionales del país.

En la búsqueda de la complementariedad de climas y pastos estacionales, se fue consolidando toda una red de cañadas, galianas, cordeles y veredas ganaderas, que discurrían también de norte a sur, atravesando las cadenas montañosas en contra de la orografía. Pero a diferencia de los caminos, estas vías no suelen aprovechar los pasos más accesibles de las distintas sierras que atraviesan. Muchas de ellas siguen el trazado de antiguas calzadas romanas que, con criterios esencialmente estratégicos y buscando la defensa más fácil, fueron construidas sobre caminos más antiguos.

Estas rutas de larga distancia se caracterizaban por enlazar puertos y vados, buscando como destino final los valles de invernada –Bajo Guadalquivir, Vegas del Guadiana, Alcudia- desde las sierras y puertos-agostadero de Castilla.

Las principales rutas de la Mesta que atraviesan la Comunidad son tres: la Occidental o Leonesa, la Central, Soriana y Segoviana, y la Oriental, Conquense y Manchega (BUENO 2002).

La Cañada Occidental o Real Leonesa tiene su origen en los montes de León y se dirige hacia los pastos del sur de Badajoz, que pertenecían a la Orden de Santiago, atravesando por tierras de Zamora, Salamanca, Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz, con un recorrido superior a los 600 km. En la cuenca del Bernesga existen frescos valles en las cabeceras del Curueño y del Torío, que eran agostaderos tradicionales de las merinas en el extremo septentrional de la Cañada. Actualmente estos rebaños son trasladados desde los invernaderos del sur por ferrocarril hasta Villamanín.

La Cañada Soriana y Segoviana procede del Moncayo y del norte del Sistema Central, para dirigirse hacia Guadalupe, Alcántara y las tierras que pertenecían a la Orden de Calatrava al norte y al sur de Sierra Morena. En la parte más septentrional, las tierras altas de Urbión, Cebollera y Oncala, desde antiguo sirvieron de agostaderos a las merinas. Más abajo, en la confluencia del Duero y del Tera se unen distintos cordeles que bajan de la sierra, con el ramal principal que viene de Oncala, y dan lugar a la Cañada Oriental Soriana. Esta importante vía pecuaria sigue el Duero hasta más debajo de Soria; después cruza los páramos de Barahona y pasa al Tajo atravesando las tierras de Sigüenza. En cambio, el ramal de la Cañada Occidental Soriana atraviesa Soria hacia Segovia, Ávila, Escalona y Toledo, recorriendo cerca de 500 km.

Entre estas rutas principales se extiende una densa malla de vías pecuarias secundarias (cordeles y veredas).

Entre los puentes que han servido de paso para el ganado trashumante merecen citarse varios, como el puente de Valsordo en Cebreros, en tierras abulenses. Se trata de un conjunto de dos puentes construidos en prolongación. El más antiguo consta de tres bóvedas de cañón que se remontan a la Edad Media, y presenta un acusado perfil alomado. Está documentado por su uso pecuario desde 1477. Fue muy dañado por las avenidas de 1630 y 1640, llegando a desaparecer una de las bóvedas y uno de los pilares. De esas fechas data la reconstrucción y el tajamar de

planta triangular que se adosó a la pila. El segundo puente parece del XVII, y ha sido alterado posteriormente.

ABAD, T. (2007): *Catálogo de la obra de Carlos Fernández Casado* en VV.AA.(2007).

ABAD, T. y CHÍAS, P. (1988): *Catálogo de puentes anteriores a 1936: León*. Madrid.

ABAD, T. y CHÍAS, P. (1990): *La Vía de la Plata en la Provincia de Salamanca*. [Inédito, Ministerio de Obras Públicas].

ABAD, T., CHÍAS P., *et alii* (1983-1989): *Catálogo-inventario de puentes anteriores a 1936. Castilla y León*. [Inédito, Ministerio de Obras Públicas-Junta de Castilla y León].

Actas del III Congreso de las Obras públicas Romanas: “Nuevos elementos de ingeniería romana”. (2006). Valladolid: Junta de Castilla y León.

ALZOLA y MINONDO, P. de (1899): *Las Obras Públicas en España. Estudio histórico*. Madrid, Biblioteca de la Revista de Obras Públicas. (Reediciones: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1979, 1994 , 2001).

ANTILLÓN, I. (1816): *Elementos de la Geografía Astronómica Natural y Política de España y Portugal*. Madrid.

ARAMBURU-ZABALA, M.A. (1992): *La arquitectura de puentes en Castilla-León, 1575-1650*. Valladolid.

ARENAS de PABLO, J. J. (1999): “El puente de Hispanoamérica sobre el río Pisuerga en Valladolid”. *Hormigón y Acero* 214: 3-34.

ARENAS de PABLO, J. J. (1999): “Hormigones de muy altas prestaciones en el nuevo puente sobre el río Pisuerga”. *Hormigón Preparado* 41: 26-32.

ARENAS de PABLO, J. J. (2002): *Caminos en el aire: los puentes*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

ARENILLAS PARRA, M. (1975): “Una vía romana a través del Sistema Central español. La prolongación septentrional de la calzada romana del puerto del Pico.” *Revista de Obras Públicas*: 791-832.

ARENILLAS PARRA, M. Y SÁENZ RIDRUEJO, C. (1987): *Guía Física de España: 3. Los ríos*. Madrid.

ARENILLAS, M.; RABANAL, M. y VÉLEZ, J. (1978): “La calzada romana del puerto de Vegarada (León)”. *Revista de obras Públicas*: 459-467.

BLÁZQUEZ Y DELGADO, A. (1919-20): “Vías romanas de Carrión a Astorga y de Mérida a Toledo. Excavaciones practicadas en Lancia.” *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*. Madrid.

BLÁZQUEZ, A. y BLÁZQUEZ, A. (1925): “Exploraciones de las vías romanas de Bergido a Astúrica y de Cataluña, Valencia y Jaén.” *Memorias de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades*. Madrid.

BORREGÓN LOPEZ-PEÑALVER, A. (1874): “Puente colgado en Dueñas, sobre el Pisuerga” *Revista de Obras Públicas*, 22, (17): 193-200.

BUENO HERNÁNDEZ, F. (1993): “Los caminos históricos de la provincia de Salamanca hasta el siglo XV”. *OP* 25: 66-83.

BUENO HERNÁNDEZ, F. (1994): “Historia de los caminos de la provincia de Salamanca de los siglos XV al XVIII”. *OP* 27: 64-79.

BUENO HERNÁNDEZ, F. (2002): *Historia de las Obras Públicas en la Provincia de Salamanca*. Salamanca: Diputación de Salamanca.

CHÍAS, P. y ABAD, T. (1994): *Puentes de España*. Madrid.

CHÍAS, P. y ABAD, T. (2004): *Los caminos y la construcción del territorio en Zamora. Catálogo de puentes*. Zamora / Madrid.

- COOK WIDDRINGTON, S.E. (1954): *Sketches in Spin during the years 1829, 30, 31 and 32... [1834]*. Madrid.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1945): *Historia de nuestras carreteras*. Conferencia pronunciada el día 11 de abril de 1945, en la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, edición del autor.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980): *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Madrid, Instituto Eduardo Torroja.
- FERNÁNDEZ, S.; JIMÉNEZ, C. y MARTÍN, A. (1997): “Valoración arqueológica de la calzada de Riofrío (La Granja, Segovia).” *Revista de Obras Públicas* 144 (3370): 69-75.
- FERNÁNDEZ TROYANO, L. (1999): *Tierra sobre el agua. Visión histórica universal de los puentes*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- FERNÁNDEZ TROYANO, L. (2005): “Variantes morfológicas de los puentes medievales españoles”. *Revista de Obras Públicas* 152 (3459):11-32.
- FITA, F. y VINSON, J. (1882): *Le Codex de Saint Jacques de Compostelle (Liber de M. Raculis S. Jacobi)*. Paris.
- FLÓREZ, P. Y RISCO, M. (1980): *España Sagrada. León. [1786]*. León.
- FORD, R. (1983): *Manual para viajeros por León y lectores en casa [1845]*. Madrid.
- GAZZOLA, P. (1963): *Ponti romani*. Firenze.
- GÓMEZ DE LA SERNA, G. (1965): *Del Pirineo a Compostela. Nueva guía del Camino de Santiago*. Valencia.
- GÓMEZ MORENO, M. (1980): *Catálogo monumental de España: Provincia de León [1925]*. León.
- GONZÁLEZ, F. (1865): “Puente de Prado sobre el río Pisuega en Valladolid” *Revista de Obras Públicas*, 13, (10): 131.
- HUIDOBRO Y SERNA, L. (1950): *Las peregrinaciones jacobeanas*. Madrid.
- JOVELLANOS, G.M. de (1953): *Diarios (Memorias íntimas) [1790-1801]*. Madrid.
- MADOZ, P. (1983): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus provincias de Ultramar [1845-1850]*. León / Valladolid.
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid.
- MANTEROLA ARMISÉN, J. y FERNÁNDEZ TROYANO, L. (1990): “Nuevos puentes en Barcelona y otras obras recientes”. *OP* 20: 54-77
- MAÑANES, T. (1981): *El Bierzo prerromano y romano*. León.
- MILLANES MATO, F. y PASCUAL SANTOS, J. (1999): “Nuevo puente sobre el río Tormes en Salamanca”. *Hormigón y Acero* 214: 41-57.

- MENDIZABAL URDANGARÍN, A. (1853): “Puente colgado sobre el río Pisuerga en Valladolid” *Revista de Obras Públicas*, 1, (12): 154-156.
- MENDIZABAL URDANGARÍN, A. (1854): “Puente proyectado según el sistema Vergniais” *Revista de Obras Públicas*, 2, (5): 65-67.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J.R. (2000): *La construcción del territorio. Mapa histórico del noroeste de la Península Ibérica*. Madrid.
- MENÉNDEZ PIDAL, M. (1968): *Toponimia prerrománica hispana*. Madrid.
- MORALEJO LASSO, M. (1978): *Toponimia gallega y leonesa*. Santiago de Compostela.
- PONZ, A. (1972): *Viaje de España [1787]*. Madrid.
- “Puente de Prado sobre el río Pisuerga en Valladolid” *Revista de Obras Públicas*, (1866), 14, (12): 141-144.
- “Puente de Prado sobre el río Pisuerga en Valladolid” *Revista de Obras Públicas*, (1866), 14, (14): 165-167.
- “Puente de Prado sobre el río Pisuerga en Valladolid” *Revista de Obras Públicas*, 1897, 44, (1127): 451-452.
- “Puente colgado de Dueñas, sobre el Pisuerga” *Revista de Obras Públicas*, 1898, 45, (1211): 551-552.
- RIBERA, J.E. (1910): “Puente de Valencia de Don Juan (León) de hormigón armado sistema Ribera”. *Revista de Obras Públicas* (1799): 121-122.
- RIBERA, J.E. (1910): “Puente-viaducto de Requejo sobre el Duero en Pino (Zamora)”. *Revista de Obras Públicas* (2035): 471-475.
- RODRÍGUEZ, J. (1970): “Las vías militares romanas en la provincia de León.” *Legio VII Gemina*. León.
- ROLDÁN HERVÁS, J.M. (1975): *Itineraria Hispana*. Valladolid / Granada.
- SAAVEDRA, E. (1854): “Sistema de comunicaciones de la provincia de Soria”. *Revista de Obras Públicas* (16): 201-203; (17): 2126-218
- SAAVEDRA, E. (1858): “Puente colgado de Toro”. *Revista de Obras Públicas* (12): 137-138
- SAAVEDRA, E. (1878): “Puente colgante provisional en León”. *Anales de la Construcción y de la Industria*.
- SAAVEDRA, E. (1879): *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustóriga*. Madrid.
- SÁENZ RIDRUEJO, C. (1992): “Geomorfología del Camino de Santiago”. *Revista de Obras Públicas* 139 (3311): 23-34.

SÁENZ RIDRUEJO, C. (2003): “La aventura de los ríos de España”. *Revista de Obras Públicas* 150 (3438): 21-26.

SÁENZ RIDRUEJO, F. (1990): *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

SÁINZ RAMÍREZ, J.M. (1928): “Puente de Dueñas”. *Revista de Obras Públicas*, 76 (2504): 236-240.

SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1972-75): *Orígenes de la nación española: el Reino de Asturias*. (3 vols.). Oviedo.

SÁNCHEZ RIBERA, J. I . (1992): “Importancia de las comunicaciones en el siglo XVIII: los puentes”. *Ensenadas del Duero ilustrado*: 363-412.

SORIA Y PUIG. A. (1993): *El Camino a Santiago*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

VALIÑA, E. *et alii* (1985): *El Camino de Santiago. Guía del Peregrino*. León.

VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J.M. y URÍA RÍU, J. (1981): *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela [1946]*. (3 vols.) Oviedo.

VV.AA. (2007): *Carlos Fernández Casado, ingeniero*. Madrid.

ZAPARAÍN YÁÑEZ, M.J. (2002): *Desarrollo artístico de la comarca arandina- Siglos XVII y XVIII*. Burgos: Diputación Provincial / Ayuntamiento de Aranda.
