

historia del puente



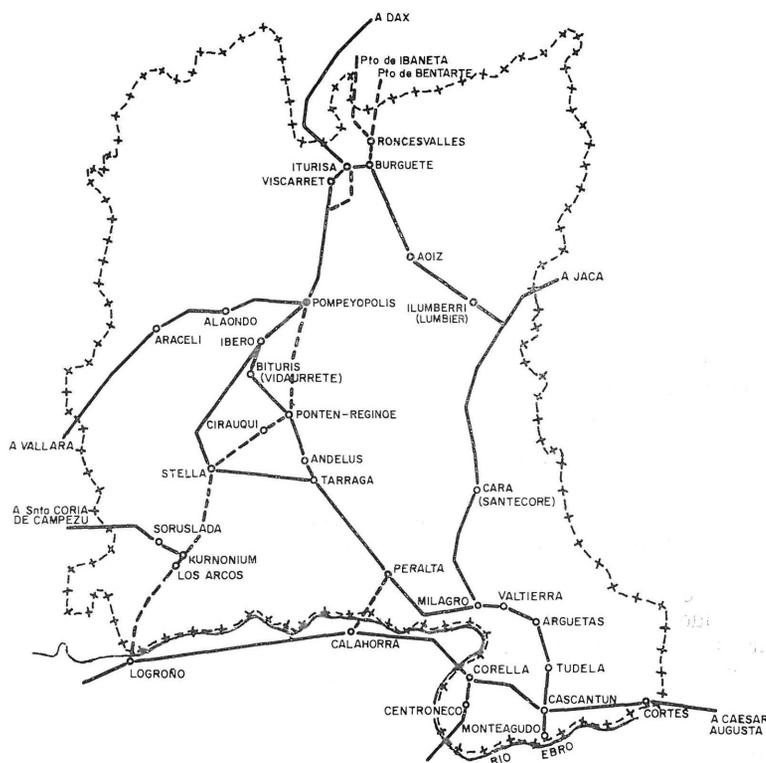
en España

CARLOS FERNANDEZ CASADO
Prof. Dr. Ing. de Caminos, Canales y Puertos
560 - 12

Con la publicación de este artículo
sobre
los puentes de
Navarra, Aragón y las Vascongadas
continuamos la serie
"HISTORIA DEL PUENTE
EN ESPAÑA",
que se completará
en sucesivos números
de Informes.

Como ya se indicó,
todas estas publicaciones aisladas
constituirán, en su día,
los Capítulos de un libro
sumamente interesante y sugestivo.

El puente
es una de las claves de la historia
de la construcción española.
En la Oficina técnica del
Prof. Dr. Ing. D. Carlos Fernández Casado
se estudian
bajo un prisma de unidad de síntesis
entre lo técnico y lo artístico,
con lo que
su valoración es completa.



puentes de la región navarra

En la zona correspondiente a Navarra tenemos un subsistema de vías romanas con una cierta independencia y, por consiguiente, con evolución propia. La zona queda limitada al N. por la barrera de los Pirineos, cuyo único paso antiguo dentro de ella es el de Roncesvalles (Summo Pyrineo); al S. tenemos el Ebro, en el cual hay dos pasos antiguos: uno en el límite occidental, el de Viana-Logroño, cerca del cual estaba el poblado de Vareia (hoy Varea), donde los geógrafos romanos daban el punto de partida del tráfico fluvial por el Ebro, y en el otro extremo un paso por Tudela (antigua *Tutelam*) y quizás otro próximo a él (poco probable) en las proximidades de Alfaro, estableciéndose así comunicaciones N.-S. a través del río para buscar la vía romana del Ebro, es decir, la número 11 del Itinerario. Existía otro paso del Ebro entre Lodosa y Alcanadre, pero era el del acueducto de la conducción de Calagurris (hoy Calahorra) del cual quedan ruinas y que era realmente un puente-sifón que llevaba el agua entubada y a presión, no muy alta, pues el agua se llevaba en tubos cerámicos. No creemos que habría paso de peatones por la galería visitable donde iban las tuberías del sifón (ver *Acueductos Romanos en Hispania*, por C. Fernández Casado).

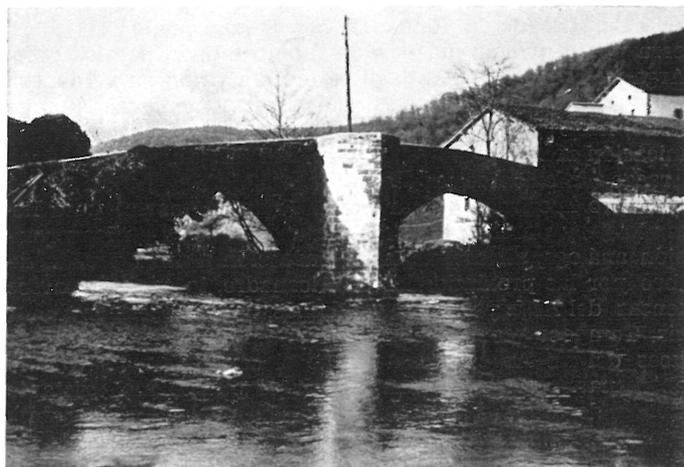
La calzada entre Roncesvalles y Vareia (Logroño) la encontramos en la Edad Media convertida en el eje principal de las peregrinaciones de Santiago, pasando por Pamplona (antigua *Pompelone*) y por Estella (*Stella*), y cruzando el Arga por el puente de la Reina (*Ponte Regina*, siglo XII) después de haber atravesado una pequeña sierra por el puerto del Perdón (nombre dado por los peregrinos de Santiago). Desde el paso del Arga el camino de Santiago se orienta ya en su verdadera dirección E.-O. a buscar el paso del Ebro por Logroño, ciudad que es de origen medieval. Aunque esta vía no figura en el Itinerario de Antonino, nada más que en su trayecto *Summo Pyrineo-Pompelone*, parece lógico que existiera una comunicación romana N.-S. para enlazar el paso del Pirineo con la vía del Ebro, siguiendo a grandes rasgos la orientación geográfica del río Arga, y así, tanto Altadill (1923) como Urabayen la dan, el primero haciéndole pasar por Milagros (Ercovia) para llegar a empalmar en la mansión de *Gracurris* (hoy Corella), debiendo cruzar el Ebro en las proximidades de Alfaro. Urabayen da una versión análoga, añadiendo una bifurcación al final para separar una dirección N.-S. que cruzaría el Ebro por las proximidades de Alcanadre, lo cual no parece lógico, pues tendría que atravesar las cuencas del Arga y del Ega y, además, como ya hemos dicho, ese paso era el del acueducto de Calagurris. Tampoco resulta muy racional el trayecto actual desde Roncesvalles a Pamplona, con tantos cruces del río Arga. Creemos que el camino primitivo cruzaba el Arga y bajaba directamente a Zubiri, para volverlo a cruzar por el puente allí existente y seguir hasta Pamplona por la orilla derecha de este río, asomándose a Pamplona por el puente de la Trinidad. Cuando se convirtió en ruta jacobea, los pueblos creados a lo largo ejercían su atracción y le obligaron a cambiar de orilla repetidas veces.

Otra vía romana que da Altadill y que reproduce con ligeras variantes Urabayen sigue también dirección muy próxima a la N.-S., desviándose de la principal en *Iturisa*, muy cerca del puerto, para dividirse en dos después del paso de Lumbier (*Ilumberrri*) dirigiéndose por un lado a Jaca y continuando en la otra rama la dirección N.-S. para salvar el Ebro por Tudela, donde tenemos el puente medieval que hoy sirve después de numerosas reconstrucciones y que pudiera tener antecedentes romanos, aunque después de un estudio minucioso (con motivo de un proyecto para acomodación del mismo al tráfico actual) no hemos encontrado fábricas romanas, en un rompecabezas de arcos y pilares de distintas épocas. Otro paso del Pirineo debía realizarse por la garganta del Roncal, donde existe un puente de un solo arco de medio punto cerca de Isaba.

En realidad, si nos limitamos al Itinerario de Antonino, la única vía romana que en él figura pasando por nuestra zona es la número 34, denominada de «*Hispania-Aquitaniam ab Astúrica*» que baja del puerto pirenaico *Summo Pyrineo*, que puede ser Alduides o Roncesvalles, siendo la última mansión del lado acá de los Pirineos la de *Iturisa*, que es válida en las hipótesis de ambos puertos y descende hacia Pamplona por Viscarret, cruzando el pueblo actual de Zubiri, de ascendencia medieval, con etimología «junto al puente» que también existe. Este puente, con un arco de medio punto y otro ojival, puede muy bien ser romano, pues ya estaba antes de aparecer el pueblo, y el arco de medio punto parece romano o por lo menos no es ni medieval ni moderno. De Pamplona sale la vía que estudiamos en dirección E.-O. a alcanzar la mansión *Araceli*, hoy Huarte Araquil, con un puente muy destruido sobre el río Araquil y continuar en las zonas llanas alavesas, pasando a poca distancia de Vitoria, siguiendo a Iruña (pueblo antiguo), hoy despoblado, conocido también por *Trespuentes*, por existir las ruinas de varios puentes, aunque en la actualidad sólo son dos: el llamado de Villodas y el que bárbaramente conserva el nombre antiguo de la mansión del Itinerario (*Trespuentes*) junto a Iruña.

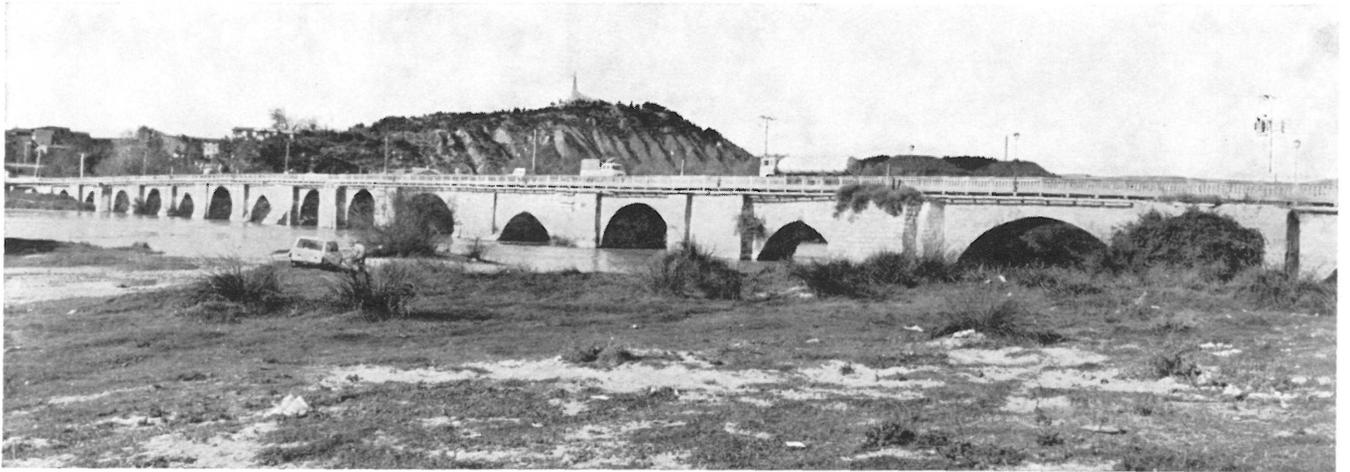
En esta red de caminos antiguos con pretensión de vías romanas, y desde luego medievales con seguridad, vamos encontrando diversos puentes cuya filiación podemos establecer a base de su probabilidad o descarte total de ser romanos, apuntando también, entre las probabilidades, el sustituir a uno romano desaparecido sin dejar rastro.

Consideramos como romanos el de la *Trinidad*, en Pamplona; el de *Huarte-Araquil*, cerca de *Araceli*, ambos en la vía romana número 21 del Itinerario y con estilo muy característico en los arcos de medio punto que conservan; también el de Cirauqui en su primera versión de arcada de medio punto, el cual, situado en un camino local, pasó a formar parte del camino de Santiago. También el de *Lumbier*, en la salida del de Isaba cerca de la Hoz del río Irati y cerca de *Ilumberrri*, que está situada en el camino romano propuesto por Altadill desde *Summo Pyrineo* al Ebro por Tudela, y que tiene una bifurcación a poca distancia del puente y se dirige sin perder latitud hasta Jaca (*Iaca*).



puente de Zubiri

Asimismo y simplemente por tipología característica del puente romano de un solo vano, con marcado lomo de asno, el de *Orcoyen* y el de *Isaba* sobre el Esca, en el valle del Roncal. Después hay una serie de puentes pequeños verdaderamente atípicos que pudieran ser romanos o de otra época, e incluso reconstruidos, puesto que por su pequeña importancia no exige gran esfuerzo su reconstrucción y la habitualidad creada por el camino a que sirven les va exigiendo utilizarlos a sucesivos usuarios.



puente de Tudela

El puente actual de Tudela no atestigua nada romano en sus fábricas aparentes que son de sillería medieval, ni tampoco en el estilo de pilas y arcos, pero indirectamente al evidenciar que es medieval de alta Edad Media nos plantea la exigencia de que sea romano, pues en esta época que puntualizamos es difícil que los artesanos medievales tuvieran arrestos para imponerle un puente al río Ebro. Los arcos en ojiva están contruidos premeditadamente, mientras que los de medio punto no parecen genuinamente romanos.



Vista general y detalles del puente de Tudela.



**Puente Isaba,
en la garganta del camino del Roncal
a Francia.**



puente de la Trinidad

El más interesante de todos éstos es el de la Trinidad sobre el río Ulzama, a poca distancia de su desembocadura en el Arga. Consideramos que está encajado en la vía del *Summo Pyrineo a Pompelone*, en un lugar de gran belleza que le da la cascada final donde se despeña el río antes de su desembocadura en el Arga. El puente tenía cinco vanos, uno de los cuales está salvado actualmente por un tramo de madera y probablemente corresponde a destrucción de un arco cuando las guerras carlistas o la de la Independencia. El arco inmediato al desaparecido, cuya perfección lo acredita de romano por sus paramentos perfectamente planos, en ambos frentes, tiene perfil en medio punto bastante correcto, dovelas de buena proporción y con aparejo muy regularizado. El arco siguiente hacia la margen izquierda tiene un perfil menos regular y su clave desciende bastante, acreditando una silueta en lomo de asno acusado que evidentemente se corrigió después para acomodarlo a un tráfico más exigente recreciendo los tímpanos. El haber construido aguas abajo una pequeña presa que eleva el nivel de las aguas ha inundado la zona del puente, quedando sumergidas las pilas y en este arco también los arranques de la bó-





Vistas generales del puente de la Trinidad desde las márgenes izquierda y derecha y arcos centrales desde aguas abajo.



veda, lo que acusa un rebajamiento que no era tan exagerado originalmente. Los dos arcos de extremidades tienen una factura totalmente distinta; ambos son rebajados con un perfil irregular y unas dovelas de menor espesor y mayor canto que las de los otros dos, lo que nos da razón para suponerlos reconstruidos en época posterior, aunque incierta. El puente está junto a la ermita de la Trinidad, que le da nombre, y en un cerro próximo se ven ruinas de un castillo o fortificación que debía defender esta entrada de Pamplona. Altadill indica que pudieran ser romanas.



La situación del puente nos indica que la vía romana venía hacia Pamplona por la margen derecha del Arga y aprovechaba la zona reposada del Ulzama antes de su pequeña cascada para salvarlo, aunque tenía luego que cruzar el Arga para entrar en la ciudad. Esto podía hacerlo por el medieval de Burlada viejo, puente antiguo aunque sin restos romanos en la actualidad. Esto podía hacerlo por los restos de esta clase en los medievales de Pamplona, si bien Altadill cree que debe haberlos en el de la Magdalena, que es el más antiguo, pero nosotros lo consideramos de traza románica auténtica y consta que sirvió al camino de Santiago.



Puente de la Trinidad. Arco extremo, orilla derecha y vista desde aguas arriba.

puente de Cirauqui

En orden de seguridades, el otro puente navarro que consideramos romano es el de Cirauqui, que pasó a integrar el camino de Santiago, ya que parece ser que esta vía utilizó trozos de caminos anteriores ya consolidados. Queda entre Pamplona y Estella en un pequeño arroyo afluente del Salado y casi en línea recta con un puente ojival que salva este río también para el camino de Santiago. La arcada principal con 8,70 m de luz y de gran altura sobre el cauce tiene todas las características geométricas, de aparejo y buena talla, que corresponden a una obra romana. La anchura de la obra, como la de la calzada, es muy reducida, de unos 2,5 metros. La rasante primitiva, que ha quedado perfectamente marcada, se alteró al elevar los tímpanos probablemente por ambos lados, aunque sólo han permanecido en uno de los frentes, donde se ve la diferencia de mampostería, de mayor tamaño y sin marcar hiladas en la adición. Esta se corona actualmente por una archivolta saliente en arco carpanel, sobre la cual habría su correspondiente tímpano, ya que se ven algunos sillares en la zona de arranque de dicha archivolta que desborda la arcada actual y va a apoyarse directamente sobre el terreno.



Vistas desde aguas abajo, y derecha, aguas arriba.



Arco desde aguas abajo.

Arcada del puente desde aguas arriba.

La vía romana en la zona del puente con pavimentación posterior.

El nivel antiguo de la vía con la coronación postiza.



La única hipótesis de esta superposición, que debe datar de la Edad Moderna, sería una rectificación de rasante para ganar más suavemente el desnivel que existe a ambos lados de la arcada primitiva, pero tampoco se ve esto muy claro situándose sobre la calzada antigua. Yo creo que se intentó algo que no se llevó a cabo, pues aunque se ha deteriorado toda la bóveda del frente opuesto al que describimos estrechándose un poco la ya estrecha calzada, no ha perdido sus posibilidades. En la actualidad existe un camino que utiliza parte de la explanación antigua, pero a la hora de salvar el arroyo da un rodeo, no necesitando mantener la altura.

puente de la Reparacea

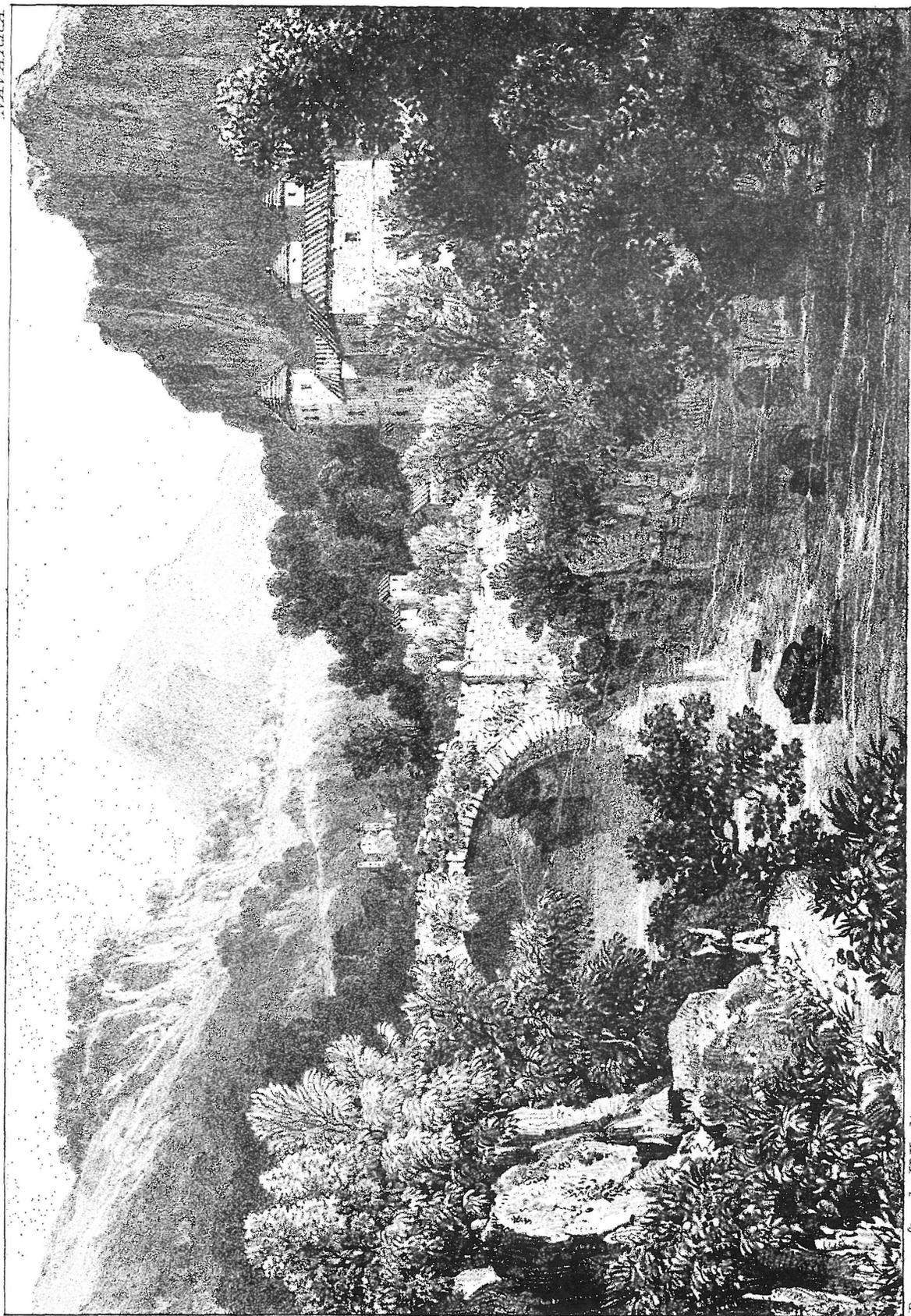
Un puente muy interesante en el camino romano que debía bajar del pueblo de Velate para seguir el curso del Bidasoa hasta Oyarzun, pasando por el actual cruce de Santisteban es el que ya estudiamos en este trabajo donde lo hemos descrito con la extensión posible como puente de la *Reparacea*, en el valle de Berlizarana junto al palacio de la Reparacea, con un hermoso arco de 22,10 m de luz, arrancando del nivel de aguas y coronado mediante tímpanos que dan rasantes

con marcado lomo de asno. Según Altadill existía un puente gemelo próximo al anterior en Oharritz, que fue arrastrado por una avenida del río en los años de la segunda década del siglo. Debe ser el que aparece en el grabado de Locker, situándolo en Cohaya, que reproducimos y del cual Altadill da una foto en su Geografía navarra.



Vista general desde aguas abajo.

NAVARRA



From an Original Sketch by E. H. Locker F.R.S.

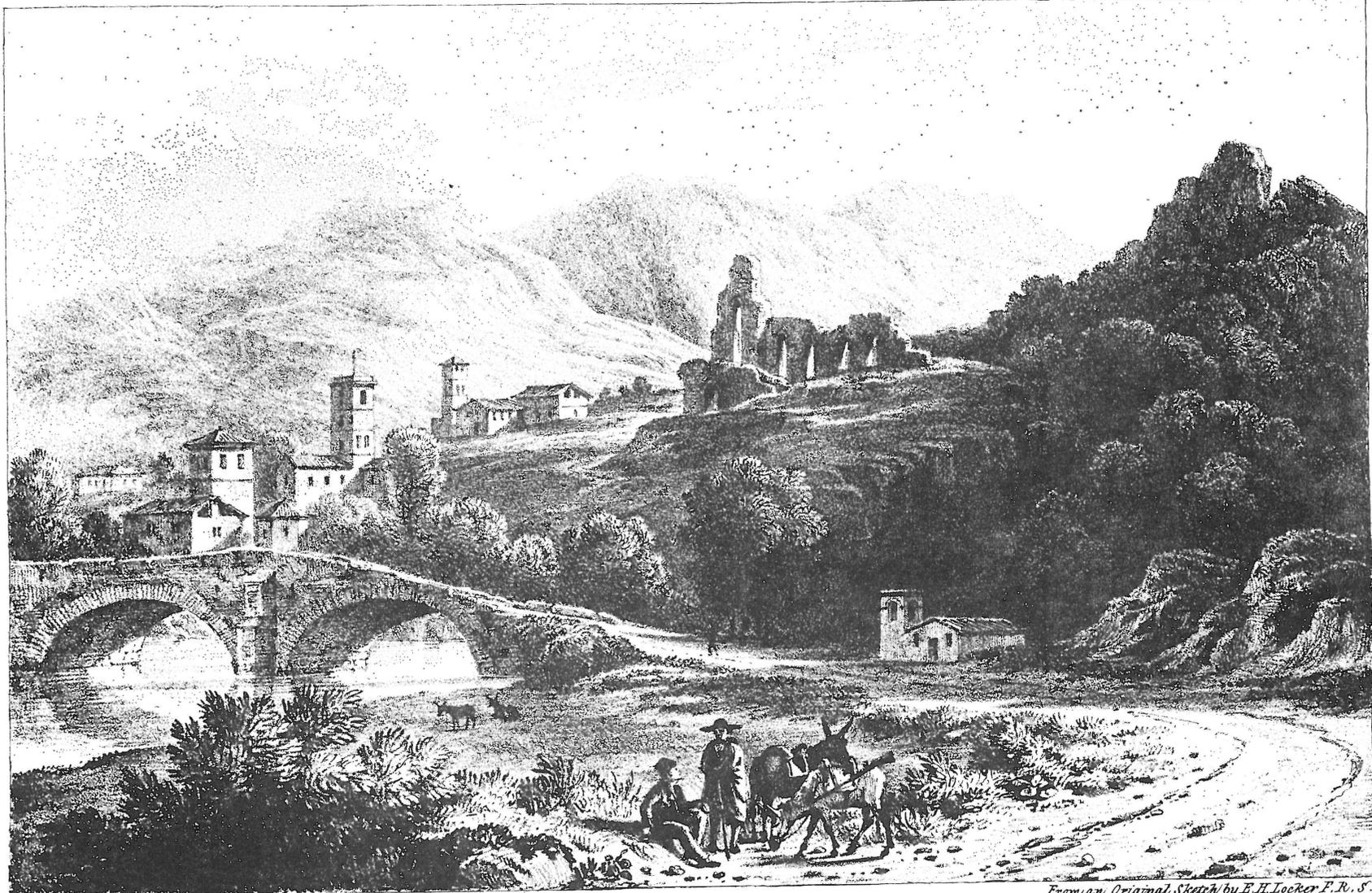
COHAYA ON THE BIDASOA.

London. Pub^d by J. Murray, Albemarle St. Aug. 4, 1824.

Printed by C. Hullmandel.

Puente de Cohaya, según E. H. Locker [75]

Drawn on Stone by J. Harding



Drawn on Stone by C. Hullmandel.

From an Original Sketch by E. H. Locker F.R.S.

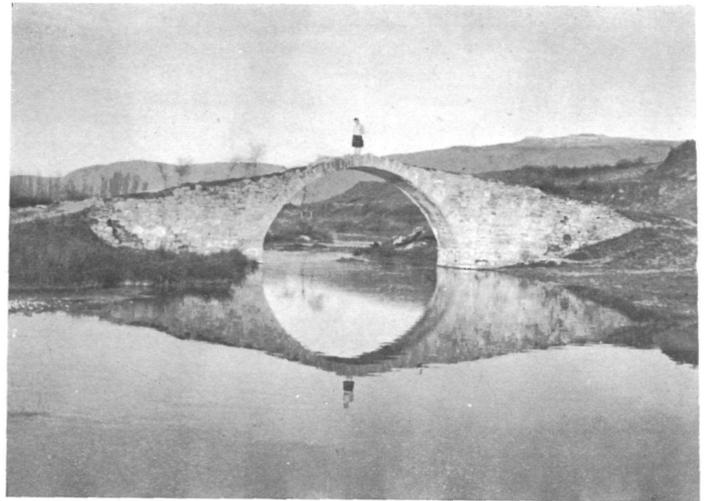
NOAIN.

London. Pub^d by J. Murray. Albemarle St^h Dec^r 15. 1823.
Printed by C. Hullmandel.

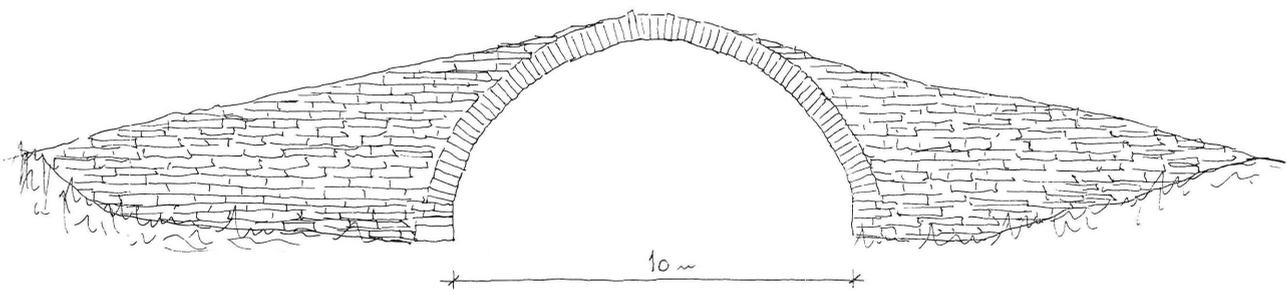
Puente de Noain, según E. H. Locker [76]

puente de Orcoyen

El puente de Orcoyen es también del tipo de un solo arco, arrancando del nivel de aguas; tiene una luz de 10 m, los tímpanos que se desarrollan ampliamente con doble vertiente no llevan ningún aligeramiento y da una longitud de 31 m. Tenemos otro puente de un solo vano en el antiguo camino del Roncal a Francia, cerca de *Isaba*, con un hermoso arco atravesando la corriente y un segundo arco paralelo al río que permite el desagüe de la ladera en dirección perpendicular. Está en el río Esca y por debajo de él pasaban las almadías que llevaban los troncos cortados en los bosques del Irati.

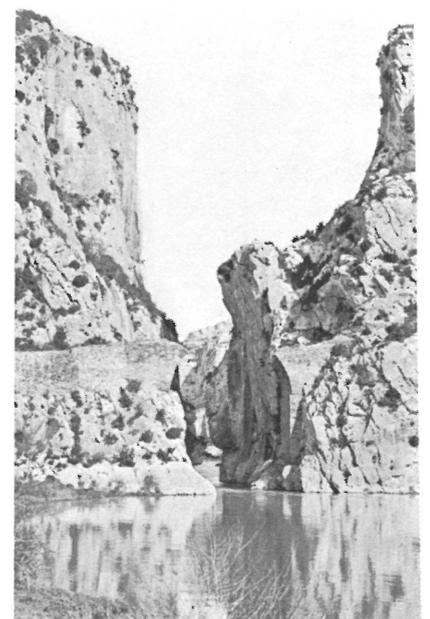


Vista desde aguas abajo.



puente de Lumbier

Se relaciona con el Irati el puente de Lumbier que está en un paisaje muy espectacular a la salida de la foz de este río, aunque actualmente sólo quedan los arranques del arco avanzando en voladizo desde ambos lados sobre las cortadas del río.



Puente de Huarte-Araquil.
Puente río Arga.
Camino a Biurrun-Navarra.



puente de Huarte-Araquil

De los otros puentes sobre la vía número 34 *De Hispania in Aquitaniam-Ab Astúrica Burdigalam* del Itinerario, uno de ellos fue localizado por Altadill como el existente sobre el río Araquil, en una garganta angosta por donde actualmente pasan el ferrocarril, la carretera de Huarte-Araquil y el propio río. Dadas las dificultades que se presentan en la ladera izquierda por los escarpes y cortes peñascosos de las estribaciones orientales de la sierra de Andía, la carretera ha de cambiar de ladera, pasándose a la margen derecha, mucho más adecuada para su encaje. En tiempo de Altadill (1889) quedaban cuatro arcos de medio punto, y un tramo metálico sustituyendo al arco central, de mayor luz, volado en los comienzos de la última guerra carlista.

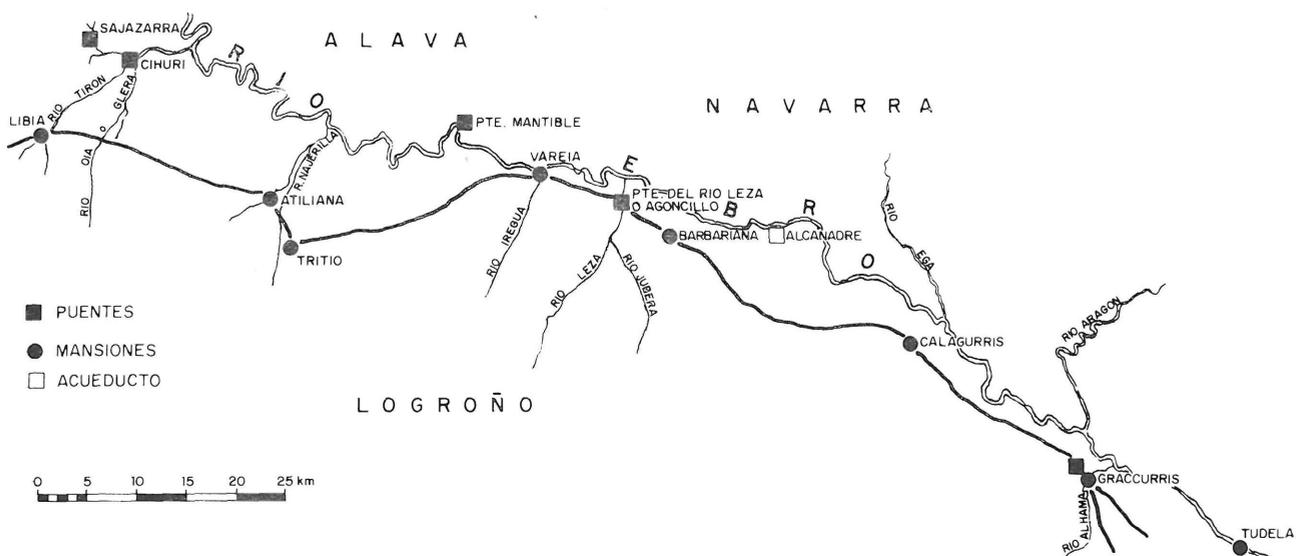
Debió tener cinco ojos con 4,5 m de anchura y unos 80 m de longitud. Este puente está en un tramo donde se descubren restos de la vía romana citada, debiendo estar en sus proximidades la decimosexta mansión: *Araceli*, que el mismo autor la hace coincidir con el pueblo de Huarte-Araquil, pueblo obtenido, en el año 1359, por concentración de pequeñas poblaciones diseminadas para defenderse de las constantes invasiones de los guipuzcoanos. Saavedra sitúa dicha mansión en Arbizu, a unos 6 km de la anterior, y Blázquez en la moderna villa de Echarri-Aranaz, todas ellas a orillas del río Araquil y en la carretera actual que debe seguir la vía romana; pero la versión más probable es la del primero de los pueblos citados, que defiende Altadill, reforzado por Cea Bermúdez, Madoz, la Academia de la Historia, Moret y Madrazo. El lugar donde se encuentra el puente corresponde al paso denominado de Osquia, cerca del cual el ferrocarril tiene que internarse en túnel para evitar lo angosto del mismo.



región Aragonesa y región del Ebro

La silueta, casi en paralelogramo, de Aragón la corta por su cintura el río Ebro, constante en su dirección Noroeste-Sudeste, que divide además casi por una mediana el triángulo equilátero de la provincia de Zaragoza, a la que enchufa con la región natural de la Rioja (logroñesa-alavesa-navarra), dejando así artificialmente centrada la ciudad de Zaragoza en el conjunto de toda esta superficie. Así, Zaragoza (*Caesar-Augusta* = *Kassar-Augustá*) se convierte en un punto de irradiación de vías romanas para toda la zona. Además, ésta encierra el tramo más importante del río *Iberus* (Ebro), que señala una de las extensiones más romanizadas de la Península, donde tenemos actualmente, alineados en su cauce, los pueblos riojanos de: Haro, Logroño, Calahorra (*Calagurris*), Tudela (*Tutelam*) y Alfaro (*Gracurris*) para terminar en Zaragoza y escapar de la región pasado Caspe; no dejando después fuera de la región otro pueblo importante que el de Tortosa (*Dertosa*), mansión en la vía romana de la costa y que más bien señala la circunstancia natural de comenzar la zona final del río, es decir, su delta más o menos consolidado.

La vía de comunicación más importante que parte de Zaragoza es, naturalmente, la que aprovecha la comunicación natural que es el río Ebro, y que podemos denominar con el nombre propio del río. Va desde *Cesar-Augusta* a buscar *Virobesca* (Briviesca) para seguir desde allí a Astorga (*Astúrica*); es la número 32, del Itinerario de «Astúrica a Tarracone». Esta vía número 32, en la misma mansión de *Virobesca*, se bifurca constituyendo la número 34, es decir, la de «Astúrica a Aquitania» por *Summo Pyrineo*, pasando por Pamplona (*Pompelone*) y, además, por las mansiones ya mencionadas de *Calagurris*, *Tutelam* y *Gracurris*, en la segunda de las cuales tenemos un puente auténticamente medieval con posibles antecedentes romanos, no aparentes después de concienzuda exploración por nuestra parte, y en la tercera la tradición de un antiguo puente de paso sin restos actuales. Al cruzar el Iregua, afluente de la orilla izquierda, en cuya desembocadura se fijó el poblamiento primitivo de *Vareia*, que señalaba el límite superior de la navegación fluvial, según el geógrafo Mela. Después de pasar Logroño (actual) la vía romana se despegaba del río, situándose a mayor distancia de él, y deja a poca distancia el enigma de la «Puente de Mantible», donde hay unas hermosas ruinas dentro del cauce, que no se enlazan con ningún camino transversal, te-



Región central del Ebro con la vía romana paralela y los puentes a que dan origen, según M. A. Martín Bueno.

niendo en la orilla alavesa el solo vestigio humano del pueblecito de Assa sin comunicaciones fáciles. Esta zona del Ebro debió ser muy movida en toda la Alta Edad Media por las frecuentes correrías de moros y cristianos que utilizaban todos los pasos disponibles en el río y no sólo puentes sino también vados practicables según la estación del año.

La segunda vía, partiendo de Zaragoza, es la que sigue a grandes rasgos el curso del río Gállego en una primera zona, pero luego se endereza en dirección de un meridiano y se deja guiar por el Aragón, al que cruza cerca de Jaca (*Iaca*) por un puente que sigue en servicio actual.

La tercera vía, que irradia de *Caesar-Augusta*, se dirige hacia el centro de la Península (*Titulcia*) y tiene dos ramales de partida, uno que utiliza la calzada del Ebro, ya tratada, de la que se desprende en su primera mansión aguas arriba (*Caravi*) y desde allí se encauza por las cuencas de Jalón-Henares-Tajuña, y otro ramal que desde Zaragoza, por los llanos de la Muela, va a empalmar con el anterior en la mansión de *Nertóbriga* (Calatorao) junto al Jalón.

La última vía irradiada es un trozo de la número 32 del Itinerario, denominada de «Astúrica a *Tarracone*» y va de Zaragoza a Tarragona, pasando por Huesca (*Oscá*) e *Ilerda* (Lérida). Atraviesa todos los afluentes importantes del Cinca, que son el Iruela, el Alcanadre y el propio Cinca, con un puente en el segundo, consignado por Plinio cerca de Pertusa, aunque no hemos conseguido descubrir rastro del mismo, y cruza al último cerca de Barbastro. Al final se encauza por el río Francolí, que desemboca en el mar junto a Tarragona.

Un ramal de la tercera vía que se desprende de ella en *Bilbilis* (Calatayud, mejor Cerro de Bámbola) y pasaba por las mansiones de *Carmo* (Daroca) y *Urbiaca* (Cerca de Teruel) se dirige luego a Valencia. Sale de *Bilbilis* encauzándose por el río Jiloca, donde hay dos puentes romanos de gran interés, Calamocha y Luco. Este último puede servir de prototipo a los de tres vanos con luz central mucho más importante que la de los vanos laterales que suelen dar simetría. La consecuencia de la diferencia de luces es la gran inclinación en lomo de asno de sus rasantes simétricas.

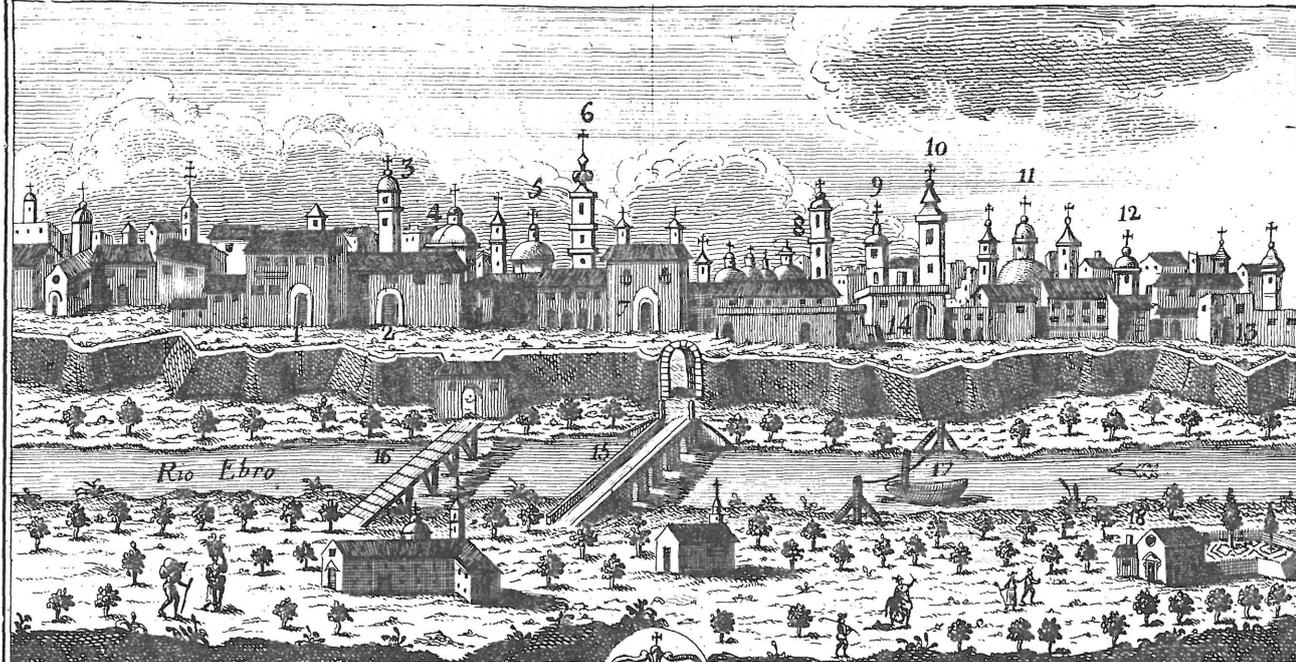
puente de Zaragoza

El puente más importante de esta región es el de Zaragoza sobre el Ebro, que siempre estuvo donde el llamado puente antiguo o puente de piedra en la actualidad, pues su alineación viene determinada por el *cardus* de *Caesar-Augusta*, y como necesariamente tuvo que haber un puente en la época romana y anterior al Imperio, pues la ciudad se fundó por César-Augusto, primer emperador romano, y quizás por exigencia del puente que señalaba un lugar apto para fijación de poblamiento. Además, el río era navegable en esta zona y *Caesar-Augusta* era ya un verdadero nudo de comunicaciones, coadyuvando todo ello a determinar la elección del lugar que además está situado en el centro de una riquísima vega.



Vista de Zaragoza. Cuadro de Velázquez y Mazo. Museo del Prado [81]

VISTA ORIENTAL DE LA CIUDAD DE ZARAGOZA



- 1 Puerta del Sol
- 2 Puerta Quemada
- 3 La Magdalena
- 4 S.^a Agustín
- 5 S.^a Pedro Nolasco
- 6 Torre de la Seo
- 7 Puerta del Ángel
- 8 N. S. del Pilar
- 9 S.^a Juan de los Panetes



- 10 Torre Nueva
- 11 S.^a Yldefonso.
- 12 Convento de S.^a Domingo
- 13 Puerta de Sancho
- 14 Puerta de S. Yldefonso
- 15 Puente de Piedra
- 16 Puente de Tablas
- 17 El Ponton.
- 18 Arboleda de Macanaz

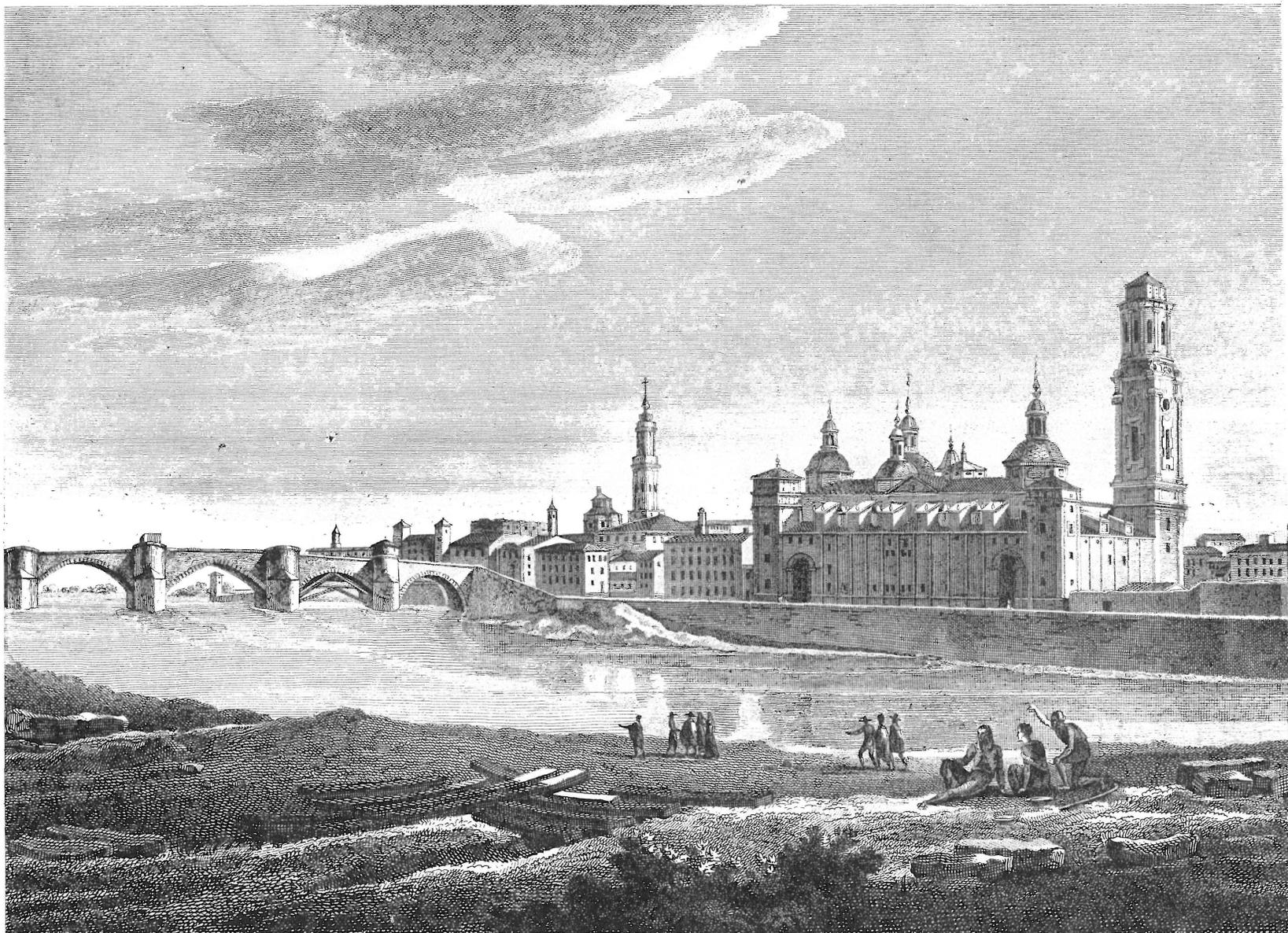
Palomino. f.^o

Vista de Zaragoza del Atlante Español de Espinalt [77]

La referencia más interesante a este puente es la que nos atestigua el cuadro de Velázquez y del Mazo que se conserva en el Museo del Prado. En este cuadro, visto desde aguas abajo orilla izquierda, aparece el puente roto en su zona central que limitan dos pilas muy voluminosas formando torres de viviendas, techadas con sendos tejadillos y con vanos, ventanas y balcones asomándose al exterior. En el tramo no arruinado de la margen derecha tenemos cuatro vanos en arco de medio punto muy simples, dos de ellos sobre el agua y dos en seco. Los tímpanos son planos como los clásicos de puente romano, no sobresaliendo de ellos nada más que las pilas con tambores cilíndricos (hacia aguas abajo) y coronadas por sombreretes troncocónicos, las que los conservan, pero siempre limitados por el plano de arranque de los arcos, detalles muy del estilo romano. Una de las pilas, la más cercana a la orilla frente a la ciudad, queda perforada por un arquillo de aligeramiento, detalle que parece más bien románico. En el tramo de margen derecha la estructuración arco-pila es más libre, pero las pilas no llegan a coronación.

En un grabado que reproducimos aparece aguas abajo del puente de piedra otro con pilas de fábrica y tablero de madera y con una gran torre de entrada en la extremidad izquierda (lado ciudad), que nos da la pauta de cómo debían ser algunos puentes antiguos de los cuales sólo quedan las pilas sin restos de arcos. También aparece una barca de paso. El Ponton n. 17.

La ciudad de Zaragoza (*Caesar-Augusta*), fundada por César, de lo cual tenemos fecha, e incluso muy recientemente hallazgo de restos que sitúan una construcción romana entre la serie de restos cerámicos de la ciudad ibérica primitiva y los de factura propiamente romana. Pero del puente concretamente sólo tenemos referencias documentales desde la época musulmana, durante la cual hubo seguramente una serie de reconstrucciones, como ocurrió en el puente de Córdoba. Empezaría destruido, pues las sucesivas invasiones de los bárbaros causaron la destrucción de los puentes más importantes y hasta la consolidación de la civilización musulmana no se dieron la técnica y la economía necesarias para emprender las obras de reconstrucción que precisaban los puentes romanos de los ríos importantes de nuestra nación.



Le Jeune del.

Davidlet sculp.

NUESTRA SEÑORA del PILAR en ZARRAGOSSA

NOTRE DAME du PILAR a SARRAGOSSE

The VIRGIN of the PILAR at SARRAGOSSA.

Grabado de Laborde [78]



Drawn on Stone by W Westall A.R.A.

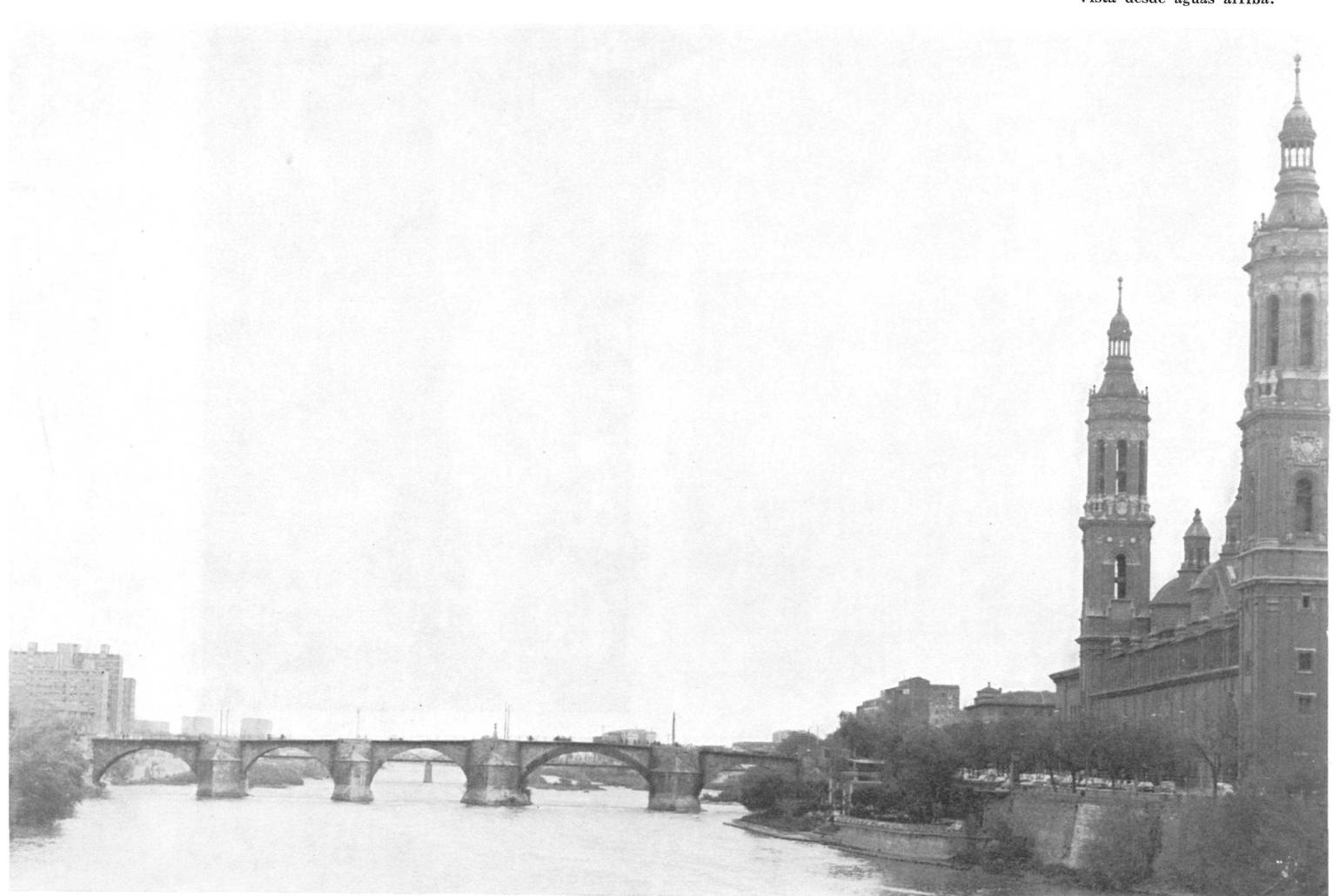
From the Original Sketch by E.H. Locker F.R.S

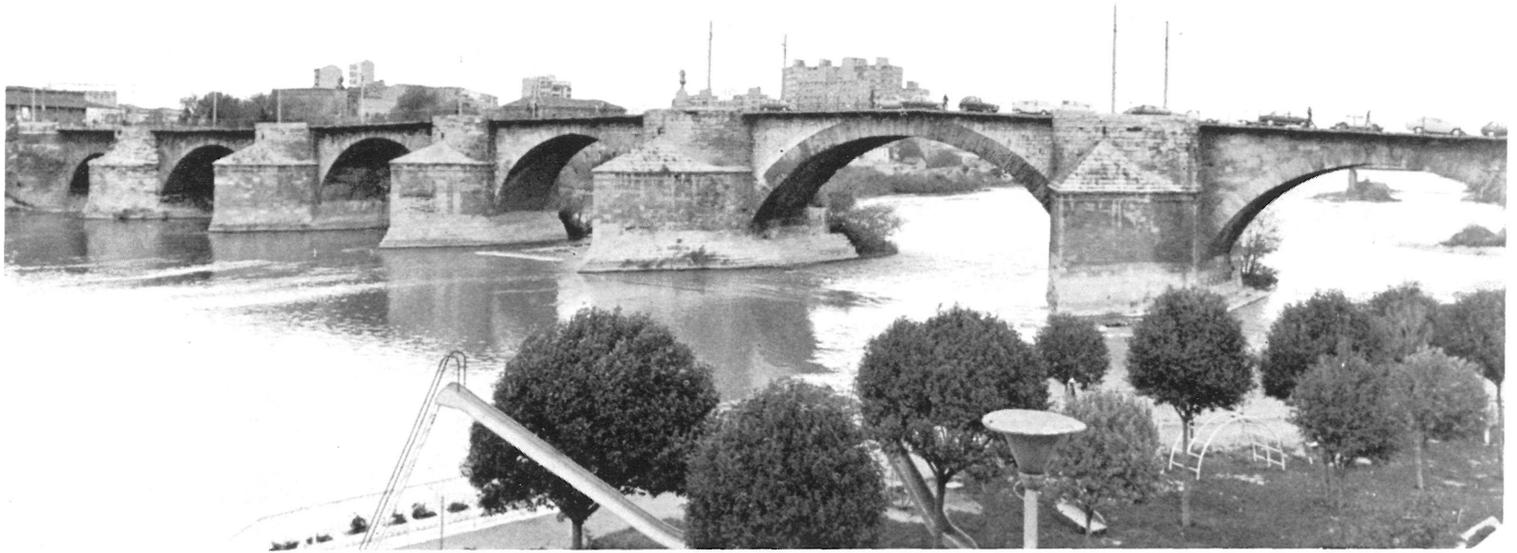
BRIDGE OF THE EBRO, ZARAGOZA.

*London. Pub. by Rodwell and Martin. New Bond St. Aug. 1823.
Printed by C Kullmandel*

Puente de Zaragoza,
según E. H. Locker, 1824 [79]

Vista desde aguas arriba.





Vista desde la orilla derecha, aguas arriba.

Las primeras noticias de nuestro puente son las de la destrucción en 827-8 y su reconstrucción por Abd al Rahman II en 839, probablemente para asegurar la expedición de verano de su hijo Al Hakan. Subsistía cuando la reconquista por Alfonso I en 1118. Se vuelve a tener noticia de un hundimiento en 1143. En 1269 aparecen noticias de un puente de barcas que debía funcionar en las épocas de rotura del puente de fábrica, aparte de que este mismo debía experimentar reconstrucciones parciales con tramos de madera. Así, en 1435 se hunde uno de los arcos, constando su reconstrucción de 1437 en una lápida que recoge Ponz, lápida que exagera el cometido dándolo por construido en dicha fecha. En 1643 se desploma otro arco que aparece en reparación en el cuadro de Velázquez y Mazo. Quedó listo de nuevo en 1659. Los franceses, al retirarse volaron el último

arco, que se reconstruyó en seguida, aunque en el dibujo de Locker aparece con cimbra de madera.

Parece evidente que el puente fue romano en su iniciación, ya que en el intermedio romano-árabe no hay posibilidad de realizar totalmente una obra pública tan importante.

Tiene 7 arcadas de arcos de medio punto, con tajamares triangulares de factura muy desigual hacia aguas arriba y espolones semicirculares hacia aguas abajo más regulares que los de aguas arriba. Tuvo edificaciones sobre las pilas del arco principal que se derribaron en el siglo actual cuando la última reparación importante.

No hemos encontrado nada auténticamente romano, por lo cual lo estudiaremos con los puentes romano - medievales - modernos.

Detalle de la zona central.



el puente de Mantible sobre el Ebro

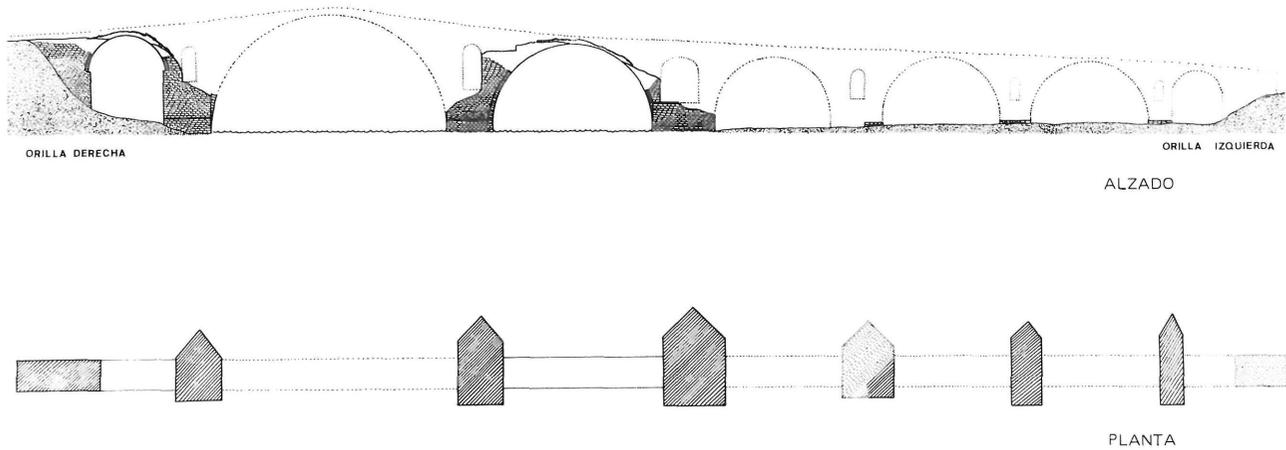
* Hemos utilizado para la redacción que sigue el trabajo que citamos, publicado en *Estudios de Arqueología Alavesa*, tomo V, 1972, publicado por Manuel A. Martín Bueno y José Gabriel Moya, con el título *El puente Mantible*, que fue también presentado al Simposio de Arqueología Romana de Segovia.

No vamos a detenernos en explicar qué significa la adjudicación de este sobrenombre al puente en cuestión, pues ya lo hicimos al tratar del puente de Alconétar sobre el Tajo, al que también se le dio dicho denominativo en el siglo XIX. Este no tiene otro nombre, pues no ha sido tomado en consideración hasta fechas muy recientes. Yo me encontré con él en el Simposio de Arqueología romana de Segovia a través de la ponencia comunicada por los señores Manuel A. Martín Bueno y J. Gabriel Moya, con el título del propio denominativo, aunque ya habían publicado un trabajo en la revista de Estudios de Arqueología Alavesa en 1972. Según se indica en este mismo trabajo ya se habían referido al puente: Antero Gómez, en el año 1857 (Logroño y sus alrededores), su hijo F. J. Gómez (Logroño histórico, 1893-95), y Moreno Garbayo (Apuntes históricos de Logroño, 1943).

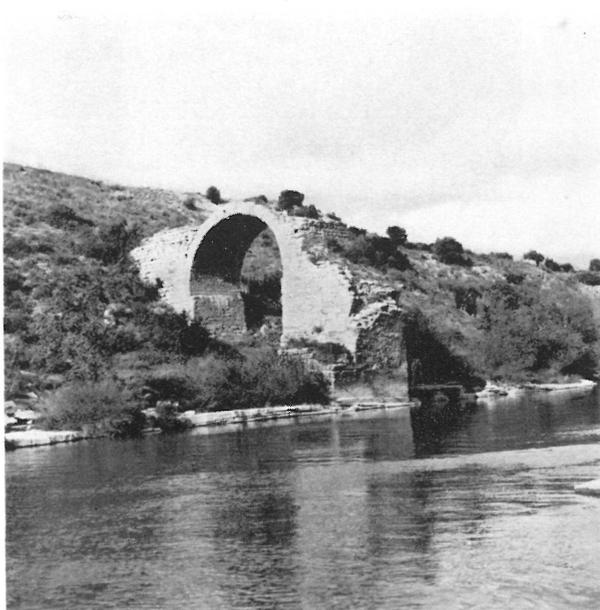
Otra referencia de E. Enciso (*Laguardia en el siglo XVI*) indica que estaba arruinado a mediados del siglo XV. (Todas estas referencias están tomadas del citado trabajo de Bueno y Moya).

Estos autores nos dan un alzado y planta del puente reconstruido muy bien interpretado (a excepción quizás del arquillo de tímpanos sobre la pila tercera que parece tener un vano excesivo), pues encontraron restos de casi todas las pilas o huellas en la roca de cimentación, de las cuales deducen las luces de todos los arcos que a partir de la orilla izquierda son: $9,45 + 30 + 20,50 + 14,75 + 14,80 + 15,10 + 7$ m, y los macizos de sus pilas, a los que corresponde longitudes de: $6 + 5,87 + 8,40 + \dots 4 + 3$. Los estribos son simples muros rectangulares de la misma anchura que el puente, con longitudes de 11 m el de orilla izquierda; en el de la derecha no puede apreciarse su longitud, pues una parte se ha destruido por las labores agrícolas. La anchura del puente es de 5 m.





Alzado y planta del puente de Mantible, según M. A. Martín Bueno y J. Gabriel Moya.



El primer arco desde aguas abajo.



Los arcos tercero y primero desde aguas arriba.

El puente que tratamos es indubitablemente romano. Es un caso donde teniendo una falta total de fuentes documentales e incluso de referencias hasta épocas relativamente recientes, se puede asegurar que es romano por pura confrontación de los detalles estilísticos con los prototipos que hemos seleccionado en nuestros primeros capítulos. Tenemos un puente de gran longitud resuelto por subdivisión de la misma en los vanos necesarios para el desagüe con un vano principal en la zona de mayor violencia de las avenidas normales. Este arco arranca del nivel de aguas normales determinando la altura de rasante máxima que corresponde a su eje, desde la cual decrecerá hacia ambas márgenes con inclinaciones convenientes para llegar a apoyarse sobre el terreno o con terraplenes a salvo de máximas avenidas.

El cuerpo del puente, es decir, de arcos y tímpanos, está delimitado por dos planos verticales paralelos, de los cuales sólo resaltan los tajamares y espolones de las pilas, cuyo cuerpo rectangular rebasa de ambos, y se prolonga aún aguas arriba en sombreretes piramidales que terminan en los umbrales de los arquillos de aligeramiento de pilas, que forman huecos puramente estéticos con una gran esbeltez de silueta, como se deduce en los tres de las pilas conservadas, por lo cual puede suponerse con bastante verosimilitud que existirían en las otras tres pilas donde han desaparecido. En las extremidades correspondientes a los estribos no hay por qué aligerar tímpanos y así se comprueba en el de la extremidad izquierda.

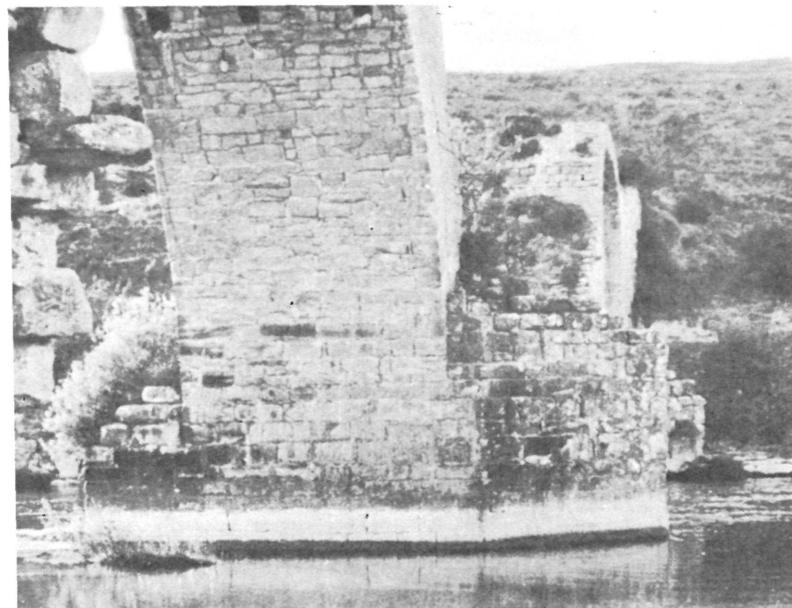
En cuanto a las fábricas conservadas existen marcadamente dos calidades: las de zonas de pilas con sus correspondientes tajamares que tienen sillares de escuadrías del orden de 2 a 1 y son bastante homogéneas y bien aparejadas, cualidades indudablemente de fábrica romana. A estos mismos modelos responden las de



El arco tercero desde aguas abajo.



Vista general de las ruinas desde aguas abajo.



Vista desde el centro del río, según Martín Bueno y Moya.

buna parte de la bóveda del primer arco y la totalidad de las del tercero. Indudablemente que aquél ha debido reconstruirse en su zona central con dovelas más alargadas y descuidadas y de peor asiento. Lo mismo ocurre en las zonas altas de tímpanos donde se ve que los hillares han sido repuestos.

Resulta muy extraña la situación de este puente, actualmente tan alejado del sistema de comunicaciones vigente, no siendo tampoco fácil encontrarle un encaje en las comunicaciones antiguas, pues las condiciones naturales de su entorno en la margen izquierda del río no se prestan a ello. Pero representa uno de los varios tanteos efectuados hasta dar con el punto de paso del Ebro para dicha comunicación que oscila desde Assa a Vareia para fijarse definitivamente en Logroño, que será la ciudad correspondiente al organizarse el camino de Santiago.

En Vareia sitúa Estrabón el límite superior de la navegación del Ebro, y esta circunstancia del cambio de condiciones del río puede haber determinado una fijación de poblamiento pero no un puente de paso, pues la fijación se realizó en la margen derecha, la misma por donde pasa la vía romana del Ebro.

Martín Bueno refiere a este paso la expedición de Leovigildo contra la provincia de Cantabria y las incursiones de Gundemaro, Sisebuto o Wamba, lo cual significaría que estaba en servicio durante la época visigótica. En cambio durante la época musulmana, también el mismo Martín Bueno se inclina a considerar que el Ebro no se cruzaba en todo el trayecto de Miranda a Tudela, para luego tener el paso por Zaragoza. El puente de Logroño, atribuido tradicionalmente a Sto. Domingo de la Calzada, no estaría habilitado hasta finales del siglo XI (poblamiento de Logroño por Alfonso VI en 1095). El actual es del siglo XIX.

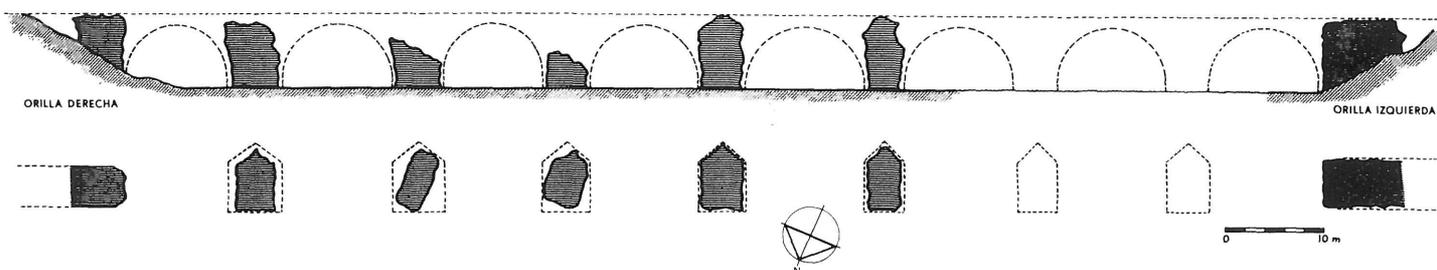
otros puentes alrededor del Ebro

* Para la descripción de los puentes de Agoncillo y Cihuri hemos utilizado el trabajo: Nuevos puentes romanos en la Rioja, publicado en *Estudios de Arqueología Alavesa*, tomo VI, 1974, por Manuel A. Martín Bueno. También hemos utilizado los dos dibujos y alguna fotografía. Asimismo, se dan en el citado trabajo del Sr. Martín Bueno detalles con foto y dibujo de un arco romano correspondiente a las ruinas y de un puente sobre el río Alhama, en Alfaro, las del puente de Cihuri que describimos a continuación y las del puente de Sajazarra sobre un arroyo a la entrada de dicho pueblo.

El mismo arqueólogo Sr. Martín Bueno ha estudiado varios puentes junto al Ebro en la zona correspondiente a la provincia de Logroño y que están situados en la vía n.º 32. Esta vía que va pegada al río en la zona comprendida entre Caesar-Augusta y alrededores de Logroño (Varea), se separa del río a partir de este último lugar y no sigue la carretera actual que fue ya camino de Santiago. El más importante de estos puentes, especialmente en cuanto a longitud, es el de *Agoncillo*, aunque el más interesante por sus características y buena conservación, es el de Cihuri, que sigue en servicio para salvar el río Tirón cerca de la confluencia de éste con el Oja, que da nombre a la región (La Rioja).

puente de Agoncillo

Vista general de las ruinas.



Alzado y planta del puente de Agoncillo, según M. A. Martín Bueno.



Varias vistas de las ruinas del puente de Agoncillo.



El de Agoncillo, a juzgar por las ruinas de pilas y estribos muy deteriorados que es lo que permanece todavía en pie, constaba de ocho arcadas con arcos de medio punto arrancando a poca distancia del terreno con luces variando desde 10,5 a 12 m y una longitud de obra de unos 134 m y con una altura de 7,50 sobre el cauce, conservada en rasante horizontal. La anchura también constante de la obra es de 7,50. Las ruinas están desprovistas de sillares pero se puede apreciar que los pilares tenían tajamares triangulares que no llegaban hasta la coronación. Los cuerpos de pila tenían latitudes entre 4 y 5,50 metros. No quedan datos para asegurar la época de su construcción, si bien el hecho de carecer de arquillos de aligeramiento de tímpanos y tener rasante horizontal nos llevan al prototipo de Salamanca, o sea no más atrás del siglo II d. C. (Tomado de Martín Bueno. Puentes romanos en la Rioja.)



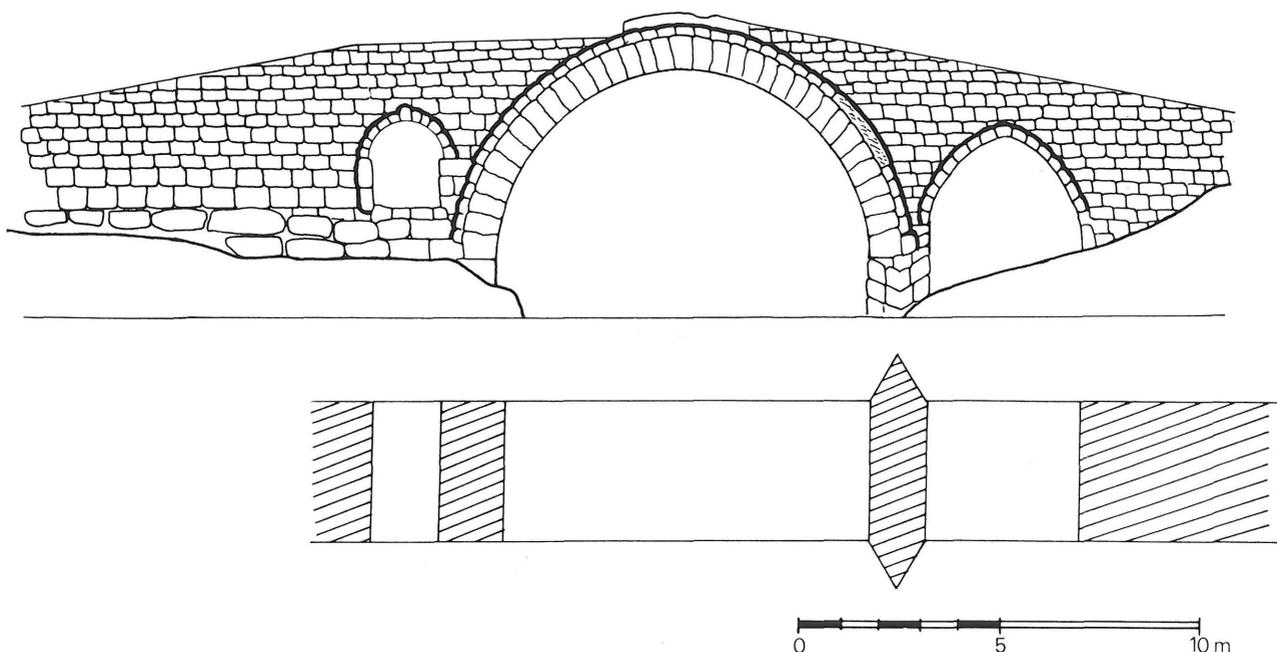
Vista desde
aguas arriba.

puente de Cihuri

El puente de Cihuri, que se conserva muy bien y tiene verdadera belleza, se corresponde a uno de los prototipos que ya adoptamos en este trabajo con un arco central de medio punto arrancando del suelo y acompañado de un arco a cada lado de mucho menor radio, dando lugar a que las rasantes de la obra se dispongan en doble vertiente con lomo

Vista desde
aguas abajo.





Alzado desde aguas arriba y planta, según M. A. Martín Bueno.

de asno acentuado. Otros detalles estilísticos son los de disponerse las dovelas del arco central en dos roscas, la superior de menos espesor, sobresaliendo netamente del plano de tímpanos que coincide en lo demás con los otros elementos de la obra, tímpanos y cuerpo de pilas, los cuales se prolongan en el pilar izquierdo en tajamares triangulares tanto aguas arriba como aguas abajo.

Los arcos menores son muy diferentes, pues uno es apuntado en ojiva buscada, indicando reconstrucción posterior; mientras que el otro de medio punto con dovelas y sillares de jambas, armonizando mejor con el resto de la estereotomía pudiera ser originario, pues corresponde al lado más defendido de la violencia de la corriente al estar además en una orilla elevada del fondo por un escalón de roca. Este arco no rasga los tímpanos, pues se eleva sobre basamento de tres hileras de piedra, con labra poco perfilada, dos de las cuales tienen sillares de mayores dimensiones que las de las otras zonas de la obra.

Las luces de los arcos son: $1,80 + 9,00 + 3,86$.

Los arcos destacan netamente en la orilla izquierda donde se forma verdadera pila con tajamares en los dos frentes, mientras que a la derecha la pilastra que encuadra la pequeña arcada queda como adosada al tradós de la bóveda principal, detalle que encontramos también en el puente de Villa del Río, prototipo ya aludido. Por estos detalles estilísticos lo suponemos de principio del siglo I o algo anterior. (Tomado de la referencia citada.)

provincia de Huesca

puente de Jaca

Para completar los puentes de la región aragonesa daremos cuenta de nuestro fichero particular de puentes romanos en las tres provincias (Huesca, Zaragoza y Teruel).

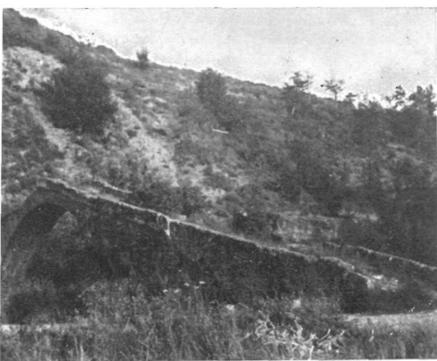
En la provincia de Huesca tenemos al Norte el de Jaca (*Iaca*), que corresponde a una mansión de la vía n.º 33 del Itinerario, es decir, la de *Caesar Augusta a Summo Pyrineo* (esta vez se trata del puerto de Canfranc) y está sobre el río Aragón y precisamente en el punto donde la vía se pasa de la tutoría del río Gállego a la de este último río para después cruzar el Pirineo por el puerto recién indicado.



puente de Laspuña

En la ruta de Ainsa-Bielsa, sobre el río Cinca, tenemos el puente de Laspuña, debajo de la Peña Montañesa, en pleno Pirineo, que puede ser originariamente romano, como así parecen acusar pilas y estribos que son de fábrica distinta a la de tímpanos y bóvedas. Estas son de varias roscas que se acusan en la archivolta, detalle poco romano. Desde luego proceden de reconstrucciones y alguna bastante reciente.

Puente de Laspuña sobre el Cinca en el camino de Ainsa a Bielsa (Huesca).



puente de Vero

También tenemos en la provincia de Huesca el puente del Vero, afluente del Cinca, en el camino de Alquezar a Barbastro, que actualmente tiene un arco de medio punto sobre el cauce de 18,90 m de luz, arrancando del nivel de aguas, acompañado por otro muy rebajado en la orilla izquierda que debía tener su simétrico en la otra orilla, pero está cegado por alguna reconstrucción y seguramente para dar consistencia al tímpano de ese lado, al que atacan directamente las avenidas. Lo hemos estudiado ya en el artículo, como correspondiente al prototipo de Cangas de Onís, de arco de gran luz con lomo de asno acentuado. Publicábamos entonces un dibujo y una fotografía que nos proporcionó nuestro compañero el Ingeniero de Caminos don Fernando Susín, y un grabado de la Historia de España de Menéndez Pidal (tomo VI, pág. 353). Hoy reproducimos otra foto de la primera procedencia (año 1965) y otra que nos ha proporcionado nuestro compañero el Ingeniero de Caminos Tellería.

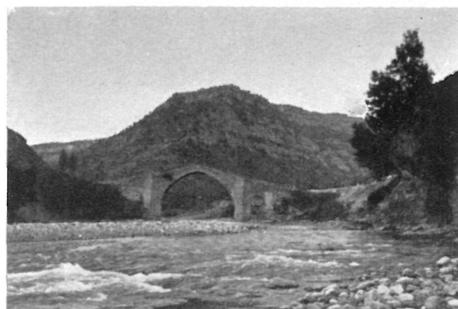
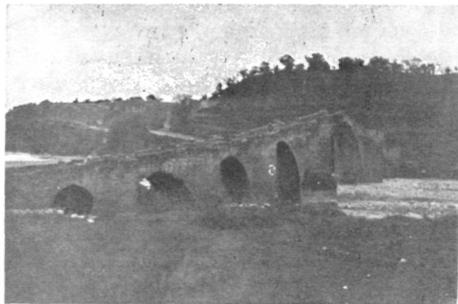
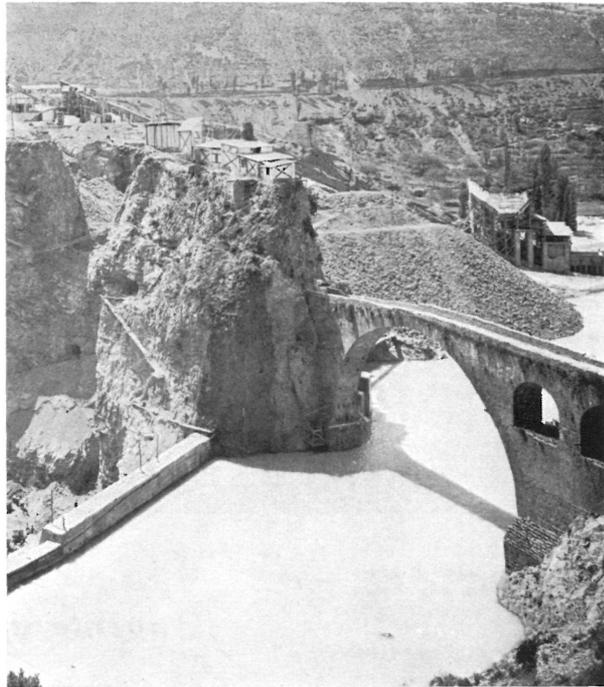
Puente del río Vero.
Vista general, según Tellería.



Puente del Diablo sobre el río Cinca en Mediano (Huesca).

puente del embalse de La Peña o puente del Diablo

Tenemos sobre el río Cinca embalsado por el pantano de La Peña un puente con esta denominación genérica cerca de Mediano (Huesca) y en el camino de Mediano a Palos. Tiene a la vista un hermoso arco de 29 m de luz, con altura desde intradós de clave al lecho del río de 22 m. El espesor del arco en clave es de 1,70 m. Reproducimos una foto de la Confederación Hidrográfica del Ebro, obtenida en mayo de 1936. Tiene dos arquillos de aligeramiento de tímpanos sobre la pila-estribo izquierda, que en su parte inferior se ensancha por escalonamiento de hiladas para aumentar la anchura de la base de apoyo. Estos arquillos tienen una luz relativamente importante, lo que es una característi-



ca más románica que romana y los huecos llegan muy cerca de la archivolta de la bóveda principal. Estos detalles son más bien románicos que romanos, pues en ambas épocas se emplea el arquillo de aligeramiento, pero no conozco su duplicación en una misma pila en ningún otro puente, aunque aquí se trata de aligerar tímpanos sobre estribo y no sobre pila. Es curiosa, por su atrevimiento, la proximidad de la base del arquillo interno a la archivolta de la bóveda. Desde el punto de vista estructural, esta extrangulación fuerza a los esfuerzos de compresión a concentrarse dentro del arco propiamente dicho, pero esta intuición no podían poseerla ni los romanos ni los románicos. A favor de aquéllos tenemos otro detalle constructivo que es el de haber ejecutado la bóveda principal con una sola rosca de dovelas y con un aparejo muy bien enjarjado con el de las hiladas de tímpanos. También es perfecta la combinación de aparejos de los arquillos y la pilastra que los separa.

Para terminar con los puentes de la provincia de Huesca recordamos el de Pertusa sobre el río Alcanadre para la vía n.º 32 (Cesar Augusta-Tarracone) que se cita por Cea Bermúdez en Pertusa, mansión inmediata a la de Osca, en dicha vía y que Saavedra sitúa en un camino antiguo de Huesca a Monzón. Además, Arco de Garay, en su Catálogo Monumental de Huesca, indica que hay ruinas de un puente romano de piedra a la salida de Huesca.

puente del valle de Isabena

Damos también un puente dudoso entre romano o medieval en el río Isabena, con un hermoso arco central, acompañado por una pareja de arcos de medio punto a los lados. Las diapositivas me han sido proporcionadas por el Ingeniero de Caminos E. Tellería.

puente del río Esera

Por último, damos también como dudoso el puente sobre el río Esera, muy parecido al anterior con su hermoso arco central un poco apuntado, acompañado por otros dos a los lados de medio punto. Las dos diapositivas reproducidas son de la misma procedencia que las del anterior. El río Esera confluye con el Isabena para ir ambos a desembocar al Cinca.

Puente del valle de Isabena. Vistas desde aguas arriba y aguas abajo.
Puente del río Esera. Vistas desde aguas abajo y aguas arriba.

provincia de Zaragoza

En la provincia de Zaragoza hemos tenido peor suerte y no hemos conseguido identificar las fichas de dos puentes que teníamos, el del barranco de la Aluenda y el de Sacedón. Nos queda el puente de la capital, ya analizado en este artículo, pero no de modo definitivo, pues esperamos hacerlo cuando estudiemos los puentes medievales.

provincia de Teruel

puente de Luco en el Jiloca

En la provincia de Teruel dimos ya en el artículo el puente de Luco sobre el Jiloca, que es un ejemplo perfecto del prototipo «Puente de Cangas», con arco central de 12,25 m de luz, acompañado por parejas de arquillos a ambos lados, pero no en simetría, unos de desagüe, arrancando directamente del cauce, incluso algo enterrados en él, y otros de aligeramiento de tímpanos, todos ellos muy bien aparejados, sobre todo en las archivoltas de bóveda y jambas de arquillos que difieren de las hiladas de sillería de tímpanos, por el cuidado de su traza y el terminado de los paramentos, casi pulidos en aquéllos. La clave del trasdós de la bóveda queda enrasada por las rasantes actuales del puente que ha perdido su pretil, excepto en uno de los arcos laterales que se ha quedado casi enterrado en la margen por sedimentación de los arrastres del río.



Vista desde aguas abajo.

puente de Rubielos sobre el río Mijares

Tenemos ruinas de puente aparentemente romano, a la salida de una garganta del río, Mijares, dentro de la cual existe otro puente que es por inscripción del siglo XVII, del cual damos también una foto para que sirva de contraste comparativo dentro del medio punto común con los puentes que damos en este capítulo como auténticamente romanos.

Arranques del puente romano visto desde el puente actual.



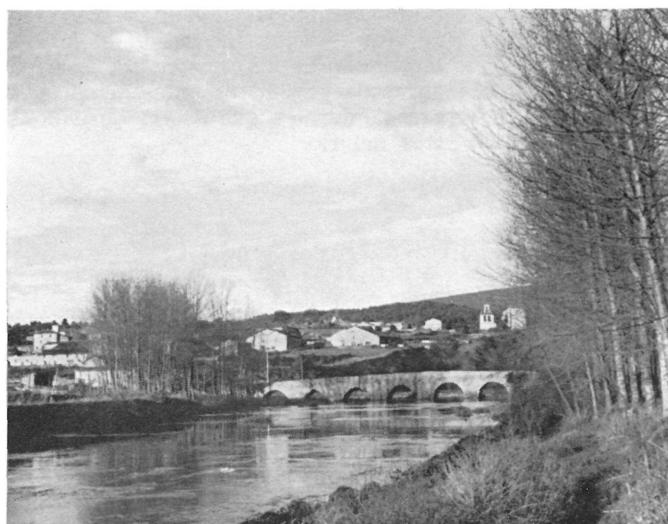
zona de Vascongadas

puentes en la provincia de Alava

Por contigüidad geográfica, pero principalmente por continuidad de la vía romana n.º 34 podríamos adicionar a la zona navarra los dos puentes de Villodas y de Tres Puentes que son romanos con bastante certidumbre, pues están acreditados por las referencias antiguas y modernas, por estar localizados con toda seguridad en dicha vía y por las características tipológicas de diseño y fábricas.

puente de Villodas

El primero de ellos en el río Zadorra, con 10 arcadas de medio punto, excepto algunos reconstruidos en arco apuntado. Las pilas tienen tajamares triangulares hasta coronación lo que pudiera ser debido a la reconstrucción medieval en el estilo propio de la época. Las dovelas de los arcos tienen una estereotomía sana, con terminado tosco y abultado característico de las obras de ingeniería romana, pero en cambio los tímpanos son de un sillarejo poco cuidado y en gran parte parecen reconstruidos. Lo cita Altadill y lo recoge Gazola, que da una foto. Es monumento nacional n.º 8.



Vista general desde aguas abajo.

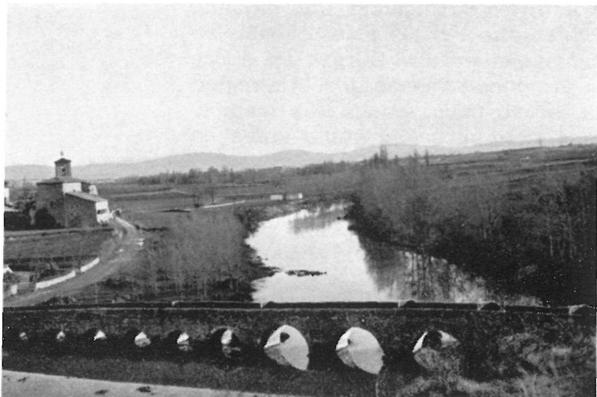


Detalle aguas arriba.



Detalle aguas abajo.

Puente desde el Zadorra.
Vista desde la ciudadela de Iruña, aguas abajo,
y detalle aguas arriba.

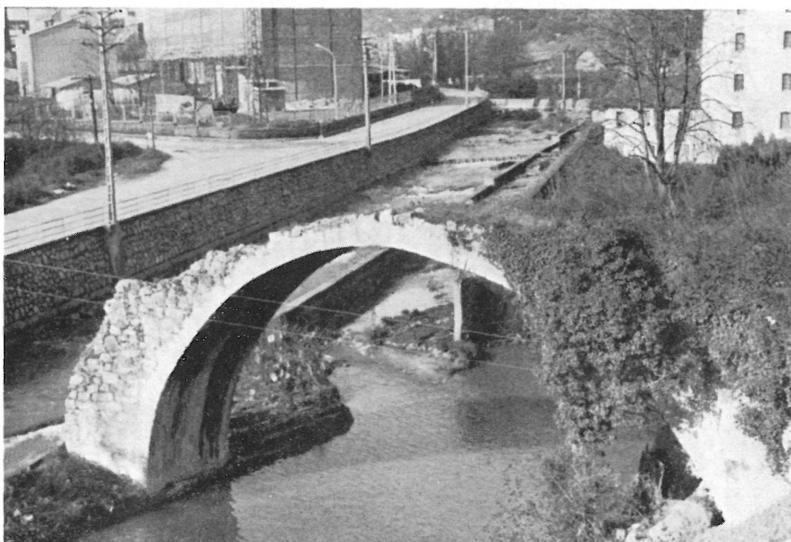
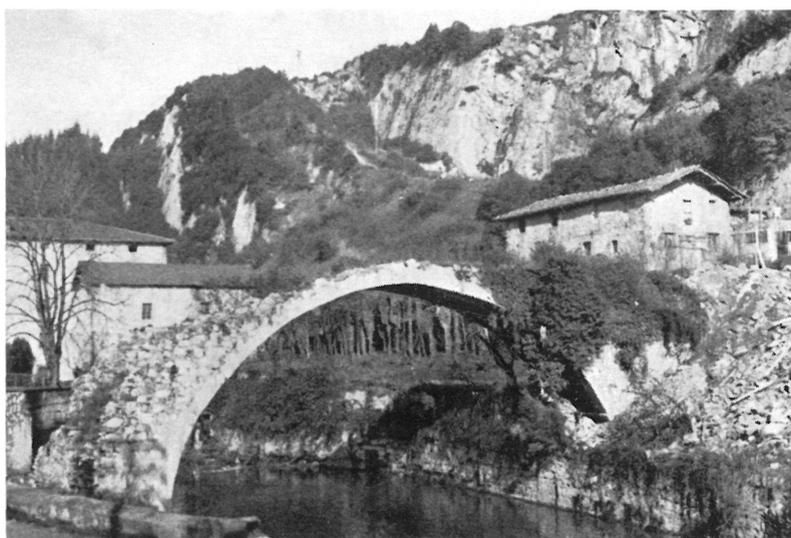


puente de Tres Puentes

Cercano a este puente está el de *Tres Puentes*, topónimo que debe referirse a los dos que estudiamos y a un tercero desaparecido. Tiene 13 vanos con características análogas al de Villodas. Es monumento nacional número 8. Lo citan Altadill, Mérida, Vega de la Hoz y Menéndez Pidal como puente romano.

puente de Vitórica

Hay que añadir a los dos puentes anteriores el Puente Vitórica situado en Areta (Llodio) sobre el Nervión. Debía tener dos arcos iguales encajados en los escarpes de las laderas y articulados en pila central que se conserva. También una de las bóvedas conserva el tímpano casi completo del lado del escarpe y sólo una parte del lado de la pila. El tajamar de la pila no llega hasta coronación por aguas arriba, detalle que, como ya hemos indicado, parece corresponder a romano. La boquilla de la bóveda se conserva en buen estado y también parecen estarlo los sillares externos de paramentos.



puentes de Vizcaya

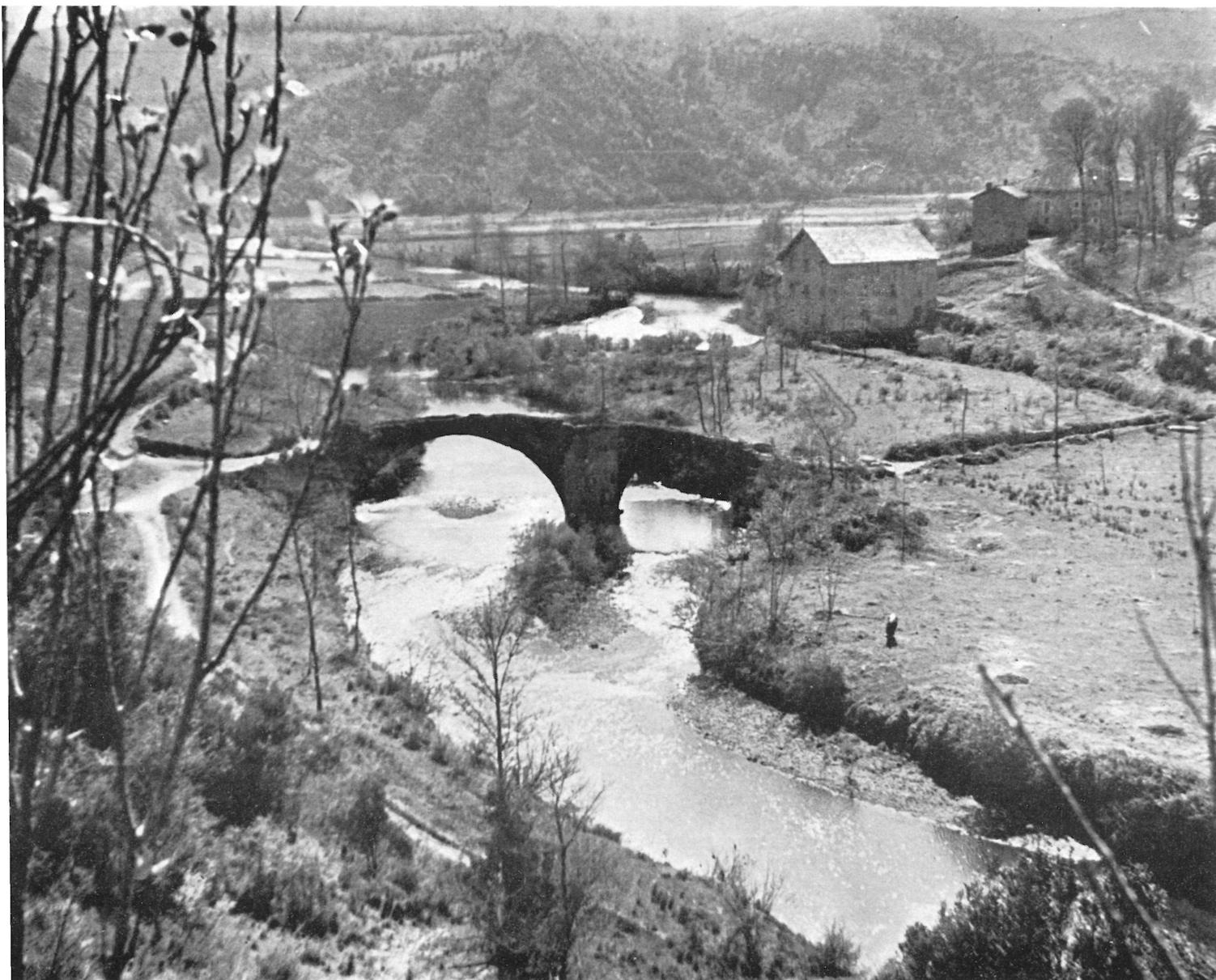
Descontando la vía número 34, *De Hispania in Aquitaniam ab Astúrica-Burdigalam*, que bajando de Summo Pyrinea (Roncesvalles) pasa por *Pompelone, Araceli, Suessatio* (en las proximidades de Vitoria) y sale de nuestra zona por *Virobesca y Tritium* para dar nacimiento a Burgos en época medieval, no tenemos otras vías del Itinerario de Antonino en las provincias vascongadas. La región de los vascones y la parte de los cántabros que nos corresponde estuvo poco romanizada (campaña de Augusto) y es una región muy montañosa para tener vías de comunicación importantes en aquella época.

Debió haber un camino más o menos continuado cerca de la costa que tendría que cruzar los ríos Urumea, Oria, Urola, Deva, Nervión, Cadagua, Ason, Miera, Pas, Besaya, Saja, Nansa y Cares.

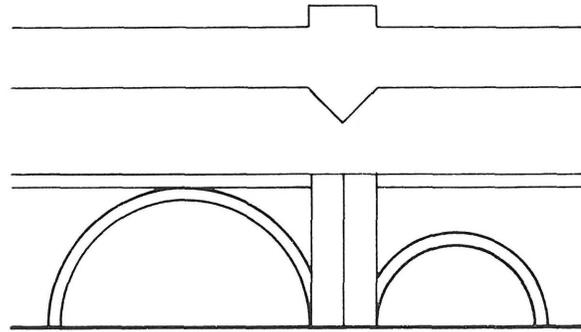
ponte de Oiquina

Un puente que parece ser romano es el de Oiquina, en el río Urola, que desemboca cerca de Zumaya. Tiene dos arcos desiguales de 16,5 y 10,2 m de luces sobre pila de 4,10 dentro del río, arrancando el mayor del nivel de aguas y el otro del nivel de margen izquierda. La pila tiene tajamar triangular aguas arriba y recrecimiento rectangular aguas abajo. La boquilla del arco principal tiene una latitud de unos 80 cm sin resaltar del paramento, pero la zona central de la bóveda parece reconstruida utilizando las mismas dovelas; también parecen renovadas grandes zonas de los

Vista general desde aguas arriba.



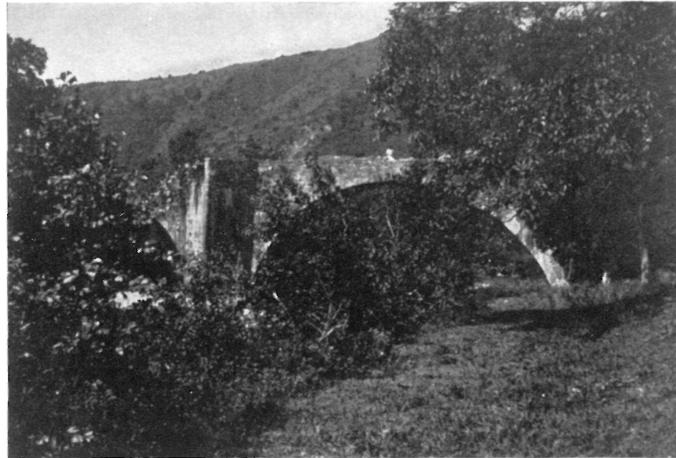
planta y alzado



Puente de Oiquina.

timpanos. La rasante de calzada se mantiene casi horizontal en el arco mayor, pero realmente está quebrada a dos aguas. Aunque el detalle de elevar el tajamar y el recrecimiento de aguas abajo hasta pretilos no es propiamente romano, puede serlo (recuérdese el puente de Alcántara), pero la perfección de los arcos no es de diseño medieval y la inclinación de los rasantes, tampoco renacentista. Este puente es análogo al que ya hemos descrito sobre el Nervión en Areta (Llodio) y se encuentra cerca de la línea de separación entre las dos provincias Alava y Vizcaya. También puede establecerse correlación con el de Ondárroa que analizamos a continuación.

Arco secundario desde aguas arriba.



Intradós arco principal.



Arco mayor.



puente de Ondárroa

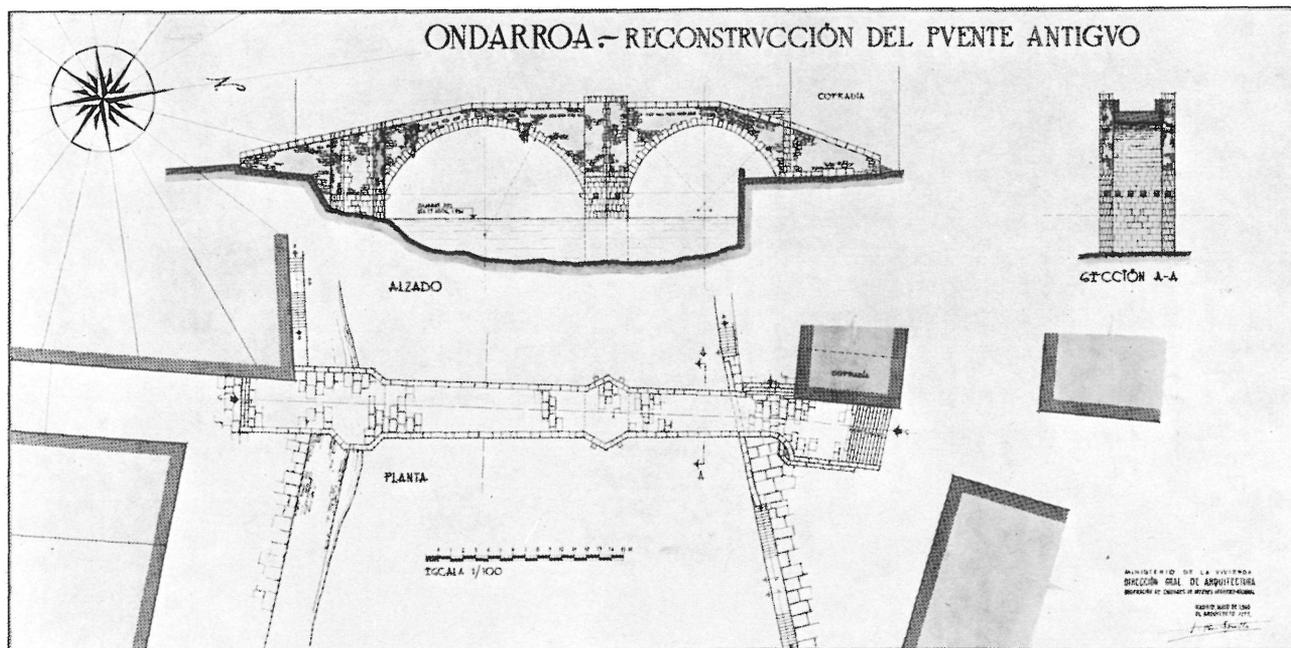
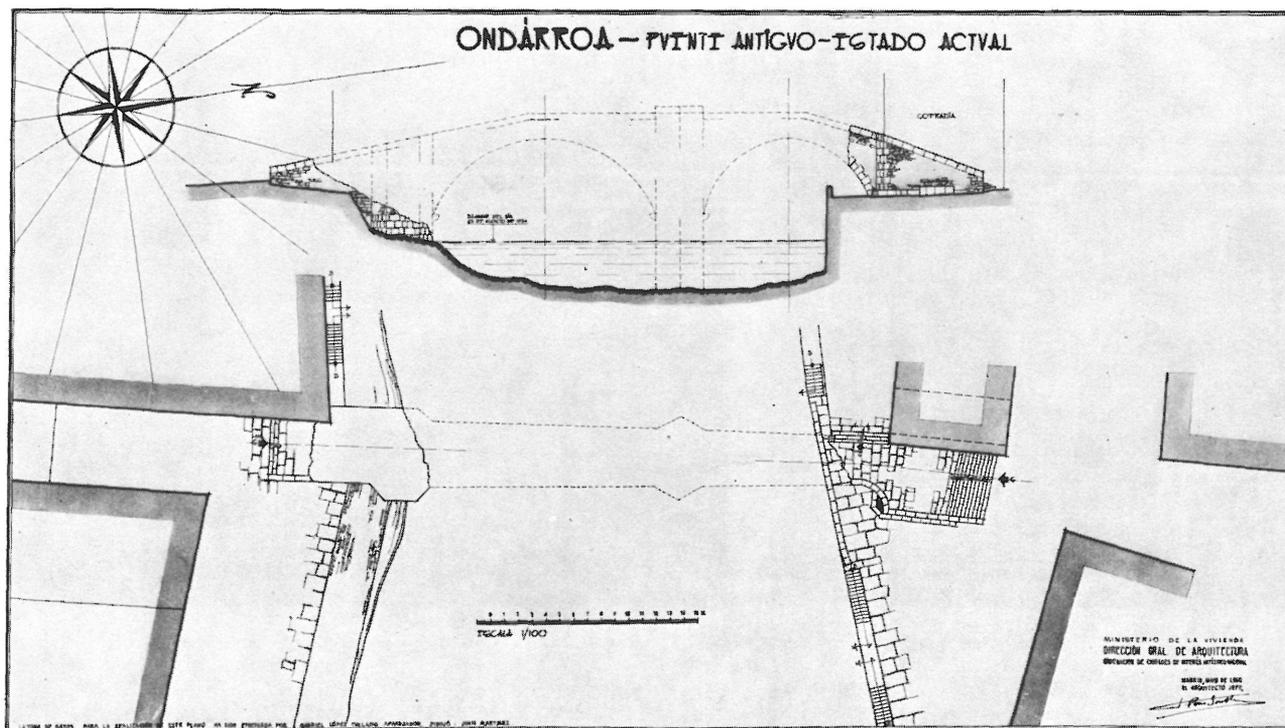
* Los dibujos y parte de la información y fotografías nos las ha proporcionado nuestro querido amigo el Arquitecto Pons Sorolla, autor del proyecto y director de la obra de reconstrucción desde la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de la Vivienda.

También pudiera ser romano el puente de Ondárroa sobre la vía del mismo nombre. El tipo es igual que el del anterior con dos arcos desiguales $19,50 + 11,70$ y pila central de $3,90$. Se ve que ha debido pasar por diversas reconstrucciones, alguna de las cuales de este siglo. Las dovelas son bastante correctas aunque no dibujan un trasdós de boquilla continua. El tajamar se encarama hasta el pretil, pero sin embargo las fábricas, es decir, la sillería que corresponde a la zona inferior, que sería lo clásico romano está recreada por mampostería de tipo análogo a la de los tímpanos. Durante la guerra civil se intentó volarlo con explosivos sin conseguirlo ni dañarlo.

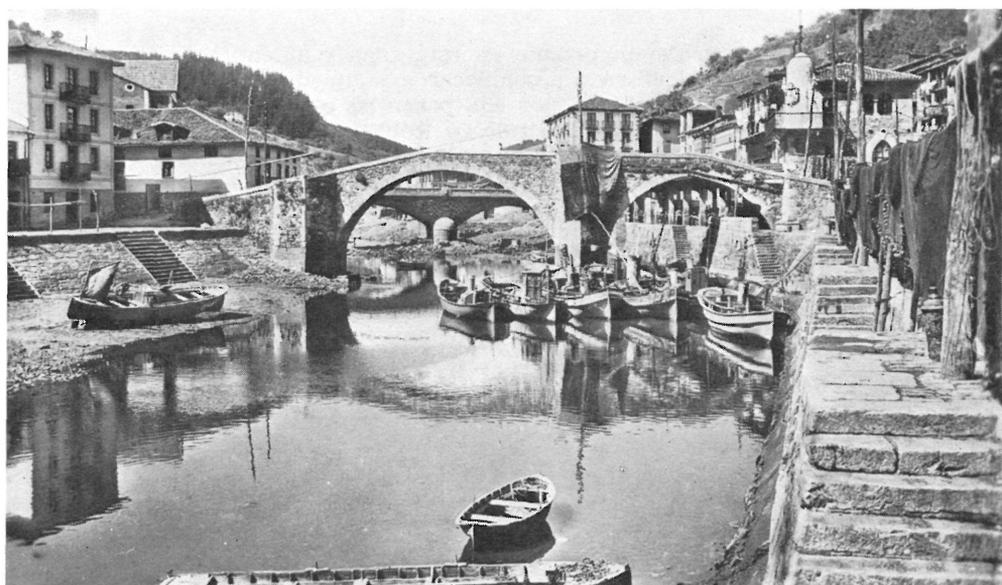
El puente se considera tradicionalmente como romano y al causarse la ruina del mismo por socavación del cimientto de la pila en la riada del 15 de octubre de 1953, se reconstruyó como monumento artístico por la Dirección General de Arquitectura en el año 1954, respetando exactamente la forma que tenía antes del hundimiento. Al realizar su reconstrucción se comprobó que la cimentación no era correcta al no haber alcanzado terreno firme. Con gran acierto en la reconstrucción se ha utilizado piedra de la misma calidad y procedencia; tanto las dovelas de las boquillas de los arcos y los encintados de aristas que son de sillería, pero el relleno de los tímpanos es de mampostería, evitando así el fuerte contraste de ambas fábricas existente en el puente antes de la reconstrucción, con lo cual toma un aspecto antiguo que le hace destacar más su presunta romanidad. Retrotrayendo el razonamiento al puente de Oiquina, donde como ya hemos indicado tenemos la misma tipología de dos arcos de luces desiguales arrancando del nivel de aguas con tajamares triangulares hasta coronación, aumenta la verosimilitud de la originariedad romana para ambos.



Vista general desde aguas arriba.



Planos del puente reconstruido del arquitecto Pons Sorolla.



Ondarroa. Puente antiguo antes de la reconstrucción.



Puente antiguo de Ondárroa.
Vistas desde aguas abajo después de la reconstrucción.

puente de Valmaseda

El puente verdaderamente importante en esta zona y auténticamente romano, es el de Valmaseda sobre el río Cadagua que va a desembocar a la ría de Bilbao. Valmaseda es actualmente un importante nudo de comunicaciones, por ella pasan las carreteras de Bilbao a Reinoso y de Vitoria a Castro-Urdiales y además el ferrocarril de La Robla y el vía-estrecha de Santander a Bilbao. En la Edad Media era paso obligado en la comunicación, muy importante entre el burgalés valle de Mena y la ría del Nervión, siendo también paso obligado en el camino a Castro-Urdiales, puerto de gran importancia antes del desarrollo del de Bilbao. Ha tenido siempre comunicación con los puertos naturales de Santander, Santoña y Bilbao. Actualmente situado en el centro de la comarca de las Encartaciones es un gran lugar de mercado al que afluyen productos de la provincia de Burgos y de las riberas del Cadagua y de los pueblos de la margen izquierda de la ría de Bilbao: Baracaldo, Portugalete, etc., teniendo una importante industria metalúrgica y fabricación de aleaciones especiales y de transformación de la madera y también fábricas de tejidos.

La torre es auténticamente medieval, aunque no hemos podido averiguar de qué época. Es de los pocos puentes que conservan estas torres del medievo. Otro es el puente de Frías, en la provincia de Burgos.



En este lugar verdaderamente estratégico desde el punto de vista de las comunicaciones, nada tiene de extraño que existiera en época romana un puente de la importancia del que todavía existe, al que se adicionó en época medieval el torreón tan característico. Es un puente típico con arco de medio punto arrancando del nivel de aguas, de bastante perfección con boquillas sin resaltar del plano de tímpanos, pero bastante delimitadas en su fábrica.

El espesor de la boquilla es de unos 75 cm con una tolerancia ancha. También las boquillas de arcos adyacentes tienen las mismas características con espesor alrededor de los 55 cm.

Los tajamares son triangulares en los dos frentes aunque para la pila que soporta el torreón, el frente de aguas abajo ha sido absorbido por el saledizo correspondiente a dicho torreón, que en cambio no pasa del cuerpo de pila en el frente de aguas arriba.

Los tímpanos están bien aparejados con sillares rectangulares, siendo las hiladas bien definidas aunque con altura que no se mantiene igual en todas.

La torre que debió corresponder a la fecha en que se edificó el castillo denota la necesidad de defender el nudo de comunicaciones que materializaba el puente. La primera población de Valmaseda parece ser del año 735; aunque la carta puebla es de 1190 las noticias de archivo son de finales del XII.

En la comunicación de Valmaseda a Laredo por Carranza se citan como romanos los puentes de Las Animas y la Calera, de los que no hemos podido obtener datos.

referencias históricas y literarias

(128) M. HIMYARI

Ar-Rawd Al-Mictar.

Zaragoza posee un puente de dimensiones importantes que se pasa para entrar en la ciudad: éste tiene murallas sólidas y elevadas.

(129) MADDOZ

Diccionario Geográfico, Tomo 16, pág. 514.

... a cuyo frente y próximo a la puerta denominada del Angel se halla un magnífico puente de piedra, aunque bastante deteriorado, que da paso al arrabal del Altabás y a la carretera que conduce a Barcelona. A muy poca distancia del anterior se ven todavía los cimientos de otro puente de tablas que también lo cruzaba antes de la guerra de la Independencia. Puente de barcos en Gallur.

grabados

puente de Zaragoza

[75] Puente de Cohaya, E. H. Locker: Views in Spain, London, 1824. CHAYA ON THE VIDASOA, Drawn J. D. Harding, original Sketgh by E. H. Locker F.R.S.

[76] E. H. LOCKER: Puente de Noain. Views in Spain, London, 1823. NOAIN. Drawn C. Hullmandel, publicado J. Murray y Albenmale.

[77] Vista oriental de la ciudad de Zaragoza. El Atlante Español. Estampa 3. Palomino f.t. 15 - Puente de Piedra.

Vista de la ciudad desde la margen izquierda viéndose el puente de piedra, el puente de madera y una barca de paso que llaman El Pontón. Leyenda y escudo.

[78] A. DE LABORDE: Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza (en español, francés e inglés).

Le Jeune del Daudet sculp voyage pittoresque de l'Espagne.

Vista de la ciudad desde la parte opuesta al templo del Pilar apareciendo la orilla del río en primer término y al fondo el puente mostrando cuatro arcos, uno de ellos con cimbra de apeo.

[79] F. H. LOCKER: Puente sobre el Ebro. Zaragoza. Views in Spain. Londres 1824.

Grabado en piedra por W. Westell ARA de un dibujo original de F. H. Locker, impreso por C. Hullmandel y publicado por Rodwell and Martin New Bond st aug, 1823.

[80] Vista de Zaragoza. Cuadro de Velázquez y Mazo. Museo del Prado. Aparece el puente con dos arcos destruidos. Vista desde la margen izquierda.