

Nuevos datos sobre la historia constructiva del puente mayor de Aranda de Duero (Burgos)

Juan Escorial Esgueva
Universidad de Salamanca

Resumen

El puente mayor de Aranda de Duero constituye una de las obras de ingeniería civil de origen medieval más notables de la provincia de Burgos. Su emplazamiento estratégico sobre el río Duero y su efecto canalizador de las comunicaciones en el eje Madrid-Francia lo convirtió en un elemento esencial para el desarrollo urbano y comercial de esta villa. El reciente hallazgo de un dibujo de Juan de Naveda fechado en 1575 destinado a ejecutar importantes reparos en esta construcción y de los proyectos de reforma, ampliación y ensanche ejecutados en la segunda mitad del siglo XIX, permiten aportar nuevos datos sobre su historia constructiva, definiendo el proceso experimentado por este puente hasta conformar su imagen actual.

Palabras clave: Aranda de Duero (Burgos); Juan de Naveda; puentes; obra pública.

New Findings on the Construction History of the Main Bridge of Aranda de Duero (Burgos)

Abstract

The Main Bridge of Aranda de Duero stands as one of the most remarkable examples of medieval civil engineering in the province of Burgos. Its strategic location over the Duero River and its role as a key communication route along the Madrid–France axis made it an essential element in the urban and commercial development of the town. The recent discovery of a drawing by Juan de Naveda, dated 1575, intended for carrying out important repairs on this structure, along with the reform, enlargement, and widening projects undertaken in the second half of the 19th century, provide new information about its construction history, outlining the process through which this bridge evolved to attain its present form.

Keywords: Aranda de Duero (Burgos); Juan de Naveda; bridges; public works.

INTRODUCCIÓN

Desde época medieval, el territorio que conforma la actual provincia de Burgos ha desempeñado un papel determinante en la articulación de las comunicaciones del norte peninsular. Su posición estratégica, como eje de conexión entre la Meseta Norte y la costa cantábrica, lo convirtió, durante la Edad Moderna, en un corredor esencial para el tránsito de comerciantes y viajeros (Diago Hernando y Ladero Quesada 2010, 347-382). Esta circunstancia favoreció la consolidación de su capital como un nudo vertebrador de los intercambios económicos y culturales en el norte peninsular, desempeñando una función clave en la articulación de España con el resto de Europa que llega hasta nuestros días (Andrés López 2018, 33-52). El trazado de estas rutas debía sortear un paisaje accidentado y, sobre todo, salvar la densa red hidrográfica

que lo define. Ello propició la construcción de un notable conjunto de puentes que, distribuidos por todo el territorio burgalés, conforman un extenso muestrario cuya cronología abarca, fundamentalmente, desde finales de la Edad Media hasta la actualidad y que, en su mayor parte, experimentaron importantes reformas durante los siglos XVI y XVIII (Cadiñanos Bardeci 1999, 155-201; 2002, 59-90, 375-400; Aramburu-Zabala Higuera 2008, 117-135; Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez 2018, 53-99).

De todas estas infraestructuras adquieren especial relevancia las que cruzan el Duero, cuyo caudal exigió construcciones robustas y duraderas que permitieran la comunicación entre ambas orillas y garantizaran la seguridad del tránsito sobre unas aguas que, en ocasiones, podían aumentar considerablemente su nivel (Cadiñanos Bardeci 1996, 7-44). Este río cruza el sur de la provincia de este a oeste, aumentando progresivamente su tamaño a medida



Figura 1. Puente de Aranda de Duero (Burgos). Fotografía del autor.

que se aleja de la frontera soriana, y conformando, en ocasiones, elevadas terrazas fluviales sobre las que se asientan los diferentes núcleos de población que jalonan su camino. No obstante, como ha apuntado el profesor Sánchez Rivera, la relativa cercanía de las márgenes del río favoreció históricamente el levantamiento de pasos estables, concentrando en apenas sesenta kilómetros seis grandes puentes definidos, en su mayoría, en época tardomedieval (2005, 391). Sin embargo, las sucesivas reformas de las que fueron objeto en la Edad Moderna y, especialmente, a lo largo del siglo XIX, transformaron

de forma sustancial su fisonomía, dificultando tanto la datación precisa de sus fábricas como la identificación de sus diferentes fases constructivas. En este sentido, el puente mayor de Aranda de Duero constituye un ejemplo particularmente significativo, tanto por su posición como por su relevancia histórica y la complejidad de su evolución arquitectónica (Figura 1) (Aramburu-Zabala Higuera 1992, 118-119; Cadiñanos Bardeci 1996, 15-17; Sánchez Rivera 2005, 398-401; 2010, 167-174; Chías Navarro y Abad Balboa 2008, 406; Moreno Gallo 2018, 299; Álvarez Mora 2024, 158-163).



Figura 2. Escudos en una clave de bóveda de la iglesia de San Juan Bautista (fotografía publicada en Morcillo Pérez y Ayuso Gallardo 1990, 22) y en la portada de la iglesia de Santa de Aranda de Duero (Burgos).

Sin embargo, es difícil precisar el momento en que se inició la construcción de esta estructura, si bien resulta evidente que tuvo un papel clave en el desarrollo urbano de la localidad, cuando no en su propio nacimiento (Sáinz Guerra 1990, 230-231; Bonachía Hernando 2009, 15-18; Val Valdivieso 2009, 52-56). No obstante, sea cual fuere su origen, lo cierto es que, en 1306 ya existía. En esta fecha el rey Fernando IV ordenó cercar la villa y su tío, el infante don Juan, mandó que se derribara una de las pilas del puente con el fin de bloquear a quienes se habían refugiado en ella (Benavides 1860, 160-161; Nuño González 2002, 18-19). Pese a lo circunstancial de la noticia, pone de manifiesto el papel estratégico de esta construcción que, muy pronto, fue incorporada al emblema heráldico de la villa, como testimonian las claves de una de las bóvedas de la iglesia de San Juan Bautista (Peribáñez Otero y Abad Álvarez 2003, 100; Peribáñez Otero 2014, 171-176; 2025, 516). En estas se aprecia un puente compuesto por cuatro arcos apuntados que denotan su origen medieval y debían definir su fisonomía primigenia aunque, con el paso del tiempo y las sucesivas transformaciones de las que fue objeto, terminaron siendo sustituidos por tres de

medio punto (Figura 2). No obstante, como veremos más adelante, hasta muy avanzado el siglo *xvi* todavía pervivía uno de ellos y suponemos que estaría flanqueado por otro menor al norte y otros dos, también más pequeños, en el sur. El conjunto, por tanto, pese a la regularidad mostrada por la heráldica, revelaría un puente formado por arcos de diferentes tamaños, con uno mayor situado en una posición central y otros menores a ambos lados, con tajamares angulares y espolones planos, disposición habitual en otros puentes de la zona (Sánchez Rivera 2010, 36-38).¹

Sin embargo, a principios del siglo *xvi*, la heráldica de la villa se reformuló, suprimiendo uno de los arcos y representando los tres restantes con medios puntos, aspecto que, curiosamente, también se aprecia en la vista de la localidad datada en 1503 que conserva el Archivo General de Simancas, en la que claramente se aprecia un gran arco central y dos menores a sus lados (Figura 3) (Domínguez Casas 2003, 229-230; Peribáñez Otero 2014, 171-176). No existe respuesta para estas modificaciones aunque parece evidente que el puente debió ser objeto de alguna reforma que alterara su disposición original. Es improbable, no obstante, que pasara realmente de cuatro a tres arcos, por lo

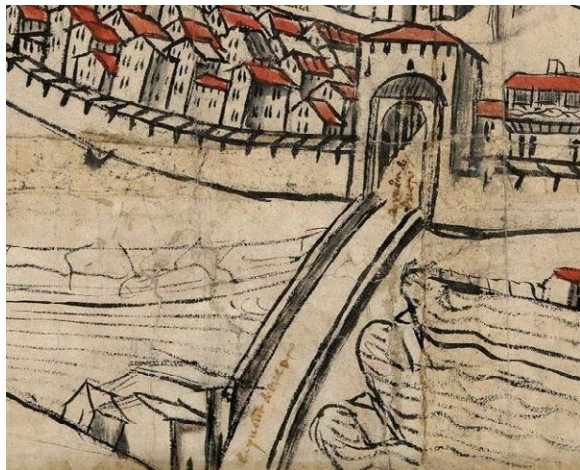


Figura 3. *Detalle de la vista de Aranda de Duero, 1503.* Archivo General de Simancas (Valladolid), MPD, 10, 001.

que cabe hipotetizar que uno de ellos —quizá el situado en el extremo sur del puente— tuviera una luz menor y, al quedar más alejado del curso del río fuera eliminado de las armas de la villa. En cualquier caso, gracias a la documentación exhumada por Peribáñez Otero y Abad Álvarez sabemos que, a principios del quinientos, el concejo arandino pretendía «...reparar la puente, que está un arco della por hundirse e caherse...» (2003, 100). Quizá esta reforma afectó al arco más próximo al núcleo urbano que, a tenor de los datos de las reformas ejecutadas a partir del último tercio de esa centuria, debió ser el primero en modificar su fisonomía, pasando del arco apuntado al medio punto.

LAS TRANSFORMACIONES DE LA EDAD MODERNA

Hay que esperar hasta 1572 para disponer de datos precisos sobre las reformas que, a partir de esta fecha, se llevarían a cabo en el puente y que, en última instancia, transformarían de forma decisiva su estructura hasta alcanzar su característica imagen de tres ojos (Aramburu-Zabala Higuera 1992, 119; 2008, 133; Cadiñanos Bardeci 1996, 16; Sánchez Rivera 2005, 399; Escorial Esgueva 2018, 176). En ese año, el concejo arandino se dirigió al rey Felipe II para dar noticia del mal estado de esta construcción y solicitar que se llevara a cabo un repartimiento entre las localidades del entorno para sufragar los

cuantiosos gastos del «...reparo de la puente desa dicha villa...», que fue adjudicado al maestro de cantería Juan de Naveda en 3200 ducados.² Sin embargo, «...después que se abía començado a poner execución el dicho reparo se abía descubierto otro mayor daño en un estribo de los más principales de la dicha puente, que se abía hallado hueco he comido por dentro...». Los desperfectos detectados eran tan graves que, de no ponerse remedio, amenazaban con arruinar toda la estructura, por lo que, tres años más tarde fue necesario redefinir la actuación que se estaba llevando a cabo y elaborar un nuevo proyecto de reparación de mayor calado en el que «...según el parecer de los maestros conbenía a quitar el dicho estribo y hazer de dos arcos uno...», estimando su coste en 4000 ducados, de los cuales el concejo arandino asumiría el pago de la mitad, haciéndose repartimiento de la cantidad restante entre las poblaciones cercanas.³

El reciente hallazgo de una traza en pergamino fechada en 1575 permite concretar lo señalado por la documentación y precisar el alcance de la intervención (Figura 4).⁴ En ella se observa un arco central apuntado del que ya hemos hecho mención anteriormente, flanqueado por otros dos, ligeramente mayores, a ambos lados. El del lado norte, más próximo al casco urbano, ya presentaba el tamaño y forma que, si bien con notables modificaciones y reconstrucciones, ha llegado hasta nuestros días, sin que pueda precisarse el momento exacto en que alcanzó este tamaño pues cabe suponer que, inicialmente, sería menor y que, como consecuencia de las abundantes avenidas de agua, se decidió ampliar su luz. Idéntica forma y dimensiones alcanzaría el nuevo arco previsto en el lado sur, que vendría a sustituir a los dos preexistentes, dotando al puente de una estructura más regular y simétrica que, pese a haber sido objeto de diversas transformaciones, apenas ha variado hasta la actualidad.

Naveda se ocupó también de la realización de los trabajos que ya estaban terminados en 1579, cuando reclamó judicialmente el pago de 2000 ducados que se le adeudaban «...de la obra y edificio de la puente [...] y de ciertas demasías que hizo en ella, de más de la traça y condiciones con que se le avía dado...».⁵ Estas mejoras, dirigidas a garantizar la «...siguridad y perpetuydad de la dicha puente...» obligaron al concejo arandino a solicitar 2600 ducados de sisa sobre los mantenimientos para poderlas

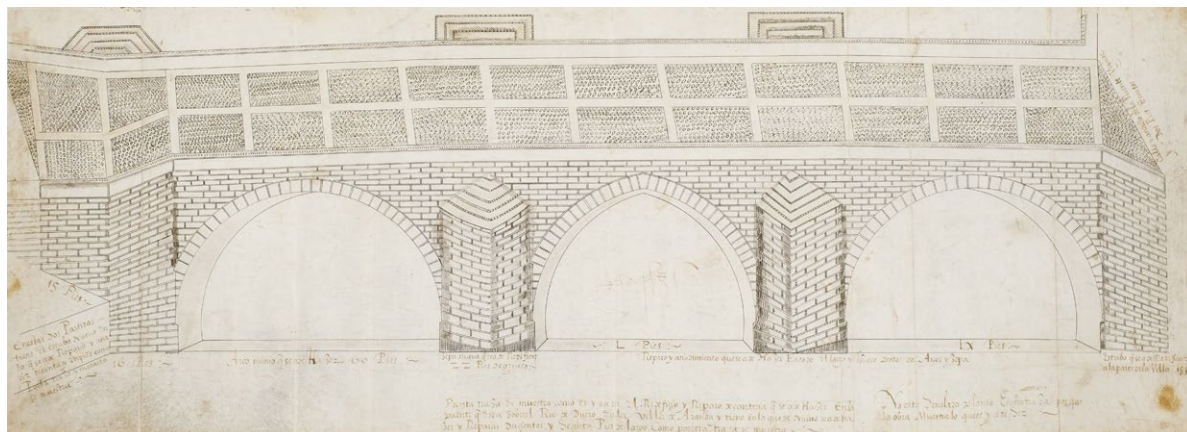


Figura 4. Juan de Naveda. *Proyecto de reforma del puente de Aranda de Duero*, 1575. Ayuntamiento de Aranda de Duero (Burgos). Fotografía: Durán Subastas.

sufragar.⁶ Los trabajos se completarían, dos décadas después, con la reforma de las manguardias que protegen el núcleo urbano del curso fluvial, en una operación de cierta envergadura cuya realización fue encomendada al maestro Felipe de la Cajiga (Bustamante García 1983, 495).⁷ Concretamente, en mayo de 1596, este profesional vallisoletano otorgó un poder al maestro Diego de Riaño para que en su nombre participara en el remate de dicha obra, el cual obtuvo, junto a Felipe de Alvarado, un mes después, obligándose a construir «...el paredón y manguardía de la puente de la villa de Aranda de Duero [...] conforme a zierta traza...», culminando así la adecuación de las defensas y accesos a la localidad.⁸

Durante los siglos XVII y XVIII el puente fue objeto de un buen número de actuaciones que estuvieron destinadas a garantizar la solidez de su estructura pues debía hacer frente a las crecidas periódicas del caudal del río y al aumento del tránsito comercial que atravesaba la localidad. A lo largo de este periodo se reforzó su fábrica, reparando las pilas y arcos dañados e introduciendo mejoras en la calzada para facilitar el paso de personas y mercancías. La primera de las actuaciones documentada data de 1618 cuando los maestros trasmeranos Bartolomé de Rada y Juan de la Verde contrataron la realización de algunos reparos aunque el primero tuvo que abandonar su compromiso, cediendo su parte de la obra a Francisco de Fonfría (Zaparaín Yáñez 1992, 141; 2002, II, 557 y 561).⁹ Sin embargo, los daños causados por las

sucesivas crecidas del Duero obligaron a que, unos años más tarde, el puente tuviera que ser objeto de nuevas actuaciones.

A mediados de 1635 el regimiento arandino se dirigió al Consejo de Castilla para poner en su conocimiento el mal estado que presentaban, tanto el puente mayor como los situados sobre los ríos Arandilla y Bañuelos en la misma localidad, que «...estaban a pique de caherse y si no se rreparavan se vendrían a caer...». Atendiendo que «...heran muy ynportantes [...] por ser el paso de las montañas de Burgos, Bizcaya y [...] para Sevilla, esta Corte, Toledo y otras partes...» reclamaba la realización de reparos urgentes, particularmente en sus debilitadas cepas, por lo que pidió licencia para que se llevaran a cabo las actuaciones necesarias, repartiendo su coste «...entre las ciudades, billas y lugares destos rreinos...» situados en un radio de 20 leguas.¹⁰ En febrero del año siguiente los canteros Sebastián de la Sierra y Miguel de Argos examinaron estas construcciones y confirmaron su mal estado que, en algunos casos, amenazaba con arruinar toda su estructura.¹¹ Habría que esperar a 1637 para que el maestro de cantería Felipe de Velasco diera las condiciones con el fin de ejecutar los reparos de los tres puentes, especificando que, en el caso del puente mayor, se deberían «...çampear los guecos de los tres arcos...». ¹² Siguiendo sus directrices, la obra fue rematada en el trasmerano Sancho de la Riva, vecino de Navajeda, en 9400 ducados con 400 de prometido, cantidad que sería

financiada a través del repartimiento realizado entre los lugares ubicados a 15 leguas a la redonda, correspondiendo al concejo arandino la quinta parte del total (Cadiñanos Bardeci 1996, 16).¹³ Las obras, sin embargo, no se pusieron en marcha de forma inmediata ya que hasta 1639 no volvemos a tener noticia sobre ellas (Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez 2018, 79). Además, en ese lapso de tiempo se debieron hacer nuevas trazas para la ejecución de los trabajos que, en esta ocasión, corrieron a cargo del maestro Miguel de Ontañón, residente en Segovia.¹⁴

A principios de julio de 1639, Sancho de la Riva concertó con otros dos profesionales de origen cántabro, Sebastián de la Sierra y Juan de Acebedo, la extracción de 500 carros de piedra en el término de los Berciales, en la misma localidad, con destino a las obras del puente y a ejecutar los sillares destinados a sus antepechos, siguiendo «...el contramolde para desbastarlos...» con piedra, en este caso, procedente del Cotarro de Pardilla, localidad situada al sur de Aranda de Duero y considerada de mayor calidad (Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez 2018, 66).¹⁵ La ausencia de documentación más precisa impide conocer con detenimiento el proceso de las obras que, en todo caso, no debieron iniciarse hasta bien entrado 1640. Un año después los trabajos fueron examinados por Pedro Díaz de Palacios y Martín de Solano, valorando las actuaciones realizadas en 18 600 reales (Zaparaín Yáñez 2002, II, 250).¹⁶ No obstante, aunque Sancho de la Riva remató la obra, su ejecución fue delegada en tres profesionales trasmeranos, Juan de la Incera, Miguel de Argos y Pedro de Alvarado, ocupándose el primero únicamente de la provisión de los materiales necesarios para la obra del puente y la ejecución de los andamios. Este se comprometió, en agosto de ese año, a proceder a realizar algunos trabajos en el arco central del puente «...conforme está traçado...»¹⁷ cuando, probablemente, se modificó el perfil apuntado del mismo por otro de medio punto, en consonancia con los otros dos arcos levantados en el siglo XVI (Figura 5). La obra estaba terminada en 1644 pues, a principios del año siguiente, Sancho de la Riva liquidó los 9400 ducados en que había rematado la obra entre los tres profesionales.¹⁸

A medida que se iba avanzando en los reparos del puente mayor, el concejo arandino procedió a reparar la manguardía que, desde este, protegía el flanco

sureste de la villa hasta la vaguada donde se levantaba el edificio de las Carnicerías. Sancho de la Riva se había obligado a hacer esta obra pero, finalmente, fue Sebastián de la Sierra quien la llevó a cabo. Su cometido consistió en desmontar los paramentos de mampostería y rehacerlos de nuevo, además de incluir los correspondientes antepechos, «...de la misma forma que están los de la puente mayor...», con el fin de proteger a los viandantes del importante desnivel existente hasta el cauce del río. Los trabajos se iniciaron en agosto de 1640, comprometiéndose el maestro a «...no alçar mano de ella asta dar acabada en perfección...».¹⁹

Pese a la envergadura de los trabajos realizados, una grave riada que tuvo lugar a finales de febrero de 1647 provocó importantes deterioros, tanto en el puente como en los paredones situados en ambas márgenes (Aramburu-Zabala Higuera 1992, 119; Cadiñanos Bardeci 1996, 16). Las abundantes lluvias produjeron «...una abenida grande con que había crecido el río de Duero con tanto exçesso que de un paredón de piedra que servía de manguardía y reparo a la puente mayor de piedra [...] se avía llevado la mayor parte del [...] y lo que había quedado lo había dejado tan socavado [...] que amenazava grande ruina...», concentrando los daños más graves los dos arcos de los extremos.²⁰ Pese al empeño del concejo arandino por poner en marcha la reparación del puente lo antes posible y su insistencia para arbitrar recursos con los que sufragar las obras, no hay noticia de que se llevara a cabo ninguna actuación inmediata. De hecho, las crecidas del río que tuvieron lugar en noviembre de 1657 y mayo del año siguiente provocaron nuevos daños en los paredones que protegían el casco urbano (Velasco Pérez 1925, 322-323; Cadiñanos Bardeci 1996, 16). En este caso sí se llevaron a cabo las obras necesarias, siendo el maestro de cantería Felipe de Alvarado, vecino de Adal, el encargado de ejecutar los trabajos.²¹ Estos garantizaron la estabilidad del puente durante varias décadas pues no fue hasta 1681 cuando se puso de manifiesto la necesidad de volver a intervenir en él. Sin embargo, tampoco entonces los trabajos se verificaron de forma inmediata y, una década más tarde, todavía no se habían puesto en marcha. Entonces, el maestro Agustín de Zorlado Rivas, residente en Madrid, fue el encargado de comparecer ante el Consejo de Castilla para exponer los reparos que era necesario acometer,



Figura 5. Valentín Carderera y Solano. *Vista de Aranda de Duero*, 1847. Museo Lázaro Galdiano, Madrid, nº 9187.

tanto en el puente mayor como en los existentes sobre los ríos Arandilla y Bañuelos.²² Dos años después, la obra fue rematada en el mencionado profesional.²³

No obstante, las frecuentes crecidas del río siguieron afectando negativamente a la estructura del puente y, durante el siglo XVIII, estas no serían una excepción. Ya a principios de la centuria se puso de manifiesto la existencia de algunos desperfectos y la necesidad de acometer reparos parciales con el fin de que no se agravaran (Cadiñanos Bardeci 1996, 16). En 1708 se documenta la intervención del maestro Enrique de Sopeña, procedente del valle de Liendo, que fue estimada en 8000 ducados (Zaparaín Yáñez 2002, II, 559; Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez 2018, 81).²⁴ Sin embargo, poco efecto debieron tener estas actuaciones pues, catorce años después, el concejo arandino se vio obligado a dirigirse al Consejo de Castilla para informar de los problemas que presentaban las cepas y el riesgo de ruina que amenazaba la estabilidad del puente. Por ello, en 1723, su estructura fue reconocida

por el cantero Diego Garganta, que valoró su puesta a punto en 12 000 reales, cantidad que fue juzgada insuficiente por el maestro Jerónimo Ruiz. Este, atendiendo a las dificultades que ofrecía su realización, cifró su coste en el doble, contemplando, además, la ampliación de los arcos y la realización de importantes reparos en las manguardias. Finalmente, y siguiendo el plan de Ruiz, los trabajos fueron ejecutados por Melchor de la Portilla, que se comprometió a llevarlos a cabo por 22 000 reales, cantidad que sería financiada gracias al repartimiento realizado en las localidades ubicadas a 10 leguas a la redonda. Las obras fueron inspeccionadas por Domingo de Izarguirre y Domingo de Solaesa (Cadiñanos Bardeci 1996, 16).

Las manguardias fueron también objeto de graves desperfectos, lo que obligó a la realización de periódicos reparos como los que, en 1733, proyectó el maestro José de la Cajiga en las correspondientes al hospital de los Santos Reyes, valoradas en 16 315 reales, cantidad que incluía, también, actuaciones en los otros

puentes de la localidad (Cadiñanos Bardeci 1996, 16).²⁵ Sin embargo los trabajos no se llevaron a cabo y, por ello, tres años más tarde, el cada vez más lamentable estado del puente hizo que los responsables municipales volvieran a dirigirse al Consejo de Castilla para solicitar que, «...con motivo de allarsen deteriorados y desfalcados los zimientos y zepas...», se hiciera el repartimiento de su coste entre las localidades del entorno como se había hecho en otras ocasiones o que, al menos, se concediese la potestad de imponer portazgos «...sobre todas las caballerías y carruajes, así de coches y calesas...» que lo utilizaran.²⁶

Las autoridades madrileñas, en vista de la situación, pidieron al concejo de Aranda de Duero que remitiera un detallado informe sobre el estado del puente, que sería enviado unos meses más tarde.²⁷ En él se señalaba que todos los puentes de la localidad «...se allan con necesidad de repararse sin ninguna dilación...», incidiendo en que, de no llevarse a cabo estas obras, «...seguirían mayores gastos a los pueblos contribuyentes, como en otras ocasiones an ocurrido...».²⁸ Sin embargo, pese a la gravedad expuesta por las autoridades arandinas, los responsables del Consejo no atendieron a su solicitud, por lo que, medio año después, aquellas enviaron un nuevo informe en el que detallaban que el puente mayor requería importantes reparos «...en los zimientos de sus paredones, como lo manifiestan, socialzándolos para su permanencia por estar defraudados...».²⁹ Paralelamente, el corregidor de la villa, Antonio de Prado Güemes, ordenó a los maestros de cantería José Galván Obregón y José Valdecilla, vecinos, respectivamente, de las localidades cántabras de Obregón y Ceceña, que reconocieran los cinco puentes de Aranda de Duero, valorando sus reparos en 114 831 reales (Cadiñanos Bardeci 1996, 16).³⁰ Justo un año después, en agosto de 1738, tuvo lugar el remate de estas obras «...baxo de la planta, traza y condiziones...» presentadas por estos maestros. En él participaron numerosos profesionales, en su mayoría procedentes del norte, siendo adjudicado a Jerónimo Alonso, vecino del valle de Meruelo, por 59 950 reales, menos de la mitad de lo señalado por Galván Obregón y Valdecilla³¹ aunque dos días después este profesional cedió la obra a Marcos de Vierna.³²

En la escritura de cesión reconocía que los trabajos debían efectuarse lo antes posible «...por ser muy exenziales para el paso así de las carretas de la cabaña

real, coches, calesas, arrieros y demás que transitan por dichos puentes...» (Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez 2018, 66). Sin embargo, los trabajos no se iniciaron hasta dos años después cuando, agravado el estado de los puentes por una gran avenida, los reparos se consideraron urgentes y se articularon medios para proceder al repartimiento entre las localidades del entorno.³³ En febrero de 1741, Ruiz apuntaba que la cepa sur se encontraba muy deteriorada y que la otra «...se halla también robada su planta, en tanta manera que le parece que si [...] no se remedia está expuesto a arruinarse también por aquella parte...» que, junto a otros problemas descubiertos en las manguardias, obligaban a aumentar el presupuesto en 65 000 reales (Cadiñanos Bardeci 1996, 16).³⁴ Pese a la gravedad de los daños, no hay constancia de que se repararan de forma inmediata y habría que esperar un lustro a que el asunto volviera a tomarse en consideración.

En agosto de 1745, el Regimiento arandino se dirigió de nuevo al Consejo de Castilla para expresar cómo «...las crecientes de el río Duero tan formidables que ocurrieron en los últimos de febrero [...] rompieron y se llebaron parte de los zampeados antiguos de el puente maior de esta villa [...] en los dos arcos de los tres que tiene a la parte de el mediodía...». Además, la reducción del caudal durante el verano permitía observar los graves desperfectos causados por el agua en ambas pilas, lo que preocupó a los responsables municipales que consideraban que su reparación ascendería a más de 500 000 reales.³⁵ Atendiendo a su súplica y comprendiendo que el puente «...está situado en caminos reales y de público y frecuente comercio...», las autoridades madrileñas ordenaron su reconocimiento.³⁶ Este fue realizado por dos maestros de cantería residentes en la localidad, Francisco Manuel de Cueros y José de la Puente, que confirmaron el riesgo de ruina señalado por los munícipes aunque redujeron considerablemente el coste de la obra hasta 97 500 reales.³⁷ En vista de ello, el Consejo de Castilla autorizó la realización de las obras en septiembre de 1747, siendo adjudicadas, un año más tarde, a Francisco Manuel de la Fuente Montesomo por 80 300 reales.³⁸ No obstante, Vicente Gargollo, Andrés de Sopena y Juan Ortiz Lastra hicieron sus respectivas bajas, siendo admitida la de este último, que redujo el coste de la obra hasta 54 068 reales.³⁹ Ortiz Lastra formó compañía con el maestro Juan de la Sierra Setién en octubre de 1749

para la realización de los trabajos, iniciando las obras al año siguiente.⁴⁰ Dos años después se daban por concluidas (Cadiñanos Bardeci 1996, 16-17).

Pese a que los trabajos fueron concluidos con éxito, el descenso del nivel del río durante el verano permitió descubrir algunos daños en el puente que no habían sido valorados hasta el momento (Cadiñanos Bardeci 1996, 17). Por este motivo, los arquitectos Juan Miguel de Mendía y Martín de Urizar reconocieron su estructura e insistieron en la necesidad de recalzar una de las cepas y reparar la manguardía del mediodía.⁴¹ Los maestros que habían concertado la realización de las obras, Ortiz Lastra y de la Sierra Setién, aunque siguieron sus indicaciones, no lograron revertir el deterioro producido por las avenidas del río y, en octubre de 1754, el puente volvió a ser revisado por Mendía, acompañado, en esta ocasión, por Juan Antonio Fernández Enguera.⁴² La situación fue comunicada al jerónimo fray Antonio de San José Pontones que, un mes después, se trasladó a Aranda de Duero para analizar los trabajos ejecutados hasta ese momento y, conforme a su parecer, el corregidor ordenó la reanudación de las obras, aunque estas no se llevaron a cabo de inmediato (Cadiñanos Bardeci 1996, 17; Cano Sanz 2005, 41; 2010, 262). Por ello, en septiembre del año siguiente, volvió a poner de manifiesto la necesidad de encontrar «...pronto remedio...» a la situación del puente, dañado especialmente en la cepa sur, cuya reparación ascendía a 62 085 reales.⁴³

Pese a la urgencia señalada por los responsables del concejo arandino habría que esperar cuatro años para que el Consejo de Castilla estudiara de nuevo los reparos de los que debía ser objeto el puente mayor y el resto de puentes y calzadas de la localidad. Las autoridades madrileñas enviaron a los maestros Juan de la Portilla y José de Valdecilla que, en agosto de 1758, plantearon la realización de una serie de actuaciones valoradas en 90 000 reales que buscaban combatir los efectos nocivos de las aguas en todas estas construcciones contemplando, entre otras medidas, la renovación de una de las manguardías próximas al puente principal de la villa. Nada de lo planteado fue llevado a la práctica y, un año después, el Consejo ordenó a Diego de la Riva que evaluara de nuevo los puentes, ofreciendo, en marzo de ese año, un plan mucho más modesto, valorado en 44 600 reales. Pese

a la notable reducción del presupuesto, este proyecto tampoco se llevó a cabo (Zaparaín Yáñez 2002, II, 425).

En la década siguiente, el Regimiento volvió a reclamar la realización de los reparos en varias ocasiones, pero no sería hasta 1767 cuando logró la atención del Consejo de Castilla.⁴⁴ Entonces se encomendó al maestro Marcos de la Vierna que estudiara «...las obras de puentes y calzadas que solicita la villa de Aranda de Duero y pueblos de su jurisdicción, diligencias de tasaciones, planos, perfiles y condiciones formadas para dichas obras...».⁴⁵ A propuesta suya, Hilario Alfonso Jorganes y Pedro Fol fueron nombrados para reconocer los puentes arandinos y los situados en otras localidades del entorno como Gumiel de Mercado, La Aguilera y Oquillas, los cuales «...nezesittaban variar muchas reglas y método [...] para conseguir la correspondiente permanencia...». En lo que se refiere a los de Aranda de Duero, estos maestros recibieron de las autoridades locales varios planos relativos a las actuaciones señaladas anteriormente y que no se habían llevado a cabo, aunque, según su opinión, todos ellos debían ser corregidos y mejorados. Tras analizar el estado del puente, ofrecieron una propuesta de reparación que, atendiendo a «...lo que hallamos ser nezesario a su conserbación y utilidad del paso público...» ascendía a 144 820 reales. Además de elaborar unos nuevos planos, indicaron la necesidad de conservar la presa situada en sus proximidades «...porque con su altura entumeze las aguas, obligándolas a no perjudicar sus fundamentos...».⁴⁶ Vierna valoró positivamente sus propuestas, considerándolas «...adaptables y muy vien dispuestas...», aunque señaló la necesidad de ampliar la manguardía del lado oriental.⁴⁷ Los trabajos fueron encomendados a los canteros Fernando de Munar, José Ortiz de la Lastra y Francisco de Soto (Cadiñanos Bardeci 1996, 17; Zaparaín Yáñez 2002, II, 425-426, 554 y 563).

En 1777, el arquitecto Manuel del Campo volvió a examinar el puente para valorar su estado, apuntando la necesidad de reforzar sus pilas y reparar las manguardías (Zaparaín Yáñez 2002, II, 426). No parece que entonces se llevara a cabo ninguna obra y los deterioros acumulados por la estructura en las últimas décadas se agravaron notablemente por las inundaciones producidas en febrero de 1788. Entonces, el corregidor de Aranda de Duero se dirigió al conde

de Floridablanca para exponer los daños producidos por ellas en la villa burgalesa (Dávila Jalón 1967, 559-560; Cadiñanos Bardeci 1996, 17). Las aguas «... arruinaron varias casas y tenerías [...] pero sin perecer persona alguna de las muchas que les habitan, porque de antemano se las hizo salir de ellas...». En esos momentos las aguas todavía no habían bajado, lo que impedía conocer el alcance de los daños causados en el puente mayor, pero se consideraba que podían ser de importancia, ya que sí se advertían «...quebras en algunas calzadas y caminos que hacen escabrosa una carrera tan pasagera...». Además, la mayor parte de los molinos se encontraban completamente inundados, por lo que las autoridades municipales se obligaron a tomar de los vecinos pudientes la harina necesaria para garantizar el suministro a toda la población «...con igualdad y proporción a lo que cada uno mantiene...». ⁴⁸ El Consejo de Castilla atendió la solicitud de las autoridades arandinas si bien, ante la falta de datos respecto al estado de los puentes, pidió que «...luego que bajen las aguas y sanee el tiempo...» observaran si habían recibido algún daño y estimaran el coste que supondría su reparación. ⁴⁹

En un primer momento se encomendó el reconocimiento al maestro Francisco de Céspedes aunque finalmente, aprovechando que el arquitecto Fernando González de Lara debía dirigirse a la vecina localidad de Peñaranda de Duero para analizar el estado de su puente, se optó por dirigirse a él (Zaparaín Yáñez 2002, II, 426). ⁵⁰ Su informe, fechado a finales de agosto de 1788, ponía de manifiesto los desperfectos causados por el agua, como ya auguraba el corregidor, si bien fueron mucho menores de lo esperado. Concretamente apuntaba a graves daños en una de las cepas, que exigía un rápido remedio antes de que una nueva avenida empeorara su situación, proponiendo la realización de un recalzo de sillería. Su ejecución requería sentarla sobre unos cimientos sólidos para lo cual consideró indispensable demoler la presa existente en sus proximidades con el fin de que el nivel de las aguas se redujera, permitiendo trabajar con más facilidad. Asimismo una de las manguardias mostraba algunos desperfectos en su calzada, estimando los trabajos en el puente y en esta última en 22 700 reales. ⁵¹ El Consejo de Castilla estudió el proyecto presentado por González de Lara y, en enero del año siguiente, fue reconocido por la Academia de

San Fernando, que lo halló «...útil y arreglado...». ⁵² La actuación se puso en marcha rápidamente, siendo financiada gracias al repartimiento realizado en las localidades situadas en un radio de 10 leguas. ⁵³

Sin embargo, el puente se siguió deteriorando y, en 1804, las nuevas crecidas del río agravaron los daños y el Ayuntamiento se vio obligado a dirigirse al Consejo de Castilla para poder ejecutar sus reparos (Dávila Jalón 1967, 561; Cadiñanos Bardeci 1996, 17). Las riadas causaron «...algunos desfalcos en sus azeñas y molinos y heredades de sus riberas...», pero el puente mayor y sus manguardias sufrieron «...particular daño en el desvío de las piedras de sus arcos y todo el piso del puente [...] que se halla adoquinado con piedra...», estimando el coste de su reparación entre 18 000 y 20 000 reales. ⁵⁴ Con esta intervención se lograría salvaguardar la estructura del puente una vez más, asegurando su estabilidad y permitiendo su uso continuado que, sin embargo, terminaría quedando obsoleto a tenor de las mejoras que, a lo largo del siglo XIX, se introdujeron en la red viaria, aumentando sensiblemente su tráfico y exigiendo, por ello, nuevas actuaciones (Madrado 1984).

LAS REFORMAS DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

La siguiente gran reparación del puente se hizo esperar hasta la segunda mitad del ochocientos, cuando las frecuentes crecidas del río pusieron en peligro, una vez más, la estabilidad de la construcción. El 25 de diciembre de 1860 se produjo un excepcional aumento del caudal del Duero, elevándose hasta diez metros las aguas y alcanzando casi la altura máxima de los arcos. A medida que descendió el nivel del río se observaron dos importantes grietas en el arco más próximo a la villa, lo que obligó a limitar el tránsito hasta que se asegurara su estado. Además, la pila sobre la que se sostenía este arco había experimentado algunos daños que, meses después, pudieron ser confirmados, haciéndose precisa la realización de un reparo urgente que garantizara su estabilidad. El ingeniero vallisoletano Mauricio Garrán fue el encargado de elaborar el proyecto de recalzo de la pila norte, en una operación de cierta complejidad que exigió redirigir las aguas hacia el arco sur y construir, en torno a la parte dañada, una ataguía compuesta por estacas de madera que, mediante el uso de bombas,

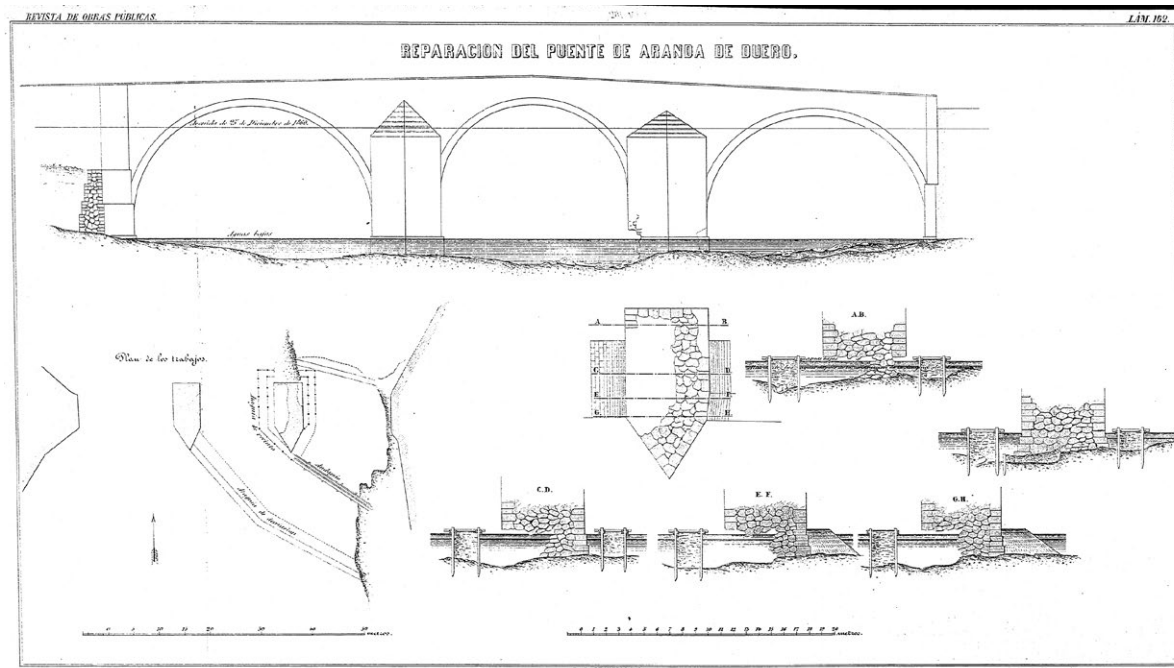


Figura 6. Mauricio Garrán. *Proyecto de reparación de la pila norte del puente de Aranda de Duero*, 1861. Publicado en Garrán (1861: lám. 162). Fotografía: Colegio de Ingenieros de Canales, Caminos y Puertos, Madrid.

permitiera trabajar por debajo del nivel del río. Estos trabajos –cuyo coste fue presupuestado en 35 664,42 reales– permitieron afianzar la estructura, reforzando la cimentación de la pila gracias al empleo de hormigón hidráulico, como un primer paso en la restauración del puente, que se completaría con la reparación de las grietas que habían aparecido en uno de los arcos (Figura 6) (Garrán 1861, 265-270).

Este ingeniero fue el encargado de elaborar el proyecto de reparación de los arcos, aprobado en junio de 1862. En él contemplaba la reconstrucción de buena parte del arco norte y la casi totalidad del central, aunque la falta de licitadores en las dos subastas convocadas en agosto de 1863 y mayo del año siguiente para llevar a cabo su ejecución impidieron que esta propuesta se llegara a materializar.⁵⁵ De hecho, habría que esperar a 1870, cuando «...el constante y progresivo deterioro de las bóvedas hizo preciso llamar sobre ello la atención de la superioridad...», para que se retomara la idea. Entonces se recuperó el proyecto de Garrán, sin introducir ninguna modificación en el mismo, salvo la correspondiente adaptación del presupuesto que, en esta ocasión, ascendió a 18 722,86 pesetas (Figura 7).⁵⁶

Los trabajos se pusieron en marcha pero, en 1872, el ingeniero Mariano Martín Campos, encargado de las obras, observó la necesidad de ampliar la reparación del arco más cercano a la villa, en el que se debía llevar a cabo una reconstrucción de mayor calado. Por ello, elaboró un presupuesto adicional que supuso un aumento de 8745,80 pesetas al coste previsto inicialmente (Figura 8).⁵⁷

Estas reparaciones permitieron que el puente se mantuviera en buen estado durante varias décadas, sin presentar daños significativos que comprometieran su estabilidad. De hecho, a ellas corresponde la apariencia actual de esta construcción y son todavía perceptibles las grietas reparadas bajo la dirección de Martín Campos tanto en el arco central como en el más próximo al acceso a la villa. Sin embargo, aunque estos trabajos se resolvieron con notable éxito, el aumento progresivo del tránsito, tanto peatonal como rodado, evidenció que, a finales del ochocientos, fuera preciso acometer un ensanche de su estructura, pues el puente resultaba pequeño para las necesidades de una localidad que, desde 1895, contaba con una estación de ferrocarril al sur de la misma

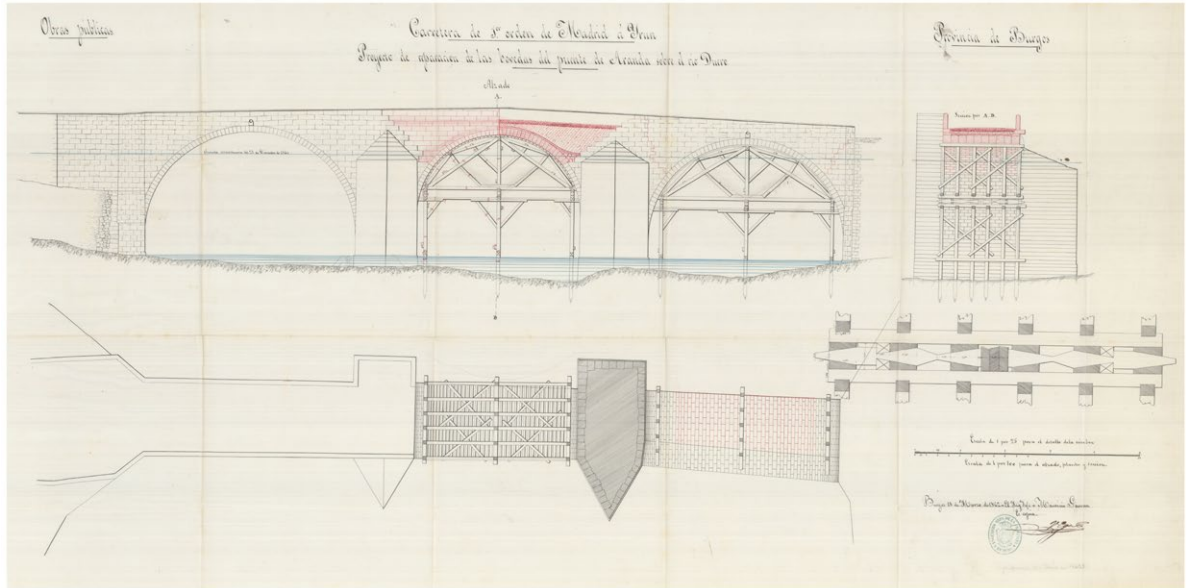


Figura 7. Mauricio Garrán (copia de Cayetano González de la Vega). *Proyecto de reparación de las bóvedas del puente de Aranda sobre el río Duero*, 1862. Archivo General de la Administración, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5715, leg. 11 838bis.

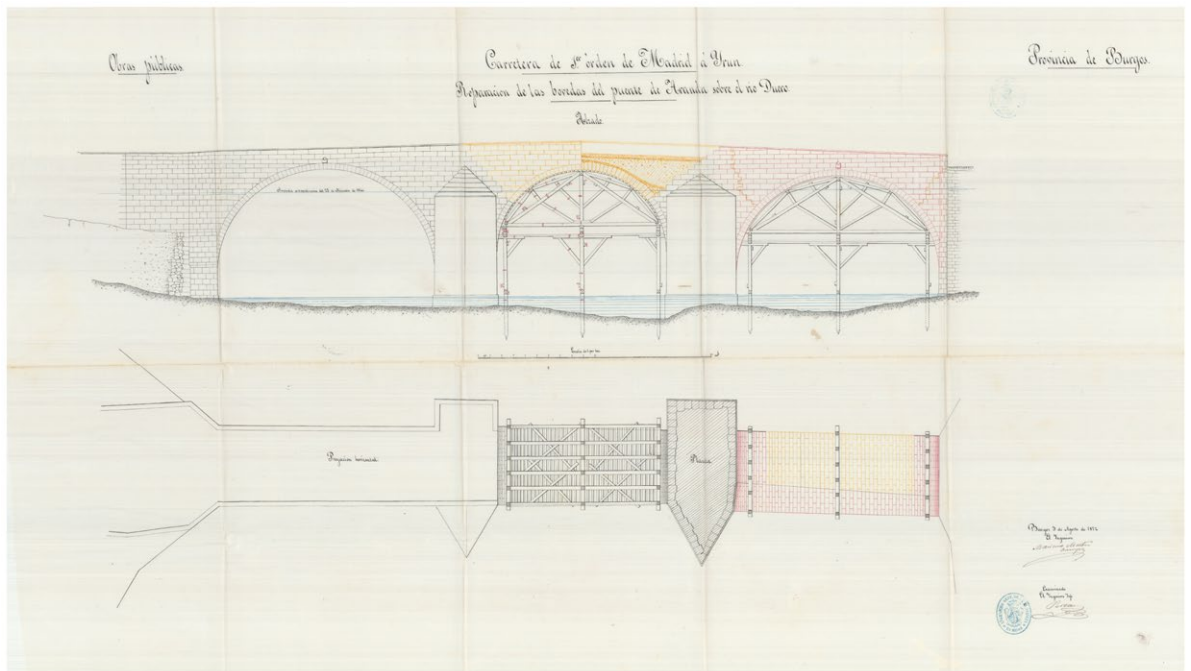


Figura 8. Mariano Martín Campos. *Proyecto de reparación de las bóvedas del puente de Aranda sobre el río Duero*, 1872. Archivo General de la Administración, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5715, leg. 11 838bis.

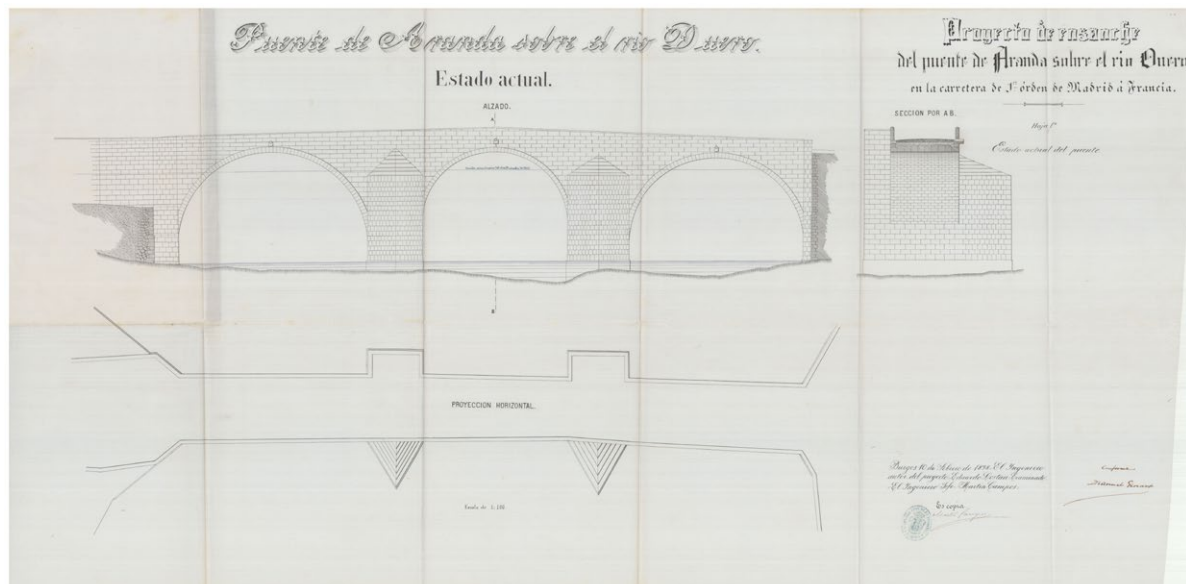


Figura 9. Eduardo Lostau (copia de Mariano Martín Campos), *Proyecto de ensanche del puente de Aranda sobre el río Duero. Estado actual*, 1898. Archivo General de la Administración, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5714, leg. 3537.

(López García 1995, 177-190). Este hecho, unido a la celebración de dos mercados semanales que congregaban a un buen número de personas de toda la comarca, puso de manifiesto la falta de seguridad del mismo y la necesidad de dotar de un acceso más amplio al casco urbano.⁵⁸ El puente se encontraba en un buen estado de conservación gracias a las actuaciones realizadas décadas atrás, mostrando en su estructura las huellas de las sucesivas reformas y reparaciones de las que había sido objeto. De ahí que presentara cierta irregularidad, tanto en su trazado como en el tamaño de los tres arcos o de las pilas que se erigían sobre el lecho fluvial. Estas, a su vez, eran también distintas entre sí y ni siquiera su trazado era paralelo, manifestando su diferente fecha de construcción. Su anchura tampoco era uniforme, oscilando entre los 5,80 y los 6,40 metros, con un perfil ligeramente alomado, que se acentuaba en el tramo central (Figura 9).

El ingeniero Eduardo Lostau estudió dos alternativas para proceder al ensanche del puente. Por un lado, contempló la posibilidad de ampliar los tres arcos con una fábrica de piedra, para lo cual sería preciso redimensionar las pilas y ampliar sus correspondientes tajamares. La otra opción consistía en eliminar los pretiles de piedra y construir una plataforma a ambos lados del

puente que, sostenida por viguetas de hierro, permitiría ampliar el espacio disponible para el tráfico. Mientras la primera de las propuestas ascendía a 48 579,89 pesetas, la segunda reducía su costo hasta 21 696,61, por lo que terminaría siendo la solución elegida.⁵⁹ Por ello se idearon sendas plataformas que, voladas a ambos lados del puente permitirían el tránsito de peatones, reservando la parte de la calzada situada sobre la fábrica de piedra para el tráfico rodado. Su ejecución requería llevar a cabo un recrecido en los dos tajamares para que sirvieran de puntos de apoyo a la nueva estructura metálica, para lo cual se aprovecharía el material pétreo retirado de los pretiles. De este modo se lograba, prácticamente, doblar la anchura del puente hasta alcanzar 10,20 metros (Figura 10).

Las nuevas plataformas se protegerían con sendas barandillas de hierro cuyo primer diseño, sin embargo, fue tachado de excesivamente sencillo, «...siendo de desear que se encontrase un medio para hacer posible una reforma en tal sentido...» y sustituirla por otra de carácter artístico.⁶⁰ La Junta Consultiva aprobó el proyecto introduciendo algunas modificaciones como la necesidad de ampliar la obra del puente hacia el lado sur, aprovechando la ocasión para mejorar las condiciones de los muros de piedra situados en esa zona,

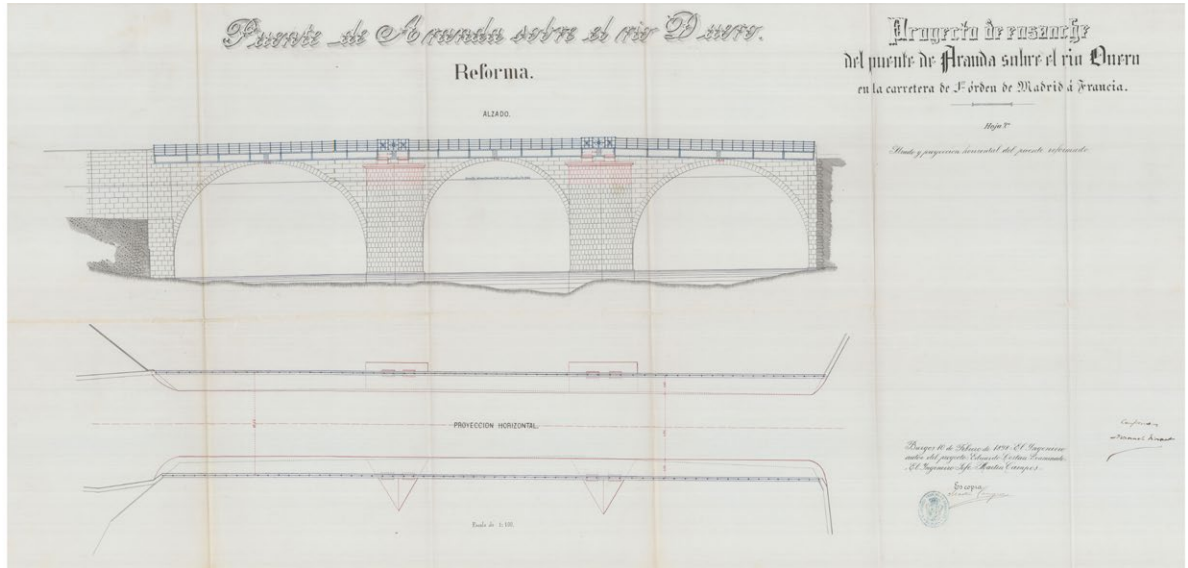


Figura 10. Eduardo Lostau (copia de Mariano Martín Campos), *Proyecto de ensanche del puente de Aranda sobre el río Duero. Estado reformado*, 1898. Archivo General de la Administración, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5714, leg. 3537.

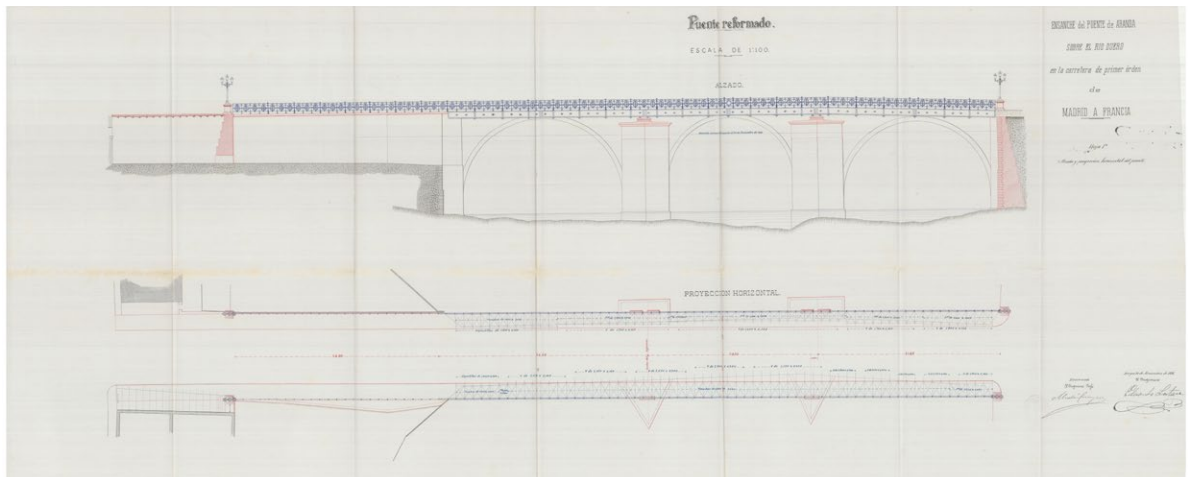


Figura 11. Eduardo Lostau, *Proyecto de ensanche del puente de Aranda sobre el río Duero. Estado reformado*, 1898. Archivo General de la Administración, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5714, leg. 3537.

compuestos por arenisca de mala calidad (Figura 11). El ruego de sustituir la barandilla prevista inicialmente, más propia «...de puentes de ferrocarril sitos en el campo e indigna de un puente colocado en población importante...», por otra de carácter ornamental fue atendida, por lo que Lostau, en el nuevo proyecto

formado en noviembre de 1898 incorporó un nuevo diseño, «...uno de los más elegantes a la vez que sencillo...». Además, se agregarían dos pares de farolas en cada uno de los extremos del puente, suministradas, al igual que el resto de elementos metálicos, por La Maquinista Terrestre y Marítima. Con estas

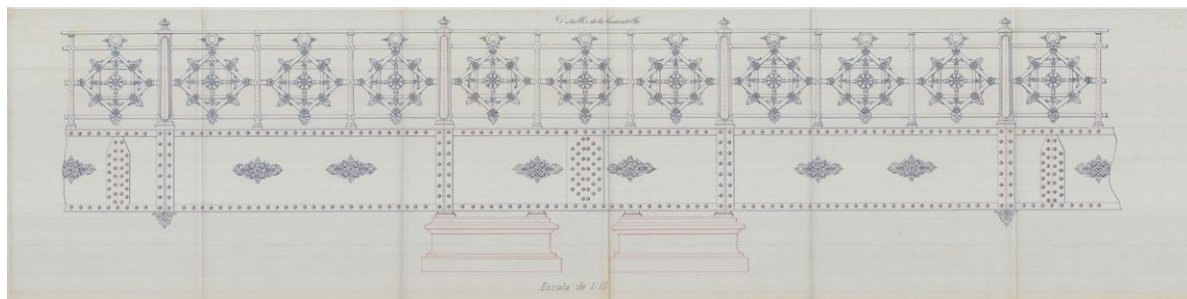


Figura 12. Eduardo Lostau, *Proyecto de ensanche del puente de Aranda sobre el río Duero. Estado reformado. Detalle de la barandilla*, 1898. Archivo General de la Administración, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5714, leg. 3537.

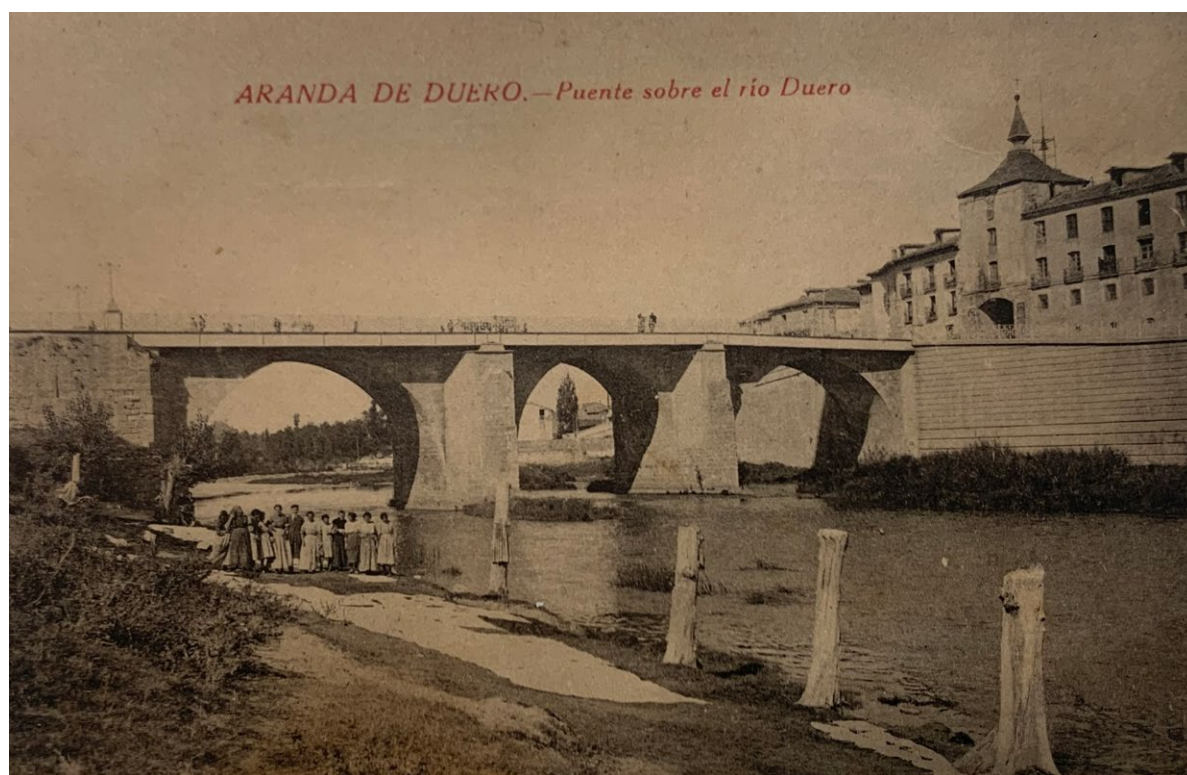


Figura 13. *Vista del puente de Aranda de Duero*, principios del s. xx. Colección particular.

modificaciones el presupuesto aumentó considerablemente, alcanzando la cifra de 47 689,14 pesetas⁶¹ (Figura 12).

La reforma propuesta por Lostau equiparaba visualmente el nuevo puente de la localidad con el erigido en Logroño poco antes o con las reformas que, en esos años, había experimentado el puente de San Pablo

de la capital burgalesa, con los que compartía el mismo modelo de barandilla (Arrúe Ugarte 2016, 75-86; Payo Hernanz 2018, 101-184). En ella se incorporó una inscripción que, situada en el punto central del puente, daba noticia de las fechas en que había tenido lugar la actuación. Con ello no solo se buscaba dejar constancia de la intervención y de su alcance, sino también integrar

el puente arandino en una imagen arquitectónica moderna, en línea con las tendencias estéticas y funcionales que, en el último tercio del ochocientos, estaban redefiniendo la red viaria y las infraestructuras urbanas de la región (Navarro Vela 2001; Navascués Palacio 2016, 11-41; Crespo Delgado 2017) (Figura 13).

Estas intervenciones no solo permitieron adaptar el puente a las crecientes exigencias del tráfico, sino que también contribuyeron a fijar en gran medida la imagen reconocible del mismo que ha llegado hasta nuestros días. Con posterioridad se han efectuado otras reformas que han perjudicado notablemente los valores patrimoniales de esta construcción. Entre ellas cabe señalar la ampliación del tablero que, en la década de 1960, se llevó a cabo en la parte más próxima al casco urbano, modificando de forma significativa la lectura del conjunto (Fernández Troyano 1985, 29; Arenas de Pablo 2002, I, 344-346). En la última década, la apertura de un paso para peatones en el sector sur que, si bien ha permitido el tránsito por la ribera del río, ha supuesto una grave transformación de su fábrica –por desgracia irreversible–, así como otras desafortunadas intervenciones ejecutadas con materiales poco adecuados y sin criterios patrimoniales, han distorsionado la comprensión de su configuración original. Pese a todo ello, el puente mantiene su función esencial y su potencial patrimonial, a la espera de una actuación integral que recupere la coherencia histórica del conjunto y garantice su adecuada conservación.

Notas

- 1 Cabe suponer que los puentes de San Martín de Rubiales, Roa y Vadocondes tuvieron un origen similar aunque, de todos ellos, solo el primero conserva uno de los arcos ojivales en su orilla norte. Cronología similar debe tener el arruinado puente de Castrillo de la Vega aunque, en este caso, su fisonomía difería notablemente del resto de puentes de la comarca pues, como ha apuntado Sánchez Rivera, contó con un enorme arco central de hasta 26 metros de luz que salvaba el curso fluvial, flanqueado por dos más pequeños (2005, 401-403).
- 2 Archivo General de Simanca (AGS), Registro General del Sello (RGS), Leg. 157205. Documento citado en Aramburu-Zabala Higuera (1992, 197). Sobre este profesional, que desarrolló su actividad fundamentalmente en el entorno de la Ribera burgalesa durante el último tercio del siglo XVI, véase Escorial Esgueva (2018, 173-179).
- 3 AGS, RGS, Leg. 157506. Documento citado en Aramburu-Zabala Higuera (1992, 197).
- 4 Agradezco al investigador Álvaro Bonet, de la Universidad Politécnica de Madrid, que me pusiera sobre la pista de este dibujo, que apareció en una subasta en la madrileña Casa Durán en octubre de 2025, en la que el Estado ejerció el derecho de tanteo en favor del Ayuntamiento de Aranda de Duero.
- 5 Archivo Municipal de Aranda de Duero (AMAD), caja 1085/13, Facultad real, 7 de abril de 1579.
- 6 AMAD, caja 1085/14, Facultad real, 27 de noviembre de 1579; 1084/8, Facultad real, 23 de agosto de 1583.
- 7 Sobre Felipe de la Cajiga, de origen trasmerano pero que dedicó la mayor parte de su actividad en torno a Valladolid, véase entre otros, el trabajo de Bustamante García (1983, 488-495).
- 8 Archivo Histórico Provincial de Valladolid (AHPV), Prot. 764, ff. 378-379v y 548-549v. Documentos recogidos por Bustamante García (1983, 519).
- 9 En relación a estos profesionales, véanse los trabajos de Zaparaín Yáñez (1992, 139-157; 2002, II, 557-558 y 561-562).
- 10 Archivo Histórico Nacional (AHN), Consejos, 32 528, Provisión real, 26 de junio de 1635; Información sobre el puente, 1 de septiembre de 1635. La referencia del expediente completo aparece recogida por Cadiñanos Bardeci (1996, 44, nota 5).
- 11 Algunos autores han confundido el nombre de Miguel de Argos con Miguel de Hoyos, siendo el primero el recogido por la documentación. Sobre ello, AHN, Consejos, 32 528, Declaración de Sebastián de la Sierra y Miguel de Arcos sobre los puentes de Aranda de Duero, 12 de febrero de 1636. Sobre estos profesionales, Zaparaín Yáñez (2002, II, 548).
- 12 AHN, Consejos, 32 528, Condiciones para la reparación de los puentes de Aranda de Duero, por Felipe de Velasco, 1637. En relación a este profesional, Zaparaín Yáñez (2002, II, 560-561).
- 13 AHN, Consejos, 32 528, Provisión real, 19 de enero de 1638. Sobre Sancho de la Riva, Zaparaín Yáñez (2002, II, 558).
- 14 Archivo Histórico Provincial de Burgos (AHPBu), Prot. 4694, ff. 6-6v. Documento recogido en Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez (2018, 94, nota 70). Debieron existir ciertas discrepancias entre Ontañón y Sancho de la Riva pues, en 1642, el primero le reclamó 500 reales en concepto de las trazas y condiciones que había elaborado para las obras, a lo que el maestro rematante respondió que en ningún momento solicitó su realización, negándose a pagar dicho importe, AHPBu, Prot. 4694, ff. 7-8. Finalmente, en 1645, Sancho de la Riva tuvo que pagar 300 reales a Ontañón por la realización de la traza y condiciones de las obras que el primero ejecutó en los tres puentes de Aranda de Duero, AHPBu, Prot. 4694, ff. 9-9v.

- 15 AHPBu, Prot. 4689, ff. 215v-217. Documento citado en Zapařaín Yáñez (2002, II, 250, nota 18).
- 16 El maestro de cantería Miguel de Argos, vecino de Isla, actuó como depositario de los repartimientos, contando con el correspondiente poder de Sancho de la Riva, entonces radicado en Cevico de la Torre, para percibir el dinero destinado a financiar las obras del puente, AHPBu, Prot. 4691, ff. 298-299v; Prot. 4693, ff. 65-65v y 441-441v. Los dos últimos documentos citados en Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 94, nota 80).
- 17 AHPBu, Prot. 4690, ff. 289-289v; Prot. 4694, ff. 6-6v. Documentos citados en Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 94, nota 70).
- 18 AHPBu, Prot. 4694, ff. 5-5v.
- 19 AHPBu, Prot. 4690, ff. 263v-264v. Documento citado en Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 94, nota 70). Tomó como fiador a Pedro Díaz de Palacios.
- 20 AGS, RGS, legs. 164704 y 165003. Documentos referenciados en Aramuru-Zabala Higuera (1992, 197) y González Echegaray et al. (1991, 584).
- 21 AHPBu, Prot. 4751/1, f. 73. Documento citado en Zapařaín Yáñez (2002, II, 250, nota 18). El suministro de materiales para la obra corrió a cargo del maestro de cantería Francisco de la Isla Coterón, vecino de Sobremazas. Sobre ello, AHPBu, Prot. 4752, ff. 364-364v.
- 22 AHPBu, Prot. 4786/1, ff. 208-208v; Prot. 4786/2, ff. 73-74. Documentos citados en Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 94, nota 71, 95, nota 106).
- 23 AHPBu, Prot. 4781, ff. 363-363v. Documento citado en Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 94, nota 71). Cabe señalar que otros profesionales intentaron hacerse con el remate como Andrés Gutiérrez de la Puente, vecino del valle de Liendo. Sobre ello, AHPBu, Prot. 4786/3, ff. 28-28v.
- 24 AHPBu, Prot. 4792, ff. 32-32v. Documento citado en Zapařaín Yáñez (2002, II, 559) e Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 97, nota 203).
- 25 AHN, Consejos, 26 838, exp. 3, 1ª pieza, ff. 3-9 y 2ª pieza, ff. 3v-17, Condiciones para los reparos de los puentes de Aranda de Duero, por José de la Cajiga, 16 de diciembre de 1733; ff. 12-12v, Declaración de José de la Peña Andino, 1736. El expediente completo fue dado a conocer por Cadiñanos Bardeci (1996, 44, nota 5).
- 26 AHPBu, Prot. 4801, ff. 158-159; AHN, Consejos, 26 838, exp. 3, 1ª pieza, ff. 1-2v, Declaración del estado del puente mayor de Aranda de Duero, 23 de junio de 1736; ff. 10-11v, 15 de junio de 1736, etc.
- 27 AHN, Consejos, 26 838, exp. 3, 1ª pieza, ff. 14-19, Real provisión, 30 de julio de 1736.
- 28 *Ibidem*, ff. 19v-21, Información sobre el estado de los puentes de Aranda de Duero, 6 de noviembre de 1736.
- 29 *Ibidem*, ff. 21-23v, Información sobre el estado de los puentes de Aranda de Duero, 15 de agosto de 1737.
- 30 *Ibidem*, ff. 36v-50v y 2ª pieza, ff. 27-38, Declaración de José Galván Obregón y José Valdecilla sobre los puentes de Aranda de Duero, 12 de agosto de 1737.
- 31 Aparte de Alonso se presentaron al remate Domingo de Ondátegui, Juan de la Portilla, Diego de Orna, Jerónimo Ruiz, Juan de la Sierra, Félix de Rivas, Antonio Pontones, José de la Puente, Andrés Zamora, José de la Puente, Andrés Zamora, José de Vis y Marcos de Vierna, *Ibidem*, ff. 63v-70v, Remate de la obra, 12 de agosto de 1738.
- 32 *Ibidem*, ff. 72-75v, Escritura de cesión de la obra, 14 de agosto de 1738; ff. 78-86, Obligación de Marcos de Vierna para ejecutar las obras de los puentes de Aranda de Duero, 18 de agosto de 1738; AHPBu, Prot. 4801, ff. 678-680. Documento citado en Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 95, nota 112). Sobre este profesional, véase Zapařaín Yáñez (2002, II, 562-563).
- 33 AHN, Consejos, 26 838, exp. 3, 1ª pieza, Repartimientos de la obra de los puentes de Aranda de Duero, 2 de junio de 1740.
- 34 *Ibidem*, Reconocimiento de la obra, 25 de febrero de 1741.
- 35 AHN, Consejos, 30 016, exp. 1, 1ª pieza, ff. 1-2v, Declaración del Regimiento de Aranda de Duero (21 de agosto de 1745). El expediente general aparece recogido en Cadiñanos Bardeci (1996, 44, nota 5).
- 36 AHN, Consejos, 30 016, exp. 1, 1ª pieza, ff. 5-8, Real provisión, 25 de octubre de 1745.
- 37 *Ibidem*, ff. 29-34, Declaración de Francisco Manuel de Cueto y José de la Puente, 19 de noviembre de 1746. Recogido parcialmente en Cadiñanos Bardeci (1996, 16-17).
- 38 AHN, Consejos, 30 016, exp. 1, 1ª pieza, ff. 48-50v y 70v-73v, Real provisión, 25 de septiembre de 1747.
- 39 *Ibidem*, ff. 93-95, Carta de poder otorgada por Vicente Gargollo a favor de Francisco Pérez Meré, 7 de noviembre de 1748; ff. 101-102v, Carta de poder otorgada por Juan Ortiz Lastra a favor de Francisco López Fraile, 15 de diciembre de 1748; ff. 103-103v, Declaración de Francisco López Fraile en nombre de Juan Ortiz Lastra, 1748.
- 40 *Ibidem*, ff. 151v-157, Escritura de compañía entre Juan Ortiz Lastra y Juan de la Sierra Setién, 18 de octubre de 1749. Véase Cadiñanos Bardeci (1996, 16-17), e Iglesias Rouco y Zapařaín Yáñez (2018, 79). Cabe señalar que el marqués de Torreblanca reclamó al Consejo de Castilla los daños causados por las obras en la presa de una aceña de su propiedad ubicada en las proximidades del puente, lo que obligó a que Ortiz Lastra tuviera que asumir el coste de su reparación, AHN, Consejos, 30 016, exp. 1, 1ª pieza, ff. 117-118, Petición de Tomás Barrios y Garralda en nombre del marqués de Torreblanca, 1752; Real provisión, 6 de noviembre de 1752.
- 41 *Ibidem*, ff. 167v-170, Declaración de Juan Miguel de Mendía y Martín de Urizar, 8 de enero de 1753.

- 42 *Ibidem*, 2ª pieza, ff. 92-100v, Declaración de Juan Miguel de Mendía y Juan Antonio Fernández Enguera, 17 de octubre de 1754.
- 43 AHPBu, Prot. 4810/1, ff. 241-242. Documento citado en Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez (2018, 94, nota 73).
- 44 AHN, Consejos, 29 231, exp. 6, ff. 1-1v, Real provisión, 29 de octubre de 1761; ff. 47-48v, Declaración sobre los reparos de los puentes de Aranda de Duero, 30 de septiembre de 1766. Documento recogido en Cadiñanos Bardeci (1996, 44, nota 5).
- 45 AHN, Consejos, 29 231, exp. 6, ff. 67-68v, Declaración de Marcos de Vierna, 15 de enero de 1768.
- 46 *Ibidem*, ff. 70-71v, Real provisión, 25 de junio de 1768; ff. 72-76v, Declaración de Hilario Alfonso Jorganes y Pedro Fol, 30 de marzo de 1769.
- 47 *Ibidem*, ff. 79-82v, Declaración de Marcos de Vierna, 20 de diciembre de 1769.
- 48 AHN, Consejos, 1337, nº 10, f. 1, Declaración del corregidor de Aranda de Duero, 27 de febrero de 1788. Recogido parcialmente en Dávila Jalón (1967, 559-560), Zaparaín Yáñez (2002, II, 426) e Iglesias Rouco y Zaparaín Yáñez (94, nota 74).
- 49 AHN, Consejos, 1337, nº 10, ff. 2v-3, Comunicación del Consejo de Castilla al concejo de Aranda de Duero, 6 de marzo de 1788.
- 50 Sobre el arquitecto Fernando González de Lara véase, entre otros, el trabajo de Cadiñanos Bardeci (1985, 57-78).
- 51 AHN, Consejos, 1337, nº 10, ff. 13-21 y 37v-50, Declaración de Fernando González de Lara, 27 de agosto de 1788 Recogido en Zaparaín Yáñez (2002, II, 426 y 586).
- 52 AHN, Consejos, 1337, nº 10, ff. 31-32, Informe de la Academia de San Fernando, 14 de enero de 1789.
- 53 *Ibidem*, ff. 60-63, Repartimiento para las obras de los puentes de Aranda de Duero, 1789. También en Zaparaín Yáñez (2002, II, 426 y 586).
- 54 AHN, Consejos, 4025, exp. 12, Declaración del corregidor de Aranda de Duero, 5 de febrero de 1804. Documento citado en Dávila Jalón (1967, 561) y Cadiñanos Bardeci (1996, 44, nota 5).
- 55 AGA, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5715, leg. 11 838bis, Oficio de Cayetano González de la Vega al director general de Obras Públicas, 1 de abril de 1870.
- 56 *Ibidem*, Memoria del proyecto de reparación del puente de Aranda de Duero, 1870; Oficio del Ministerio de Fomento al director general de Obras Públicas, 2 de agosto de 1870.
- 57 *Ibidem*, Oficio del Ministerio de Fomento al director general de Obras Públicas, 27 de agosto de 1872.
- 58 AGA, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Hidráulicas Públicas, 24, 5714, leg. 3537, Proyecto de ampliación y ensanche del puente de Aranda de Duero, 1898.
- 59 *Ídem*.
- 60 *Ibidem*, Informe de Mariano Martín Campos, 15 de febrero de 1898.
- 61 *Ibidem*, Presupuesto reformado, 20 de noviembre de 1898.

LISTA DE REFERENCIAS

- Álvarez Mora, Antonio. 2024. *Los puentes sobre el río Duero*. Úbeda: Amarantos.
- Andrés López, Gonzalo. 2018. Tender caminos. Articular espacios. Construir territorios. El significado geográfico de los puentes en la provincia de Burgos. En *Puentes singulares de Burgos. Unir orillas, abrir caminos*, coordinado por M. Á. Moreno Gallo, 33-52. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- Aramburu-Zabala Higuera, Miguel Ángel. 1992. *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- Aramburu-Zabala Higuera, Miguel Ángel. 2008. Las obras públicas del Renacimiento en el territorio burgalés. En *El arte del Renacimiento en el territorio burgalés*, coordinado por E. J. Rodríguez Pajares y M.ª I. Bringas López, 117-135. Burgos: Universidad Popular para la Educación y Cultura de Burgos.
- Arenas de Pablo, Juan J. 2002. *Caminos en el aire: los puentes*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Arrúe Ugarte, Begoña. 2016. El puente de hierro sobre el río Ebro en Logroño. En *De Re Metallica. Ingeniería, hierro y arquitectura*, coordinado por P. Navascués Palacio y B. Revuelta Pol, 75-86. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- Benavides, Antonio. 1860. *Memorias de D. Fernando IV de Castilla*. Madrid: Imprenta de José Rodríguez.
- Bonachía Hernando, Juan Antonio. 2009. El desarrollo urbano de la villa de Aranda de Duero en la Edad Media. *Biblioteca: estudio e investigación* 24: 9-35.
- Bustamante García, Agustín. 1983. *La arquitectura clasicista del foco vallisoletano (1561-1640)*. Valladolid: Institución Cultural Simancas.
- Cadiñanos Bardeci, Inocencio. 1985. El arquitecto Fernando González de Lara. Notas a su vida. *Boletín de la Institución Fernán González* LXIV, 204: 57-78.
- Cadiñanos Bardeci, Inocencio. 1996. Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna. *Biblioteca: estudio e investigación* 11: 7-44.
- Cadiñanos Bardeci, Inocencio. 1999. Los puentes del centro de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna. *Boletín de la Institución Fernán González* LXXVIII, 218: 155-201.
- Cadiñanos Bardeci, Inocencio. 2002. Los puentes del norte de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna. *Boletín de la Institución Fernán González* LXXXI, 224: 59-90; 225: 375-400.

- Cano Sanz, Pablo. 2005. *Fray Antonio de San José Pontones. Arquitecto jerónimo del siglo XVIII*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Cano Sanz, Pablo. 2010. *Fray Antonio de San José Pontones. Arquitecto, ingeniero y tratadista en España (1710-1774)*. Madrid: Fundación Universitaria Española.
- Chías Navarro, Pilar y Tomás Abad Balboa. 2008. La construcción del territorio: caminos y puentes en Castilla y León. En *Historia de las obras públicas en Castilla y León: ingeniería, territorio y patrimonio*, 299-411. Valladolid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Crespo Delgado, Daniel. 2017. *Preservar los puentes. Historia de la conservación patrimonial de la ingeniería civil en España (siglo XVI-1936)*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- Dávila Jalón, Valentín. 1967. Curiosas e inéditas noticias referentes a las villas de Aranda de Duero y Gumiel de Mercado. *Boletín de la Institución Fernán González* XLVI/168: 558-564.
- Diago Hernando, Máximo y Miguel Ángel Ladero Quesada. 2010. Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII. En *la España medieval*, 33: 347-382.
- Domínguez Casas, Rafael. 2003. Heráldica en el arte del Renacimiento. Burgos y el sur provincial. *Biblioteca: estudio e investigación*, 18: 217-262.
- Escorial Esgueva, Juan. 2018. De Trasmiera al Duero. Juan de Naveda y la redefinición del espacio sacro (1571-1595). En *La formación artística: creadores, historiadores, espectadores*, coordinado por B. Alonso Ruiz et al., I, 173-179. Santander: Universidad de Cantabria.
- Fernández Troyano, Leonardo. 1985. El patrimonio histórico de las obras públicas y su conservación: los puentes. *Informes de la Construcción*, XXXVII/375: 5-55. <https://doi.org/10.3989/ic.1985.v37.i375.1795>
- Garrán, Mauricio. 1861. Reparación de los cimientos del puente de Aranda de Duero. *Revista de Obras Públicas* IX, 22, 265-270.
- González Echegaray, María del Carmen, Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera, Begoña Alonso Ruiz y Julio Juan Polo Sánchez. 1991. *Artistas cántabros de la Edad Moderna. Su aportación al arte hispánico (diccionario biográfico-artístico)*. Santander: Institución Mazarrasa/Universidad de Cantabria.
- Iglesias Rouco, Lena Saladina y María José Zaparaín Yáñez. 2018. Los puentes burgaleses a través de la documentación, 1600-1800. En *Puentes singulares de Burgos. Unir orillas, abrir caminos*, coordinado por M. Á. Moreno Gallo, 53-99. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- López García, Mercedes. 1995. Un patrimonio en la Ribera del Duero: el ferrocarril Valladolid-Ariza, 1895-1995. *Biblioteca: estudio e investigación* 10: 177-190.
- Madrazo, Santos. 1984. *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Turner.
- Morcillo Pérez, Esteban y Mari Carmen Ayuso Gallardo. 1990. Restauración de las pinturas murales en la iglesia de San Juan. En *Restauración de la iglesia de San Juan Bautista*, 20-23. Aranda de Duero: Ayuntamiento de Aranda de Duero.
- Moreno Gallo, Miguel Á. 2018. Catálogo de puentes singulares de la provincia de Burgos. En *Puentes singulares de Burgos. Unir orillas, abrir caminos*, coordinado por M. Á. Moreno Gallo, 185-344. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- Navarro Vela, José Ramón. 2001. *El puente moderno en España, 1850-1950. La cultura técnica y estética de los ingenieros*. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- Navascués Palacio, Pedro. 2016. Ingeniería, hierro y arquitectura en el siglo XIX. En *De Re Metallica. Ingeniería, hierro y arquitectura*, coordinado por P. Navascués Palacio y B. Revuelta Pol, 11-41. Madrid: Fundación Juanelo Turriano.
- Nuño González, Jaime. 2002. La Ribera del Duero burgalesa entre los siglos XIII y XIV. *Biblioteca: estudio e investigación* 17: 9-42.
- Payo Hernanz, René Jesús. 2018. Historia de los puentes de la ciudad de Burgos. En *Puentes singulares de Burgos. Unir orillas, abrir caminos*, coordinado por M. Á. Moreno Gallo, 33-52. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- Peribáñez Otero, Jesús y Isabel Abad Álvarez. 2003. *Aranda de Duero, 1503*. Aranda de Duero: Ayuntamiento de Aranda de Duero.
- Peribáñez Otero, Jesús. 2014. *1503. La villa de Aranda de Duero y su comarca en los inicios de la Modernidad*. Aranda de Duero: Ayuntamiento de Aranda de Duero.

- Peribáñez Otero, Jesús. 2025. De los linajes arandinos al linaje de los Aranda de Alcalá la Real. Estrategias de legitimación en la Castilla de los Trastámara. En *Estudios de frontera*, 13, coordinado por F. Toro Ceballos, 505-520. Jaén: Diputación de Jaén.
- Sáinz Guerra, José Luis. 1990. *La génesis de la plaza en Castilla durante la Edad Media*. Valladolid: Colegio Oficial de Arquitectos de Valladolid.
- Sánchez Rivera, José Ignacio. 2005. Importancia de las comunicaciones en el siglo XVIII: los puentes. *Biblioteca: estudio e investigación*, 20: 363-412.
- Sánchez Rivera, José Ignacio. 2010. *Los puentes de la Ribera burgalesa*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- Val Valdivieso, María Isabel del. 2009. Río y vida urbana en la Castilla del siglo XV. *Biblioteca: estudio e investigación* 24: 47-62.
- Velasco Pérez, Silverio. 1925. *Aranda. Memorias de mi villa y de mi parroquia*. Madrid: Industrial Gráfica.
- Zaparaín Yáñez, María José. 1992. Aportación a la obra del maestro trasmerano Juan de la Verde. *Cuadernos de Trasmiera*, 3: 139-157.
- Zaparaín Yáñez, María José. 2002. *Desarrollo artístico de la comarca arandina. Siglos XVII y XVIII*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos/Ayuntamiento de Aranda de Duero.

Juan Escorial Esgueva es investigador predoctoral de la Universidad de Salamanca

Citar como: Escorial Esgueva, Juan. 2025. Nuevos datos sobre la historia constructiva del puente mayor de Aranda de Duero (Burgos). *Revista de Historia de la Construcción* 5: 119-138. <https://doi.org/10.4995/rdhc.2025.25072>.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7045-9170>

Copyright: 2025 SEDHC. Este artículo es de acceso abierto y se distribuye bajo los términos de la licencia Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.