

## El camino del Señorío en Álava. Aproximación a los puentes de Osma

IGNACIO DÍAZ BALERDI

Hablar de rutas y caminos, así como de puentes, elementos casi consustanciales a los mismos, constituye un ejercicio pluridisciplinar en el que numerosos vectores pueden entrar en juego. Los caminos y los puentes no aparecen porque sí, no son elementos gratuitos en la configuración del paisaje. Su existencia, desarrollo, planificación, factura, acabado, reparación, uso y —por qué no— eventual abandono, responden a una lógica basada en parámetros cuantitativos y cualitativos que giran en torno a varios conceptos de primordial importancia: sistemas de comunicación (con sus correspondientes efectos directos y colaterales), relaciones intergrupales, intercambios de bienes, estructuras de poder y estrategias de viabilidad y rentabilización. Evidentemente, habrá que ubicar dichos factores en sus específicas coordenadas espacio-temporales para obtener una perspectiva globalizadora del fenómeno,

---

(\*) El presente trabajo constituye una aproximación a los puentes de Osma, y se engloba dentro de un proyecto de investigación, aprobado por la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, y titulado *Valdegobía como encrucijada de las artes. La penetración burgalesa en Álava*, que lleva a cabo un equipo integrado por la Dra. Ana de Begoña Azcárraga, la Dra. Felicitas Martínez de Salinas Ocio, el Dr. José Javier Vélez Chaurri y quien esto suscribe, bajo la dirección del Dr. Pedro Luis Echeverría Goñi.

El rastreo y obtención de documentos que aparecen citados en este artículo, tanto del Archivo de Protocolos Notariales de la Provincia de Álava como del Municipal de Villanueva de Valdegobía, fue trabajo de mis compañeros Pedro Luis Echeverría Goñi y José Javier Vélez Chaurri. Armando Mateo Pérez me comunicó amablemente la localización de un protocolo notarial otorgado por D. Juan Antonio Maturana en 1684 sobre el "Puente de Osma". La localización del Mapa de los puentes y caminos de Álava, del año 1744, se la debo a Camino Urdiain, Jefe de Servicio del Archivo Provincial de la Diputación Foral de Álava. A todos ellos, mi más sincero agradecimiento.

pero ello no obsta para el análisis más pormenorizado de alguna de sus parcelas constitutivas.

En las líneas que siguen intentaremos aproximarnos con este talante a los puentes que en Osma salvan el cauce del río Tamecillo. No enfocamos este acercamiento como algo cerrado, sino como un eslabón de un proyecto más amplio centrado en el estudio de las manifestaciones artísticas y patrimoniales de la zona de Valdegobía. Por eso, nuestra aportación no será exhaustiva ni pretenderá agotar todas las posibles vías que ante nosotros se puedan abrir. Se conformará con abordar el tema de manera sucinta, sin que ello implique descuidar aspectos importantes u obviar elementos de discusión. En este sentido, primeramente ofreceremos una visión global, aunque sintética, de las peculiaridades que definen la zona y de su importancia como corredor de comunicaciones; para ello, deberemos extendernos un poco en el desarrollo histórico de un camino cuyo protagonismo no se localiza en la provincia de Álava, sino más bien en la meseta castellana y, más aún, en la provincia de Vizcaya. Después nos centraremos en Osma y, particularmente, en sus dos puentes, su construcción, factura y apariencia, para, al final, hacer unas consideraciones generales acerca de sus artífices, sistemas de adjudicación de obras, etc., y adelantar, así sea someramente, algunas posibilidades e hipótesis en torno al tema, enlazándolo con otros estrechamente relacionados en dicha zona y otras aledañas.

Álava goza de una privilegiada posición como lugar de tránsito desde, hacia y entre sus regiones circunvecinas. Situada en el extremo norte de la meseta castellana, se integran en su territorio, sin embargo, amplias parcelas de tierras con vocación netamente cantábrica, articulándose en su conjunto como espacio de confluencia de dos grandes sistemas naturales de comunicación: en sentido horizontal, el que enlaza las zonas norteñas de Burgos y la meseta castellana con otras regiones más orientales, Navarra, Aragón y el Valle del Ebro, sobre todo; y, en sentido vertical, el que une Castilla y la Rioja con la cornisa cantábrica y la salida hacia Francia.

En el extremo noroccidental de la provincia nos encontramos con un enclave singular: Valdegobía. Insertada como una auténtica península en tierras burgalesas, su singularidad radica en una aparente contradicción: siendo como ha sido una zona clave en ese sistema de comunicaciones que acabamos de mencionar, sobre todo en su sentido norte-sur, su progresiva decadencia ha desembocado en la actual depauperización de la zona y en el despoblamiento de sus tierras. Esto también responde a una lógica, que aquí tiene que ver con

tensiones provinciales entre el centro y la periferia, como tendremos ocasión de comentar más adelante.

Valdegobía se ubica junto al paso natural entre la zona del Ebro y la salida al mar por Vizcaya. Su configuración es la de un valle cerrado en el oeste y en el sur por las estribaciones de la Sierra Salvada y el macizo rocoso de Bachicabo respectivamente, pero dinamizado por una arteria de comunicación natural que, remontando primero el río Omecillo y después el Tumecillo, permitía acceder desde el Ebro hasta el Valle de Losa, en el norte de Burgos, y hasta Orduña y el Valle de Ayala para enlazar con los cauces del Nervión o del Cadagua y salir al mar. Invertiendo el recorrido, es decir, haciéndolo de norte a sur, este eje natural corre cercano al Tumecillo, río que nace en el mencionado valle de Losa, abandona Burgos en Berberana, entra en la provincia de Álava al norte de Osma, atraviesa encajonados parajes desde Caranca hasta el monasterio de Angosto y sale al valle de Valdegobía en Villanañe. Aquí vierte sus aguas en el Omecillo, el cual, tras atravesar el valle de Valdegobía en dirección oeste-este y dejar Villanañe, continúa por Espejo y Bergüenda hasta desembocar en el Ebro en Puentelarrá.<sup>1</sup>

El mencionado corredor norte-sur, no exento por otra parte de dificultades orográficas, va a ser utilizado desde muy antiguo. Se ha apuntado la posibilidad de que existiera ya en tiempos romanos una calzada por estos parajes, calzada que enlazaría en Puentelarrá con la que iba de Astorga a Burdeos, ésta sí ampliamente conocida y documentada en autores como Ptolomeo o en el denominado *Itinerario de Antonino*.<sup>2</sup> Es bastante lógico suponerlo, aún cuando carezcamos todavía de comprobación efectiva que sustente la idea, lanzada primero por Francisco Coello<sup>3</sup> y recogida posteriormente por otros autores que apuntan distintas posibilidades: que el camino por Osma

(1) GALDOS URRUTIA, Rosario, y RUIZ URRESTARAZU, Eugenio: "Ríos y clima". *Álava en sus manos*, vol. I, pp. 73-104. Vitoria: Caja Provincial de Álava. 1983 (pág. 77).

(2) Para Ptolomeo se puede consultar "Claudii Ptolemaei Geographica". Nuremberg. 1924, liber II, caput IV, f. 18, Tabula II, El llamado *Itinerario de Antonino* es una síntesis que un particular hizo de las calzadas romanas en el siglo III: *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*. Venecia. 1518. En ambas obras aparece la calzada Astorga-Burdeos, de la cual se conocen numerosos restos en territorio alavés.

(3) COELLO Y QUESADA, Francisco: *Noticias sobre las vías, poblaciones y ruinas antiguas especialmente de la época romana en la provincia de Álava*. Madrid: Real Academia de la Historia. 1875. En su opinión es segura la existencia de una calzada que a partir de Puentelarrá y pasando por Bergüenda, Espejo y Osma (la antigua Uxama-Barca), iba por el valle de Losa hasta Villasanté, en Burgos. Habría además otro posible itinerario por Valpuesta y Osma hasta alcanzar Orduña y dirigirse al mar: sería romano cuando menos hasta Berberana (págs. 10-11).

continuara hasta el mar alcanzando Castro Urdiales o Bermeo,<sup>4</sup> y que enlazara con otro que venía desde Nanclares en dirección este-oeste.<sup>5</sup> Sea como fuere, y a la espera de que nuevas investigaciones confirmen o desmientan tal posibilidad, el hecho es que nos encontramos ante un importante enclave como centro de tránsito. Podemos suponer además un motivo evidente para la existencia de esas vías de comunicación: los intercambios comerciales, sobre todo en función de las explotaciones mineras de las Encartaciones vizcainas y la exportación de mineral, hierro ante todo, al territorio peninsular.<sup>6</sup>

En época medieval no hay obras públicas de envergadura, pero no por ello caen en desuso los sistemas de intercambio y comunicación. Para el caso que nos ocupa, son numerosas las rutas que peinan la zona de Valdegobía, buscando pasos naturales que favorecieran la facilidad del desplazamiento. Probablemente la más importante fuera la mencionada ruta que corría cercana al río Omecillo, primero, y a partir de Villanañe al Tumecillo, para llegar a Osma y luego a la Peña de Orduña: la salida natural de Castilla al mar. En este eje confluían, además, el camino que venía de Nanclares por Cárcamo y Fresneda, y el que procedente de Salinas de Añana canalizaba un bien primordial en el medioevo: la sal. E íntimamente unidas a estas rutas comerciales, y a fin de preservar su seguridad, aparecerán las torres defensivas de la zona: Puentelarrá, Bergüenda, Espejo, Villanañe, Villamaderne y Astúlez, además de la de Alcedo en el camino que comunica con Salinas de Añana.<sup>7</sup>

La ruta principal, denominada el *Camino del Señorío* (pues conducía a Vizcaya) o *Camino de Orduña*, acrecentará su importancia con el paso del tiempo. A partir del siglo XV se consolida el eje Burgos-Bilbao, el cual monopoliza gran parte del transporte de mercancías entre la costa y Castilla y viceversa. Ello trae como consecuencia la aparición de quejas y conflictos por parte de Vitoria.<sup>8</sup> Será un problema suscitado sin interrupción, al considerar

(4) LARREA SAGARMINAGA, M<sup>a</sup> Angeles: *Camino de Vizcaya en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca. 1974 (pág. 104).

(5) SANTOS YANGUAS, Juan: "Conquista y ordenación del territorio de Álava por los romanos en época altoimperial". *La formación de Álava*, vol I, pp. 447-466. Vitoria: Diputación Foral de Álava. 1984 (pág. 456).

(6) GALILEA MARTINEZ, Fernando: "Vías de comunicación y comercio". *Álava en sus manos*, vol. 2, pp. 233-264. Vitoria: Caja Provincial de Álava. 1983 (pág. 236).

(7) PORTILLA VITORIA, Micaela: *Torres y casas fuertes en Álava*. 2 vols. Vitoria: Caja de Ahorros Municipal de Vitoria. 1978 (vol. I, pág. 16).

(8) DIAZ DE DURANA ORTIZ DE URBINA, Ramón: *Álava en la Edad Media*. Vitoria: Diputación Foral de Álava. 1986 (pág. 249).

los responsables vitorianos que se escamoteaba a la ciudad gran parte de los beneficios derivados de ser punto de paso y aduana obligatoria en el camino de la meseta al mar. El Camino del Señorío, en última instancia, beneficiaba a Álava, pero de manera tangencial. Es más, en general se consideraba que, más que beneficiar, se perjudicaban los intereses de Álava, dado que su capital, Vitoria, quedaba al margen de la ruta. Tensiones centro-periferia, o lo que es lo mismo, centralización de intereses en la capital de la provincia, que es la que verdaderamente rige los destinos del territorio. Además, también es cierto que los pueblos que atravesaba el camino no experimentaron un crecimiento acorde con el que debería derivarse de su privilegiada posición, debido a que en realidad nunca dejaron de ser lo que eran: meros lugares de paso.

La segunda mitad del siglo XV conocerá una creciente actividad en la construcción y reparación de caminos. Existe un gran interés por mantener en buenas condiciones el camino de Orduña. En Álava era la provincia la encargada de su cuidado, y en Vizcaya serán el propio Señorío (la autoridad provincial) y el Mariscal de Ayala, titular de las tierras por las que discurría el camino, los más interesados en su buen estado y rendimiento.<sup>9</sup> En 1491 se realiza un estudio muy completo para el arreglo del camino, en el que se recogen datos como coste de las reparaciones, financiación, tiempo estimado, etc., que es enviado al Consejo Real para su aprobación. Las razones esgrimidas sobre la idoneidad del Camino del Señorío descansaban en dos aspectos básicos: la menor distancia entre Burgos y Bilbao por esta ruta —31 leguas estimadas, frente a las 37 del tramo Burgos-Santander— y el abaratamiento de costes para las mercancías por ausencia de gravámenes: Bilbao no pagaba diezmos ni rediezmos.<sup>10</sup>

Aunque ésta era la ruta que más tradición tenía entre los mulateros, las cosas no van a presentarse fáciles en tiempos venideros. La sucesiva aparición de alternativas para comunicar Castilla con el mar implicaba una serie de argumentaciones sobre las ventajas y deméritos de unas y otras. En el siglo XVI se barajaban cuatro rutas: la de Vitoria, que era la más llana aunque debía dar un rodeo para llegar a Bilbao; la de Orduña, más corta pero con una grave dificultad orográfica en la peña del mismo nombre; la de Valmaseda, que sería la tercera en discordia, y la de Gordejuela. En 1553 se acometen obras de

(9) Recordemos que Llodio y gran parte del valle de Ayala pertenecen a Álava. Los intereses de particulares e instituciones a veces iban paralelos y otras surgían los irremediables conflictos, sobre todo en función de trazados y fiscalidad consecuente.

(10) LARREA SAGARMINAGA, M<sup>ª</sup> Angeles: *Caminos de Vizcaya....* (págs. 106-115).

mejora en la ruta de Orduña, con las consiguientes protestas por parte de Álava, Guipúzcoa y Navarra, que se sentían perjudicadas en sus intereses. Los alaveses llegaron a empuñar las armas y a sabotear los trabajos, por lo que el Camino del Señorío recurrió a gente armada: las consecuencias no se hacen esperar, y el rey dicta una orden para suspender las obras iniciadas. En 1663 Orduña, ciudad importante y con evidentes intereses en el camino, intenta ensanchar la calzada y hacer más cómodo el paso de los arrieros por su puerto. Pide ayuda a la villa de Bilbao, que se excusa momentáneamente.<sup>11</sup> En 1668 se hacen nuevos intentos de mejorar el camino y se concierta el arreglo con el arquitecto Lucas de Longa, quien se compromete a acabarlo en el plazo de un año, por la cantidad de 15.000 ducados.<sup>12</sup>

El siglo XVIII conoce un cambio fundamental en la configuración de los caminos: de los de herradura se pasa definitivamente a los de rueda, que deberían ser lo suficientemente anchos como para permitir el paso de grandes carros de cuatro ruedas. Ello implica su mejora y ampliación para responder a las nuevas necesidades, las cuales ya se habían puesto de manifiesto en el siglo XVI y ahora no hacían sino volverse más evidentes. De nuevo, para explicar la configuración de un camino que atravesaba parte de la provincia de Álava, debemos referirnos a acontecimientos que se resuelven mayoritariamente en Vizcaya. Tras numerosas vicisitudes, en 1752 se emite una orden por la cual se solicita la presentación de propuestas para dirimir de una vez por todas el perfil de la ruta que enlazaría la meseta castellana con la costa cantábrica. Se presentan cuatro proyectos, coincidentes con lo que dictaba la tradición: el que iba por Vitoria, apoyado por el Señorío de Vizcaya y la

(11) Debemos recordar que ni siquiera en cada provincia los intereses eran concordantes. Antes hemos citado el caso de Álava y las tensiones centro-periferia. Para el caso de Vizcaya la situación era aún más complicada. Por un lado estaba la villa de Bilbao, con su puerto y sus infraestructuras. Por otro el Consulado de Bilbao, con sus intereses netamente económicos y comerciales. En tercer lugar, el Señorío, es decir, la institución provincial que debía armonizar conveniencias muchas veces contrapuestas entre unos pueblos y otros, pueblos que en ocasiones se veían implicados, aunque sólo fuera económicamente, en proyectos que les quedaban lejanos geográficamente.

(12) Para los distintos avatares por los que pasa el camino, proyectos, conflictos, etc, pueden consultarse entre otros los siguientes trabajos: GUIARD, Teófilo: *Historia del Consulado de Bilbao y Casa de Contratación y del comercio de la villa. 1511 a 1880*. 2 vols. Bilbao 1913-14 (existe una edición facsimilar de La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao: 1972); LARREA SAGARMINGA, M<sup>a</sup> Angeles: *Caminos de Vizcaya...* 1974; GALILEA MARTINEZ, Fernando: "Vías de comunicación..." 1983; PORTILLA VITORIA, Micaela, et al.: *Catálogo Monumental. Diócesis de Vitoria. T. IV: Vertientes Cantábricas del Noroeste Alavés. La ciudad de Orduña y sus aldeas*. Vitoria: Caja de Ahorros de Vitoria. 1988.

provincia de Álava; el de Valmaseda, por el que apostaban el Consulado de Bilbao, el valle de Mena y las Siete Merindades de Castilla, entre otras instituciones; el de Orduña, promocionado sobre todo por dicha ciudad; y el de Gordejuela, que tuvo desde el principio poca aceptación. Se esperaba la propuesta del valle de Arratia, aprovechando el camino de Barázar, pero nunca fue sometida a evaluación. Más adelante, en 1763, se presenta un nuevo proyecto, redactado por D. Miguel Archer y respaldado por la provincia de Álava, para construir un camino de Vitoria a Bilbao por Altube: de esa manera se centralizaría el ingreso de caudales en la aduana de Vitoria y ésta ciudad se convertiría en un centro neurálgico de comunicaciones (con Navarra, Francia, Burgos, la Rioja, etc.), además de facilitarse el transporte de madera alavesa para surtir las necesidades crecientes de las ferrerías vizcainas. La nueva propuesta venía impulsada por la inquietud que despertó la posibilidad de que la salida al mar se hiciera definitivamente por Santander, con el consiguiente riesgo para la economía y el comercio de las zonas que antes se disputaban la adjudicación; además era otra forma de oponerse a las pretensiones de Orduña, que argumentaba a su favor tomando el ejemplo de lo sucedido en Madrid al abrirse pocos años antes el paso del Guadarrama, auténtico éxito de la ingeniería del siglo XVIII. Al final, en 1764, y tras diversos avatares, triunfa el proyecto de Orduña, que se llevaría a cabo bajo la dirección de Joseph Santos Calderón. Ello, por supuesto, produce malestar en Álava, malestar manifestado institucionalmente en la Junta Particular de la Provincia del día 1 de agosto de 1765,<sup>13</sup> a la vez que se continúa con un proyecto de Justo Antonio de Olaguibel para enlazar con Bilbao por Altube y con la Rioja por Armiñón, proyecto que comienza a materializarse mediante el otorgamiento de una Cédula Real el 26 de agosto de 1793.<sup>14</sup> Desde entonces hasta hoy, el camino de Orduña ha sido utilizado, aunque hemos de reconocer que el tiempo no ha dado la razón a aquella decisión fundamentalmente política, por cuanto que paulatinamente ha ido cediendo protagonismo en beneficio de otras rutas alternativas, primero la de Barázar y, más recientemente, la de Altube.

Este desarrollo histórico, resumido aquí de manera harto sintética, produce en realidad un cambio, ora imperceptible, ora significativo, en el trazado y

---

(13) Archivo de la Diputación Foral de Álava. *Libro de Decretos de Juntas Generales*, nº 38, fols. 311-320.

(14) RUIZ SAENZ DEL CASTILLO, M<sup>º</sup> Aurora: *Los caminos de Álava en el siglo XVIII*. Tesis de licenciatura. Bilbao: Universidad de Deusto. 1975 (pág. 84).

uso de las rutas. El Camino del Señorío a su paso por Álava consta de dos tramos claramente diferenciados. El primero, abierto y sin excesivas dificultades, sale de Puentelarrá, pasa por Bergüenda y Espejo y alcanza Villanañe. Aquí se separa del que, hacia el oeste, recorre el valle de Valdegobía, para dirigirse al norte hasta la frontera con Burgos. Puentelarrá, Villanañe y Osma se configuran como los hitos fundamentales del mismo. Si nos centramos en el último sector, el que media entre Villanañe y Osma, los mencionados cambios son perceptibles incluso sobre el terreno, al haberse mantenido en uso distintas alternativas para cubrirlo. Así, el proyecto de José Santos Calderón sigue en gran medida el itinerario de la hipotética vía romana apuntada páginas atrás: sube desde Villanañe, pasa por la Venta del Monte y se une en Fresneda con el camino de Nanclares, para finalmente atravesar Osma y alcanzar el límite provincial al norte de dicho pueblo. Ahora bien, existen otras posibilidades, sobre todo las que siguen más o menos al río Tumecillo, y que se utilizan ampliamente al menos desde la edad media. La proximidad al cauce de agua, y la necesidad de salvarlo en ocasiones, obligará evidentemente a la construcción de una serie de puentes. Desde Villanañe hasta el límite con Berberana encontramos cinco: uno en el camino de entrada a Villanañe; el segundo a la salida del pueblo, en un punto donde se puede tomar la dirección de la Venta del Monte o del monasterio: es el conocido como puente de Angosto; el tercero, en Caranca; los dos restantes en Osma: uno en el propio pueblo —denominado “Puente de Osma”— y otro salvando el cauce donde el río hace de frontera con Burgos, llamado “Puente de Castilla” o, más habitualmente, “Puente de Morraño” (fig. 1)

En Osma confluyen todos los caminos antes de adentrarse en tierras burgalesas para buscar el puerto de Orduña. De sus dos puentes, el de “Morraño” era el más utilizado, dado que era el paso obligado de cualquier camino que se dirigiera hacia el norte. El segundo, en cambio, tan sólo era imprescindible franquearlo en caso de tomarse la dirección de Nanclares. Para quienes descendían hacia el sur, hacia Villanañe, no era necesario este paso, al menos hasta la remodelación definitiva de José Santos Calderón: el camino pasaba junto a la iglesia parroquial y se dirigía hacia Caranca, bien por Astúlez, bien siguiendo el curso del río Tumecillo. De todos modos, la existencia de ambos puentes dan idea de la importancia de Osma como nudo de comunicaciones y confluencia de itinerarios.

Sus puentes debieron existir desde muy antiguo, aunque sus trazas actuales sean más recientes. Si realmente hubo una calzada romana por estos parajes, debía cruzar el río por estos dos puntos —o por otros muy próxi-

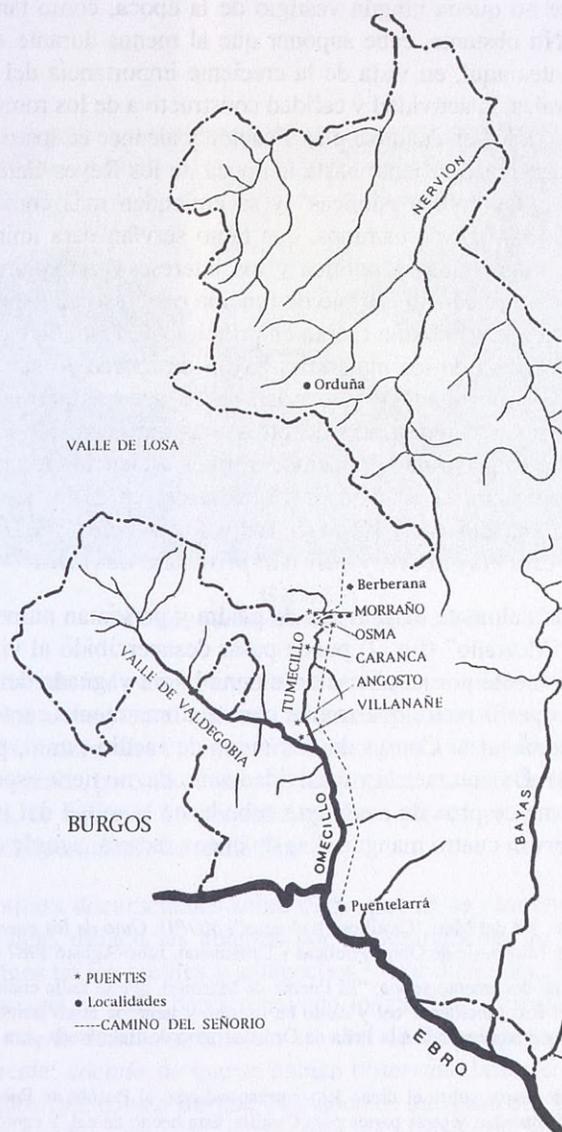


Figura 1:  
Mapa de la zona de Valdegobia  
con el Camino del Señorío y los puentes que salvan el río Tumeçillo.

mos—, aunque no queda ningún vestigio de la época, como tampoco de la Edad Media. No obstante, cabe suponer que al menos durante el medioevo existieran puentes aquí, en vista de la creciente importancia del camino. En términos generales, la actividad y calidad constructiva de los romanos no va a tener una continuidad en cuanto a planificación y alcance en los siglos venideros. Los puentes, prácticamente hasta la época de los Reyes Católicos, dejan de ser considerados “obras públicas” y se entienden más como elementos particulares, de una red de caminos, que tanto servían para unir como para defenderse: la fragmentación política y los intereses contrapuestos de cada núcleo de poder implican un cambio de función e incluso de fisonomía de los puentes.<sup>15</sup> Tal vez los de Osma fueran en principio de madera, y por la propia naturaleza perecedera de los materiales hayan desaparecido sin dejar rastro. De lo contrario, probablemente quedarían restos que nos permitieran hablar de una reutilización o reparación de otros más antiguos, tal vez de época romana. Pero al respecto nada podemos afirmar a ciencia cierta, ni sobre la romanización ni sobre la edad media. Más tarde, en 1744, ambos puentes aparecen documentados en el *Mapa de todos los puentes, passos, caminos, y calzadas de esta muy noble, y muy leal provincia de Álava*.<sup>16</sup>

Los que actualmente existen son de piedra y presentan numerosas refacciones. El de “Morraño” (fig. 2) puede pasar desapercibido al viajero que lo cruza, probablemente por su ubicación en una ligera vaguada del terreno. De ahí también su perfil recto, que rompe con el alomamiento característico de los puentes medievales. Consta de dos arcos de medio punto, pila ancha y tímpano grande. De volumetría y masividad acusada, no tiene espolón, pero sí tajamar en forma de proa de nave, que sube hasta la mitad del tímpano. Así mismo se observan cuatro manguardias de buena factura, acorde con la técni-

(15) MERINO, M<sup>a</sup> del Mar: “Castillos en el agua”. *MOPU. Guía de los puentes de España*, pp. 53-78. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Julio-Agosto 1987 (pág. 54).

(16) En dicho documento se lee: “El Puente de Marroño, que se halla encima de el Lugar de Osma, sobre el Rio Mecillo de cal y canto en un ojo, y tiene de largo treinta pies, con sus escusales, y es el que corresponde à la Peña de Orduña, tierra de Balmaseda para Castilla, Rioja, y otras partes.

El Puente de Osma sobre el dicho Rio correspondiente al Puente de Puente Larra, y es passo de Bilbao, Santander, y otras partes para Castilla, esta hecho de cal, y canto en dos ojos, y tiene veinte y quatro varas de largo y doze pies de ancho”. (*Mapa de todos los puentes, passos, caminos, y calzadas de esta muy noble, y muy leal provincia de Álava*. En Vitoria: Por Thomàs de Robles, Impressor de la Provincia, año 1744, pp. 16-17. Archivo Provincial de la Diputación Foral de Álava. Legajo DH 1081-22. Notemos que lo dicho para el Puente de Morraño corresponde al primitivo, que sería demolido dos años despues de la fecha del documento en cuestión.

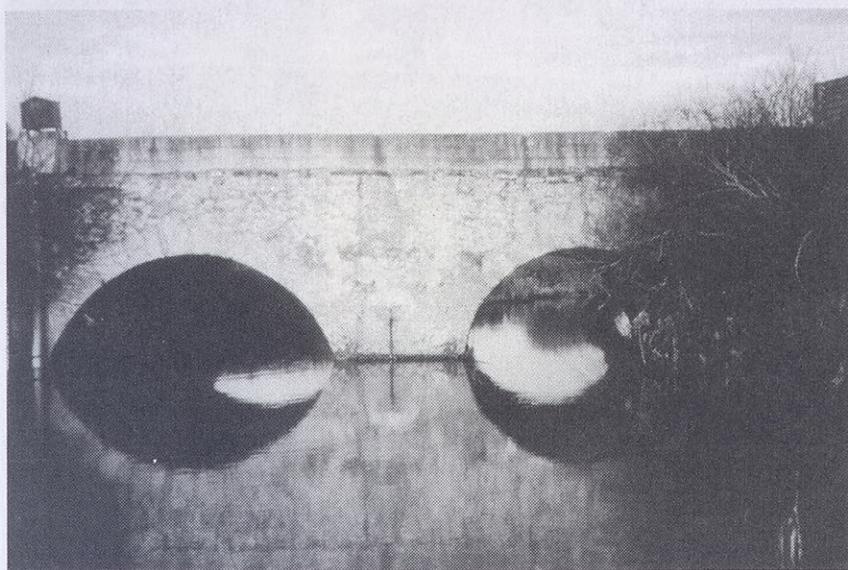


Figura 2:  
Vista del puente de Morraño, aguas abajo.

ca constructiva de las partes principales: se emplean sillares bien labrados en la rosca de los arcos y en el tajamar, mientras que los rellenos se consiguen a base de losas horizontales con mortero y cascajo. La vía es ancha, han desaparecido los andenes, pero se conservan los pretiles, en uno de los cuales, el de aguas arriba, se observa un pequeño quiebro que tal vez nos hable de una traza original ligeramente acodada (fig. 3).

Las noticias documentales sobre dicho puente se remontan a 1688, con ocasión de unas diligencias abiertas por la desaparición de unas piedras y unos galápagos en los pretiles y antepechos.<sup>17</sup> Por dicho documento sabemos que Francisco de la Valle había renovado los pretiles y asegurado los arcos, pero a tenor de la denuncia, faltaban un total de 24 galápagos en los antepechos del puente, además de que se habían observado fallos en el arco, sobre todo en la parte que daba a Burgos. No sabemos que pasó con posterioridad ni si se realizaron obras para mejorarlo. Pero no se debieron resolver todos los

(17) Archivo Municipal de Villanueva de Valdegobía. Escribano: Simón de Angulo. Legajo 78, nº 14: *Diligencias de oficio por la desaparición de piedras en el puente de Osma.*

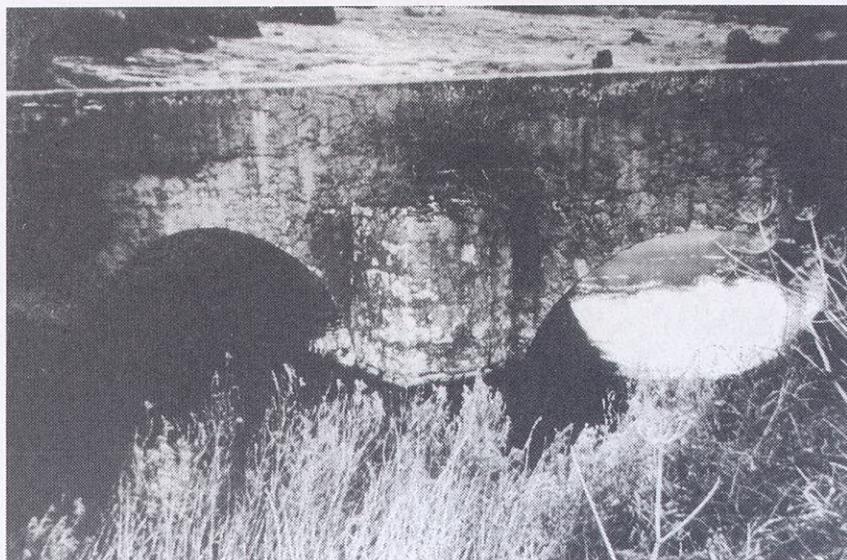


Figura 3:  
Detalle del pretil y tajamar del puente de Morraño.

problemas, pues en 1746 se toma una drástica decisión: demoler el viejo y levantar otro.

Juan Antonio de Revilla, cantero de Retes, es nombrado por la provincia para emitir un informe sobre el estado del puente y su conclusión no deja lugar a dudas: estaba muy deteriorado y hecho *contra arte y sin formal perfección*, se veía perjudicado por dos encinas que crecían a ambos lados y el arco era demasiado pequeño, lo que implicaba peligro de desbordamiento del río en época de crecidas.<sup>18</sup> Se adjunta al documento el plano de un puente de un solo arco y perfil alomado, que corresponde al primitivo que sería demolido (fig. 4). El propio Juan Antonio de Revilla presenta la traza, diseño y condiciones para las obras del nuevo puente, obras que tras la puja correspondiente se adjudican a Francisco Robina en 7.744 reales de vellón. El condicionado y obligación de las obras es, como siempre, prolijo y muy detallado.<sup>19</sup> De su estudio se deduce que, a excepción de refacciones posterior-

(18) Archivo Municipal de Villanueva de Valdegobía. Sección de Hacienda. Legajo 36: Obras. nº 3: *Acta de remate para el arreglo del Puente de Morraño*.

(19) El protocolo notarial corresponde a Francisco de Angulo: Archivo de Protocolos Notariales de la provincia de Álava, Legajo nº 11.781, años 1745-46. fols. 39-44v.

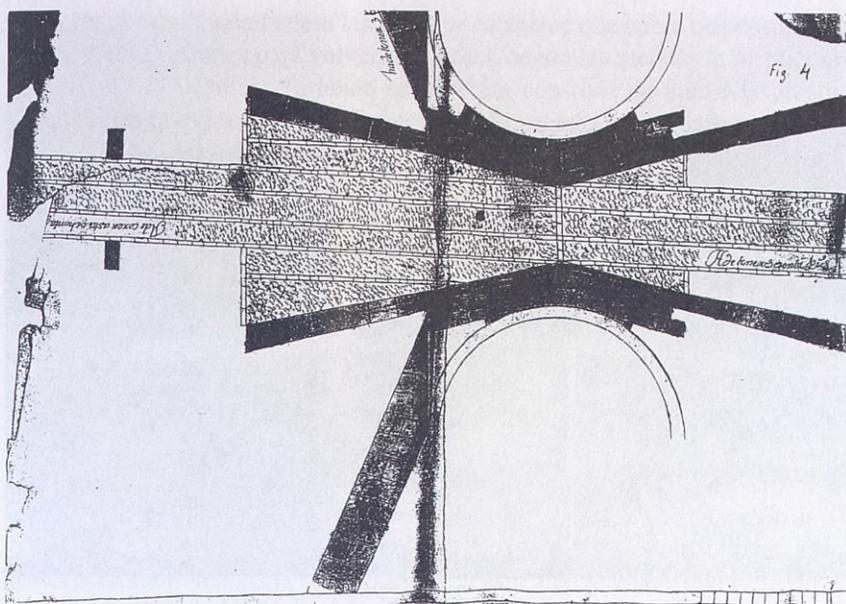


Figura 4:

Traza de un puente de un solo arco, que probablemente corresponda al que existía en Morraño antes de ser demolido y sustituido por el actual.

res —las más recientes hechas en cemento, lo que impide el estudio en detalle de sus elementos— la traza actual responde a lo anotado en los documentos, a excepción de un detalle: en la mitad correspondiente a Álava se debían hacer dos arquillos de medio punto para *dar éxito a las aguas y libertar el camino de las crecidas*, arquillos que hoy en día no existen y que, o bien fueron cegados con posterioridad, o bien nunca se llegaron a realizar. Debemos señalar que el empleo de arquillos de aligeramiento es un recurso de origen romano que se va a mantener a lo largo de la época medieval e, incluso, en siglos venideros.<sup>20</sup> En el condicionado se dice que al final se adjunta un plano, pero éste no se conserva, por lo que tampoco podemos recurrir a él para arrojar más luz sobre la cuestión. También se incluye un punto por el cual el adjudicatario de las obras debería arreglar las cobijas de los pretiles del “Puente de Osma”, que a lo que se ve, estaban en mal estado.

Este último, el de Osma (fig. 5), situado en el centro del pueblo, cruza el

(20) MERINO, M<sup>a</sup> del Mar: “Camino en el agua”, (pág. 56).



Figura 5:  
Puente de Osma, visto aguas arriba.

río de este a oeste y era utilizado por quienes de dirigían a —o venían de— Nanclares, aunque con posterioridad al trazado definitivo del camino Bilbao-Burgos su uso se generaliza. Consta también de dos arcos de medio punto y destaca por su perfil alomado, aspecto sobre el que volveremos seguidamente. También la volumetría es acusada, no presenta espolón, pero sí tajamar de planta triangular que, en este caso, no acaba a la mitad del tímpano sino que sube hasta el remate formando un apartadero en la calzada (fig. 6). Se repiten las manguardias, más grandes en la orilla oeste, y los sillares en la base del tajamar y rosca de los arcos. El relleno es de piedras irregulares mezcladas con mortero y cascajo. Los andenes han desaparecido, y se conservan los pretiles, rematados por grandes piedras horizontales, que probablemente correspondan a los reparos, acordados en 1746 con el maestro cantero del “Puente de Morraño”, citados más arriba.

La documentación más antigua<sup>21</sup> que poseemos sobre este puente data de

(21) Archivo de Protocolos Notariales de la Provincia de Álava. Notario: Juan Antonio Maturana. Legajo nº 8819, fols. 288-294v. Comprende el condicionado, el remate, y la obligación y fianza por el maestro cantero a quien se adjudican las obras.

1684. En el condicionado para las obras se establece que había que desmontar los arcos preexistentes para volverlos a hacer, según las medidas e instrucciones que allí se detallan. También se deberían construir de nuevo las cuatro manguardias que flanqueaban el cauce del río, siendo las del lado oeste más largas que las del este, aunque de la misma anchura. De todas formas, las obras no implicaron la demolición total del puente que existía hasta entonces, sino una reutilización y mejora de estructuras preexistentes. El acta de remate incluye al final un detallado plano con la traza y medidas del nuevo puente, firmado por Antonio de la Barcena, el maestro que obtuvo la concesión de las obras en 4.858 reales de vellón. En él (fig. 7) se observan dos arcos de medio punto, iguales, y un perfil alomado, debido a la elevación de los arcos para dejar suficiente luz en los arcos, pero con un tramo recto entre los puntos correspondientes a las claves de los arcos. Si lo comparamos con la morfología del puente realizado, nos daremos cuenta de que la configuración anterior, probablemente correspondiente a un puente medieval, aún deja ver un acusado alomamiento con angulación en el punto central, coincidiendo con el vértice del apartadero. Además, los arcos no son exactamente iguales, sino que el correspondiente a la orilla occidental está algo rebajado con relación al otro. En el condicionado para las obras se dice que la calzada debería tener 20



Figura 6:  
Detalle del apartadero en el puente de Osma.

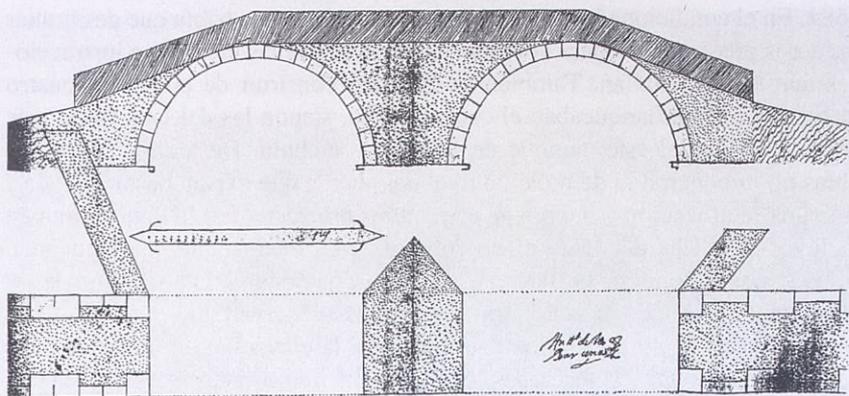


Figura 7:  
Traza del nuevo puente de Osma, firmada por Antonio de la Bárcena.

estados de largo, con la subida requerida, pero *de manera que la entrada sea seguida y no muy áspera según arte*. De ahí podemos deducir que en el puente anterior el alomamiento era mucho más acusado que el que se pretendía para el nuevo, pero de todas maneras, algo del angulamiento primitivo quedó en la nueva obra, lo que le otorga su característico perfil. También se puede observar en el plano la disposición de la calzada, con sus correspondientes andenes, a base de alternar losas anchas con otras más estrechas.

Tenemos, por tanto, unos caminos de importancia tanto estratégica como comercial, que confluyen en un punto clave: Osma. Y unos puentes que, sin duda, existían desde muy antiguo, aunque sus trazas actuales correspondan en un caso al siglo XVII—el del pueblo— y el otro al XVIII—el de “Morraño”. En este último caso, la nueva construcción implica la demolición de la preexistente, la introducción de dos arcos en vez de uno y el aumento de la luz de los mismos para evitar problemas con las crecidas. En el de Osma, podemos deducir que ya tenía dos arcos antes de su remodelación, aunque se afianzan las estructuras, se aumenta la luz y se atenúa la doble pendiente que correspondería al puente medieval, aunque ésta no desaparece del todo. Particularmente interesante es la documentación al respecto. En ella podemos detectar que ya para el siglo XVII el sistema constructivo estaba fijado,<sup>22</sup> introduciéndose en las escrituras una serie de condiciones que velaban en todo momento

(22) El siglo XVII será deudor de los impulsos racionalizadores del Renacimiento. De ahí que para el momento de la construcción de los puentes de Osma, los modelos estaban ampliamente extendidos y se seguían unas pautas más o menos uniformes. Tampoco podemos olvidar la

por el resultado final, acorde con las técnicas habituales y sin dejar al azar detalles que a la postre se podían revelar como fundamentales. A pesar de la diferencia cronológica entre ambos —casi un siglo— podemos hablar de una cierta homogeneidad de modelos, al menos en lo que se refiere a elementos claves y morfología de la construcción. Son puentes de volumetría acusada: los arcos de medio punto arrancan dese dentro del agua, siendo muy elevada la proporción entre el ancho de la pila y el diámetro de los arcos, lo que redunda en una factura poco esbelta. Para hacerlos se detalla minuciosamente el procedimiento: deben regularizarse los puntos de apoyo, eliminando obstáculos —caso de las encinas en el de “Morraño”—, nivelar la parte correspondiente de ambas orillas y afianzar bien la pila en el lecho del río; las medidas están claramente expresadas, tanto en lo relativo a la calzada, como a la rosca de los arcos, dovelas, manguardias y pretiles; se hace hincapié en el tipo de labra para las piedras, sobre todo en arcos y tajamares,<sup>23</sup> que en ambos casos ha de ser a picón sencillo; la mampostería deberá estar bien ligada con las debidas proporciones de cal y arena; y, además, se deberán utilizar galápagos de hierro en los puntos donde confluyen los empujes para afianzar el resultado. Funcionalidad, en una palabra —a pesar de que a veces requieran posteriores intervenciones de mejora—, sin olvidar la preocupación formal y el cuidado de la estética, sobre todo en las partes de mayor exigencia estructural, sean tajamares, roscas de arcos o remates de los pretiles.

Ello no obsta para que, evidentemente, se noten diferencias entre ambos, particularmente en el trazado de los arcos, que están mejor conseguidos en el de “Morraño”. Es lógico que así sea, dada su construcción en el siglo XVIII, un siglo en el que los aires ilustrados se introducen poco a poco, se sobreponen al peso de la tradición —peso que en algunos casos constituía una rémora, como en el “Puente de Osma”, deudor a la postre de una construcción anterior cuyos ecos la nueva traza no acaba de apagar— y producen un auténtico resurgimiento de las preocupaciones constructivas, preocupaciones que también se manifestarán en el mundo de los puentes.<sup>24</sup> También son distintos los tajama-

---

influencia que, en términos generales, van a tener afamados arquitectos en obras de ingeniería civil, como puede ser el caso de Juan de Herrera (Véase, por ejemplo, ARAMBURU-ZABALA, Miguel A., y ALONSO RUIZ, Begoña.: “Hacia una visión global de Juan de Herrera”. *Juan de Herrera y su obra*. Catálogo de la exposición. Santander: Universidad de Cantabria. 1992).

(23) La buena estereotomía en ambos elementos era capital para la consecución de un buen resultado final. La de los arcos, en función de la mecánica de empujes, y la de los tajamares en tanto que evitaban la formación de remolinos que a la larga podían socavar la cimentación de la pila o pilas centrales.

(24) GARCIA RETUERTA, Carlos: “El sueño ilustrado”. *MOPU. Guía de los puentes de España*, pp. 112-128.

res: de planta triangular en el “Puente de Osma” y en forma de proa de nave en el de “Morraño”, acordes con sus respectivos momentos cronológicos. Finalmente, debemos señalar la ausencia de espolones, debido con toda probabilidad a una ausencia de preocupación por los aspectos hidrodinámicos a la hora de proyectar ambos puentes, preocupación que en términos generales, y no aquí en concreto, sí se manifestará a medida que avance el siglo XVIII.<sup>25</sup>

La documentación también es explícita sobre los plazos para la realización de las obras. Se prefería la época de estiaje para aprovechar el descenso del nivel de agua del río y, en todos los casos, se ponía a disposición del adjudicatario de las obras los pastos, madera y otros materiales para acometer la obra. A ésta se le daba la suficiente publicidad, instalando bandos en lugares públicos y anunciándolo por pregoneros, a fin de que en fecha determinada se rematasen las obras por el sistema de candela: las pujas, a la baja, se podían hacer hasta que una candela encendida al efecto se apagara. A lo largo de la puja, el precio de salida podía verse reducido a la mitad y la participación era concurrida. Se presentaban, como es lógico, maestros canteros del lugar o de sus aldeaños, pero es significativa la presencia recurrente de maestros montañeses con fuerte sentido de identidad grupal que, además, estaban bien organizados, manejaban buena información y se inscribían en una tradición que se remontaba tiempo atrás, siendo su concurso habitual también en otras zonas del norte peninsular.<sup>26</sup>

Los puentes de “Morraño” y “Osma” responden, por tanto, a lógicas de funcionalidad, cronología y ubicación evidentes. Funcionalidad, pues responden a unos modos de hacer de larga tradición donde lo que se busca es la solidez de la construcción, la perdurabilidad de la fábrica y la respuesta a unas necesidades crecientes en cuanto a tránsito de viajeros y mercancías, observando una preocupación estética en aquellas partes que así lo requerían, pero sin alardes ni soluciones innovadoras. Cronología, pues estamos ante dos puentes que se inscriben en unas coordenadas de superación de los modelos medievales y responden a una tipología asentada ya para el siglo XVII, aunque no por ello se puedan hacer tabla rasa de todas las antiguas reminiscencias, como en el caso del de Osma, que fue rehecho sobre uno anterior. Ubicación,

(25) ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel A.: *La arquitectura de los puentes de Castilla y León. 1575-1650*. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Cultura y Turismo. 1992 (pág. 86).

(26) Véase ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, Miguel A.: *La arquitectura de los puentes de Castilla y León*, págs. 40-44.

pues a pesar de la importancia de las rutas en las que se inscriben, no dejan de ser lugares periféricos a los que las influencias estilísticas y las innovaciones técnicas llegan con años de retraso. Finalmente, esta caracterización tipológica es preciso, evidentemente, relacionarla con otras más o menos próximas a ella, en concreto, y si no nos equivocamos, a las de Castilla, lugar que expande su influencia por áreas limítrofes, siendo Álava una de ellas, particularmente, la zona de Valdegobía.

### **Glosario de términos específicos**

*Alomamiento*: perfil característico de algunos puentes que presentan desnivel entre los extremos y el punto central, desnivel que se salva mediante sendas cuestas que confluyen en el punto más alto de la vía.

*Andén*: acera que flanquea la vía de un puente.

*Antepecho*: pretil; muro protector a los lados de un puente.

*Apartadero*: ensanche que de trecho en trecho se pone en los puentes para facilitar el cruce de personas o carruajes que circulan en sentido contrario.

*Cobijas del pretil*: piezas monolíticas, generalmente planas, con que se cubre el pretil de un puente.

*Espolón*: saliente en el extremo de una pila o machón de un puente; si va a favor de la corriente se llama espolón; si va en contra de la misma, tajamar.

*Galápago*: cimbra pequeña utilizada para reforzar la resistencia de la construcción.

*Manguardía*: cada uno de los murallones construidos junto a los estribos de un puente para dar a éstos mayor solidez, sirviendo de puertos en las orillas de ríos y canales.

*Pila*: cada uno de los machones que sostienen dos arcos contiguos de un puente.

*Pretil*: antepechos; parapetos a los lados de un puente.

*Tajamar*: saliente en el extremo de una pila o machón de puente, situado aguas arriba.

*Tímpano*: cada uno de los espacios triangulares del muro que cargan sobre un arco, comprendido entre la línea del trasdós y la moldura horizontal que corre sobre el arco.

*Vía*: camino; espacio central de tránsito en un puente.