

El Puente Mayor de Valladolid

Propuesta para la incoación del Puente Mayor de Valladolid como Bien de Interés Cultural



*«Volved el presuroso pensamiento
a las riberas del Pisuerga bellas,
veréis que aumentan este rico cuento
claros ingenios con quien se honran ellas.
Ellas no solo, sino el firmamento,
donde lucen las clarificas estrellas,
honrarse puede bien cuando consigo
tenga allá los varones que aquí digo»*

*La Galatea,
Miguel de Cervantes Saavedra*

Índice

1º.- Introducción	2
2º.- Descripción General.....	3
3º.- Medio Físico.....	5
4º.- Morfología	6
5º.- Historia	9
6º.- Elementos asociados	22
7º.- Obras e intervenciones	36
8º.- Valoración patrimonial	46
9º.- Propuesta de delimitación de BIC	50
10º.- Plan de Restauración	52
11º.- Bibliografía y fuentes	57
12º.- Anexo Gráfico	61

1º.- Introducción

La presente memoria constituye una recopilación sucinta de la información descriptiva, histórica y cultural asociada al **Puente Mayor de Valladolid**, así como del conjunto de valores que reúne desde múltiples enfoques, materiales e inmateriales, su relevante interés artístico, histórico, arquitectónico, y etnográfico. El Ayuntamiento de Valladolid entiende que estas características hacen que este puente reúna, de forma singular y relevante, los valores recogidos en el artículo 1.2 de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León; unos valores que justificarían la incoación de la tramitación de su declaración como **Bien de Interés Cultural** a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, en la categoría de **Conjunto Histórico**, e incluirlo en el Registro de Bienes de Interés Cultural de Castilla y León, todo ello conforme se establece en los capítulos I y II del Título II de la Ley 12/2002, de 11 de julio.

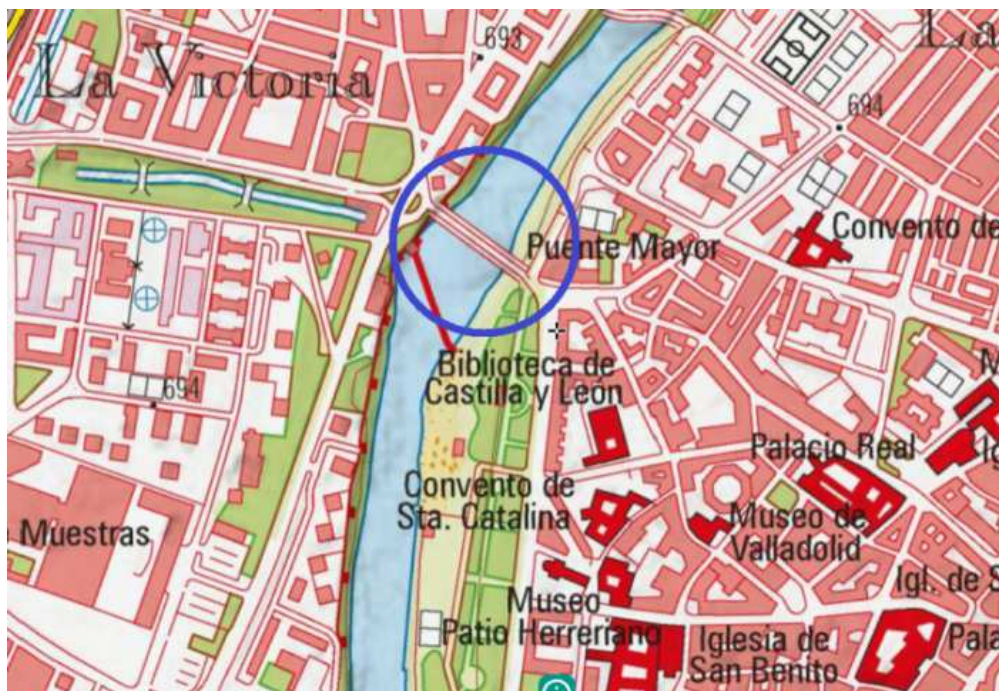
Tal y como se refleja en el art. 8 de dicha Ley, tienen la consideración de Conjunto histórico «*la agrupación de bienes inmuebles que forman una unidad de asentamiento, continua o dispersa, condicionada por una estructura física representativa de la evolución de una comunidad humana, por ser testimonio de su cultura o constituya un valor de uso y disfrute para la colectividad, aunque individualmente no tengan una especial relevancia. Asimismo, es conjunto histórico cualquier núcleo individualizado de inmuebles comprendidos en una unidad superior de población que reúna esas mismas características y pueda ser claramente delimitado*».

Así mismo se acompaña de una serie de propuestas para su valorización, un conjunto integral de acciones que el Ayuntamiento de Valladolid prevé realizar sobre esta importante construcción, con el objeto de ponerla en valor y recuperar la importancia relevante que ha tenido en la historia de la ciudad. Con estas acciones se realizará la investigación y análisis de este puente de cara a su protección y conservación, lo que posibilitará su conocimiento por los ciudadanos y que pueda ser una herencia para las generaciones futuras.

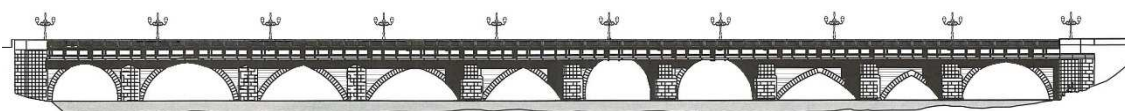
Esta memoria está redactada por el arquitecto municipal Óscar Burón Rodrigo, vocal representante del Ayuntamiento de Valladolid en la Ponencia Técnica de la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural de Castilla y León.

2º.- Descripción General del Puente Mayor

El Puente Mayor sobre el río Pisuega en Valladolid se sitúa en las coordenadas 41º 39' 35,45'' N, 4º 43' 57,98'' W y una altura de su rasante sobre el nivel del mar de 688,50 metros¹, dentro de la zona norte del núcleo urbano de la ciudad, cercano al casco histórico.



De los 12 puentes y dos pasarelas peatonales con los que cuenta la ciudad en la actualidad sobre el río Pisuega² fue el primero en ser construido y único durante casi un milenio. Realizado en fábrica de sillería caliza, tiene una longitud de 153 metros con 10 ojos de diferentes secciones, y desde finales del S. XIX una anchura media de la plataforma superior de 12 m, volada sobre el puente histórico con ojos de 9,05 m de ancho.



Constituye uno de los elementos urbanos históricos más antiguos e importantes de Valladolid, si bien su actual imagen está configurada también por las modificaciones que se han realizado sobre él a lo largo de la historia, en especial las obras ejecutadas hace poco más de un siglo con el objeto de ampliar su anchura y enrasar su perfil longitudinal; en cierta forma esta reforma cubrió a la vista el alto valor artístico e histórico de este puente de origen medieval, de gran belleza.

¹ Instituto Geográfico Nacional, visor IBERPIX v. 4.4.5

² Existen otros 15 puentes y 13 pasarelas sobre el río Esgueva, y dos puentes más sobre el río Duero en el barrio de Puente Duero, más un conjunto extenso de pequeños puentes sobre el Canal del Duero.

El Puente Mayor se encuentra incluido en el Catálogo de Bienes Protegidos del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid³, bajo la ficha EC-24 con un **nivel de protección P2** “Protección Integral”, nivel que caracteriza a aquellos edificios e infraestructuras que, poseyendo un gran valor arquitectónico y un interés en la historia de la ciudad, no alcanzan el valor monumental propio de los Bienes de interés Cultural.

El Puente Mayor no se encuentra dentro del ámbito declarado Conjunto Histórico-Artístico el 15 de julio de 1978, tampoco dentro del ámbito regulado por el vigente Plan Especial del Casco Histórico de Valladolid⁴ aprobado en 1996, aunque sí se encuentra dentro de la delimitación del ámbito de protección equivalente regulado en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana, a día de hoy en tramitación con una segunda exposición pública finalizada en enero de 2019.



³ Orden FOM/1084/2003, de 18 de agosto (B.O.P. de Valladolid de 27 de febrero de 2004) que aprueba la *Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Valladolid para su adaptación a la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Urbanismo de Castilla y León*, aprobado en pleno en el Ayuntamiento de Valladolid el día 18 de agosto de 2003, y publicado en el B.O.C.y L. número 165 de 27 de agosto de 2003.

⁴ Plan Especial del Casco Histórico de Valladolid, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Valladolid de 7 de mayo de 1997 (B.O.P. de Valladolid de 3 y 19 de junio de 1997)

3º.- Medio Físico

El término municipal de Valladolid recoge, además del río Esgueva, el curso de dos grandes ríos de importancia nacional, el Pisuerga y el Duero, afluente el primero en el segundo pese a aportar un mayor caudal medio. Si durante siglos el Duero sirvió en la reconquista como marca de batallas y delimitador de fuerzas, el Pisuerga siempre fue sinónimo de camino y conexión desde la Antigüedad. Caudaloso al recibir importantes aportes de las provincias palentina y burgalesa, necesitó la construcción de fuertes e importantes puentes para salvarle, como los de Simancas, Cabezón y este que nos trae aquí, el Puente Mayor de Valladolid.

Múltiples han sido las riadas producidas sobre la ciudad, que a buen seguro obligaron a la reparación continua del puente a lo largo de la historia, teniendo constancia de inundaciones en los años 1168, 1203, 1258, 1286, 1403, 1435, 1488, por citar tan sólo las primeras⁵.

Hoy, el entorno de este puente es muy diferente del que lo vio nacer, ha pasado a ser un ámbito antrópico y absorbido por la ciudad moderna, si bien aún mantiene en cierta medida algunos tramos de riberas con cierto valor natural y paisajístico, sobre todo con las intervenciones que se han venido realizando en las últimas décadas sobre las riberas, tanto por el Ayuntamiento de Valladolid como por la Confederación Hidrográfica del Duero. Además su entorno aún conserva importantes elementos que rememoran un paisaje histórico singular, ligado a la actividad humana y a la utilización del río como recurso, como las aceñas medievales, el azud, la desembocadura del Canal de Castilla, el edificio en donde se ubicaba el ingenio hidráulico de Zubiaurre, la zona de recreo de la vecindad a finales del siglo XVIII, etc.

Sin embargo, los ciudadanos tienen actualmente una visión de este puente fundamentalmente funcional, la de servir como una de las principales vías de salida del casco urbano histórico hacia el exterior, en dirección hacia Palencia-Burgos y León.



⁵ Ver el trabajo de Daniel de Cortázar “Descripción física, geológica y agrológica de la provincia de Valladolid” en el libro *Memorias de la Comisión del Mapa geológico de España*. PP. 29-42.

4º.- Morfología

Su estructura responde a la tipología común de los puentes de origen medieval, si bien existen tres particularidades que caracterizan de forma singular al Puente Mayor. Por un lado, que es un puente doble, algo que puede comprobarse en el intradós de varios de sus ojos, claramente

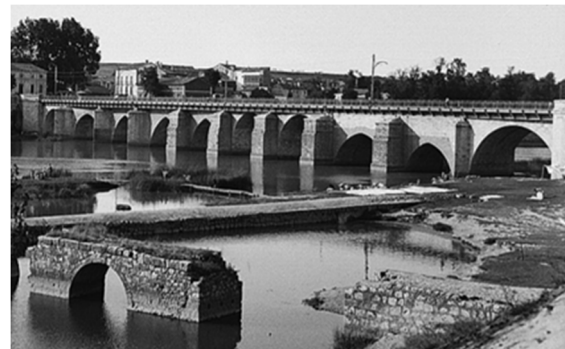
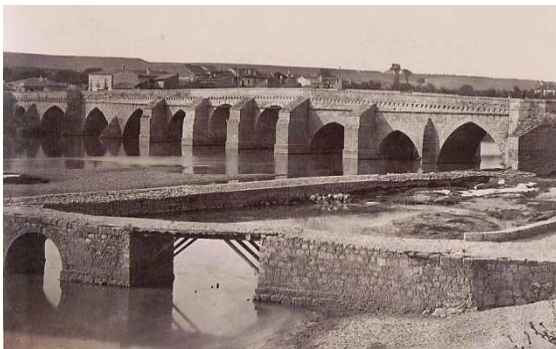


Uno de los ojos del puente en donde se aprecia la duplicación de su anchura por el resalte en el intradós del arco.

es un puente que fue ampliado al doble de su anchura original en algún momento de la historia (quizás en el siglo XV) por lo que en realidad son dos puentes paralelos adosados. El más antiguo de los dos es el que se sitúa aguas abajo.

La segunda característica es que, pese a ser un puente de origen medieval, el aspecto que hoy conocemos, sin embargo, poco tiene que ver con su perfil original, abombado en el centro como otros puentes del Medievo. Una

reforma drástica realizada a finales del S. XIX fue la responsable del enrasamiento, así como de la ampliación de la anchura del tablero a base de dos ménsulas metálicas longitudinales o jabalcones. Más adelante se tratará sobre este proyecto y sus características.



El Puente Mayor antes y después de las reformas de 1888.

La tercera particularidad es que posee diez ojos casi todos diferentes, fruto de las sucesivas reformas que fueron moldeando el puente de forma irregular. Sus formas se engloban en tres tipos principales: dos ojos son de medio punto (A e I), otros dos no llegan a la media circunferencia (B y J), otros dos también de media circunferencia, pero peraltados (F y G), y finalmente, los cuatro restantes son apuntados (C, D, E y H). Antes de la reforma de finales del XIX, los ojos de los extremos (A y J) tenían también perfil apuntado.



Por las formas de estos ojos podemos deducir que los arcos apuntados corresponden al periodo Gótico, que una vez descartados los románicos, los de medio punto están contruidos durante el Renacimiento, el Barroco y el Neoclasicismo, compartiendo este último periodo el empleo de arcos rebajados o escarzanos, de gran amplitud y aplicación práctica en estas construcciones.



Detalle de los arcos y tajamares del Puente Mayor, diferentes entre ellos.

Atendiendo a las mediciones realizadas por Elena Ortega y Tomás Ortega⁶, los resultados por cada uno de los ojos del puente son los siguientes:

Ojo	Radio	Área Semicírculo									Área del Ojo
A	6,5	66,37									66,37
I	5,535	48,12									48,12
			Base	Altura	Rectáng.						
F	5,83	53,39	11,66	1	11,66			65,05			
G	6,18	59,99	12,38	0,75	9,285			69,28			
			Grados	A. Sector	Lado 1	Lado 2	Lado 3	Semiper	A. Triáng		
B	7,4	86,02	154	73,59	14,6	7,4	7,4	14,7	8,85	64,74	
J	7,7	93,13	162	83,82	15,4	7,75	7,75	15,45	6,77	77,05	
C	12,5	245,44	47	64,09	8,6	12,2	6	13,4	23,9	80,37	
D	12	226,19	45	56,55	8,8	12	6	13,4	25,27	62,56	
E	9	127,23	57	40,29	7,4	9	3,4	9,9	12,03	56,52	
H	6,6	68,42	78	29,65	6,5	0,65	6,6	6,875	2,1	55,1	
<i>Área total de los ojos en m²</i>										645,16	

Elena Ortega y Tomás Ortega: "los puentes del Pisuerga en la ciudad de Valladolid". Revista *Suma*, nº 43

⁶ Elena Ortega y Tomás Ortega: "los puentes del Pisuerga en la ciudad de Valladolid". En la revista matemática *Suma*, nº 43, junio 2003, pp. 47-56

Tampoco son idénticos sus tajamares, los remates de los pilares situados tanto contra la corriente como a su favor. Los situados aguas arriba son todos ellos angulares, sin la presencia de pilas redondas, forma adoptada en tiempos más modernos para permitir que los árboles arrastrados por el agua resbalen mejor. Los tajamares situados aguas abajo rematan cinco de ellos en machones de sección poligonal, los ubicados en el centro del cauce, compartiendo con otros cuatro de sección angular en los extremos, de apariencia más antigua.

En fotografías de mediados del siglo XIX se contempla aún algún remate en bola remanente de los que en el S. XVII coronaban los pretiles, y pueden observarse dos contrafuertes situados aguas abajo que aún llegan hasta el tablero superior, formando los aparcaderos típicos de otros puentes medievales más estrechos, como los de Cabezón, Puente Duero y Simancas. Pero en la imagen de Anton van den Wyngaerde de 1570 no aparecen aparcaderos, y sin embargo Ventura Seco los refleja en su plano de 1738 únicamente aguas arriba.

Todas las singularidades geométricas en tajamares y ojos son fruto de las numerosas reformas que se acometieron a lo largo de la historia, en las que fueron reconstruidos y reforzados arcos, pilares, cepas y pretiles, algunas veces por el desgaste propio del tránsito de personas, animales y vehículos y, en la mayoría de las veces, por las múltiples riadas e inundaciones que cada poco sufría el puente. Pero lamentablemente también por las consecuencias de la guerra, pues en 1812 fue parcialmente destruido por el ejército francés por su importante ubicación estratégica.



5º.- Historia

Los orígenes del Puente Mayor

El Puente Mayor debe su nombre a su trascendental valor en la historia de Valladolid, aunque en la documentación antigua se le llama “la Puente del Río”, “la Puente de Piedra”, e incluso solamente “la Puente” (antiguamente *puente* tenía género femenino), señal inequívoca de que fue el único hasta fechas recientes. La existencia de un gran número de pequeños puentes que atravesaron los dos cauces de las Esguevas, es seguramente la razón por la que se le denominó “Mayor”, para diferenciarlo del resto.

Como muchas otras construcciones antiguas, la historiografía clásica vallisoletana, que en buena medida hunde sus raíces sobre la tradición y la leyenda, liga la construcción del Puente Mayor al propio surgir de la ciudad a la Historia de la mano de los condes Pedro Ansúrez y Eylo Alfonsez⁷, y más tardíamente está asociado a la iniciativa exclusiva de la condesa en 1080, siendo su constructor un alarife moro llamado *Mohamed*, y el responsable de la inmediata ampliación de su anchura don Diego de Moncada⁸; cuando no incluso hasta al mismo diablo⁹. Estos mitos derivan de la publicación de dos novelas a finales del siglo XIX cuya influencia es patente incluso a día de hoy, y se repite popularmente confundiendo a los propios vallisoletanos.

En realidad, poco se puede asegurar sobre la fecha de su origen; la primera documentación histórica realizada a un puente de Valladolid es del año 1114¹⁰, muy posiblemente sea el Puente Mayor, pero de lo que sí hay algo seguro es que muy poco se parecería al que nos ha llegado hasta nuestros días. Su fábrica actual está muy alterada al haber sido objeto de innumerables reparaciones desde su construcción. De su posible origen de la época ansuriana

⁷ Pinheiro da Veiga en 1605 es el primero que otorga la autoría de la construcción del puente al conde, y Antolínez de Burgos en su Historia de Valladolid es el primero de una larga serie que otorga tal honor a la condesa.

⁸ Casimiro González García-Valladolid. Valladolid Recuerdos y Grandezas, p. 61

⁹ Para conocer más, ver el libro de Javier Burrieza titulado *Guía misteriosa de Valladolid*.

En 1872, una escritora orensana residente en Valladolid, Eduarda Feijóo de Mendoza, escribió una novela que calificó de “leyenda tradicional” sin corresponder a la realidad, titulada *El Puente Mayor*, cuya publicación costeó el Ayuntamiento. En ella un alarife moro llamado Mohamed se enamora de una criada mora de los condes Pedro y Eylo, que luego resultaría ser la sultana Zaida, hija del Emir de Ronda). Como los condes no le dan sus consentimiento para casarse, jura vengarse, y cuando doña Eylo le encarga a este alarife la construcción del puente, éste lo hace muy estrecho para que, en caso de defensa, no pudieran caber en él muchos hombres armados. Cuando regresa el conde advierte su estrechez y un peregrino misterioso, que resulta ser Pedro de Moncada, el conde y señor de Llobregat, se ofrece a ensancharle; además se enamora de Zaida, que es bautizada, y se casan.

Por su parte en 1892, periodista Antonio Martínez Viérgol publicó otra leyenda no menor fantástica, en verso, titulada también *El Puente Mayor*, y en este caso es el diablo el encargado de construir el puente tras la oportuna invocación, mezclando en la historia a los dos famosos linajes vallisoletanos, Tovar y Reoyo, y haciéndoles partícipes de duelos y amoríos.

¹⁰ Un documento de la reina Urraca de donación del monasterio de San Cosme y San Damián a la Colegiata de Valladolid situado “*caput pontis valleadolleti*”. Ver Castro Toledo, J. Documentos de la Colegiata, pp. 53-54

no quedan restos, siendo las partes más antiguas datables en fechas de entre los siglos XIII y XIV¹¹.



La opción de vincular el Puente Mayor a la presencia de posibles asentamientos previos a la época ansuriana en nuestra ciudad, ya fueran romanos o hispanovisigodos, es imposible a día de hoy; si bien se han encontrado muchas evidencias arqueológicas de algún tipo de asentamiento romano de cierta entidad, quizás un *vicus*, no hay rastro de ningún registro posterior al periodo del Bajo Imperio hasta los inicios de la Baja Edad Media, cuando ya nos encontramos con un núcleo de vecinos “*in territorium de Kabezone*”¹² que, con centro en la actual plaza de San Miguel, nace por la actividad que todo cruce importante de

caminos genera: en nuestro caso el configurado por los que cruzaban el territorio en las direcciones cardinales, uniendo León y Rioseco con el Valle de Esgueva, y Simancas con el norte y Cabezón. Las condiciones favorables de la zona, terreno fértil y llano irrigado por abundantes cauces, hizo el resto para el asentamiento de la población que Ansúrez recibió de manos del rey Alfonso VI cerca del año 1072. A su llegada se le asigna un emprendimiento repoblador que enfocó en unos terrenos suyos, sobre los que urbanizó una puebla apoyada en la vía que se dirigía hacia Tudela y el valle de Esgueva, calle de los Francos, zona en la que situó

la Colegiata de Santa María, el mercado, y el lugar en donde se celebraba el Concejo.



Puente sobre el Pisuerga en Arbejal, Palencia, c. 1930.

Pero en el caso de Valladolid también parece probable que el embrión de la ciudad no solo nace por ser un cruce de caminos, sino también como enclave de control del paso sobre el río, ya fuese un antiguo vado o bien ya un puente, río que a su vez constituía una línea de protección a la población. De forma

¹¹ Ver, entre otros autores, Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera: *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*.

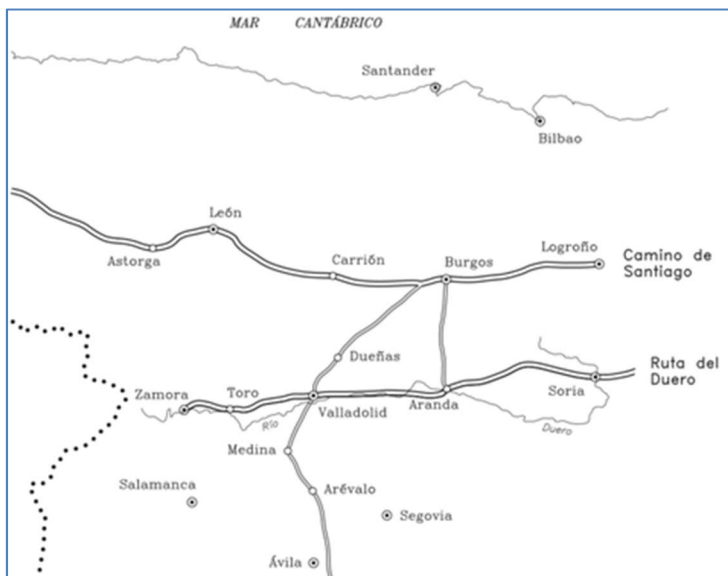
¹² Carta de donación de los condes Pedro Ansúrez y Eylo Alfónsez a la Colegiata. 1094? Documento nº 7 de la Colección diplomática del Conde Ansúrez. Catálogo de la Exposición *Ego comes Petrus. Pedro Ansúrez, caballero leal 1118-2018*. Archivo Municipal de Valladolid. 2019.

análoga al de Cabezón, nuestro Puente Mayor se sitúa en un ensanchamiento natural del río que, casi con seguridad, dio lugar a un vado natural que tenía posibilidades de ser cruzado en determinadas épocas del año; no debería pensarse en la existencia de un puente más antiguo que el de las fechas que barajamos, pues si hubiese sido así muy probablemente la población se hubiese asentado en origen más cercana a él, como en muchos otros casos en los que así ocurre. Y, sin embargo, aunque la tradición hizo fundar al conde Ansúrez ese lugar llamado “*la Puebla del Puente*”¹³, hoy barrio de San Nicolás, en realidad no aparece en los registros históricos hasta finales del s. XII¹⁴. En todo caso, no podemos dudar de la existencia temprana de un paso sobre el río, y de la inmediata importancia que éste comenzó a tener para la población y su economía.

Por todo ello se puede concluir que este puente quizá sí pudo ser contemporáneo a los condes Pedro y Eylo, pero su morfología, su imagen, debía corresponder a algo muy diferente a lo que imaginamos: una estructura de pontones de madera sobre machones de fábrica de piedra, que permitía un acceso más bien precario a la villa¹⁵, necesitado de continuas reparaciones dado que el Pisuegra es un río con frecuentes crecidas.

Los caminos que cruzaban por el puente

El Puente Mayor comunicaba el importante camino del Valle de Esgueva que llegaba hasta



Burgos, con el camino hacia Medina de Rioseco y León. Conocido pronto como “el puente de piedra” se situó de forma intermedia entre los que salvaban el Pisuegra a la altura de Cabezón y de Simancas, y fue tal su importancia para la vida diaria de la ciudad que se mantuvo libre del tributo de pontazgo durante años, aunque finalmente el cabildo catedralicio se hizo con este derecho¹⁶.

MENÉNDEZ PIDAL, G.: Los caminos en la Historia de España

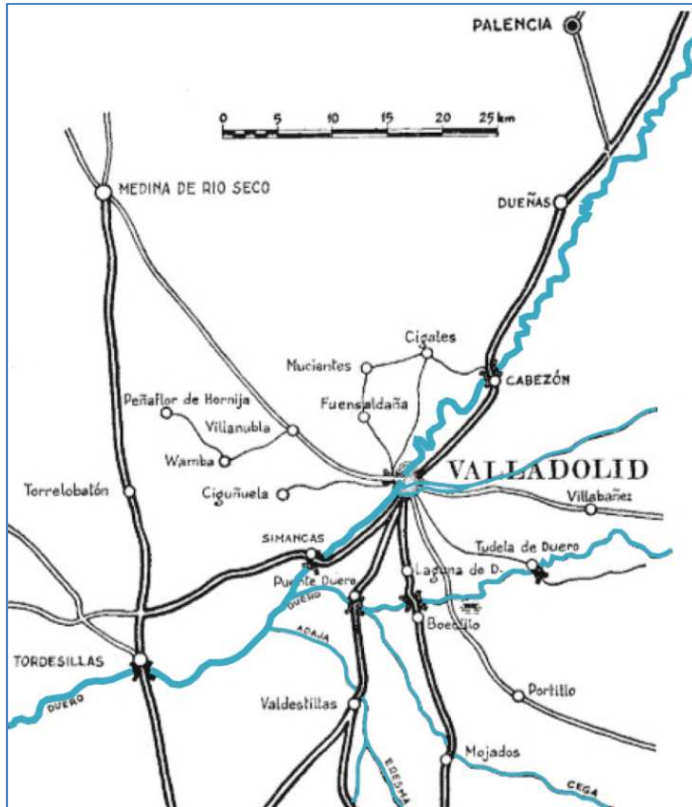
¹³ Como otros muchos elementos supuestamente fundados por él y que hoy nadie puede aportar su atribución con seguridad. Ver “Conde Ansúrez Verdad Tradición y Leyenda. La leyenda de Peranzules” de Fernando Pérez Rodríguez-Aragón y Eloisa Wattenberg, en el libro *Valladolid y el Conde Ansúrez. Verdad, tradición y leyenda*. P. 25

¹⁴ Adeline Rucquoi en su libro *Valladolid en la Edad Media* (T.I, pp 110-111) tiene recogido un registro de donación del año 1188 en el que un tal Cid Memez dona al monasterio leonés de Sahagún varias casas y solares situados “*in populatione de ponte*” de Valladolid.

¹⁵ Inocencio Cadiñanos Bardeci: *Los puentes de la provincia de Valladolid durante la Edad Moderna (I)*.

¹⁶ Aún en 1469 los Reyes Católicos manifestaron la prohibición del cobro de paso. Más adelante se beneficiaron del portazgo el Cabildo y el Convento de San Pablo.

El Puente Mayor de Valladolid es un elemento de unión de importantes caminos desde antiguo¹⁷, algo que configuraría uno de los posibles orígenes de la ciudad vinculado a un control de paso, ya fuese a través de un vado o del puente que terminaría por construirse allí. Recordemos que el puente servía para unir, por la orilla derecha, dos caminos principales: el



BENASSAR, B.: Valladolid en el Siglo de Oro

que va a Rioseco, León y Asturias y el que va hacia Tordesillas, Zamora y Salamanca, por el camino de Nuestra Señora de Prado. Y, por la orilla izquierda, la comunicación hacia Burgos y los puertos del mar Cantábrico, ya fuese por el Valle de Esgueva y Lerma, o bien por el curso del río Pisuegra y Cabezón.

Y también unía con el importante camino hacia el Sur, Medina del Campo, Toledo y la capital como foco más importante; en resumen, dos ejes fundamentales, el que unía el centro con el norte de España, y el transversal que unía Aragón con Portugal¹⁸.

En algún momento (quizás en el siglo XV) fue duplicada su anchura, como se aprecia en el intradós de los arcos, siendo en realidad dos puentes paralelos adosados¹⁹. Posiblemente sería

¹⁷ La posibilidad de asociar una vía de comunicación antigua, en concreto romana, viene estudiada por Fernando Pérez Rodríguez-Aragón en el trabajo "Valladolid, la villa del Conde Ansúrez" del libro *Valladolid y el Conde Ansúrez. Verdad, tradición y leyenda*, ver nota 5 de la página 19:

"La reconstrucción de las vías de comunicación de la época romana resulta un tema controvertido. Tradicionalmente los estudios han ido de lo general a lo particular: reducir las mansiones o postas del llamado Itinerario de Antonino con las poblaciones actuales o los yacimientos conocidos por la arqueología y, a partir de las mansiones, intentar localizar el trazado de estas vías. Sin duda, el estudio de las vías de la época romana habría de reelaborarse, procediendo de abajo arriba: cartografiando los yacimientos de época romana y poniéndolos en relación con la minería tradicional y con los repertorios e itinerarios de época moderna, medieval... y romana. Independientemente de que la posible reducción de Tela al yacimiento de Valladolid pudiera situarnos en la vía A27 del Itinerario de Antonino (ítem an Asturica per Cantabria Caesar Augusta), la investigación más reciente viene aceptando la existencia de una vía que seguiría el trazado del Pisuegra. Se trataría de la vía 20 (de Sasamón a Villalazán) de Moreno Gallo sobre las vías de Castilla y León, que en Simancas empalmaría con su 16b (de Simancas a Astorga). Moreno Gallo, I: Vías romanas de Castilla y León, 2011 y 2017."

¹⁸ Ver MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951

¹⁹ En 1783 el ilustrado Antonio Ponz dijo que "en su mayor antigüedad era estrecho, pero posteriormente se le unió o enlazó otro, con que quedó más ancho, y así viene a ser un puente doble...".

en fechas cercanas al s. XV, cuando en palabras de **Bartolomé Bennassar**, Valladolid fue “la ciudad-puente más importante de la meseta septentrional”²⁰.

El Puente Mayor después del final de la Edad Media

De la lectura de los Libros de Actas del Concejo de Valladolid se puede conocer con bastante exactitud cuáles fueron los motivos de las preocupaciones más importantes de la villa, las que hacían que los regidores se esforzaran como representantes de los poderes públicos y del bien común. Es muy sintomático y concluyente conocer que durante el siglo XVI apenas pasa un mes sin que dos regidores, acompañados de un mayordomo de obras públicas, no sean enviados a inspeccionar el paso difícil de algún camino o los defectos de un puente.



A. van den Wyngaerde. Vista de Valladolid, 1570

Sería a mediados del siglo XVI, precisamente en el momento de mayor esplendor de la villa, convertida en Corte del Emperador Carlos I y en el apogeo de su desarrollo urbano, cuando pudo realizarse un cambio profundo en el puente. En 1584 Juan de Nates, el arquitecto clasicista que diseñó la iglesia de las Angustias, dirigía obras de mampostería en “todo lo ancho y largo” del puente²¹, de las que se encargaron los oficiales de cantería Francisco del Avellano y Aparicio de la Vega, según documento publicado por García Chico. Y pocos años después, al igual que sucedió en otras muchas zonas de la ciudad, los años de la Corte de Felipe III en Valladolid –de 1601 a 1606, como es bien sabido– resultaron asimismo cruciales para el entorno del Pisuerga, que se potenció con la aparición de trascendentes construcciones.

Un hecho que cambió la fisonomía del puente fue la construcción en 1689, con motivo de la visita del rey Carlos II, de un arco del triunfo a la entrada del puente desde el exterior de ciudad, que fue demolido en la mitad del siglo XIX.

Del estado del Puente Mayor en 1750 da noticia **Manuel Canesi**: “Con que hoy es un puente muy dilatado, tanto que pueden pasar tres hileras de coches por él. En el arco que tiene la puerta por dónde se entra, está pintado el conde como su fundador, con el escudo de sus armas a un lado; (...) el año 1701 adornaron toda su barandilla de bolas de piedra que le

²⁰ BARTOLOMÉ BENNASSAR: *Valladolid en el Siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*. P. 81.

²¹ Según Catherine Wilkinson Zerner en su libro *Juan de Herrera: arquitecto de Felipe II*, Herrera “se preocupó también por reconstruir el Puente Mayor, que había sido empezado en 1584 por Juan de Nates”.

hermosean mucho y le aseguran más con el peso, como los empujos que el año de 1721²² se hicieron, demoliendo los antiguos, por muy desgastados de las de continuas crecidas, con que ha quedado mucho más fuerte...²³.

En 1727 será cuando se reconstruyan los cinco remates de los estribos centrales situados aguas abajo, por estar muy dañados, sustituyéndose los antiguos de sección triangular por los poligonales que han llegado hasta la actualidad, y se reflejaban en el dibujo que Ventura Pérez hizo del puente aproximadamente en 1760.

A lo largo de los siglos XVII y XVIII se sucederán multitud de arreglos y reparaciones debidas a las frecuentes avenidas del río que, de continuo, producía daños en la estructura del puente, a menudo de consideración, como los producidos por las graves avenidas de 1625, 1626, 1636, 1769 y 1796.

El Puente Mayor y la Guerra de la Independencia

Acompañado de unos 10.000 hombres, el 6 de enero de 1809 **Napoleón** entró por el Puente Mayor en Valladolid, por entonces un gran nudo estratégico en el camino desde Francia a Lisboa y de ahí su importancia para las tropas francesas para despejar el camino hacia Portugal. Ya en 1812, después de que la ciudad se levantase en armas, y siendo escenario de las batallas entre fuerzas inglesas y francesas, el 29 de julio²⁴ los franceses volaron uno de los ojos centrales del puente en su huida, que el Ayuntamiento reparó en precario con maderas, que el 7 de septiembre los franceses volverían a sabotear. Ese mismo día las tropas anglo-españolas con Wellington al frente consideraron pequeño el destrozo y volaron un segundo ojo²⁵ que debía situarse junto a él²⁶. Volvieron a arreglarse los daños en precario en 1815 hasta que finalmente se repararon con sillares entre los años 1826 y 1828; costaron las obras 500.000 reales, y fueron dirigidas por Juan Yrure, cantero vizcaino.²⁷

Juan Ortega y Rubio recoge el testimonio más conciso de las voladuras²⁸, que lo dejó escrito **Hilarión Sancho** en su *Diario de Valladolid*, en lo ocurrido el mencionado 29 de julio de 1812: *“hubo una gran conmoción entre los franceses para evacuar esta ciudad, lo que ejecutaron por la tarde, y lo mismo los afrancesados; los últimos que quedaron volaron el primer ojo nuevo del*

²² Posiblemente la fecha de la construcción de los estribos fue 1727, de acuerdo con Antolínez.

²³ Canesi Acevedo, Manuel: *Historia de Valladolid*. T I. p 214.

²⁴ Fue el 29 de junio según García-Valladolid en *Valladolid. Recuerdos y grandezas*, Tomo I, p. 62.

²⁵ Ese mismo día Wellington, por su parte, volaría también un arco del cercano puente de Cabezón para asegurar el frente de batalla, arco que se había reparado tan solo 20 años antes, y que tardaría otros 40 en volver a ser arreglado.

²⁶ *El Diario de Valladolid* de Hilarión Sancho tiene recogida una gran avenida el 12 de enero de 1821, que según él *“cubrió todos los ojos del Puente mayor, excepto los dos del medio que fueron volados en tiempo de la guerra de la Independencia y se pusieron de madera”*.

²⁷ *Recuerdos y Grandezas...* Tomo I, p. 62

²⁸ *Documentos curiosos acerca de Valladolid y su provincia*, Valladolid, 1888, pp. 58-159

Puente Mayor, aunque no del todo”(…) “El 7 de septiembre volvieron a escapar los franceses por el camino de Cigales, habiendo volado lo que quedaba del ojo del puente”.

El 28 de octubre de ese año, después de que las tropas francesas desde los altos de la Maruquesa y las Contiendas bombardeasen la ciudad, el regimiento francés nº 39 de línea baja hacia el puente para tomarlo en combinación con la artillería, que estaba defendido por la brigada portuguesa. Ya de madrugada destruirán la estructura de madera que se había puesto en septiembre tras la última voladura sufrida en el puente²⁹.

Hilarión concluye en su diario *“El 29 de dicho octubre se retiraron nuestras tropas poniéndose a salvo volando el puente de Cabezón, el de Simancas y el segundo ojo del Puente Mayor de nuestra ciudad”.*



Preparativos para la voladura del puente de Cabezón en 1812. Acuarela coetánea de Charles Grene Ellicombe.

María Antonia Fernández del Hoyo en su trabajo *Construcciones históricas a orillas del Pisuerga* recoge de forma pormenorizada este importante hecho histórico y cómo afectó al Puente Mayor, y lo transcribimos tal cual:

«La Guerra de la Independencia tuvo notable incidencia en el Puente Mayor, en razón de su trascendencia estratégica. Los años 1812 y 1813 son de continuos vaivenes militares. El 29 de julio³⁰ de 1812 las tropas francesas, que evacuaban Valladolid, “volaron el Puente Mayor causando un estruendo horrible”. Debió tratarse solamente de uno de sus arcos, pero el 29 de octubre es el ejército español el que abandona la

²⁹ Miguel Ángel García García: 1812, *Wellington en Valladolid*.

³⁰ Fue el 29 de junio según García-Valladolid en *Valladolid. Recuerdos y grandezas*, Tomo I, p. 62.

ciudad, no sin haber volado “el segundo ojo del Puente Mayor y los de Cabezón y Simancas”. El mismo día entraron algunos jefes franceses “por barco [...] para mandar se compusiese inmediatamente el Puente Mayor”.

La compostura consistió en sustituir con madera el espacio abierto, madera que los propios franceses se encargaron de quitar en su salida definitiva en 1813. Restablecida la paz, la falta de medios llevó al Municipio a sustituir nuevamente los arcos dañados por una estructura de madera. Iglesias Rouco publicó el proyecto, firmado en 1815 por el arquitecto y académico Pedro García González. La obra, aunque hecha con todo cuidado no podía, lógicamente, ser consistente y duradera. Hasta 1825 no pudo iniciarse la definitiva reconstrucción en piedra, con trazas del mismo arquitecto, cuya realización contrató el cantero Juan de Yrure, concluida tres años después.

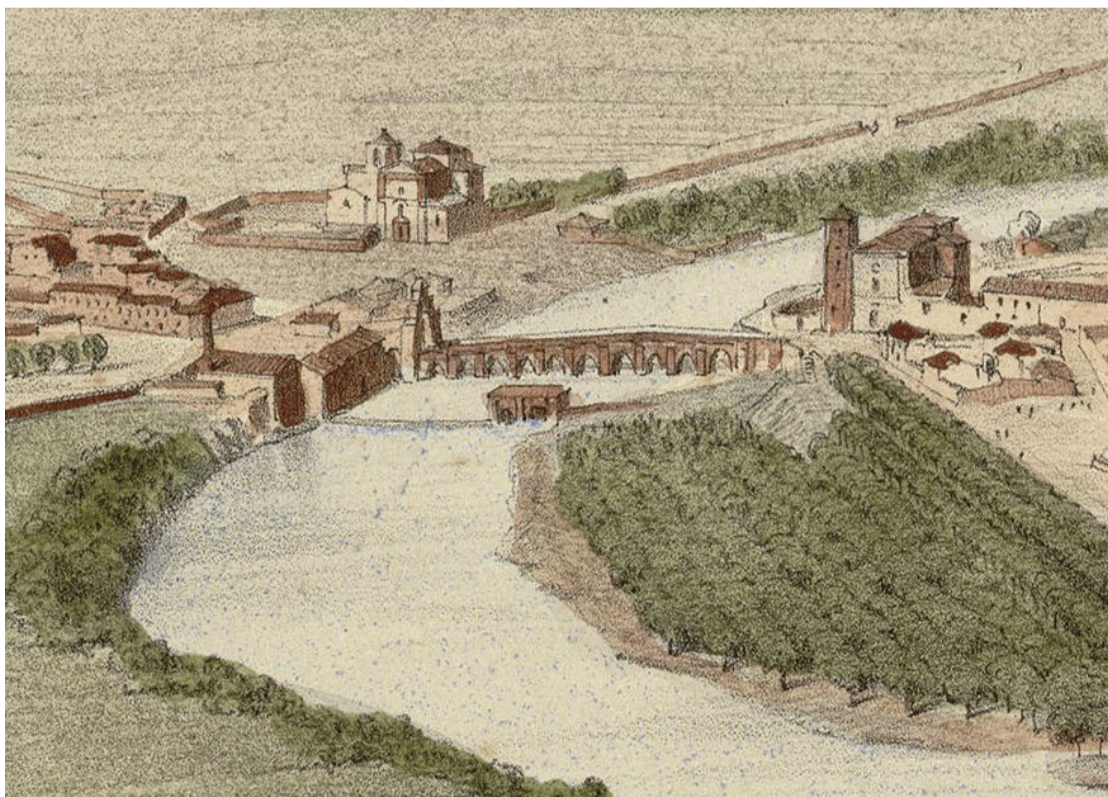
Junto con el puente hubo de repararse también la puerta. El 23 de junio de ese año, de nuevo García González informaba al Ayuntamiento de “haber reconocido con el mayor cuidado la fábrica que tiene la puerta principal de la ciudad titulada del Puente Mayor”, no encontrando en ella “ruina de consideración que pueda entorpecer la entrada de SSMM –se esperaba la visita de Fernando VII y su esposa María Josefa de Sajonia– en caso de que se verifique por aquella”. En todo caso estimaba necesario “guarnecer con buenos materiales y con prolijidad todos los desperfectos que tiene la fábrica de ladrillo del cuerpo superior y definición de expresado arco por uno y otro lado”. Alude asimismo a desperfectos en los tejados, que permitían la entrada del agua “en todo el espesor de la fábrica” con el consiguiente deterioro “especialmente de la parte superior pues la inferior toda es piedra sillería”. Recomendaba “para remediar los daños y quedar al mismo tiempo esta puerta más decente como corresponde” efectuar algunas reparaciones: componer los tejados, estucar “con buena mezcla de cal y arena todos los muros o pilastras que tiene por uno y otro lado”, repasar con yeso puro todos los elementos de resalto y de adorno, y otras muchas. Finalmente precisa que “toda la referida puerta por uno y otro lado y especialmente la fábrica de ladrillo que está guarnecida de yeso irá pintada con los colores que señala el plano” (Archivo Municipal de Valladolid, Libro de Actas 1828–29). El documento es de interés porque revela que, en contra de lo parece en el grabado, la puerta no era enteramente de sillería sino que en su fábrica había también ladrillo.

Desafortunadamente, el remozamiento sólo serviría para alargar la vida de la puerta treinta años más. En su derribo parece haber influido el llamado “Motín del Pan”, revuelta popular contra la carestía de éste y otros alimentos que alcanzó en Valladolid extrema violencia el 22 de junio de 1856. Al ir a incendiar los sublevados “las fábricas de harinas y acopios de maderas que para construir otra fábrica estaban colocadas a la inmediación de la Puerta del Puente, incendiaron también esta misma Puerta (se refiere a las puertas de madera que cerraban el arco) y la Casa del

Resguardo inmediata a ella [...] Con este motivo, el arco en que estaba colocada la Puerta a la cabeza del Puente quedó sumamente resentido por haberse calcinado su fábrica y corría riesgo de que se hundiese de un momento a otro, de tal modo que no se pudieron poner nuevas puertas”.

En 1858 la anunciada visita de Isabel II y su real familia, quienes habían de pasar obligatoriamente bajo el arco en su camino hacia el Norte, supuso su definitiva condena. El arquitecto municipal Vicente Miranda dictaminaba en junio la necesidad de su demolición y el 4 de julio el teniente de alcalde Victorio Hompanera notificaba al Gobernador haber dispuesto “que esta noche por cuatro oficiales inteligentes y bajo la dirección del Señor Arquitecto de la ciudad den principio al desmonte de dicho arco y muros”, solicitando que para “escombrar y levantar el material a un punto donde no impida el paso”, le enviase “unos veinte confinados para mañana a primera hora”.

Aparentemente el Ayuntamiento apunta la posibilidad de sustituirla por otra, para lo cual propone dejar los materiales del derribo cerca del lugar. En realidad no tiene esa intención; es más, incluso el pretexto del motín esconde la voluntad de acabar con ella como hará en pocos años con las del Campo y El Carmen. Una fotografía recoge el aspecto de la puerta del Puente Mayor seguramente a punto de desaparecer.»



Vista de Valladolid. Alfred Guesdon, c. 1850

La gran reforma del Puente Mayor de 1888

En 1872 *La Crónica Mercantil* y *El Norte de Castilla* avisan sobre el peligroso estado en que se encontraba el Puente Mayor, asegurando que el primer ojo de la margen derecha amenazaba ruina a simple vista. Diez años más tarde la prensa vuelve a avisar con insistencia sobre el lamentable estado que mostraba, lo que hace al Ministerio de Fomento elaborase un proyecto de recomposición del puente, atendiendo también a la posible ampliación y ensanche del mismo. Este proyecto inicial elaborado por el ingeniero Mateo de Benito fue presentado en 1882, si bien el ministerio le exigió introducir variaciones que abaratasen el proyecto, la intervención más agresiva que se ha realizado sobre el Puente Mayor en su historia.



La horizontalidad actual del tablero del Puente Mayor.

Tras multitud de quejas por la penosa situación en la que continuaba estando el puente, finalmente en 1886 fue aprobado el proyecto que rectificó la curvatura del puente medieval creando una rasante horizontal del tablero entre las dos orillas, reformando los dos ojos de los extremos, y ampliando los flancos laterales con una estructura de hierro jabalconada.

Casimiro González García-Valladolid, en su libro *Valladolid: Recuerdos y grandezas*³¹, relató los pormenores de las obras de ampliación y ensanche, que describe “*sin disputa, la mejor de cuantas construcciones modernas ofrece nuestra ciudad*”. A continuación transcribimos esta descripción:

«El proyecto fué formulado por el ingeniero Don Mateo Benito el año 1882. La Dirección general de Obras públicas juzgó aceptable la idea, pero dispuso que se estudiaran algunos detalles para ver de introducir economías en el presupuesto. Adicionó dicho ingeniero la Memoria presentada insistiendo en la urgente é imprescindible necesidad de las obras en vista del estado del puente y de sus condiciones, y en la solución que había formulado. Pasaron los años 1883 y 1884 sin resolverse nada y á mediados de 1885 se llamó de nuevo la atención de la superioridad sobre el modo peligroso con que se hacía el tránsito á causa del importante que á él afluía, la estrechez de la calzada y la circunstancia de ocupar

³¹ Casimiro González García-Valladolid: *Valladolid. Recuerdos y grandezas*. 1900, Valladolid, Ver el capítulo “El puente Mayor” Tomo I, p. 61-64.

parte de ésta la nueva vía del ferrocarril económico de Valladolid á Rio Seco. Entonces propuso la Dirección general que se estudiaran otras soluciones comparativas.

Atemperándose á esta orden, estudió el ingeniero la de destruir los arcos, construir pilas nuevas, aprovechando algunos cimientos de las antiguas y tender sobre las que se construyeran tramos metálicos. La superioridad se decidió por el primer proyecto, aprobándolo en Junio de 1886 por su presupuesto de contrata de ciento noventa y ocho mil quinientas ochenta y una pesetas treinta y cuatro céntimos.

Subastáronse las obras en Noviembre de 1887 á favor de Don Antonio Marsá, quien hizo una baja de siete por ciento, y se dio principio á ellas en Marzo de 1888. Se hicieron nuevos los arcos primero y último y se retocaron todas las pilas para sentar convenientemente las vigas longitudinales de hierro, parte principal de la obra metálica, y para que pudieran colocarse con separación tal que, descontados los andenes para peatones aún quedase una calzada de nueve metros 55 centímetros de anchura. Para la colocación de las viguetas trasversales que unen y arriostran las longitudinales, y con objeto de no interrumpir el tránsito de día, se trabajó de noche, lográndose que no obstante éstas operaciones y otras múltiples análogas á que dio lugar tan importante y complicada obra, sólo se interrumpiera totalmente el paso un mes, el de Agosto de 1890.

Terminaron las obras á los dos años y medio y un mes de empezadas, dos meses después del plazo señalado para la ejecución, no habiendo sido necesario pedir más prórroga que dichos dos meses. Se abonó al contratista la cantidad de doscientas cincuenta y un mil ciento cincuenta y cuatro pesetas sesenta céntimos, por todas las obras ejecutadas. Cuando éstas se hallaron en disposición de hacer una medición exacta de todas sus partes, fueron objeto de un proyecto reformado y presupuesto adicional que aprobó la superioridad.

Proyecto é inspección de las obras fueron llevados á cabo por el inteligente ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Don Mateo Benito, auxiliado con gran celo é inteligencia por el ayudante de Obras públicas Don Cipriano Calderón, habiéndose esmerado en la ejecución el contratista Don Antonio Marsá, que justamente venía precedido de buena fama, como demostró en estas importantes obras.

Una particularidad curiosa se observó durante la ejecución de las mismas en el desmonte de parte de la fábrica antigua para adarajar la nueva, y fué que los morteros habían adquirido tal dureza que no bastaron cuñas ni palancas y hubo que recurrir á los explosivos, y, sin embargo, en algunos sitios al interior de los paramentos, aparecieron pequeñas bolsas de mortero tan fresco como si la mezcla estuviera hecha recientemente á pesar de los cuatro siglos transcurridos.

El puente es de piedra sillería con elegantes y dilatadas barandillas de hierro á los lados; consta de diez ojos ó arcos, mide una extensión de ciento cincuenta y tres

metros de longitud de estribo á estribo, por doce de latitud, y le alumbran ocho farolas de gas colocadas paralelamente á lo largo de los costados. Por su centro, perfectamente empedrado y con dos anchas aceras ó andenes laterales, más que puente y que aseado paseo, semeja un hermoso salón, y la vista que se disfruta desde él es de las más pintorescas y hermosas de la Ciudad.»

José Miguel Ortega del Río aporta otros datos interesantes complementarios³², siendo el primero de ellos el descubrimiento de diversos esqueletos y huesos humanos en las inmediaciones de la construcción en el lado de las moreras, parte de lo que debió ser el cementerio de la iglesia de San Nicolás que se encontraba en las proximidades del citado puente. Otro dato peculiar es que las obras nunca cortaron el paso del puente salvo solo un mes, prácticamente al final de la reconstrucción, pese a contar la ciudad ya con un segundo puente, el Colgante, desde el año 1865. Las malas condiciones del suelo de este último para el paso de carruajes no ofrecía garantías de seguridad, que preferían pasar por el Puente Mayor, a pesar de lo peligroso de la situación en obras, sin barandillas laterales, luz ni vigilancia.

A este respecto Ortega del Río recoge también que *“las obras estaban prácticamente concluidas en agosto de 1890, a falta de unos pequeños detalles. Precisamente fue en este mes cuando el paso estuvo cortado totalmente durante algunos días, lo que provocó no pocos problemas. Las obras se habían centrado en diversos aspectos, modificando de manera decidida el aspecto de la construcción. Primeramente se desmontaron los arcos iniciales de cada lado del puente, que ofrecían una peligrosa situación. Se encimbró toda la construcción y se desmontaron los tajamares y los estribos de contención. Según los grabados de época, da la impresión que los tajamares del Puente Mayor eran originalmente circulares, como los del puente de Simancas, además de ser de distinto tamaño, toda vez que el Puente Mayor era abombado, con mayor altura en el centro. De Benito allanó el perfil aumentando la altura sobre los arcos laterales hasta formar un tablero plano. Reconstruyó los tajamares y apoyo las vigas longitudinales de hierro sobre ellos sirviendo de base para el tablero, quedando los arcos del viejo puente encintados en el centro hasta conseguir una construcción mucho más resistente y de una anchura de 12 m, de los cuales los 9 metros centrales eran para uso de carruajes.”*

El resultado sirvió para que por aquellas fechas en Salamanca evitasen hacer algo parecido en la necesaria reforma del puente romano, argumentando, con acierto, que *“la adición de andenes volados de hierro destruiría sus condiciones de belleza”*.

La ampliación del tablero del puente fue una decisión fuertemente condicionada por el requisito de que por él debía cruzar el *Ferrocarril Económico* -el llamado ‘tren burra’- que hizo su primer viaje desde la estación que había en la plaza de San Bartolomé a Medina de Rioseco el 14 de septiembre de 1884; la prolongación del trazado en 3 km cruzando ya el Puente

³² José Miguel Ortega del río: El siglo en que cambió la ciudad. Noticias artísticas de la prensa vallisoletana del XIX. P. 121

Mayor hasta la Estación de Campo de Béjar, donde hoy está la Estación de Autobuses, fue el 1 de diciembre de 1890, recién acabada la gran reforma del Puente Mayor.

En aquellos momentos, además del servicio del *Ferrocarril Económico* que unió las estaciones vallisoletanas de Campo de Béjar y San Bartolomé en 1890, otra importante forma de transporte llegaba a la ciudad en 1880, tras la concesión en 1880 de la instalación de líneas de tranvías en Valladolid al comerciante barcelonés Eduardo Barral y Vidal y posteriormente a la empresa Tranvías Interiores de Valladolid, S.A. Pronto se ejecutaron varias líneas, entre las que se encontraba la que unía la Plaza Mayor con la de San Bartolomé cruzando el Puente Mayor, de 1.402 metros de longitud, inaugurada en 1906³³. El servicio inicialmente contaba con coches tanto cerrados como abiertos (“jardineras”) tirados por animales de tiro, como mulas y caballos.

En 1910, con un cambio de concesión, se pasó a electrificar las líneas para eliminar la tracción animal, y el 30 de octubre de ese mismo año se inauguró el servicio de tranvía eléctrico cruzando el Puente Mayor.



Puente Mayor. Óleo de F. Prieto, 1903. Casa consistorial de Valladolid.

Desde entonces no se han realizado obras importantes que afecten a la estructura del puente, reduciéndose a varios proyectos para el cambio de alumbrado público, mejora de calzada y aceras, y pintura de las estructuras de hierro.

³³ Ver el libro de Pedro Pintado Quintana *El Ferrocarril en la ciudad de Valladolid (1858-2018)*. Pp. 92 y 97.

6º.- Elementos patrimoniales asociados

El Puente Mayor no es tan solo un elemento de ingeniería, es un paisaje urbano histórico fruto de la acumulación de valores y atributos culturales, naturales y etnográficos, tanto materiales como inmateriales, como por ejemplo las puertas de la cerca que existieron en él, los molinos y aceñas cercanos, o las pequeñas construcciones religiosas que se situaban en sus inmediaciones, que configuraron un espacio humanizado de alto valor cultural.

Sirviéndonos del gran trabajo *Construcciones históricas a orillas del Pisuerga*, de María Antonia Fernández del Hoyo³⁴ y del Plano de Ventura Seco de 1738 vamos a hacer un recorrido histórico y descriptivo de estos elementos.

Los humilladeros y ermitas.

En los extremos del Puente Mayor existieron históricamente varias ermitas o humilladeros, pequeños edificios religiosos ubicados en las salidas y cruces de caminos en los que el viajero se encomendaba a lo divino, con objeto de sortear las posibles



penalidades de un viaje. En el extremo que da a la ciudad histórica, y a la vista del plano de Ventura Seco aparentemente en el propio arranque, se encontraba la ermita de San Roque, q Sangrador cree que fue construida por el Conde Ansúrez³⁵. La ermita sufrió grandes daños con las

crecidas del Pisuerga, como la del 5 de diciembre de 1739, que el agua llegó hasta la mitad del retablo, y la del 12 de abril de 1769. Fue derribada por los franceses el 7 de agosto de 1809.

En la otra orilla se elevaba el pequeño humilladero del Cristo de la Pasión, que perteneció a esta cofradía penitencial y fue derribado el 17 de enero de 1809. En el plano de Ventura Seco vemos que consistía en una pequeña edificación que disponía de una cruz de término delante de su fachada. Estaba junto al hospital de San Bartolomé, que dio nombre a la plaza, y será escenario en 1812 del enfrentamiento entre los invasores franceses y las tropas portuguesas que defendían la ciudad; por su mal estado será demolido en 1837.

³⁴ Conocer Valladolid 2010. IV Curso de Patrimonio Cultural. Real academia de Bellas Artes de la Purísima Concepción.

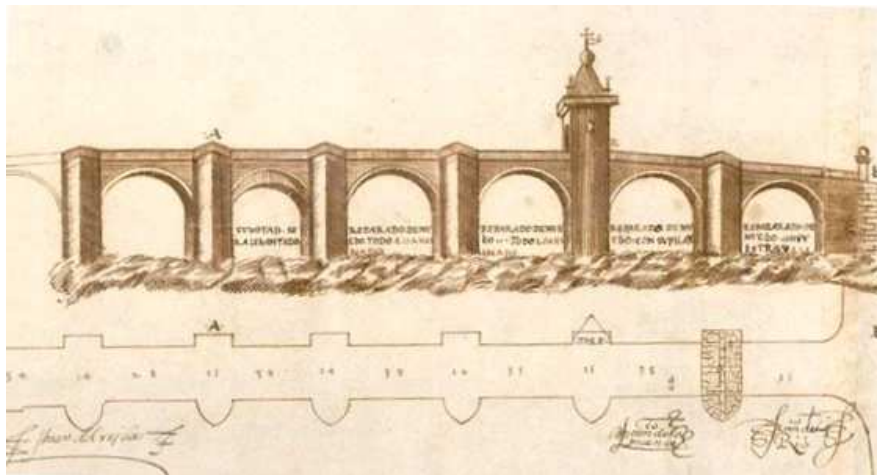
³⁵ Ver el libro de Juan Agapito y Revilla Las calles de Valladolid: nomenclátor histórico. P. 515.

Algo más alejado, en dirección a Cigales, se encontraba la ermita de San Lázaro junto a lo que debía de ser un lazareto, se dice que fundado por Fernando el Católico, y destinado a curar personas con enfermedades de la piel como la lepra. Fue derribada por su mal estado en la primera mitad del S. XVIII.

La Puerta del Puente

Acerca del aspecto original que tuvo el puente en la Edad Media es importante conocer que dispuso de una puerta en la zona central, dato que se refleja en un suceso ocurrido en la Navidad de 1426 narrado en la *Crónica de Juan II*: los partidarios de los dos linajes vallisoletanos que se repartían el poder político, Tovar y Reoyo, se enfrentaron violentamente con el resultado de muertos y heridos. Mandó el Rey cerrar las puertas de la villa y también las de monasterios e iglesias para que los culpables no se pudiesen acoger a sagrado, sólo se pudo localizar a seis que “se metieron en la torre de la puente” donde se defendieron; cuando vieron llegar al monarca en persona, dos se lanzaron al río con desigual fortuna –uno murió, el otro huyó– y los cuatro restantes fueron apresados³⁶.

Esta torre albergaba una de las puertas de entrada a la ciudad, con la que se ejercía una estrecha vigilancia sobre mercancías y pasajeros; sabemos que se cerraba a las 22 h., en invierno y a las 11 h. en verano. Se trataría de un edificio fortificado, muy común en la época, cuyo aspecto puede imaginarse a partir del dibujo que tenemos de la torre que por entonces existió en Palencia, también en el medio del Puente Mayor; es de una fecha cercana a 1584 y está custodiado en la Real Chancillería de Valladolid.



Puente Mayor de Palencia, c. 1584. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid.

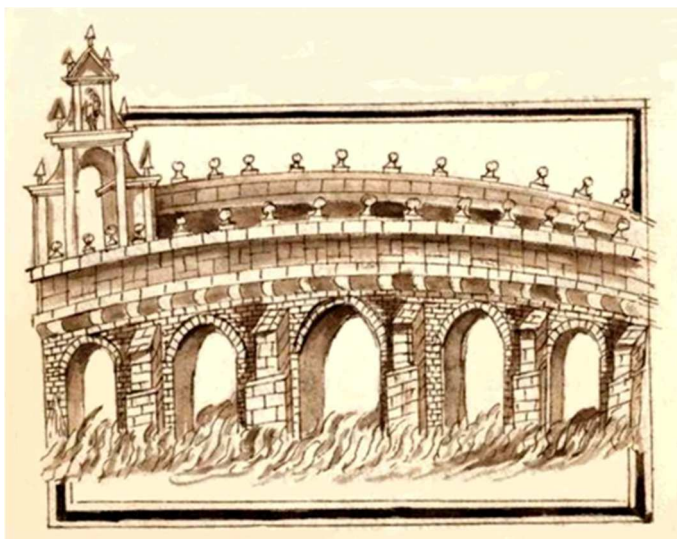
Ana Domínguez Rodríguez³⁷ recogió también documentos en los que se mencionan que sus puertas contaban con cerradura, pues por las noches se cerraba al paso. Según dio a conocer Agapito y Revilla, en 1549 una provisión del Emperador Carlos I daba “licencia a esta villa para

³⁶ *Historia de Valladolid*, Matías Sangrador. Tomo III, p. 127.

³⁷ Ana Domínguez Rodríguez *Aspectos del urbanismo vallisoletano en torno al año 1500: puertas, arrabales y puentes*. P. 35

que pueda derrocar la puerta y torre del Río mayor”, un hecho que también se refleja en el preámbulo de las Ordenanzas de la Villa de ese mismo año³⁸.

A partir del siglo XVI esta puerta y la del Campo constituyeron las vías más importantes y de más trajín de la villa en su relación con otras ciudades³⁹. Por ello quizás debió de construirse una nueva puerta entre 1620 y 1621, asociada a la nueva cerca de carácter fiscal que se construía a principios del S. XVII en la ciudad. La puerta fue ejecutada a iniciativa del gremio de Herederos de Viñas, y es en la reunión celebrada por este gremio el 16 de mayo de 1621 cuando, al tratar sobre el empedrado de algunas calles, que también costeaban, se dice que: *“Habiéndose propuesto el gasto grande que está hecho en la puerta de la entrada del Puente Mayor [...] se acordó [...] se acabe la obra de dicha portada y se echen y pongan puertas por la necesidad grande que de ello hay para la guarda de la entrada del vino por aquella parte y porque no esté tan abierta como al presente está y que se haga con el mayor adorno que convenga y se acabe con efecto el cercar el lugar en la conformidad que está rematado y hecho escritura y acordado por este gremio y dado poder y comisión en la Junta de 1620 [que fue el día de Reyes]”*. Por su parte, el Concejo había designado también una comisión, encabezada por los señores Diego de Enebro y Andrés de Cabezón, para, de forma conjunta, *“dispongan la forma en que se han de hacer”*.



Dibujo del Puente Mayor, de Ventura Pérez (c. 1760)

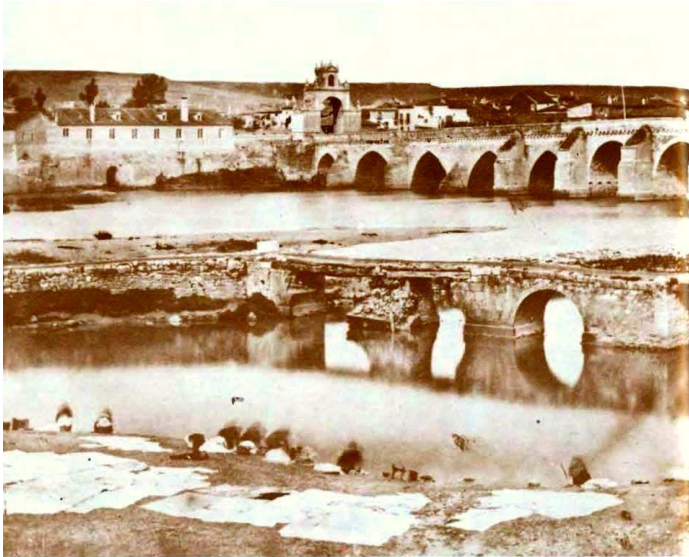
Pero años más tarde será cuando en 1689, con motivo de acoger a la visita del monarca Carlos II y su reciente esposa la francesa María Luisa de Orleáns, se decidió erigir cuatro arcos decorativos en distintas partes de la ciudad, entre ellos *“el primero macizo en la Puente Mayor, con San Fernando por un lado y por el otro el Conde Ansúrez, que fue el que edificó la Puente”*.

Su diseño responde fielmente a los postulados de la arquitectura clasicista, de raigambre manierista, que tanto éxito había tenido en Valladolid desde fines del siglo. La puerta se refleja ya en el plano de Ventura Seco de 1738 y en el dibujo que años más

³⁸ Valladolid, *Recuerdos y Grandezas...* Tomo I, p. 61. En ellas consta que *“siendo Corregidor el muy magnífico señor Pedro Núñez de Avellaneda [...] se hizo y ensanchó la Puerta del Campo y salida de ella, y se derrocó la torre vieja que estaba en medio del puente del río mayor, y se hizo la plaza que al cabo de ella hay, yendo a San Lázaro [se refiere a la Plaza de S. Bartolomé]...”*. Quizá tenga algo que ver con el informe que, según J. J. Martín González, emitió en 1550 el gran arquitecto Rodrigo Gil de Hontañón. Ver también el tomo III de la *Historia de Valladolid* de Matías Sangrador, pp. 625, 626.

³⁹ Ver el libro de Juan Agapito y Revilla *Las calles de Valladolid: nomenclátor histórico*. P. 515.

tarde hizo el ebanista Ventura Pérez (c.1760) para ilustrar una copia de la *Historia de Valladolid* de Antolínez de Burgos.



Puerta del Puente Mayor, aprox. 1857, Fundación Joaquín Díaz.

En la imagen se aprecia que está concebida como una edificación de tres calles, abierta solo la central y más elevada, en la que se abría un amplio vano de medio punto; se coronaba con un ático rematado en frontón triangular en el que –lo mismo que sucedía en el Arco de Santiago, con el que guarda similitud– se situaban sendas hornacinas; no sabemos si albergaron imágenes como sucedía en aquél. Lisas pilastras rematadas por pirámides y bolas herrerianas sobre el ático

constituyen la sobria decoración. En el grabado se ve la rejería del arco, sobre el dintel, pero no las puertas de madera que tenía.

En 1858 fue derribada la puerta, y antes de aquello su imagen fue captada en un par de fotografías conocidas de la época, de las más antiguas realizadas en Valladolid. Pero donde mejor se puede ver su aspecto es en la siguiente litografía de Benoist de 1844⁴⁰:



⁴⁰ "Vue du pont", litografía de Benoist sobre dibujo de Chapuy, 1844. Lámina 70 de la serie *Vielle Castille* del libro *Voyage en Espagne*. Casa Lemerrier, París.



En el año de 1602 se fecha el retrato que el vallisoletano Juan Pantoja de la Cruz, retratista y pintor de la Corte, hizo a la infanta Ana Mauricia, la primogénita de Felipe III y Margarita de Austria, hoy en el Kunsthistorisches Museum de Viena⁴¹. El cuadro está realizado en el palacio del conde de Benavente, donde nació la infanta el 22 de septiembre de 1601, y en donde los monarcas vivieron antes de trasladarse al palacio que el duque de Lerma les vendió y que estaba en la plaza de San Pablo. El pintor, sitúa la figura de la infanta junto a una ventana desde la que se contempla un paisaje, que corresponde a la zona de salida del Puente Mayor⁴².



Lo que se ve en el cuadro, además del río, son algunos edificios situados en la orilla derecha –no sabemos si representados con absoluta fidelidad o con intervención de la fantasía del artista– y el inicio del camino que conduce a Villanubla (actual carretera de León) abriéndose paso entre los páramos, así como el arroyo que bajaba en la misma dirección y el puentecillo que lo

salvaba antes de desaguar en el Pisuerga, en el cual se harían reparaciones en 1796. En primer término, hombres y caballerías cargadas con sacos vienen seguramente de las aceñas.

⁴¹ *Infanta Anna (1601-1666), reina de Francia, retrato en todo el cuerpo a la edad de nueve meses* <https://www.khm.at/objektdb/detail/2311/>

⁴² Un trabajo de Jesús Urrea en 1978 describe los elementos con precisión.

El Postigo del Río.

Además de la puerta torreada que hubo en el centro del puente, Ana Domínguez Rodríguez recoge la construcción en 1497 de una puerta de menor categoría en el arranque del puente más próxima a la población, pues en marzo de ese año se acordó “*hacer el Postigo del Río enfrente de San Nicolás aun de fuera un pretil con sus almenas, de cal y canto*”⁴³.



Este postigo permitiría el tránsito bordeando la población junto a las aceñas por fuera de la cerca, y en él se construyó una pared en la salida del postigo de Río “*como salen para la Puente para venir al postigo de la Corredera...*” (es decir, del puente en dirección hacia la actual calle de San Quirce), que bajaría por unas gradas hacia la orilla, para el acceso a las aceñas del río⁴⁴; esta pared fue adornada de almenas en 1501. Los historiadores hacen

mención tanto del postigo de San Nicolás como el del Río, y pudiera ser que en realidad se trate de dos postigos diferentes, y que el llamado de San Nicolás se sitúe en la salida del puente hacia el actual Paseo del Renacimiento, en su momento una ronda exterior que continuaba por la Rondilla de Santa Teresa siempre por fuera de la segunda cerca de la ciudad.

Los historiadores hacen mención tanto del postigo de San Nicolás como el del Río, y pudiera ser que en realidad se trate de dos postigos diferentes, y que el llamado de San Nicolás se sitúe en la salida del puente hacia el actual Paseo del Renacimiento, en su momento una ronda exterior que continuaba por la Rondilla de Santa Teresa siempre por fuera de la segunda cerca de la ciudad.

Las aceñas, el azud y la pesquera

Desde tiempos inmemoriales el hombre se ha servido de la fuerza natural de los ríos para construir ingenios que la aprovecharan, tales como aceñas y batanes, que facilitaron la elaboración de harinas y tejidos⁴⁵. En el cuadro de Pantoja de la Cruz se observa con claridad que, en las inmediaciones del puente, sobre una azud del río, hay varias aceñas cuyos restos aún hoy son visibles cerca de la playa, molinos hidráulicos movidos por una rueda vertical de eje horizontal. Según los trabajos de los investigadores María Francisca Represa⁴⁶ y Eduardo González, estas fueron conocidas como las *Aceñas del Puente, de San Benito o de los Frailes*, y son el testimonio más antiguo del patrimonio industrial de Valladolid. Junto a las aceñas se situaba una pesquera, construcción de ingeniería fluvial que simula un ramal para la circulación de los peces ante la barrera que suponía el azud, hasta una balsa en la que poder los pescar de una forma mucho más sencilla.

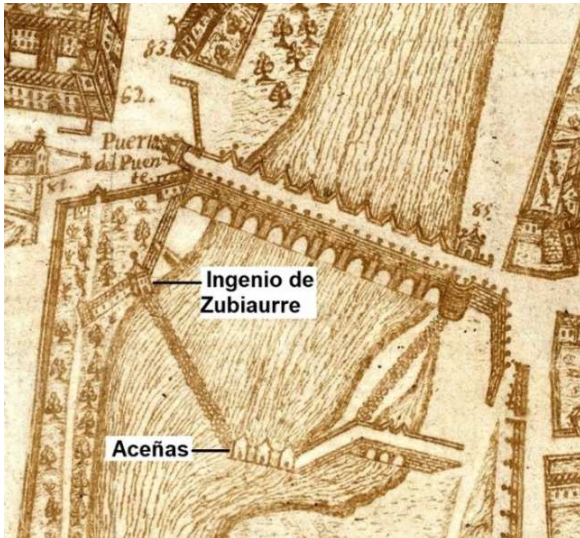
⁴³ Ver *El primer Libro de Actas del Ayuntamiento de Valladolid. Año 1497*. P. 59

⁴⁴ Ver *Aspectos del urbanismo vallisoletano en torno al año 1500: puertas, arrabales y puentes*, de Ana María Domínguez Rodríguez. Pp. 33-35.

⁴⁵ Ver el libro *Aceñas del Duero: Tordesillas, Toro, Zamora*, de Jesús San José Alonso y Juan José Fernández Martín.

⁴⁶ Ver el gran trabajo de M^a Francisca Represa Fernández “Las aceñas del Duero y del Pisuerga: orígenes y evolución tipológica” en el Tomo III de las Actas del IV Congreso de Arqueología Medieval Española.

La primera noticia de estas aceñas es de 1230, citadas de forma indirecta se deduce su pertenencia al abad de la Colegiata de Santa María, aunque en 1375 una de ellas (llamada *La Roharda*) estaba ubicada "so la puente" y era propiedad de María del Corral, aunque por esta denominación quizás fuese una aceña que ocupaba uno de los ojos. Más tarde, en 1391 el



Cabildo de Valladolid recibe parte de las aceñas, y después pasarán a manos de los Trinitarios, antes de terminar pasar a ser propiedad de las monjas de San Quirce, quienes a mediados del siglo XV se quejaban de que estaban viejas y mal reparadas, ya que el río las inundaba todos los años. No era raro que la propiedad de dichas aceñas fuera compartida por varios propietarios y se sabe que durante los siglos XV a XVII fueron propiedad de los frailes de San Benito y de los religiosos Trinitarios, que compartían la molienda de granos y un batán que funcionaba un día a la semana.⁴⁷

Aunque en 1617 se habla de cuatro aceñas, y son conocidos sus nombres, *Pinta*, *Franquilla*, *Reguarda* y *Zarrilla*, y en 1625 hay un documento de arrendamiento de "las cuatro ruedas de aceñas que el dicho convento tiene en el río Pisuerga de esta ciudad junto a la Puente Mayor, con el agua, calzadas y pertrechos y demás cosa anejas", lo cierto es que tanto en el cuadro que en 1602 Pantoja de la Cruz hizo a la infanta Ana Mauricia, así como en el plano de Ventura Seco y el grabado de 1790, aparecen solamente tres.



Foto obtenida de estereoscópica de Louis Eugène Sevaistre en 1857, editada por la casa Gaudin.

En 1655, las aceñas del Pisuerga que por entonces pertenecían a la Trinidad Calzada, que encomendó al carpintero Antonio Pérez la reparación de las ruedas *Gordilla* y *Flaquilla*. Desde

⁴⁷ Ver el artículo de Joaquín Martín de Uña "Batanes y aceñas" en *El Norte de Castilla* el 26 octubre de 2009.

la margen izquierda del río y salvando un brazo desaparecido, se accedía a las aceñas por medio de un puentecillo de madera que en 1738 se sustituye por otro de piedra con tres ojos. Al año siguiente una crecida del río arrastró el tejado de estas construcciones.

Por el catastro de Ensenada se sabe que las aceñas tenían una producción media entre otras de la provincia, pues producía al año 100 cargas de harina y el batán 1.500 reales de beneficios. En 1822, y afectada por el Trienio Liberal y la desamortización de Mendizábal, la orden de San Benito cobra 178.600 reales por las aceñas al ser subastadas a Santos Rávago, y el batán pasó a manos del Marqués de San Felices. En 1854 se subarriendan a la vecina fábrica de tejidos Lara, Villardell e Hijos, y en 1875, las aceñas se utilizarían para elevar hasta la ciudad el agua del río hasta que se construyó el Canal del Duero.

El paulatino deterioro parece que se inició en 1883, en que desaparece su casilla central, hasta que en 1902 García Valladolid da fe de que se encontraban ya en ruinas, ruinas que han ido desapareciendo en el transcurso de los años hasta nuestros días en los que es difícil conocer cómo fueron unas de las construcciones más antiguas y útiles de nuestra ciudad. Está prevista la ejecución de un proyecto del Ayuntamiento para el año 2019 para consolidar los restos.

La navegabilidad del Pisuerga

En el cuadro de Pantoja se ve también una aparente embarcación de recreo, algo habitual durante la estancia de la Corte, aunque antes y después de ese momento también había interesado hacer navegable el Pisuerga. Gracias a un curioso documento sabemos que en noviembre de 1602 Antonio Gómez, *“maestro de las galeras de su majestad que andan en el río de Pisuerga”* tomaba en renta la explotación de *“todos los barcos que están en el dicho río Pisuerga para henchir agua los aguadores –con este nombre había una puerta o postigo al final de la calle de La Encarnación– que son los cuatro barcos que están junto a las aceñas de la Puente Mayor y los tres que han de estar encima de la dicha Puente y bajada de San Nicolás y los tres que están junto a la huerta de Alonso de Argüello, difunto”*, por precio de ocho ducados al año.

Sin embargo algunos años antes, entre 1549 y 1550, durante el período de la Regencia en España de los Reyes de Bohemia, Maximiliano y María, tuvo lugar la concepción y puesta en práctica –luego no realizada– de un conocido proyecto de navegabilidad del río Pisuerga desde la localidad palentina de Aguilar de Campoo hasta la ciudad de Valladolid, con la intervención de ciertos ingenieros alemanes⁴⁸. El aporte de nuevos documentos en relación a este proyecto confirma el interés personal de Maximiliano en el mismo, así como reordenar las circunstancias que acompañaron su desarrollo mediante dos cédulas reales.⁴⁹

⁴⁸ Ver el libro de José Cano de Gardoqui *EL príncipe Maximiliano de Austria y el proyecto de navegabilidad del río Pisuerga (1549-1550)*.

⁴⁹ AGS, Cámara de Castilla, Libros de Cédulas, Libro 115, f. 300, 301

Conocemos por Joaquín Martín de Uña que entre 1548 y 1550 incluso se abrió en la pesquera una compuerta de 7 varas de ancho (5,88 metros) para permitir el paso de naves de pequeño calado en uno de los intentos de hacer navegable el Pisuerga.

Ya en tiempos de Felipe III, un tal Martín de Córdoba presentó al monarca un proyecto de navegación tan convincente que fueron nombrados varios técnicos para responder sobre el coste de las obras a realizar y la rentabilidad de navegar en los ríos Pisuerga y Esgueva. Los técnicos realizaron un viaje en octubre de 1607 que explicaron a los miembros del Concejo, recogido en el acta de la sesión del 26 de noviembre. Juan bautista de Labaña y Jerónimo de Soto, dos de los técnicos, en compañía de Diego de Enebro partieron de Valladolid aguas arriba del río Esgueva hasta Santibáñez, y de allí habían ido hasta el Burgo de Osma para bajar por el Ucero hasta el Duero, hasta donde confluye con el Pisuerga. Y de allí subieron por el Pisuerga y por el Arlanzón hasta Burgos, comprobando que todos aquellos ríos eran navegables.

Pero la marcha de la Corte a Madrid y el rápido vaciamiento de población de la ciudad hicieron que el proyecto de navegabilidad quedase en el olvido⁵⁰.

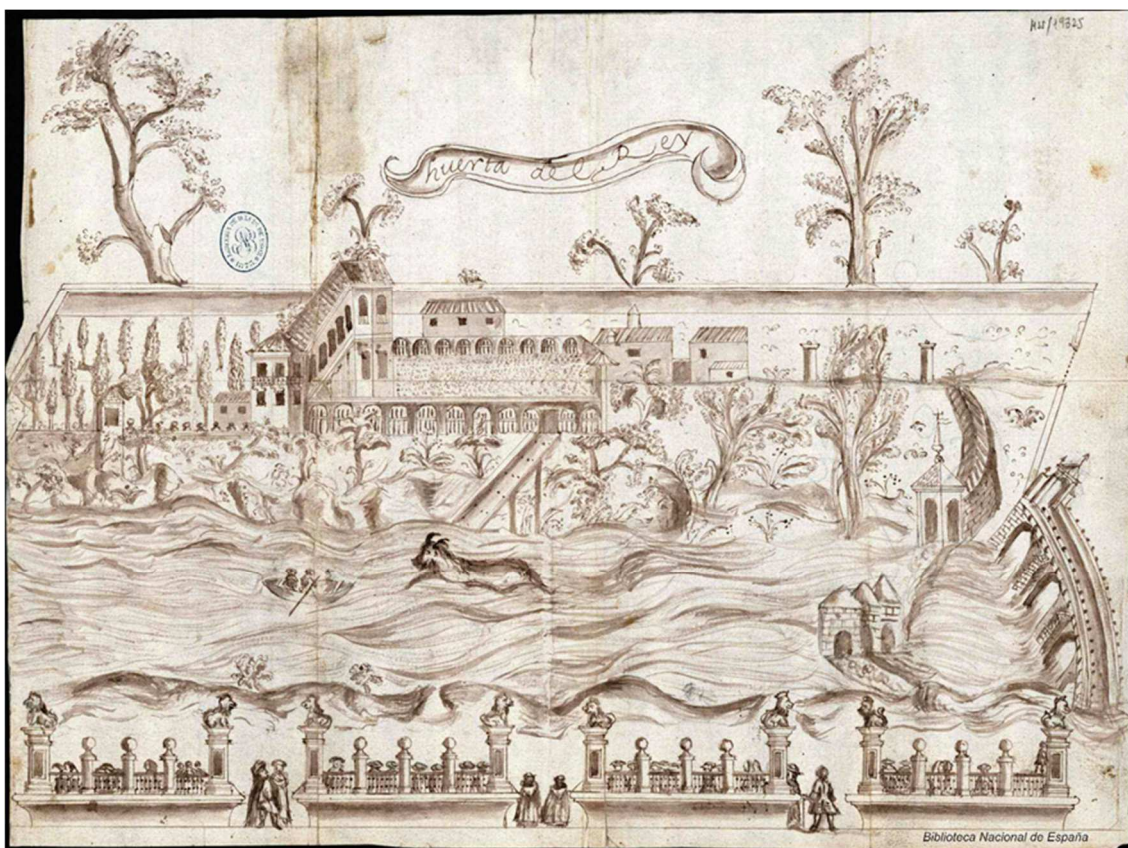
La Huerta del Rey y el Palacio de la Ribera

La construcción del llamado Palacio de la Ribera se inició en 1602 bajo la traza de Francisco de Mora, arquitecto del Rey, y pasó a formar parte del Real Patrimonio cuando se terminó el 11 de junio de 1606 y el duque de Lerma lo vendió a Felipe III para integrarlo en la “Huerta del Rey”, unos terrenos que había ido comprando el monarca junto al río para su esparcimiento. Siendo la frondosidad del lugar su mayor atractivo, no interesó crear un grandioso edificio, pues su aspecto lúdico invitaba a una arquitectura sencilla y abierta a la naturaleza, de modo que el jardín, el parque y las fieras y animales exóticos que lo poblaban fueran lo principal. Sin embargo, ese mismo año la corte abandonaba la ciudad y el Palacio de la Ribera perdió su esplendor. Tras el regreso de la corte a Madrid, el palacio pasó a ser utilizado muy poco.

Se realizaron pequeñas obras en el siglo XVII, para las visitas de Felipe IV en 1660 y de Carlos II en 1690, pero la realeza lo fue olvidando. Según un inventario de 1703, el palacio tenía quinientos diecinueve cuadros y un abundante y lujoso mobiliario. Pero a lo largo del siglo XVIII todo ello se fue desperdigando. Tras un grave proceso de deterioro del palacio, en 1761 el arquitecto Ventura Rodríguez aconsejó su derribo. Previamente fue desmantelado, y sus materiales se utilizaron en otros edificios. En el año 2010 el Ayuntamiento de Valladolid procedió a la intervención arqueológica de sus restos que estaban ocultos por tierra y maleza, recuperándose varios muros y un espacio que pudo ser una capilla o ninfeo.

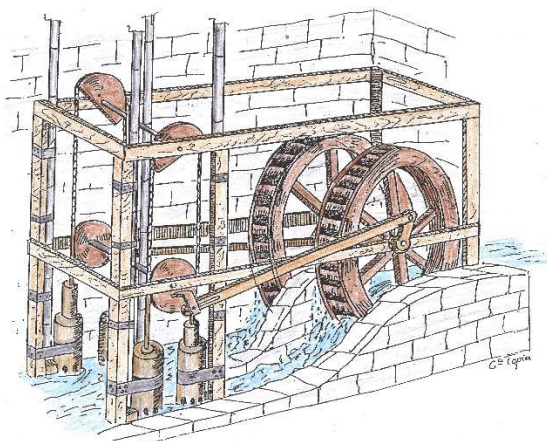
Ventura Pérez recogió en uno de sus dibujos de c. 1760⁵¹ el complejo palacial junto con un tramo del puente y el artificio de Zubiaurre que explicaremos después, recogiendo la imagen de un festejo que consistía en arrojar toros al río:

⁵⁰ Ver el trabajo de José Delfín Val «El río y la leyenda del Puente Mayor» en el libro *Homenaje al Pisuerga y sus diez puentes*.



El Ingenio de Zubiaurre

En 1603 fue construido sobre el Pisuerga un ingenio que tomó el nombre de su inventor, “el ingenio de Zubiaurre”⁵², una maquinaria para elevar las aguas del río para el abastecimiento del Palacio de la Ribera y los terrenos de la Huerta del Rey. Estaba a la salida del Puente Mayor hacia el camino que conducía al Monasterio de Prado, como puede apreciarse en el plano de Ventura Seco. Situado encima del río, aprovechando el azud que también servía a las aceñas, es una especie de pequeña torre poligonal con dos arcos y rematado por chapitel, que pudo ser obra de Diego de Praves.



Esquema del ingenio, por Nicolás García Tapia

El artefacto consistía en unas bombas de émbolo movidas por rudas y cadenas a través de dos grandes ruedas hidráulicas movidas por la corriente del río. Pensado en principio para surtir también de agua a la ciudad, el Ayuntamiento cedió su uso al monarca con la vana esperanza

⁵¹ Que ilustraron su copia de la *Historia de la muy noble y muy leal ciudad de Valladolid* de Antolínez.

⁵² Nicolás García Tapia ha escrito un gran trabajo sobre el general Pedro de Zubiaurre.

de impedir la marcha de la corte a Madrid. Funcionó durante siglo y medio, y finalmente fue derribado en 1794. En 2015 el Ayuntamiento acometió la rehabilitación de la parta baja del edificio original que se conserva, en donde se situaba el ingenio, si bien no queda rastro alguno del artefacto. Sin embargo, se encuentra la toma del bombeo de emergencia de aguas para la Estación potabilizadora de Las Heras, lo que implica la continuidad histórica de la función del edificio desde que se construyó en 1603 hasta el día de hoy.

El vizcaíno Pedro de Zubiaurre era un capitán marino del que no se conocen otras obras de ingeniería, y sobre el que no hay muchas noticias coetáneas, ni descripciones o grabados, pero seguramente su artificio fuera muy parecido en su funcionamiento a otro muy famoso

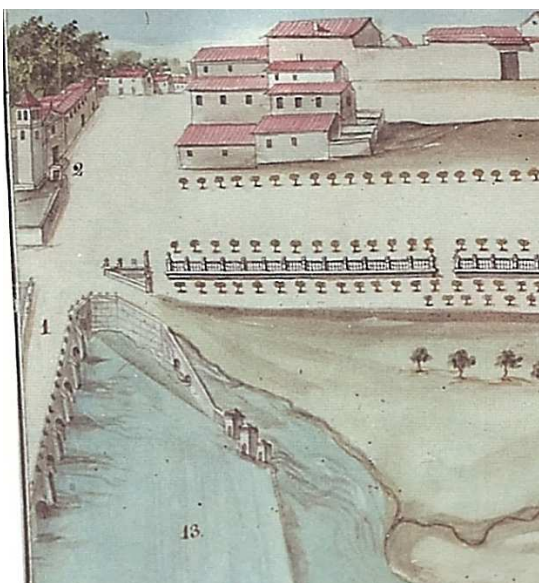


construido en Toledo por el famoso Juanelo Turriano, del que sí que hay numerosa documentación. No en vano, a este artilugio, situado muy cerca del actual edificio Duque de Lerma, se le conocía familiarmente como “el ingenio de Juanelo”, en alusión al famoso ingenio de Toledo. Tal y como ya recogiera Pinheiro da Veiga en su libro de 1605, muy posiblemente fuese un caso de espionaje industrial gestado en el periodo en el que este marino estuvo preso en la Torre de

Londres, frente a la cual estaba instalado un ingenio similar⁵³.

El plantío del Espolón Nuevo y Las Moreras

A finales del XVIII las ideas ilustradas llegan al urbanismo de Valladolid con sus ideas



El plantío del Espolón. Diego Pérez Martínez, 1785

reformadoras de embellecer las ciudades y sus accesos, racionalizar su urbanismo y devolver al hombre a la naturaleza. De este deseo del Reformismo Ilustrado, de sus entidades culturales surgen proyectos como el proyecto de plantación de olmos negrillos en el Campo Grande de 1787, el del Paseo y Plantío de Floridablanca -hoy Paseo del Cementerio-, y el que aquí nos interesa del Paseo y Plantío de las Moreras en el Espolón Nuevo.

Este último plantío fue promovido en 1784 por la Sociedad Económica de Amigos del País, estaba formado por 580 olmos negrillos en dos filas a cada lado del paseo del Espolón

⁵³ Ver el libro de Alfonso Calabia de Diego *El Pisuerga. Encuentros y desencuentros del río y su ciudad*. Pp. 121-125.

Nuevo, que ya había sido construido sobre el año 1700, y por 475 árboles de moreras junto a la orilla destinados a potenciar la incipiente industria de la seda en Valladolid. El paisaje descuidado y sucio de esta orilla pasó a ser transformado en un paraje bello a donde la población se acercaba a pasear y disfrutar, y sabemos que fue completado con la colocación de bancos y la plantación de rosales y plantas aromáticas⁵⁴.

El primer hombre buzo documentado en la historia

También en el corto periodo entre 1601 y 1606 en el que Valladolid volvió a ser Corte, en el Pisuerga, junto al Puente Mayor, se probó un ingenio náutico que permitía a una persona estar bajo el agua durante el tiempo que quisiera, pues una escafandra renovaba continuamente el aire mediante una máquina que se encontraba en la galera situada en la superficie. Felipe III fue testigo de la demostración que duró una hora, tal y como lo cuenta Jerónimo Ayanz, ingeniero navarro al servicio del rey:

“Su Majestad quiso ver lo que parecía más dificultoso, que era poder, un hombre, trabajar debajo del agua por espacio de tiempo. Así por Agosto del pasado de 1.602, fue con sus galeras, por el río de esta ciudad, al jardín de D. Antonio de Toledo, donde hubo mucha gente. Eché un hombre debajo del agua y al cabo de una hora le mandó salir Su Majestad, y, aunque respondió debajo del agua que no quería salir tan presto porque se hallaba bien, tornó su Majestad a mandarle que saliese. El cual dijo que podía estar debajo del agua todo el tiempo que pudiese sufrir y sustentar la frialdad de ella y el hambre”.

Jerónimo Ayanz fue un ingeniero navarro polifacético que creó más de 50 patentes, entre ellas prototipos de barcas submarinas o diversas máquinas de vapor que los ingleses perfeccionaron 90 años después⁵⁵.

El Canal de Castilla

Dejamos para el final el elemento que forma parte de un conjunto histórico ya reconocido por sus valores patrimoniales culturales. Junto al ingenio de Zubiaurre se encuentra el desagüe final del ramal del Sur del Canal de Castilla, que comparte cauce del Arroyo de Villanubla aprovechando su desembocadura preexistente en las aguas del Pisuerga, a través de una salida practicada en la manguardía de la orilla derecha.

El canal de Castilla es una de las obras de ingeniería hidráulica más importantes de España, realizada en la España Ilustrada entre mediados del siglo XVIII y el primer tercio del XIX y fue construido para transportar trigo desde Castilla hacia los puertos del norte, recorre las

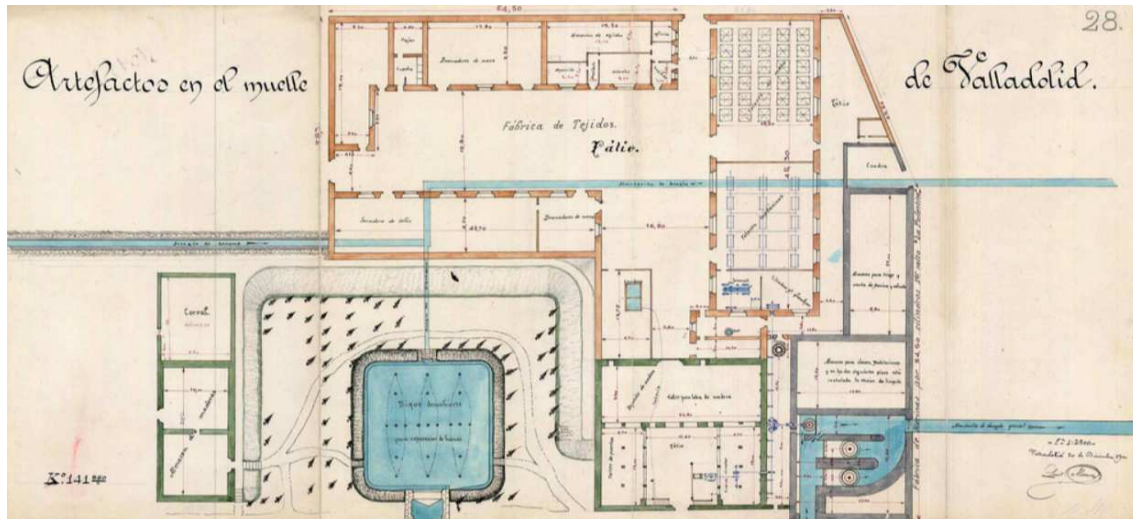
⁵⁴ Para más detalles, ver el libro *Urbanismo y Arquitectura de Valladolid en los siglos XVII y XVIII*, de María Dolores Merino Beato, tomo II (siglo XVIII). Pp 101-105.

⁵⁵ Ver el trabajo de Ana María Carabias Torres “Las relaciones entre Portugal y Castilla en la época de los Descubrimientos y la expansión colonial”, en *Chronica nova. Revista de historia moderna de la Universidad de Granada*, Nº 22, 1995. Pp. 503-506.

provincias de Burgos, Palencia y Valladolid; con la llegada del ferrocarril a los pocos años de su terminación, su función ha ido siendo relegada hacia el regadío y el consumo de agua. Con un desnivel total de 150 metros discurre a lo largo de 207 kilómetros con forma de “Y” invertida cuyos brazos son los ramales Sur y de Campos, uniendo las localidades de Alar del Rey (Palencia), donde tiene su nacimiento, con las de Valladolid y de Medina de Rioseco, situadas respectivamente al final de dichos ramales Sur y de Campos.

Auspiciado a mediados del siglo XVIII por el rey Fernando VI y su ministro, el Marqués de la Ensenada, el proyecto fue presentado por el ingeniero Antonio de Ulloa, inspirado en anteriores trabajos del francés Carlos Lemaur. Las obras comenzaron en 1753 llegando las aguas del Ramal del Sur en 1835 a Valladolid y, tras los retrasos por la ocupación francesa y las guerras carlistas, en 1849 finalizó el ramal de Campos en Medina de Rioseco.

La época de mayor esplendor tuvo lugar en la década entre los años 1850 y 1860, cuando las barcas que surcaban el Canal superaban las 350. Su cauce proporcionó múltiples usos industriales derivados de la fuerza motriz del cauce, instalándose en su trazado un gran número de fábricas de papel, harinas, cueros, molinos y armas, y más tardíamente centrales eléctricas que aprovechan los saltos de agua. El canal generó un fuerte desarrollo económico e industrial en las localidades por las que discurría, construyéndose puertos fluviales para la carga y descarga de mercancías –dársenas– que disponían de almacenes y de astilleros para construir y reparar barcas.



Croquis de las instalaciones de la Dársena de Valladolid - año 1900. Confederación Hidrográfica del Duero.

Del Canal de Castilla se conserva un valioso conjunto de esclusas, molinos, almacenes y dársenas de gran interés histórico, que unido a su valor natural, histórico y cultural le hace estar declarado como Bien de interés cultural en la categoría de Conjunto Histórico Artístico desde el 13 de junio de 1991. Cuenta, además, con un Plan Regional de protección y ordenación específico⁵⁶.

⁵⁶ Decreto 205/2001, de 2 de agosto, por el que se aprueba el *Plan Regional de ámbito territorial del Canal de Castilla*. (BOCyL de 8 de agosto de 2001)

La Cañada Real

Por el Puente Mayor discurre una importante Cañada Real que une Tudela de Duero con Medina de Rioseco, un ramal que forma parte de la Cañada Real Leonesa Occidental⁵⁷. Esta Cañada forma parte de las vías pecuarias españolas, caminos de trashumancia por los que desde tiempos remotos los pastores han conducido el ganado en función de las condiciones climáticas, en verano a las zonas de pastos de las montañas del Norte del país (agostaderos), y en invierno a las zonas con clima más templado del Sur y más llanas (invernaderos). Lógicamente condicionada en este trecho por la propia anchura del puente, esta cañada alcanza una anchura de 75 m a la salida de éste, discurriendo por el cauce del Arroyo de Villanubla al principio y después por el camino Virgen de la Merced.

El valor patrimonial de las vías pecuarias es enorme, no solo por constituir un tramado de más de 125.000 km de caminos de titularidad pública, sino también por constituir un sistema ancestral de comunicación cultural entre diferentes pueblos que ha de ser preservado para la posteridad. Desde el punto de vista medioambiental las vías pecuarias suponen un canal importantísimo para el fomento de la biodiversidad territorial a través del intercambio genético de especies, contribuyendo a la mejora y diversificación del paisaje rural. Y desde el punto de vista urbanístico supone un recurso imprescindible para la realización de todo tipo de actividades lúdicas y deportivas compatibles con su uso público, que potencian su valor patrimonial.



⁵⁷ Ver plano de la Red de Cañadas de la provincia de Valladolid, Junta de Castilla y León.
<file:///C:/Users/oburon/Documents/Downloads/CRVA.pdf>

7º.- Obras e intervenciones

Dada la importancia de su paso, el desgaste continuo de su calzada y las continuas avenidas que lo dañaron, el Puente Mayor ha sido objeto de múltiples arreglos y obras, de muy diverso alcance, siendo un elemento de estudio muy importante para entender su morfología y su relación con la ciudad a lo largo de la Historia, desde sus comienzos hasta hoy en día. Buena parte de la información está recogida en el Libro de Actas del Archivo Municipal de Ayuntamiento de Valladolid, recopiladas las de algunos años en varios libros publicados.

En cuanto a los libros escritos por historiadores locales e investigadores, la información relativa a los daños ocasionados durante la Edad Media la podemos encontrar en el volumen de la provincia de Valladolid de las *Memorias de la Comisión del Mapa geológico de España*, escrito por Daniel de Cortázar en 1877. Las vicisitudes del puente a comienzos del S. XVI están relatadas en el trabajo de Ana Domínguez Rodríguez *Aspectos del urbanismo vallisoletano en torno al año 1500: puertas, arrabales y puentes*. Sobre las obras de los siglos siguientes contamos con los dos magníficos tomos de *Urbanismo y Arquitectura de Valladolid en los siglos XVII y XVIII*, de María Dolores Merino Beato, en cuyo texto original podemos encontrar muchísima más información, sobre todo en las notas a pie de página, que la que aquí se traslada. También es importante para aquellos siglos la información complementaria aportada en el trabajo de Inocencio Cadiñanos Bardeci *Los puentes de la provincia de Valladolid durante la Edad Moderna*; y, por último, la información sobre las intervenciones realizadas en el siglo XX está recogida del trabajo de José María Fraile Cuéllar en 2005 «*Puentes de la Ciudad de Valladolid sobre el río Pisuerga*», en el libro editado por este Ayuntamiento *Homenaje al Pisuerga y sus diez puentes*.

HASTA FINALES DEL S. XVI

En **1405**, en Valladolid una inundación del Pisuerga derribó la cerca y el puente, restaurados después por merced del rey Enrique III, y hubo otra riada en diciembre de **1488** que destruyó el Puente Mayor⁵⁸.

En **1501** se acordó “hacer el Postigo del Río de enfrente de San Nicolás aun de fuera un pretil con sus almenas, de cal y canto”; el cantero encargado de la obra fue Juan Toca, a quien luego substituyó Juan Mallorquín.

En los años **1506, 1512 y 1559** se repararon los tajamares. Las obras de 1512 debieron ser muy importantes, el cantero Juan Mallorquín se encargó entonces de rehacer las almenas “que están todas derrocadas”, librándose 30.000 maravedís “para la labor e hedificio que se faze en la puente del rrio mayor desta villa”; hay constancia de otros dos pagos de 20.000 maravedís en total, e incluso se paga a un pescador llamado Francisco cuyo barco se tomó para las obras. La situación debió de ser tan lamentable que se prohibió el paso de carretas con más de dos

⁵⁸ Juan Ortega y Rubio: *Historia de Valladolid*, P. 229

mulas, bajo pena de 600 maravedís. Un año más tarde se recompone la pesquera pues tuvo que partirse “*para aderesçar la dicha puente*”⁵⁹.

Hacia **1549**, en tiempos de Carlos I el Emperador, y siendo regidor de Valladolid Pedro Núñez de Avellaneda, se derribó una torre que había en el medio del puente, hecho recogido en las Ordenanzas de Valladolid de ese año.

En **1550** Rodrigo Gil de Hontañón emite un informe en relación con la situación del puente.

La riada de **1583** le afectó seriamente, iniciándose una serie de reparaciones en profundidad que no terminaron hasta 1603. En **1584** Juan de Nates se comprometió a hacer “*todo el migajón [hormigón de grava y arena] froga [fábrica] de la cantería y argamasa de todo lo ancho y lo largo de la puente del rrio mayor*”⁶⁰, teniendo a su cargo a Francisco de Avellano y a Aparicio de la Vega. En **1597** una riada llegó a derribar el pretil, y como consecuencia se acometió una nueva reparación en la que intervinieron los anteriores junto con Pedro de Solórzano y Juan Martínez⁶¹. Continuarían las obras en **1602** por Juan Martínez.

Según María Dolores Merino Beato, esta reforma pudo haber sido acabada con un hermoso pretil con remates de bolas que se habría colocado en **1603**, siendo corregidor de la ciudad Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar⁶². Pero otros autores han encontrado menciones históricas a la colocación de estos remates conjuntamente con los del Espolón Nuevo, en fechas cercanas a **1700**.⁶³

SIGLO XVII

Un aspecto reiterado en la historia del Puente Mayor fue el de las reparaciones. El puente debió llegar al siglo XVII en muy malas condiciones, pues ya en **1600** la corporación municipal trata el tema para ver qué medidas tomaba en el reparo del puente, por si acaso viene año de lluvias. Convoca, al efecto, una junta integrada por todos los maestros de cantería que existen en la ciudad. Ignoramos las decisiones que tomo la junta, pero lo que sí podemos constatar es

⁵⁹ Ver *Aspectos del urbanismo vallisoletano en torno al año 1500: puertas, arrabales y puentes* de Ana María Domínguez Rodríguez.

⁶⁰ E. García Chico: *Arquitectos*, Valladolid 1940, p. 68

⁶¹ Ver *La construcción del territorio. Caminos y puentes en Castilla y León*, de Pilar CHÍAS NAVARRO y Tomás ABAD BALBOA. P. 19

⁶² F. J. SÁNCHEZ CANTÓN, *Don Diego Sarmiento de Acuña, Conde de Gondomar*, Madrid, 1935, p. 18. En una carta de agosto de 1603 conservada en la Biblioteca de Palacio Real, Manuscrito 2128 y 2137 aparecen rasguños a pluma de la forma del pretil.

⁶³ Antolínez de Burgos en su *Historia de Valladolid* recoge una inscripción colocada en el Espolón Nuevo con la siguiente frase: «*Yçose este espolón y se coronó el Puente mayor de bolas, siendo Presidente de esta Chancillería el ilustrísimo Señor Don Juan Manuel de Isla [1700-1704] Cavallero del Orden de Santiago, del Consejo de S. M. y siendo Corregidor el Sr. D. Manuel Antonio de Bereterra Bracamonte, Señor de las Villas de San Esteban de la Sierra y de la de los Pagares (...)*». El erudito e historiador Floranes también recogió en sus manuscritos que en esa fecha “*se coronó el Puente Mayor de bolas*”. Y Manuel Canesi Acevedo también da la fecha de 1701 en su *Historia de Valladolid* (T. I. p 214).

que año tras año se suceden los arreglos para paliar los daños que causan las crecidas y el trasiego de carros con las mercancías para el comercio.

Efectivamente, las continuas avenidas causaron graves quebrantos en el puente además de que se debía interrumpir el tráfico en los momentos de mayor peligro. Y cuando descendían las aguas, quedaban aún más patentes los destrozos hechos en las peñas y tajamares.

En **1602** se hicieron también obras importantes rematadas en Juan Martínez, vecino de Toledo, siendo el pretil o antepechos del puente uno de los elementos estructurales más afectados por los embates de las aguas. Se hizo nuevo a principios del siglo, **1603**, y muy alto para que resistiera las crecidas; no obstante, se arruinó varias veces y por diversos sectores, parecía un puente desdentado, amén del riesgo de transitar por allí sin estos muretes protectores.

En **1610** fueron reparados varios ojos del puente, para evitar su desplome con las crecidas de aguas, y tapados algunos agujeros junto a la ermita de San Roque; dos años más tarde, los regidores de obras con el maestro Diego de Praves inspeccionaron el puente, con el objeto de ver si existen desperfectos e inmediatamente repararlos. Es posible que la intencionalidad no fuera acompañada de la realización o que su estado fuera sólido, pues las sucesivas sesiones del Regimiento siguen manifestando el grave deterioro en que se halla.

En **1618** urge reparar el puente, fueron sacadas las obras a subasta y rematadas en Bartolomé de la calzada en 3.100 ducados; pero *“...la ciudad no tiene de qué poder pagar...”* y se procede a repartir costas entre todos los pueblos de 20 leguas a la redonda, basándose *“...en el grande aprovechamiento que todos los lugares tienen de dicha puente...”*. Un año después, se vuelve a plantear el problema, insistiendo en el *“repartimiento pedido para su reparo”*, ya que es imprescindible arreglar el puente.

Las reparaciones afectaron a los arcos, a los pilares, al pretil y a la calzada; esta se haya tan desgastada que, por algunas zonas, se ve el río: la abundancia de tráfico es, pues, un importante factor de deterioro, así en **1620** el mayordomo de obra recibe orden de arreglar todos los suyos del puente, producidos por las roderas de los carros; y año siguiente, Antonio de Villafranca manda llenar de cascajo el puente y echar las cosas que faltan.

En **1621** Rodrigo de la Cantera, Pedro de la Vega y Juan Gómez de la Gándara señalaban diversas ruinas en casi todos los pilares y algunos arcos, lo tasaron en 11.800 ducados.

En **1624** el maestro Bartolomé de la Calzada empleó seis obreros y dos oficiales para reforzarlo y macizar bien las cepas por temor a una crecida.

La inundación de **1625** arruinó varios machones y bóvedas que *“quedaron muy sentidos y desmoronados”*. Dionisio de Praves puso 17 condiciones para su reconstrucción y los canteros Domingo de la Puente, Juan de la Viaga y Pedro Cueto lo tasaron en 18.000 ducados. Al fiscal le pareció excesivo el costo y recomendó que no se permitiese ningún repartimiento con los pueblos vecinos, sino que lo pagase la ciudad ya que disponía de recursos para ello. Los

trabajos fueron encomendados a Bartolomé del Castillo y Juan Vélez de la Encina por 11.500 ducados. Cuando llegaba alguna inundación se intensificaban las medidas de seguridad: *“que se cargue el puente y lo demas que convenga”*, para prevenir los daños que pudieran suceder.

El Puente Mayor estuvo, en ocasiones, apunto de arruinarse por completo, la crecida del 27 de enero de **1626** lo dejó en un estado lamentable y fue preciso notificarlo al Consejo Real y al propio monarca para que autorizase un repartimiento, entre todos los pueblos del contorno, que permitiera su restauración *“...por ser la puente mas necesaria y menesterosa d’este rreyno...”*. En **1627** los alarifes informaron a los responsables de la ciudad que su estado era tal que corría peligro de que se lo llevara cualquier avenida. Conscientes de que esto ocasionaría un daño irreparable, nombraron una comisión oficial para que agilizara las providencias reales despachadas a tal efecto.

En agosto de **1633** Francisco de Praves comunica a la ciudad, que dos pilares del lado del Pradillo de San Sebastián (hoy barrio de la Vitoria) están desmoronados, sin piedra ni sillar alguno, y es inexcusable repararlos porque, a cualquier crecida, quedaría el puente medio destruido. También se reparó un pilar tajamar en las cercanías de la ermita de San Roque, en el lado de la ciudad histórica.

Un arreglo bastante relevante comenzaría en **1634** con trabajos en *“la media puente de la parte de arriba”*. Dos años después Hernando Prieto reconocía el segundo arco, de 34 pies de grueso, bien construido, y el séptimo pilar con sus contrafuertes. También el cantero Sebastián Bajo lo dio por correcto, aunque advirtió que todavía quedaba bastante por hacer en otros ojos y pilares. Se le pagaron a Castillo 3.300 ducados, de los que la ciudad aportó la sexta parte. Este detalle demuestra que finalmente el Consejo sí aceptó el repartimiento.

Un arreglo general se llevó a cabo en **1635** debido al mal estado de la fábrica, reforzando, sobre todo, las bóvedas centrales y algunos tajamares del puente, además de suavizar la rasante original. Las obras se realizaron por Bartolomé del Castillo y Juan Vélez de Lencín⁶⁴.

Sin duda la inundación que más le perjudicó fue la del 4 de febrero de **1636**, una riada que se llevó buena parte de los materiales que se encontraban acopiados para las obras que se estaban realizando. La corriente derribó los pretilos y tres ojos con sus cepas de la parte del Prado de San Sebastián, y toda la fábrica quedó removida, de modo que se temía un hundimiento total, *“aviendo dejado lo restante tan quebrantado que con cualquier golpe de agua que aya se puede temer su ruina”*. Apenas sí podían pasar las caballerías. La reconstrucción se inició rápidamente para evitar no solo una catástrofe arquitectónica sino también económica, *“...pues si llegase a faltar el puente faltaría el sustento a esta ciudad y a gran parte de Castilla...”*, ya que esta misma crecida había destruido también el puente de Cabezón, y Valladolid podía quedar desabastecida.

⁶⁴ Ver *La construcción del territorio: Caminos y puentes en Castilla y León*, de Pilar CHÍAS NAVARRO y Tomás ABAD BALBOA. P. 19

Para qué la obra resultara firme y segura los maestros alarifes tuvieron que “*desaguar la fábrica y plantar en sseco*” asegurándose así que las cepas no tenían daño; reforzada la base, procedieron a levantar de nuevo los pilares y arcos. Durante muchos años se trabajó sin tregua para ponerlo en condiciones y todavía el año **1643** continuaban las obras.

Al año siguiente varios maestros volverían a tasar lo que estaba construyendo Bartolomé del Castillo con el fin de pagarle. Se encargó el reconocimiento a Francisco de Praves, veedor de las obras reales, Hernando Prieto, Juan de Répide, Sancho de la Riva y Pedro del Cueto. El reparo costaría 32.500 ducados, en los que no entraban los otros trabajos que estaba ejecutando Bartolomé del Castillo desde 1634, pues se trataba de dos obras diferentes en “*los dos puentes*”. Con el estiaje aparecieron aún más imperfecciones, y hubo problemas para asentar las cepas con seguridad por los hondos pozos allí existentes, fue necesario romper la pesquera, desecar y ahondar mucho los cimientos, y por eso aumentaron el costo en otros 8.000 ducados.

Hernando Prieto puso veinte condiciones para reconstruir las cepas y arcos de esta parte del puente, y poco más tarde Juan de Naveda y Francisco del Río Puentecilla completaban el proyecto con algunas adiciones. Hubo muchas posturas a la baja, entre ellas las de los citados Bartolomé del castillo y Juan Vélez, que venían encargándose de la otra obra desde hacía años. Finalmente fue adjudicada a Hernando del Hoyo por 19.600 ducados, que inmediatamente se puso a trabajar. Se nombró como veedor a Francisco Bajo, pero se le acusó de una deficiente actuación por no haber secado los cimientos como le exigía la cuarta condición pactada; en **1637** declaraban Bartolomé de Barreda y Juan Gómez de Sisniega, que exigieron cumplir con lo pactado. Las autoridades vallisoletanas nombraron a Sisniega como nuevo veedor.

Transcurrida la época de grandes inundaciones, la década 1626 al 36, los arreglos se distancian. Aunque es una tarea que el Municipio no abandona y, periódicamente, cuando se hace el reparto de la cantidad con que tienen que contribuir todos los pueblos del contorno (20 leguas), incluyendo a Valladolid, se aplica de inmediato a reparar el puente. A título de ejemplo, tenemos las obras que realiza Bartolomé Castillo en **1646** en las que gastó íntegramente la cantidad que le había correspondido aportar a Valladolid.

Otras crecidas, de menor entidad que las anteriores, obligaron a renovar las losas de la calzada del puente, a reforzar los cimientos de la zona de la pesquera y a restañar la clave de algún arco que se había resquebrajado; si alguna de estas operaciones era de cierta envergadura, se encargaba maestros de cantería prestigiosos.

A la vista de este largo repertorio de desmanes y composturas, podemos deducir lo precario de su estado de conservación, pese a la inquietud de interés que demostraron siempre las autoridades locales por una fábrica tan esencial para las comunicaciones con el exterior.

En **1689**, con motivo de la visita del rey Carlos II a nuestra ciudad, se construyó un arco del triunfo a la entrada del puente desde el exterior de ciudad, que fue demolido en 1858. El

pequeño humilladero de San Sebastián situado junto a él, fue derribado antes, al finalizar la Guerra de la Independencia.

SIGLO XVIII

De acuerdo con varios autores, en **1701** fue colocado el pretil con baranda rematada de bolas clasicistas, que se aprecia en el dibujo de Ventura Pérez que acompaña su edición manuscrita del Historia de Valladolid de Antolínez de Burgos.⁶⁵

En el verano de **1702** se arregló uno de los ojos del puente que estaba a punto de hundirse, aprovechando para ello unas losas caídas en el río.

Al año siguiente se presenta en el Ayuntamiento una propuesta para arreglar urgentemente el Puente Mayor por el riesgo que amenaza, a causa de la ruina de las cepas y de algunos ojos. En esta ocasión la ciudad acude al Monarca para que le permita hacer repartimiento del gasto entre las ciudades y lugares que él determine, debido a “... *los cortos medios de la ciudad y que se alla sin propios de donde lo suplir*”.

Circunstancia que se repite años más tarde, **1720**, con motivo de nuevas obras en el puente y que fue preciso aplazar hasta **1722** por carecer de medios.

Hubo de ser reconstruido en **1727**⁶⁶. Según Ventura Pérez en su *Diario de Valladolid*, el día 31 de agosto de ese año “*se acabaron los cinco estribos y algunas otras composturas que se hicieron por encima*”. Coincide con el relato de la *Historia de Valladolid* de Antolínez.

Varias tareas de encasajado y empedrado de los accesos al puente, frente al convento de San Bartolomé, y de la propia calzada del mismo tuvieron lugar en **1735**, al tiempo que se limpia toda la explanada inmediata al puente, donde tenían por costumbre echar las basuras, interceptando el paso y afeando una de las principales entradas de la ciudad.

Entre el 5 y el 7 de diciembre de **1739** las inundaciones impidieron el paso por el puente, tal y como recoge Sangrador, al sobrepasar las aguas por encima del pretil del Puente Mayor.

En **1769**, y a consecuencia de las graves avenidas ocurridas en el mes de mayo, se hablará de graves deterioros en el Puente Mayor; hubo que hacer varios reparos, citándose “*devoraciones*” en los pilares y nuevas riadas, que elevaron el costo hasta los 58.800 reales según la declaración de los maestros arquitectos Antonio de los Cuettos y Latorre, José de la Fuente y Juan de Sagarbinaga. Antolín Rodríguez y Juan de la Cantolla acondicionaron los dos primeros ojos con sus respectivas cepas, obras que terminaron siendo más costosas ya que al desecarse se comprobó el mal estado de los cimientos. Santiago de la Incera y José de las Cavadas aumentaron la tasación, y las obras realizadas en **1772** ascendieron a 21.000 reales.

⁶⁵ Ver “Conde Ansúrez Verdad Tradición y Leyenda. La leyenda de Peranzules” de Fernando Pérez Rodríguez-Aragón y Eloísa Wattenberg, en el libro *Valladolid y el Conde Ansúrez. Verdad, tradición y leyenda*. P. 41. Recoge un testimonio de Manuel Canesi en 1750, escrito en su Historia de Valladolid, T. I, p. 214

⁶⁶ Miguel Ángel Aramburu-Zabala Higuera: *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. P. 189.

Desde **1782** al final del siglo se encasajó y embaldosó el puente en su totalidad dos veces; una en 1782: *“el piso y embaldosado del Puente Mayor (...) tiene gran parte de sus losas quebradas y muy descomidas y demás obras de que está compuesto...”* Quedó entonces renovado el pavimento y se pusieron en uso los desagüaderos para evitar la formación de balsas o lagunas de agua; otra en **1799** por *“hallarse sumamente descarnado y descubiertas las piedras (...) y los arcos padecen muchísimo...”*

En el año **1785** se efectuaron arreglos en dos ocasiones. En la primera estuvieron a cargo del maestro Gabriel Mozo, siendo de escasa importancia: *“un rompimiento que se hallaba en el piso del Puente Mayor...”*. La segunda vez tuvo lugar en verano y se procedió a reparar urgentemente los desperfectos para evitar mayores costos. Fue por el estado de ruina que amenazaba el cuarto tajamar, que fue reconocido por Francisco Álvarez Benavides y Gabriel Mozo. Los 18.500 reales que costó el reparo se detrajeron de los ingresos del pontazgo.

La gran riada del día 25 de febrero de **1788** afectó al brazo central del río Esgueva produciendo graves daños en la ciudad, aunque no aparecen mencionados que fuera causado ninguno por el Pisuerga. Estos daños fueron recogidos en la detallada relación enviada al rey por el presidente de la Chancillería, y se tasaron en 470.470 reales.⁶⁷

A finales del siglo XVIII Valladolid pedía *exención de puentes* a cambio de mantener los veinte puentes que existían en los brazos del Esgueva. No accedió el Consejo, aunque sí a que pudiese grabar con dos maravedís la libra de aceite con el fin de poder pagar los cupos para fuentes foráneas. Posteriormente la ciudad volvería a hacer la misma petición, pues debía encontrarse con muchas dificultades para pagar. Desde 1772 a 1791 se la habían cargado 517.415 reales por este motivo.

Ya en la última década del siglo se recompone un tajamar, en **1793**, cuya ruina ponía en peligro la estructura de algunos arcos. Los gastos, evaluados por los maestros de obras Francisco Pellón y Gabriel Mozo y el arquitecto Bonifacio Muñoz, corrieron a cargo del Cabildo de la Catedral y convento de San Pablo, poseedores del derecho de pontazgo sobre el Puente Mayor. Hasta junio del año siguiente, **1794**, no se sacan las obras a subasta y, en agosto, ya están terminadas, habiéndose hecho cargo de las mismas Francisco Pellón.

Más graves fueron los daños sufridos en **1796** por una crecida, en que *“la manguardía principal que sostiene los aristones y empujes del arco con las avenidas de agua ha sufrido una quiebra de mucha consideración por la que se ha separado y desunido 6 pulgadas toda la línea de la principal obra...”*. Hubo que desmontar gran parte de la manguardía y aristones, hacer de nuevo las cepas o cimientos, con buena piedra y uniéndolo mediante *“buenas cales y piedras tizones a las paredes del arco antiguo”*.

⁶⁷ Manifiesto o memoria de las desgracias ocurridas en el día 25 de Febrero de este año de 1788...
https://bibliotecadigital.icyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10075951

SIGLO XIX

En **1812**, la Guerra de la Independencia ocasionó que las tropas francesas volasen un ojo del puente en su huida, y que Wellington al mando de las tropas anglo-españolas hiciera lo propio con otro ojo, para asegurar líneas. En 1815 el Ayuntamiento los reparó con estructuras de madera, pero en 1819 se hacía notar la necesidad de hacer reparaciones urgentemente “por lo esencial que es este tránsito para el comercio interior”. En 1825 aún no se había hecho nada por consejo del fiscal, quién opinó que debía denegarse la solicitud de la ciudad. Finalmente los ojos fueron arreglados en piedra entre los años **1825 y 1828** por Pedro García González⁶⁸, dirigiendo las obras el cantero vizcaíno Juan Yrure por un montante de 456.781 reales.

En **1888** comenzarían las obras que cambiaron de forma más radical la fisonomía del puente, mediante un proyecto del ingeniero Mateo de Benito por encargo del Ministerio de Fomento, que fue auxiliado por el ayudante Cipriano Calderón. Este proyecto contemplaba la rectificación de la curvatura del puente medieval creando una rasante horizontal del tablero entre las dos orillas, reformando los dos ojos de los extremos, y ampliando los flancos laterales con una estructura de hierro jabalconada. Se subastaron las obras en 184.680,65 pesetas adjudicándose con un plazo de ejecución de dos años al madrileño Antonio Marsa, que murió dejando las obras iniciadas y, tal y como ocurrió en la construcción de la Plaza de Toros, la contrata paso a Federico Peradijordi⁶⁹.

SIGLO XX.

En **1940** se hizo un proyecto de alumbrado público junto con el del Arco de Ladrillo, y en 1961 se realizó otro proyecto de alumbrado público, redactado por el ingeniero industrial M. López Peredo, con un presupuesto de 22.935 pesetas.

En **1989** la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Fomento, el Servicio de Obras Públicas de Valladolid, de la Junta de Castilla y León, redacta el proyecto de acondicionamiento de Puente Mayor sobre el río Pisuerga, por el ingeniero de Caminos Julián Alonso Chillón, dirigido por él también ingeniero de Caminos Isidoro Celis Prieto, con un presupuesto de ejecución por contrata de 24.987.431 pesetas. En este proyecto se contemplan las actuaciones de ampliación de plataforma, para ampliar las aceras, y actuaciones de pintura, limpieza y pavimentación de calzada. Las obras contempladas en este proyecto fueron adjudicadas a la empresa constructora Francisco Javier Gómez Miguel y Construcciones y Obras Llorente, S.A., por un importe de 24.987.000 pesetas.

En **1991** se redactó el “Proyecto de acondicionamiento del Puente Mayor, modificado número 1”, por el ingeniero de Caminos Isidoro Celis Prieto y el Ingeniero Técnico de Obras Públicas

⁶⁸ Julio Valdeón Baruque: “Puentes de Valladolid. La importancia del Esgueva en siglos pasados”. En *Homenaje al Pisuerga y sus diez puentes*. P. 24.

⁶⁹ José Miguel Ortega del río: *El siglo en que cambió la ciudad. Noticias artísticas de la prensa vallisoletana del XIX*. P. 124

Alberto Infante de Lope, quienes realizaban las labores de dirección de obra, con un presupuesto adicional líquido de 24.931.107 pesetas, contemplando nuevo alumbrado público, señalización y pintura.

Como resultado de estos proyectos las aceras actuales están formadas por módulos prefabricados de hormigón de 2 m de ancho y 12 cm de espesor, con dos nervios longitudinales con los que suman un espesor de 24 cm. Como la estructura del puente donde apoyan estas piezas es un entramado de perfiles metálicos con separación aproximada de 2 m entre vigas, la pieza prefabricada tiene 4 metros de longitud, apoya en dos vigas y vuela 1 m en cada extremo. Para facilitar la unión de los módulos a la estructura del puente, los nervios están cubiertos en su parte inferior por un perfil metálico corrido en toda su longitud, soldado a la estructura metálica existente. Las piezas están dotadas de un perfil perimetral de tipo C 120. De acuerdo con los estudios existentes consultados, en el cálculo de los elementos prefabricados se consideró una sobrecarga de uso de 500 kg/cm².

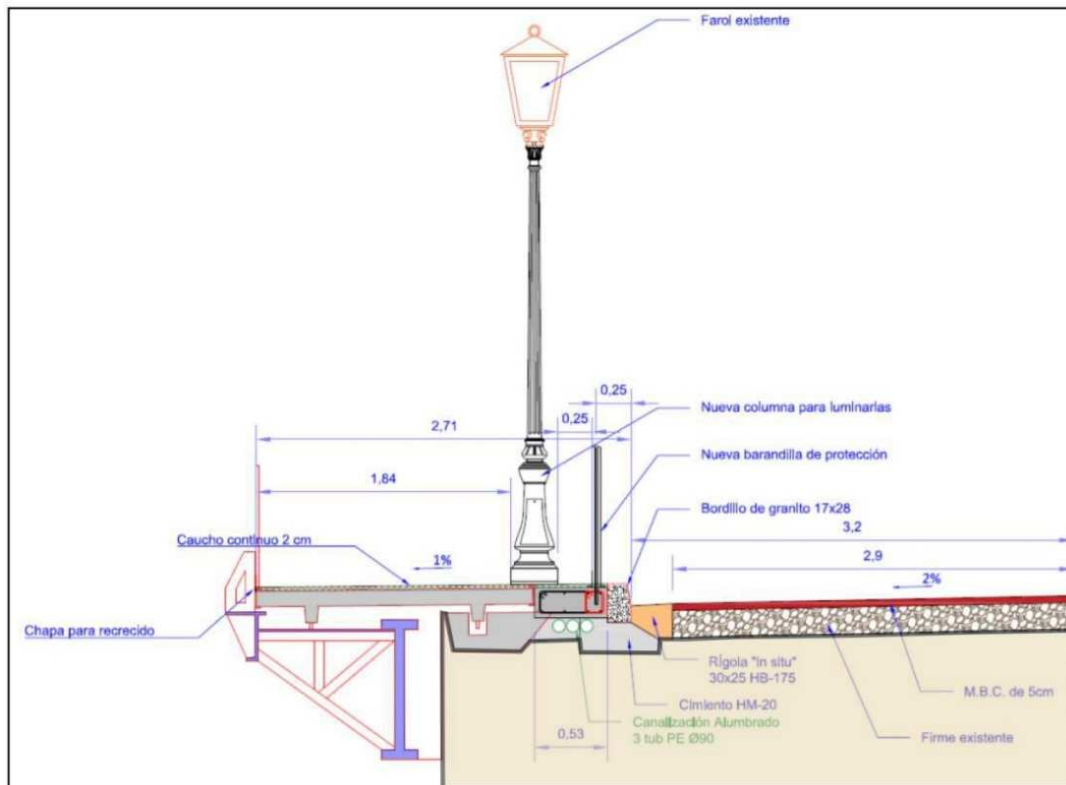
Con el paso de los años, se ha evidenciado que la durabilidad de las soluciones adoptadas en dicha intervención no ha sido la esperada, en particular la de las losas prefabricadas que conforman las aceras; en las casi tres décadas transcurridas desde su instalación han sufrido movimientos tanto longitudinal como transversalmente, ocasionando importantes "resaltes o cejas" entre las piezas, provocando continuas quejas y accidentes de los peatones. Asimismo, los vanos centrales de las losas que tras la primera década presentaban ya una llamativa fisuración, su superficie comenzó a disgregarse en los últimos años, llegando primero a dejar vista (y expuesta) la armadura, y por último a perforarse completamente, lo que hizo precisar reparaciones de emergencia en varias de dichas losas. Estos problemas en los itinerarios peatonales (que no son ajenos asimismo al empleo de fundentes salinos para combatir a diario el hielo en los inviernos), unidos a las carencias detectadas en las columnas de alumbrado y en las barreras de contención del tráfico rodado hacían necesaria una nueva intervención.

En **2018** se realizaron los Trabajos del "Proyecto para la renovación de aceras y mobiliario urbano en el Puente Mayor de Valladolid", redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, Miguel Ángel Medina Cebrián, y adjudicados a la empresa Haral 12 Obras y Servicios por un importe de 235.909 euros más IVA (49.519,92 euros).

Con este contrato se acometió el tratamiento de las losas prefabricadas cuyo deterioro había avanzado de modo preocupante, así como los levantamientos de las juntas de los módulos que las conforman (aproximadamente cada 4 metros) lo que en ambos casos generaban graves problemas al tránsito peatonal; por ello este nuevo proyecto contempla la regularización superficial, el tratamiento de las juntas, el ensanche de las aceras a costa de la calzada, y la protección de toda la superficie con planchas de chapa galvanizada que, permitiendo y suavizando los movimientos de dilatación y giros, conforman un refuerzo de la capacidad portante del conjunto de la acera.

Sobre dichas planchas se proyectó una nueva "superficie pisable" de caucho granulado ligado con resinas que aporta suficiente comodidad y elasticidad ante los movimientos detectados.

Asimismo, se ha incluido la sustitución de las columnas de alumbrado por otras a tresbolillo en ambas márgenes, también de fundición, que montan luminarias individuales en vez de dobles (lo que optimiza la iluminación disminuyendo el consumo) si bien fueron aprovechados los faroles anteriores. También se sustituyen ambas barreras de contención de vehículos por otras más innovadoras y seguras, pues las anteriores ya no cumplían la normativa y resultaban fácilmente escalables. En cuanto a la calzada, reducida ahora a dos carriles estrictos de 2,90 m de anchura cada uno, se renovó la capa de rodadura y se mejoraron los sumideros.



Fuera de este proyecto quedaron varias cuestiones, que deberán ser ejecutadas próximamente; en primer lugar, el tratamiento y reparación de las barandillas exteriores colocadas en la obra de 1888, que muestran deterioros puntuales y desajustes de alineaciones, producto de algunos descuelgues de jabalcones sueltos, etc. En segundo lugar, la propia estructura metálica volada en la que apoyan las aceras, y de la que pende todo un conjunto de importantes conducciones, con un estado de conservación más que dudoso y desprotegida ante la intemperie. Se pretende culminar con estas obras a lo largo del año 2019.

8º.- Valoración patrimonial

Hay ocasiones en las que las ciudades terminan por dar la espalda a algunas de sus construcciones históricas más emblemáticas, cuyo valor ha sido sustituido con el paso del tiempo por la cotidianidad de su observación o, como es el presente caso, por la funcionalidad que ha aportado durante siglos hasta olvidar el mérito del bien en sí, su esencia.

Sin embargo, no podemos olvidar el enorme valor patrimonial de este puente, de origen medieval, cuya existencia ha venido acompañando desde hace casi un milenio a la ciudad que lo vio construir, cuyas vicisitudes han corrido parejas a los hechos históricos que han ocurrido, y que en ocasiones lo han dañado gravemente. Ya fuesen graves riadas que necesitaron sus correspondientes arreglos, o bien revueltas populares como la del “Motín del pan” que dañaron gravemente su estructura, cuando no directamente sabotajes como los que sufrieron los dos ojos centrales tanto por ejércitos extranjeros como nacionales, el Puente Mayor es la historia viva de la ciudad, en donde también se reflejan sus cicatrices.

La valoración de nuestro puente que se ha realizado a lo largo de la historia se reduce a dos tipos fundamentales, antes y después de la incorporación a la cultura de la valoración histórico-artística de este tipo de construcciones, que culmina con los recientes reconocimientos al Patrimonio Industrial.

Así, desde antiguo las valoraciones del puente Mayor se reducían a su empaque, fortaleza y tamaño, utilizando el concepto de “hermosura” vinculado a este tipo de características. Por esa razón en 1501 el puente provoca la admiración en Antoine de Lalaing, chambelán de Felipe el Hermoso, en su *Primer viaje de Felipe el Hermoso a España*; y en 1548 Pedro de Medina en su *Libro de grandezas y otras cosas memorables de España* alaba también la buena factura del puente, y el humanista andaluz Diego Pérez de Messa, que poco después amplió la edición en 1590, dirá que “*tiene esta villa una muy hermosa y muy fuerte puente*”.

El coetáneo viajero inglés Enrique Cock afirmó en 1592 que era “*una buena puente de piedra*”, y Rodrigo Méndez Silva escribiría sobre Valladolid en 1645, en su libro *Población General de España*, lo siguiente: “*Valladolid, ciudad por mil razones noble, por su sitio apacible, por su disposición hermosa, por sus edificios ilustre, cuyas alabanzas fueran pocas si reducirse a numero pudieran (...) Esta puesta a orillas del famoso Pisuerga, sobre quien tiene magestuosa puente...*”

Quizás la primera referencia estética, además de carácter negativo, la da un portugués en 1605 Piñeiro da Vega en su *Fastiginia*, en la que cita que “*el Puente Mayor, que no tiene más hermosura que lo tosco de la antigüedad, con que le construyó el conde D. Pedro Ansúrez*”. Siguiendo en la misma línea, Antolínez de Burgos, en su *Historia de Valladolid* escribe que “*no es puente curioso por ser antiguo...*”, y en 1783 el ilustrado Antonio Ponz se refiere al puente diciendo que “*tiene más consistencia que hermosura*”.

El polifacético Alexandre Laborde escribiría en 1816 Itinerario descriptivo de las provincias de España y de sus islas y posesiones en el Mediterráneo, y refiriéndose al río Pisuerga y Valladolid con un lapsus citaría que *“El Eresma [sic] tiene un grande y sólido puente de 10 arcos”*.

Sin embargo, hoy en día el Puente Mayor adquiere un valor cultural patrimonial que excede con mucho el de su robustez frente a las avenidas, o el de su mera funcionalidad como infraestructura de paso. Como expuso Inocencio Cadiñanos con gran claridad, *“estamos ante uno de los puentes más elegantes, regulares y bellos de la provincia, un tanto alterado, actualmente, por el ensanchamiento del tablero. Luce amplios arcos ojivales y estribos angulares, todo de buenos materiales”*.

Si bien dentro del contexto general de las comunicaciones, los puentes desempeñaron siempre la función de facilitar el tráfico de mercancías y pasajeros por encima de los cauces, también lo fue la de establecer nexos con los pueblos circundantes, unir personas, y estrechar lazos. Quizás por ello el Puente Mayor es un excelente candidato para ser valorado por sus características, y que en su recuperación patrimonial ayude a proyectar la imagen de la ciudad de Valladolid. De esta forma ayudará a recuperar y valorar la historia por sus ciudadanos, construyendo una narrativa sólida para un desarrollo más sustentable, y dando un espléndido argumento para un urbanismo más sostenible y respetuoso con el pasado.

Por lo tanto es un elemento patrimonial de primer orden que necesita ser recuperado conjuntamente con el paisaje urbano histórico que le da sentido, así como rescatar su memoria y su presencia para influir en el entorno circundante. Esto se conseguirá permitiendo una mejor conexión entre diferentes partes de la ciudad, pero no la actual sino una conexión peatonal, integrada en la escala humana, de las personas, recuperando este espacio público de gran valor que se ha ido perdiendo por culpa de las necesidades de la movilidad motorizada.

Para afrontar los retos de la ciudad moderna es necesario un modelo de conexión de las áreas funcionales, eliminar la dependencia al transporte rodado y recuperar un elemento como nuestro Puente Mayor para la vida pública, para unir barrios y personas, apostando por otros modelos de movilidad más amable y compatible con el valor histórico de este puente. Y el Ayuntamiento de Valladolid ha de apostar por ello por todas estas razones.

Por todo ello la declaración de este puente como Bien de Interés Cultural no ha de ser un acto finalista en sí y hueco, sino que será el inicio de una serie de actuaciones enfocadas a poner en valor este importante elemento del patrimonio cultural, para que deje de considerarse como un simple elemento funcional heredado, y pase a distinguirse como un recurso de futuro, que ayudará a crear un sentimiento de cohesión social y arraigo en la población. Lo que permitirá recuperar el protagonismo que siempre ha tenido el Puente Mayor para la ciudad.

En conclusión, que el Puente Mayor y el conjunto de elementos asociados que hemos desengranado en las páginas precedentes configuran una estructura física, delimitada, representativa de un paisaje histórico vinculado al río y a la relación del hombre con él a lo

largo de los siglos, una convivencia en la que nuestra ciudad ha ido desarrollando conexiones de muchos tipos de los que aún quedan elementos y perviven restos, destacando los siguientes valores del patrimonio cultural:

- El valor del patrimonio histórico del **Puente Mayor**, un puente medieval cuya estructura básica pervive tras un gran conjunto de reformas que le han ido configurando una marcada singularidad y personalidad característica, por ejemplo con su duplicación en sus primeras etapas, que ha progresado intrínsecamente con la ciudad siendo una de las más importantes representaciones culturales de ella, y testimonio etnográfico de la evolución de Valladolid en la Historia desde sus comienzos.
- El valor del patrimonio arqueológico industrial del conjunto del **azud, las aceñas y la pesquera**, cuyos restos son el testimonio, al menos desde siglo XIII, de la utilización del río mediante artilugios hechos por el hombre para la obtención de energía para la confección de tejidos y la molienda del cereal, así como para la acuicultura, es decir, los recursos pesqueros. Son testigos del desarrollo sostenible histórico de los vecinos con el río Pisuerga.
- Los valores inmateriales, culturales y etnográficos del sistema medieval amurallado de la ciudad, por la ubicación de **puertas y postigos** en el Puente Mayor y sus alrededores, como muestra del sistema de vigilancia vinculado a la ciudad moderna, al principio y de forma principal desde el aspecto defensivo y después desde el económico a través del control fiscal.
- El patrimonio arqueológico de los edificios religiosos que históricamente se situaron en los extremos del puente, **ermitas y humilladero**, ligados al comienzo de los caminos, cuyos restos posiblemente aún queden en el subsuelo y pudieran ser recuperados en los trabajos de restitución del antiguo perfil del puente.
- Los valores culturales e históricos de los proyectos reformadores ilustrados de finales del XVIII y su influencia en la modernización del país, como el proyecto de **Canal de Castilla** para trasladar el trigo castellano a los puertos cantábricos, el **plantío de árboles** para el embellecimiento del paseo del Espolón Nuevo, o la plantación de **Las Moreras** para el apoyo de la industria de la seda en la ciudad.
- Los valores naturales de las **riberas del río Pisuerga**, en especial de la orilla derecha, que aun estando situada en un entorno urbanizado y consolidado de Valladolid, todavía conserva el paisaje fluvial propio del bosque de galería que caracteriza a nuestro río.
- Los valores científicos vinculados al periodo en el que Valladolid fue capital de la Corte, en el que fue escenario de proyectos y artefactos tecnológicos revolucionarios, como el **ingenio de Zubiaurre** para la elevación del agua, el **proyecto de navegación** por los ríos de Castilla, o el primer sistema de respiración automática **para la práctica del buceo**, son buenos reflejos de la superación tecnológica de los siglos XVI y XVII.

Un conjunto de valores singulares y excepcionales que configuran un sistema de relación de los ciudadanos de Valladolid con el río, un testimonio único que ha sobrevivido conservado en buena medida hasta el día presente, y que lo hace único e irrepetible en la Comunidad

Autónoma. Y por ello este patrimonio cultural, en buena medida inmaterial, trasciende incluso a la materialidad de los elementos que conforman el paisaje, conformando un conjunto de usos, conocimientos, tradiciones y manifestaciones culturales que ha sido transmitido de generación en generación, y por tanto ha de ser protegido.



9º.- Propuesta de delimitación de BIC

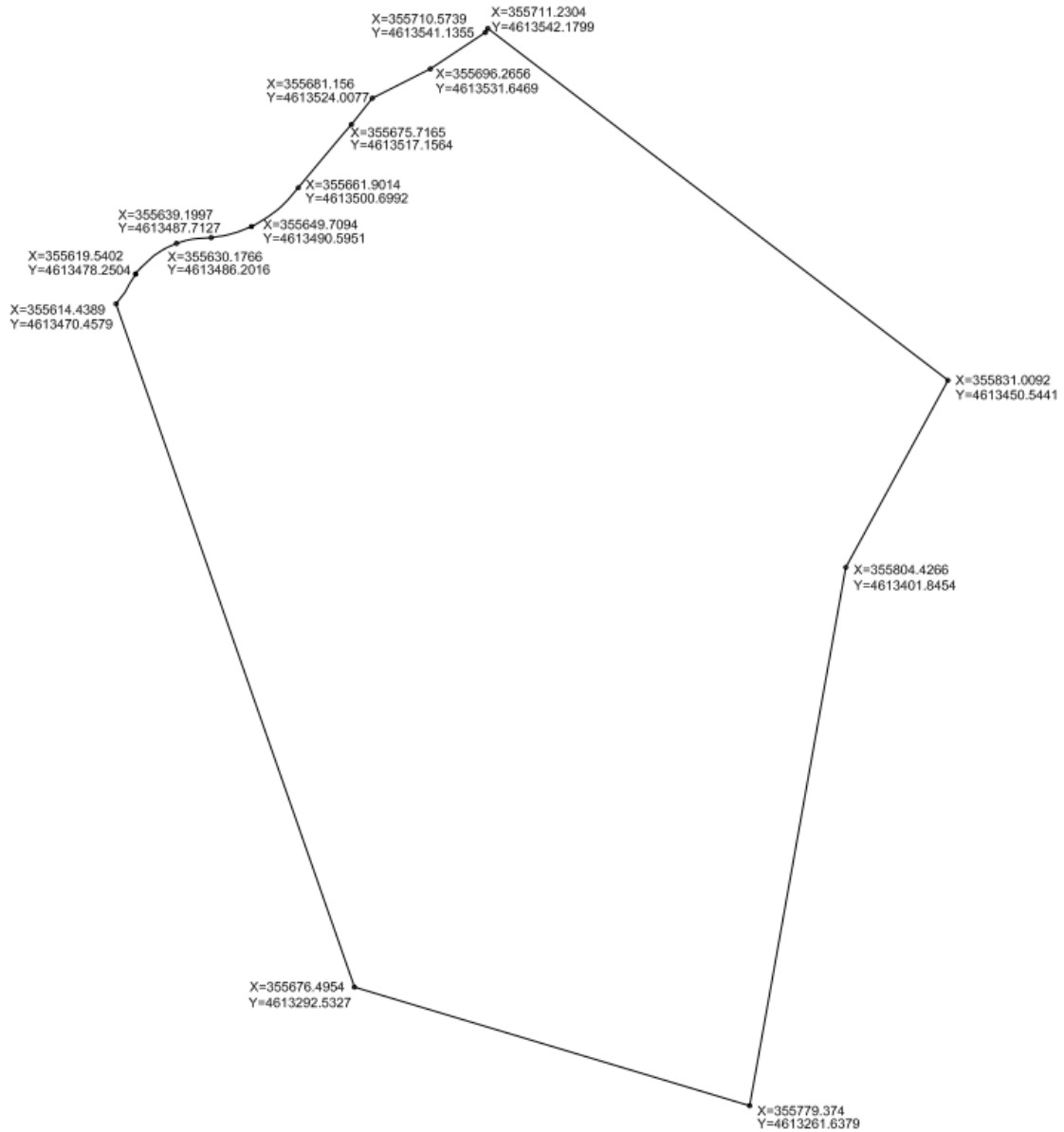
Como ya adelantamos anteriormente, el Puente Mayor no es tan solo un elemento de ingeniería, es un **paisaje urbano histórico** que es fruto de la acumulación de valores y atributos culturales y naturales, como las puertas de la cerca que existieron en él, los molinos y aceñas cercanos, o las pequeñas construcciones religiosas que se situaban en sus inmediaciones. Esta noción de paisaje urbano histórico trasciende la noción de “conjunto” o “centro histórico” para abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico, buscando por el contrario una estratificación histórica que incluye, además de los valores sociales y culturales, múltiples rasgos del sitio: principalmente características naturales, su topografía, su medio urbanizado, tanto histórico como contemporáneo; sus infraestructuras, sus espacios abiertos y jardines, la configuración de los usos del suelo y su organización espacial. También incluye fenómenos en apariencia más alejados, como los procesos económicos y otros aspectos inmateriales del patrimonio en su relación con la diversidad y la identidad, o las percepciones y relaciones visuales generadas en el lugar.

Todo ello hace replantear un ámbito de declaración extenso, que recoja buena parte de los valores intrínsecos y estratificados de los elementos que han sido puestos en conocimiento en esta Memoria.

Se propone como ámbito de declaración el área del polígono virtual creado por una línea paralela al eje del puente a 50 metros al Norte, sobre el río Pisuerga; el eje del carril bici paralelo a la orilla del río; la línea paralela a 25 metros del azud y aceñas, sobre el río y por fuera de estos elementos; y cerrando al Sur por el eje del paseo peatonal superior del Parque de las Moreras y el eje de la acera cercana al río del Paseo del Renacimiento.



Las coordenadas de los puntos que delimitan el ámbito se aportan aquí en datum ETRS89, conforme establece el Real Decreto 1071/2007 de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España:



10º.- Plan de Restauración

El primer objetivo del Ayuntamiento de Valladolid con este puente ha de ser el de su conservación y mantenimiento, y el segundo ha de ser también afrontar la recuperación de su importancia patrimonial y su posterior puesta en valor, para lo que se planteará la redacción de un **Plan Director** que analice y contemple todas las actuaciones necesarias que se prevén realizar en él.

En el pliego del lote 1º del recientemente adjudicado Contrato de conservación de vías públicas del Ayuntamiento de Valladolid, está prevista la inspección anual de puentes, estructuras y obras singulares, con el objetivo de sistematizar la tarea de conservación y mantenimiento y estudiar principalmente la seguridad de las infraestructuras. Se realizarán en todos los puentes urbanos sobre el Pisuerga de la ciudad, distinguiendo “**inspecciones básicas**” anuales e “**inspección principal**”, de carácter singular, a realizar cada cierto número de inspecciones básicas; todo ello conforme al protocolo de inspecciones que tiene establecida el Ministerio de Fomento para sus estructuras, "Guía para la realización de inspecciones principales en obras de paso de la red de carreteras del estado"⁷⁰, y que el Ayuntamiento de Valladolid hace suya.

Se ha previsto iniciar este protocolo en el Puente Mayor en 2019 con la realización de la denominada "inspección básica", una auditoría de las condiciones actuales de seguridad estructural y funcional del Puente Mayor, a cargo de una empresa especializada. Como ya se ha mencionado, esta actuación seguirá el protocolo del Ministerio de Fomento, incluyendo el reconocimiento e inspección de los siguientes aspectos del puente:

- .- La calzada y sus accesos.
- .- Las aceras.
- .- Los drenajes del tablero.
- .- Los parapetos, barandillas y sistemas de contención.
- .- Las juntas de dilatación.
- .- Los aparatos de apoyo.
- .- El tablero y su estructura portante.
- .- Los estribos, las pilas, y sus cimentaciones.

Se realizarán las obras de seguridad y mantenimiento que sean oportunas para que el tránsito rodado y peatonal alcance el nivel de seguridad necesario, y los resultados obtenidos de la inspección se incorporarán como datos para la redacción del Plan Director, para el análisis y conocimiento del puente de cara a planificar la importante intervención que el ayuntamiento pretende realizar a corto-medio plazo en este puente.

⁷⁰ https://www.fomento.gob.es/recursos_mfom/0870250.pdf

Se ha previsto también en el año 2019 la finalización de las obras de mantenimiento tendentes únicamente a garantizar la estabilidad y seguridad del puente; dada la intención de proceder próximamente a una restauración patrimonial del puente, la intervención será mínima y aprovechará los medios auxiliares que deban ponerse para ejecutar la Inspección básica.

El Puente Mayor necesita una importante intervención que permita rescatar sus valores patrimoniales históricos y culturales, recuperando el carácter del puente que llegó hasta finales del siglo XIX cuando su tablero fue ampliado con estructuras metálicas para mejorar la movilidad rodada; y con esa eliminación recuperar también, en la medida en que sea factible, el antiguo perfil medieval propio de su origen. Para ello, y tras las oportunas y obligatorias autorizaciones de la Comisión de Patrimonio Cultural de Castilla y León en caso de declaración como BIC, será necesaria una restauración integral del puente, consolidando sus arcos y su estructura, así como la colocación de nuevos pretilos y pavimento de piedra. Una iluminación neutra, indirecta y acorde con el bien histórico, será el marco final a la actuación.

A continuación, reflejamos una recreación virtual realizada por **Juan Carlos Urueña Paredes** de cómo podría quedar el puente después de la intervención que se pretende realizar:



Para todo ello será necesario trasladar las infraestructuras que actualmente van adosadas a los dos flancos del puente, como la “tubería del anillo 1.000”, buscando para ello varias soluciones, que deberán evaluarse en su momento cuando se estudie pormenorizadamente el

problema. Una de ellas es crear una galería técnica adosada por el lado de aguas arriba al cercano azud, si bien deberá resolverse el problema de las afecciones en los entronques: por un lado un muro antiguo de manguardía y por el otro el conjunto protegido de los restos de las aceñas. Otra opción sería instalar bajo el lecho del río, aguas arriba del puente, una galería técnica mediante una hinca horizontal guiada. Dentro podrían ir alojados todos los servicios: agua potable, gas, conducciones eléctricas, datos etc⁷¹.

Por último, otra posibilidad sería colocar las infraestructuras en una pasarela peatonal, que situada a una distancia suficiente del puente para no interferir negativamente en su visión, pudiese ser útil para conducir estas infraestructuras y a la vez tener una utilidad peatonal y ciclista. Esta opción viene ya planteada en la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana que actualmente se está tramitando, que prevé una futura conexión entre la Avenida Isabel la Católica a la altura de la calle San Quirce y el final de la calle Mariano García Abril; su objetivo es mejorar las condiciones de accesibilidad de estas dos zonas de la ciudad.



Las circunstancias actuales de transporte y movilidad urbana de la ciudad afectan actualmente a este puente de una forma muy negativa para su puesta en valor monumental, por lo que están llamadas a sufrir una transformación en un futuro próximo. Será eliminado el tráfico rodado, trasladándose en buena medida al cercano puente de la Condesa Eylo, en la actualidad infrutilizado, reorganizando los viales y carriles que sean necesarios, si bien no se prevén grandes obras para esta adaptación. Su uso pasará a ser solo peatonal y ciclista.

⁷¹ Recientemente se ha realizado un hincado de una tubería de 1 m de diámetro bajo el Pisuerga en La Flecha, junto a Valladolid.

Una posibilidad de reorganización del tráfico sería derivar el flujo actual de salida de la ciudad hacia el puente de la Condesa Eylo a través del Paseo del Renacimiento, que por lógica pasaría de un carril a dos quitando una fila de aparcamientos en línea, que actualmente está pintada en la calzada. De los tres carriles actuales del puente de la Condesa Eylo, dos pasarían a tener sentido salida, al revés que en la actualidad.

De forma paralela a la redacción del Plan Director deberá también evaluarse la conveniencia de redactar un instrumento de planeamiento urbanístico que contemple y regule las transformaciones urbanísticas que van a ser necesarias, como los movimientos de infraestructuras, los cambios de rasantes y la reorganización viaria. Un ejemplo de este instrumento y para un caso similar al nuestro lo tenemos en Córdoba, el Estudio de Detalle de la Actuación Urbanística AU-1 “Puerta del Puente”, que fue redactado en 2005 por la Gerencia de Urbanismo de aquella ciudad⁷².

El **Plan Director** que deba ser redactado estará dividido en tres fases importantes: la toma de datos, su análisis, y la intervención, y contemplará los siguientes apartados:

1º.- Toma de datos.

- Levantamiento topográfico y fotogramétrico
- Estudio geológico del estado de las cimentaciones y de su capacidad resistente.
- Estudio petrológico y biológico
- Estudio de la estructura interna del puente, naturaleza y espesores de sus fábricas
- Rastreo del fondo para la localización de piezas importantes a restituir, con medios aportados por la Asociación Cultural Amigos del Pisuerga ⁷³.

2º.- Análisis de datos

- Auditorías del puente realizadas conforme al protocolo del Ministerio de Fomento, La "Inspección básica" de carácter periódico y la "Inspección principal" a realizar previamente a la redacción de un proyecto de intervención más profunda, o cuando el estado del puente resulte preocupante.
- Diagnóstico de patologías halladas y estrategia de intervención.
- Estudio posibles acciones de consolidación: inyecciones, introducción de barras, refuerzos de resina epoxi, etc.
- Estudio de la recuperación de la antigua rasante del puente medieval.

⁷² Estudio de Detalle de la Actuación Urbanística AU-1 “Puerta del Puente”:
[http://www.gmucordoba.es/documentos/Gerencia_de_Urbanismo/Informacion_Urbanistica/PLANEAMIENTO_VIGENTE/06.-%20ESTUDIOS%20DE%20DETALLE/ED%20del%20PEPCH%20AU1%20\(@\)PUERTA%20DEL%20PUENTE\(@\)/A%20-%20MEMORIA/MEMORIA%20INFORMATIVA%20-%20MEMORIA%20DE%20ORDENACION%20-%20NORMAS%20URBANISTICAS.pdf](http://www.gmucordoba.es/documentos/Gerencia_de_Urbanismo/Informacion_Urbanistica/PLANEAMIENTO_VIGENTE/06.-%20ESTUDIOS%20DE%20DETALLE/ED%20del%20PEPCH%20AU1%20(@)PUERTA%20DEL%20PUENTE(@)/A%20-%20MEMORIA/MEMORIA%20INFORMATIVA%20-%20MEMORIA%20DE%20ORDENACION%20-%20NORMAS%20URBANISTICAS.pdf)

⁷³ “El Pisuerga libera un vestigio del paso de Napoleón por la capital vallisoletana en 1809”
<https://www.elnortedecastilla.es/20131214/local/valladolid/pisuerga-libera-vestigio-paso-201312141937.html>

- Estudio del traslado de conductos e infraestructuras
- Estudio de tráfico para el desvío y de las obras necesarias.

3º.- Intervención

- Obras para el desvío del tráfico. Posibilidad de construir una pasarela peatonal paralela al puente para uso provisional durante las obras.
- Desmonte de la estructura de hierro jabalconada del XIX y del encimbrado.
- Eliminación de la vegetación en los muros de mampostería, incluyendo raíces, con el posterior tratamiento de biocidas.
- Limpieza general de la piedra, eliminando la corrosión por contaminación atmosférica y de escorrentía.
- Posibles anclajes de sillares, atado de dovelas.
- Sustitución de sillares fuertemente deteriorados.
- Retacado de grietas con mortero y resinas.
- Relleno de juntas entre sillares con mortero bastardo y aplicación final de película protectora transpirable.
- Obras para la restitución del perfil medieval.
- Impermeabilización del paso con solera de hormigón y formación de aguas y desagües. Colocación de suelo radiante antiheladas, y pavimento pétreo final.
- Colocación de sillares para pretilas e iluminación.

Todos los análisis y estudios permitirán formular una serie de propuestas, tanto de restauración del propio puente como de revalorización del entorno urbano en el que se apoya. El éxito de la intervención será poner de manifiesto que nos encontramos delante de una infraestructura histórica, que además de su valor intrínseco tiene otros que se establecen en función de sus relaciones con la ciudad, con el río y su entorno, y que requiere renovar su diálogo con la ciudad para dejar de ser únicamente un elemento de paso.

Pero hoy, a falta de este Plan Director y dada complejidad de este ambicioso proyecto urbano, esta Memoria no puede aportar sino un acercamiento a la solución final, en función de los datos de que se dispone en el momento presente, formando parte de un proceso continuado de conocimiento y toma de decisiones que deberán irse concretando cuando se vayan analizando los datos y las condiciones de intervención.

En definitiva, se propone acometer una intervención que consiga rescatar del pasado la configuración histórica de este importante puente, sacando a la luz de nuevo su valor patrimonial e histórico para que pueda configurarse el día de mañana como uno de los elementos históricos que aporte más personalidad a la ciudad de Valladolid.

11.- Bibliografía

ACTAS del Congreso “Los ríos y las ciudades, Valladolid 28 y 29 de abril de 1999”. *Valladolid: Conferencia Regional del Agua*, 1999

AGAPITO Y REVILLA, JUAN: *Las calles de Valladolid. Nomenclátor histórico*. Talleres Tipográficos "Casa Martín", Valladolid, 1937. https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10065868

AGAPITO Y REVILLA, JUAN: “La navegación en Pisuerga y Esgueva”, publicado en el suplemento literario *Castilla*, año I, n.º 7, de El Norte de Castilla, de 1-VIII-1915.

ANTOLÍNEZ DE BURGOS, JUAN: *Historia de la ciudad de Valladolid* (Copia manuscrita hecha en el s. XVIII del original de circa 1637). Biblioteca Nacional, [Mss/1719. http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?pid=d-3305616](http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?pid=d-3305616)

ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, MIGUEL ÁNGEL: *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*. Valladolid, Junta de Castilla y León, 1992

BENNASSAR, BARTOLOMÉ: *Valladolid en el Siglo de Oro. Una ciudad de Castilla y su entorno agrario en el siglo XVI*. Ámbito Ediciones, S.A., Valladolid, 1989.

BURRIEZA SÁNCHEZ, JAVIER (coord.), MARTÍN MONTES, MIGUEL ÁNGEL, MARTÍNEZ SOPENA, PASCUAL y MARCOS DEL OLMO, CONCEPCIÓN: *Una historia de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, 2004.

BURRIEZA SÁNCHEZ, JAVIER: *Guía misteriosa de Valladolid*. La editorial de Urueña, 2009.

CADIÑANOS BARDECI, INOCENCIO: “Los puentes de la provincia de Valladolid durante la Edad Moderna (I)”. *Investigaciones históricas. Época moderna y contemporánea*, nº 26, 2006

CALABIA DE DIEGO, ALFONSO: *El Pisuerga. Encuentros y desencuentros del río y su ciudad*. Barcelona, Ediciones del Azar, 2007.

CANESI ACEVEDO, MANUEL: *Historia secular y eclesiástica de la muy antigua, augusta, coronada, muy ilustre, muy noble, rica y muy leal ciudad de Valladolid*, Ms. Archivo de la Diputación Provincial de Vizcaya. Circa 1750.

CANO DE GARDOQUI, JOSÉ LUIS: “El príncipe Maximiliano de Austria y el proyecto de navegabilidad del río Pisuerga (1549-1550)”. *Boletín del Seminario de Estudios de Arte*, 2012, N.78, pags.9-18. Universidad de Valladolid. <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/9028>

COCK, ENRIQUE: *La Jornada de Tarazona hecha por Felipe II en 1592 pasando por Segovia, Valladolid, Palencia, Burgos, Logroño, Pamplona y Tudela*. Madrid, 1879. https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10069848

CORTÁZAR, DANIEL DE: “Descripción física, geológica y agrológica de la provincia de Valladolid” en *Memorias de la Comisión del Mapa geológico de España*. Madrid, Imp. de Manuel Tello, 1877. http://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10068150

CHÍAS NAVARRO, PILAR y ABAD BALBOA, TOMÁS: “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*. Pp. 299-414. <https://core.ac.uk/download/pdf/148653748.pdf>

DOMÍNGUEZ RODRÍGUEZ, ANA MARÍA: *Aspectos del urbanismo vallisoletano en torno al año 1500: puertas, arrabales y puentes*, Madrid, 1976,

FEIJÓO DE MENDOZA, EDUARDA: *El Puente Mayor de Valladolid*. Ayuntamiento de Valladolid, 1872.

FERNÁNDEZ DEL HOYO, MARIA ANTONIA: “Inundaciones, incendios y epidemias”. *Cuadernos Vallisoletanos*. Ed. Caja de Ahorros Popular. Valladolid, 1986.

FERNÁNDEZ DEL HOYO, MARIA ANTONIA: "Construcciones históricas a orillas del Pisuerga" en *Conocer Valladolid 2010: IV curso de patrimonio cultural*. Real Academia de Bellas Artes de la Purísima Concepción, Valladolid, 2011. Pp. 99-121. http://realacademiaconcepcion.net/index_files/publicaciones/convall2010.pdf

FERNÁNDEZ DEL HOYO, MARÍA ANTONIA: "Valladolid en el siglo XIX según el manuscrito de Telesforo Medrano", artículo en el *Boletín nº 42 de la Real Academia de Bellas Artes de la Purísima Concepción*, p. 67. 2007. http://www.realacademiaconcepcion.net/index_files/boletin/bbaa42.pdf

GARCÍA CHICO, ESTEBAN: *Documentos para el estudio del Arte en Castilla: Arquitectos*, Valladolid, 1940.

GARCÍA TAPIA, NICOLÁS: "El ingenio de Zubiaurre para elevar el agua del río Pisuerga a la huerta y palacio del Duque de Lerma". En *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, Tomo 50, 1984, págs. 299-324. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2690514.pdf>

GARCÍA GARCÍA, MIGUEL ÁNGEL: *1812, Wellington en Valladolid*. Diputación de Valladolid, 2009.

GARCÍA TAPIA, NICOLÁS: *Molinos tradicionales*, Valladolid, Ed. Castilla, 1997.

GONZÁLEZ GARCÍA-VALLADOLID, CASIMIRO: *Valladolid sus recuerdos y sus grandezas (...)* (3 Vol). Imp. de Juan Rodríguez Hernando. Valladolid, 1900-1902. http://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10067408

GUESDON, ALFRED: *Valladolid vue prise au-dessus de la Porte de Madrid*. Litografía c. 1850. François de la Rue.

MARTÍNEZ VIÉRGOL, ANTONIO: *Valladolid. El Puente Mayor*. Valladolid, 1892.

http://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10067362

MARTÍN DE UÑA, JOAQUÍN: "Batanes y aceñas" en *El Norte de Castilla*. Lunes, 26 octubre de 2009. <https://www.elnortedecastilla.es/20091026/valladolid/batanes-acenas-20091026.html>

MARTÍN GARZO, GUSTAVO *et Alii* (textos) y Federico Carrascal (dibujos): *Homenaje al Pisuerga y sus diez puentes*. Valladolid, Ayuntamiento de Valladolid, 2005

MARTÍN GONZALEZ, JUAN JOSÉ.: *Catálogo monumental de la provincia de Valladolid. Tomo XIII. Monumentos civiles de la ciudad de Valladolid*. Valladolid, Diputación Provincial, 1976

MARTIN VARONA, IGNACIO: *La corte de los ingenios*. Aruz Ediciones, Palencia, 2013.

MERINO BEATO, MARÍA DOLORES (1989), *Urbanismo y Arquitectura de Valladolid en los siglos XVII y XVIII. Valladolid*, (T. I: XVII y T.II: XVIII). Ed. Ayuntamiento de Valladolid, 1990

MENÉNDEZ PIDAL, GONZALO: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951

ORTEGA, ELENA Y ORTEGA, TOMÁS: "los puentes del Pisuerga en la ciudad de Valladolid" en *Suma. Revista sobre Enseñanza y Aprendizaje de las Matemáticas*, Nº 43, 2003, págs. 47-57.

ORTEGA DEL RÍO, JOSÉ MIGUEL: El siglo en que cambió la ciudad. Noticias artísticas de la prensa vallisoletana del XIX. Ayuntamiento de Valladolid, 2000.

PEDRUELO MARTÍN, EDUARDO (coord.): Catálogo de la Exposición *Ego comes Petrus. Pedro Ansúrez, caballero leal. 1118-2018*. Archivo Municipal de Valladolid. 2019.

PÉREZ, VENTURA: *Historia de la mui noble y mui Leal Ciudad de Ball[adoli]d, Recojida de Varios autores en este año de 1759* (2 vol.) Manuscrito en Biblioteca Nacional, MSS/19325 y MSS/19326. También en su versión impresa *Diario de Valladolid*. Imprenta y Librería Nacional y Extranjera de Hijos de Rodríguez. Valladolid, 1885. https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10070946

PINHEIRO DA VEIGA, TOMÉ: *Fastiginia o Fastos Geniales*. 1605. Traducción del portugués por Narciso Alonso-Cortés. Imprenta del Colegio de Santiago, Valladolid. 1916. https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10066439

PINO REBOLLEDO, FERNANDO: *El primer Libro de Actas del Ayuntamiento de Valladolid. Año 1497*. Ayuntamiento de Valladolid, 1997.

PINTADO QUINTANA, PEDRO: *El Ferrocarril en la ciudad de Valladolid (1858-2018)*. Lluís Prieto Tur Ed., 2018.

QUADRADO, JOSÉ M^a (texto) y PARCERISA, FRANCISCO J. (láminas): *Recuerdos y bellezas de España (...)*, Tomo 9: Valladolid, Palencia y Zamora. 1861 (imp. 1865), Madrid, Imprenta de López.

https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10071774

REPRESA FERNÁNDEZ, M^a FRANCISCA, “Las aceñas del Duero y del Pisuerga: orígenes y evolución tipológica”, en *IV Congreso de arqueología medieval española. Sociedades en Transición*, T. III, 1993, pp. 183-206.

RUCQUOI, ADELINE: *Valladolid en la Edad Media* (2 T.), Consejería de Educación y Cultura, Valladolid. 1997.

SALADINA IGLESIAS ROUCO, L. (1978) *Urbanismo y Arquitectura de Valladolid. Primera mitad del siglo XIX*. Valladolid: Ed. Ayto de Valladolid.

SANCHO, HILARIÓN: *Diario de Valladolid* (en ORTEGA Y RUBIO, JUAN: *Documentos curiosos acerca de Valladolid y su provincia*, Valladolid, 1888, pp. 58-159). Y en *Diarios curiosos (1807-1841)*, Grupo Pinciano, 1989.

SAN JOSÉ ALONSO, JESÚS y FERNÁNDEZ MARTÍN, JUAN JOSÉ: *Aceñas del Duero: Tordesillas, Toro, Zamora*. Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, 2010.

http://bibliotecadigital.jcyl.es/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?path=10111425

SANGRADOR, MATÍAS: *Historia de Valladolid* (2 T.) Imprenta de D.M. Aparicio, 1854.

URREA, JESÚS: "Valladolid en un lienzo de Pantoja de la Cruz" En *Boletín del Seminario de Estudios de Arte y Arqueología*, Tomo 44, 1978. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2691327.pdf>

URUEÑA PAREDES, JUAN CARLOS: *Rincones con Fantasma. Un paseo por el Valladolid desaparecido*. Ayuntamiento de Valladolid, 2006.

VAL VALDIVIESO, M^a ISABEL DEL, “Agua y organización social del espacio urbano”, en M^a I. del Val Valdivieso (Coord.) *Usos sociales del agua en las ciudades hispánicas a fines de la Edad Media*.

VAL VALDIVIESO, M^a ISABEL DEL: *Agua y Poder en la Castilla Bajomedieval. El papel del agua en el ejercicio del poder concejil a fines de la Edad Media*, Valladolid, Junta de Castilla y León, 2003

SECO, VENTURA: plano de Valladolid de 1738. Archivo Municipal de Valladolid.

WATTENBERG, ELOÍSA y PÉREZ RODRÍGUEZ-ARAGÓN, FERNANDO (2018): “Verdad, tradición y leyenda. La memoria de Peranzules” en Wattenberg, Eloísa (coord.) *Valladolid y el conde Ansúrez. Verdad, tradición y leyenda*. Asociación de Amigos del Museo de Valladolid, Valladolid.

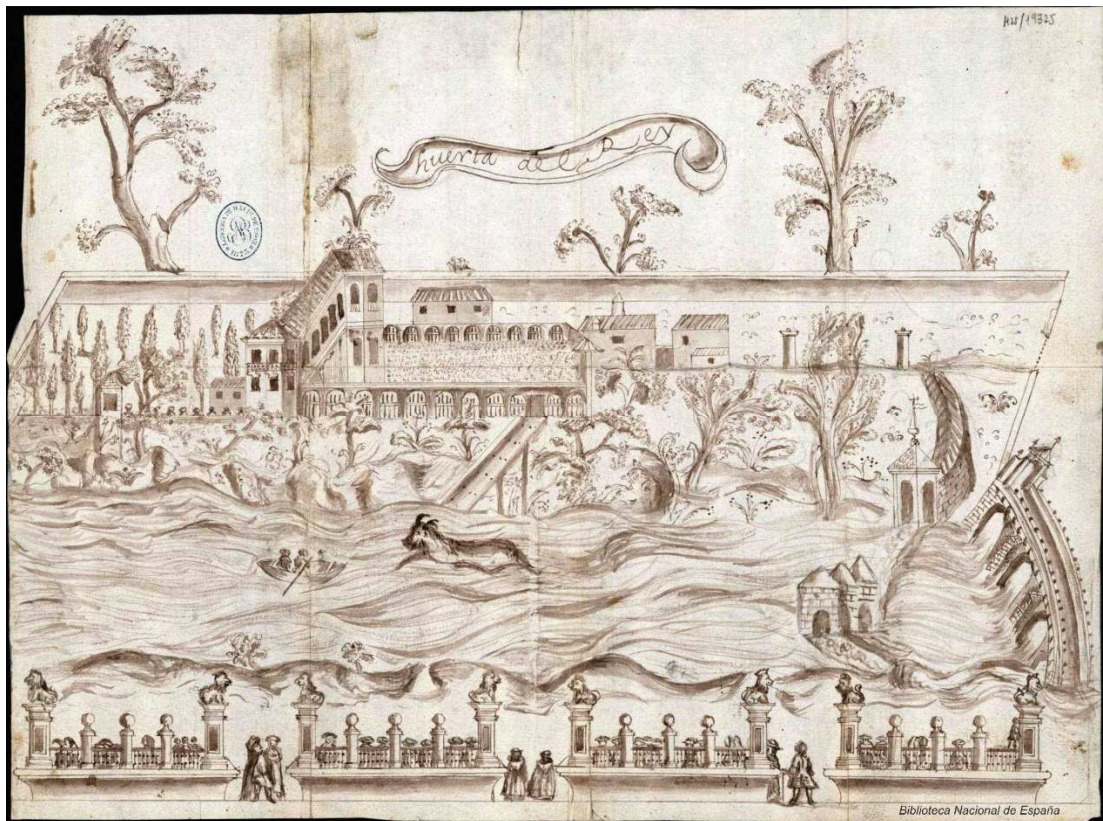
WYNGAERDE, ANTON VAN DEN. Vista de Valladolid. Dibujo de campo, 1570. Biblioteca Nacional de Austria. Ms. Min 41, 47R



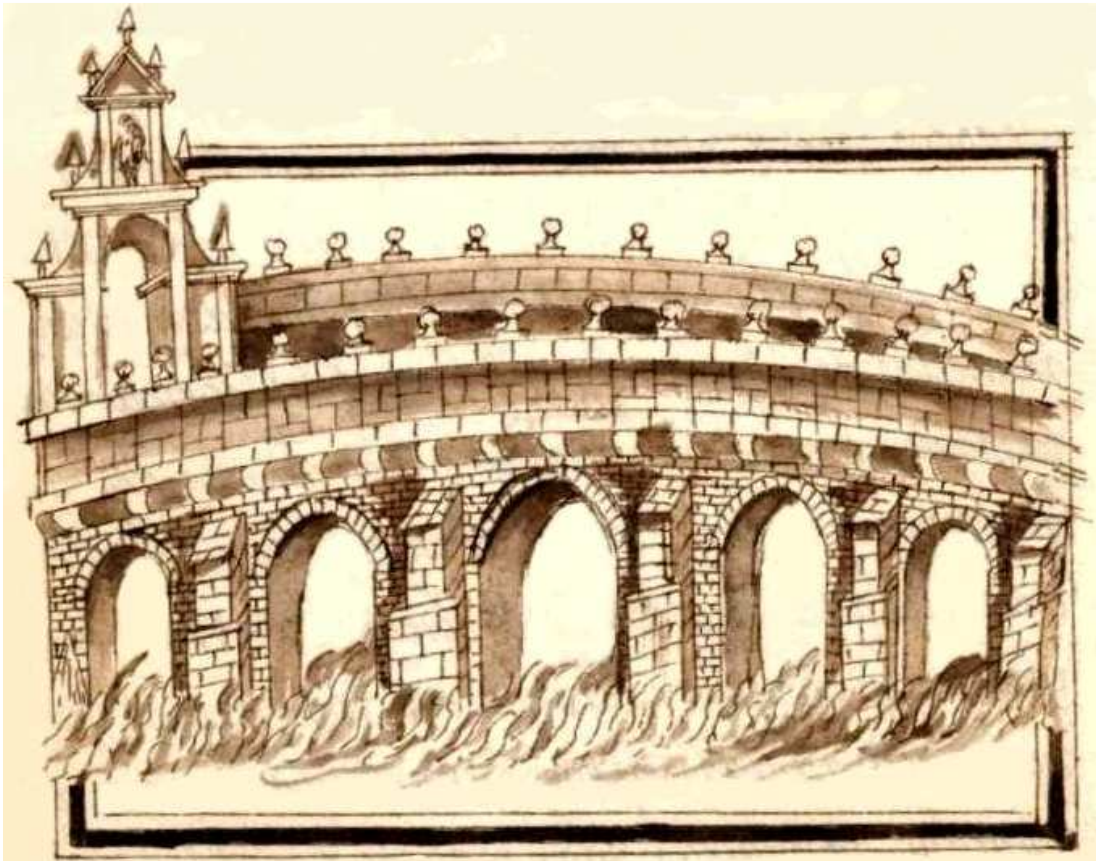
12.- ANEXO DOCUMENTAL



Vista de Valladolid de Anton van den Wyngaerde, ca. 1570 (detalle). Biblioteca Nacional de Austria.



Aguada de Ventura Pérez en *Historia de Valladolid*. T.I, separata de la pág. 273. Ca. 1760. BNE



Aguada de Ventura Pérez en Historia de Valladolid. T.I, pág. 316. Ca. 1760. BNE



El Espolón Nuevo de Valladolid. Oleo de Leonardo Araujo, ca. 1815. Museo Casa de Zorrilla.

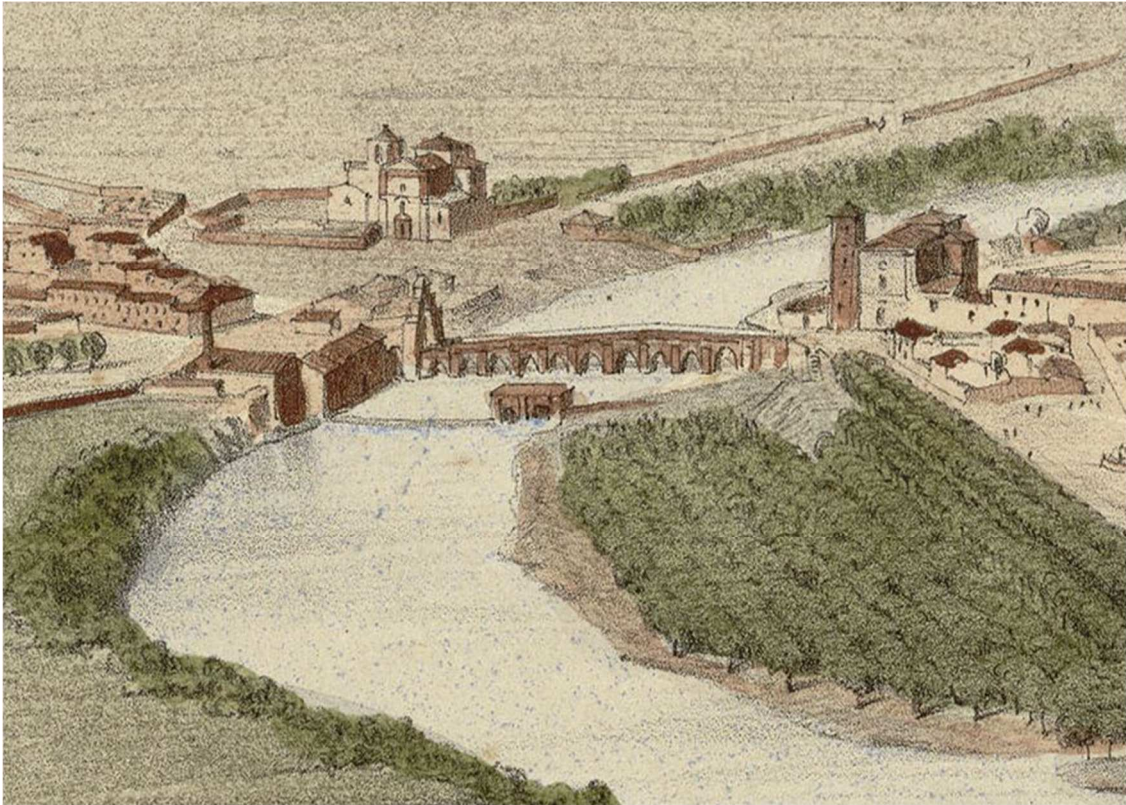


VALLADOLID.

Valladolid, litografía publicada en la revista *Semanario Pintoresco Español*, 1842, p. 289



“Vue du pont”, litografía de Felix Benoist sobre dibujo de Chapuy, 1844. Lámina 70 de la serie *Vieille Castille* del libro *Voyage en Espagne*. Casa Lemercier, París



Litografía de Alfred Guesdon, 1854 (detalle). Publicada en *L'Espagne à vol d'oiseau*, 1854. AMVA

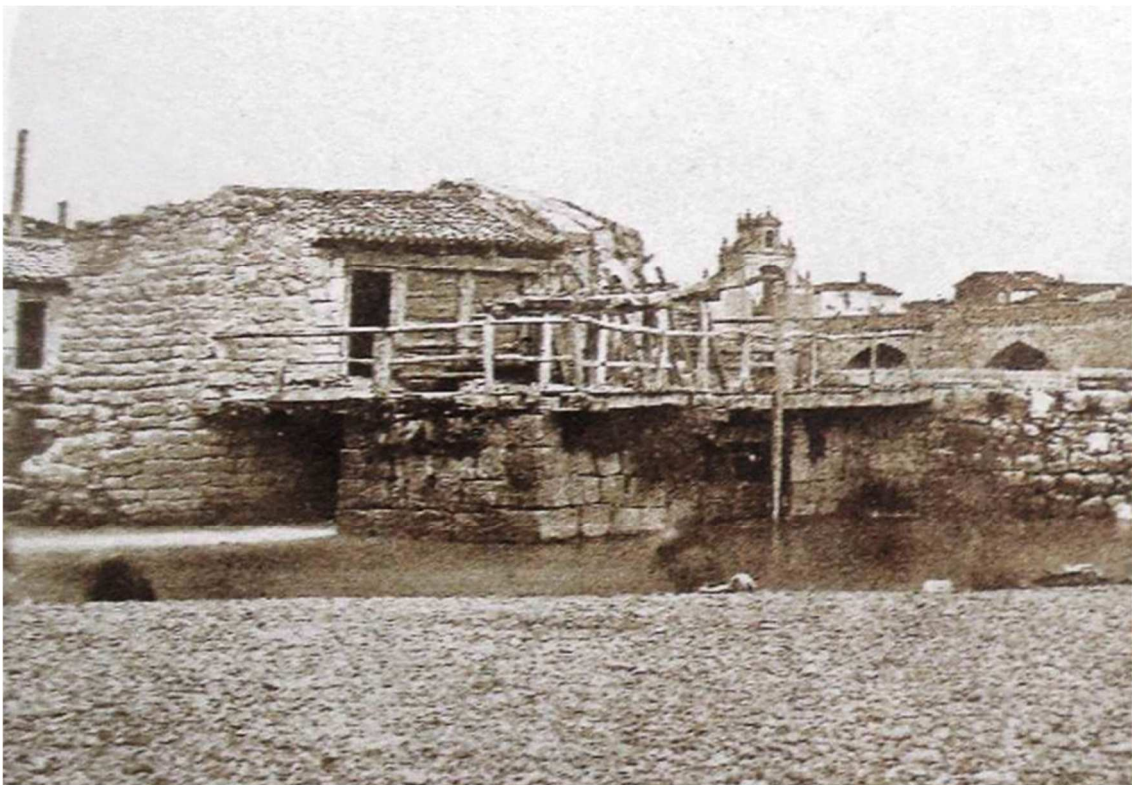
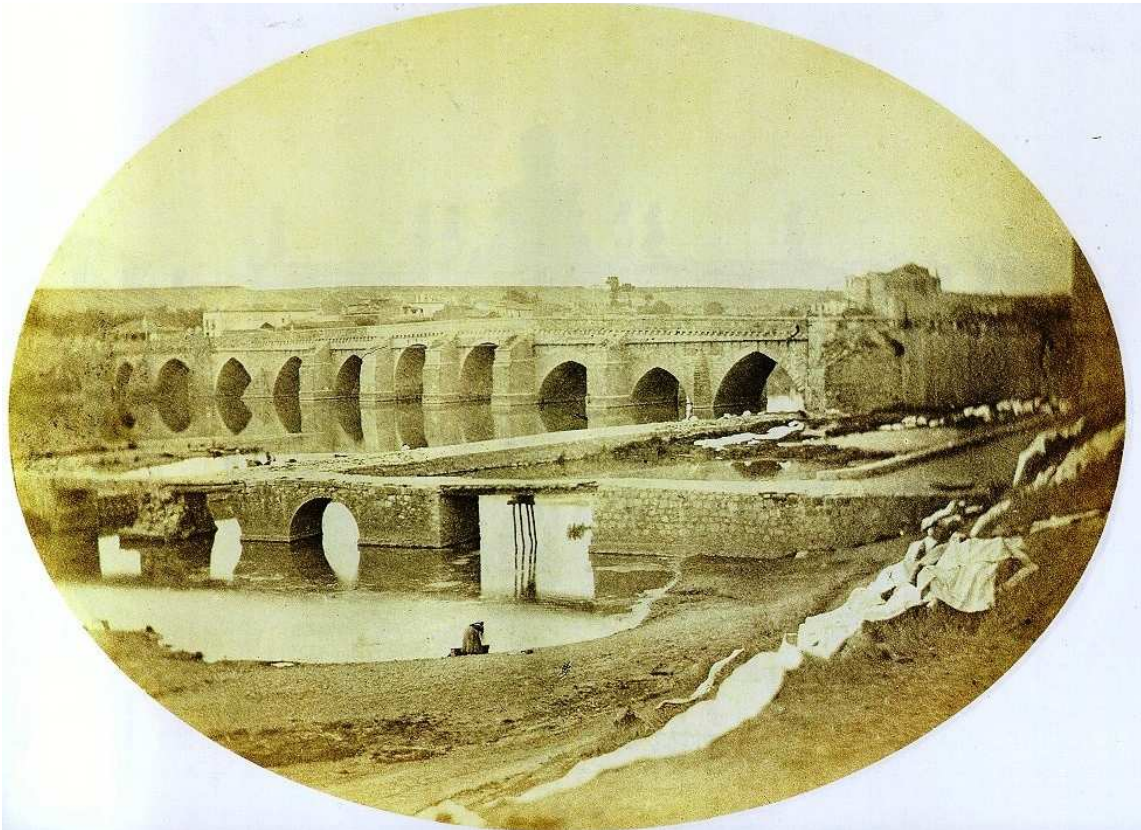
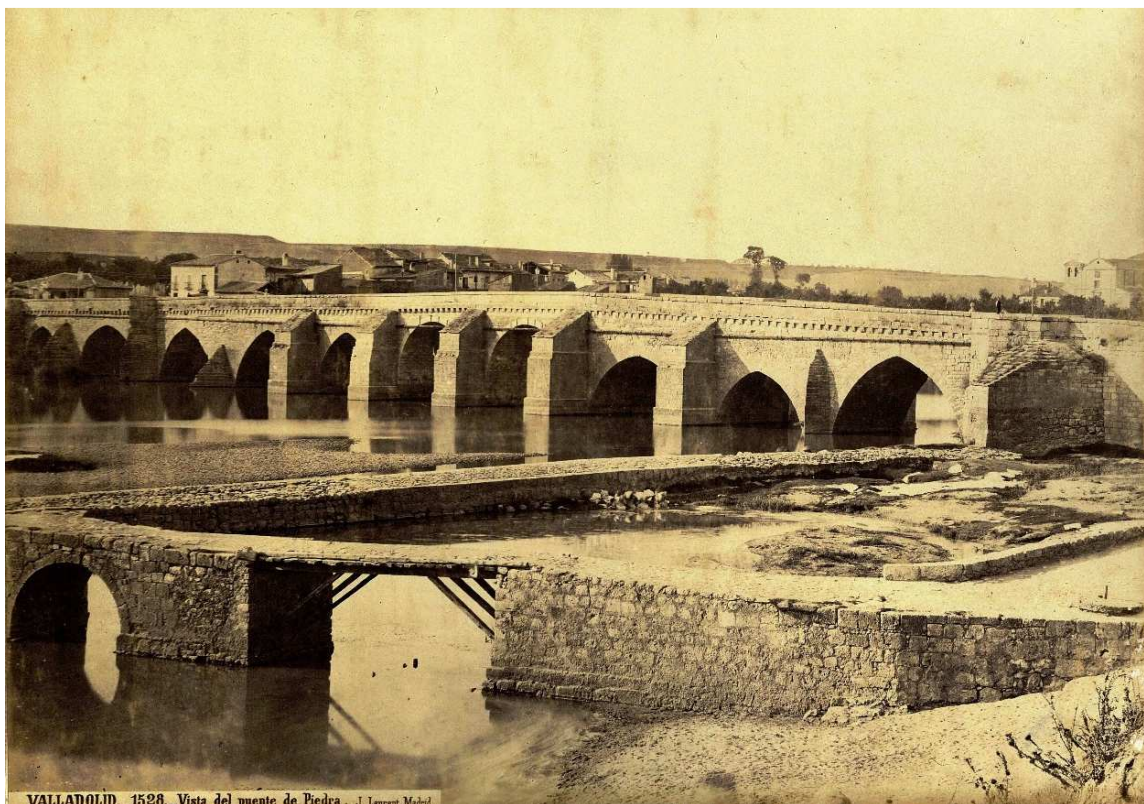


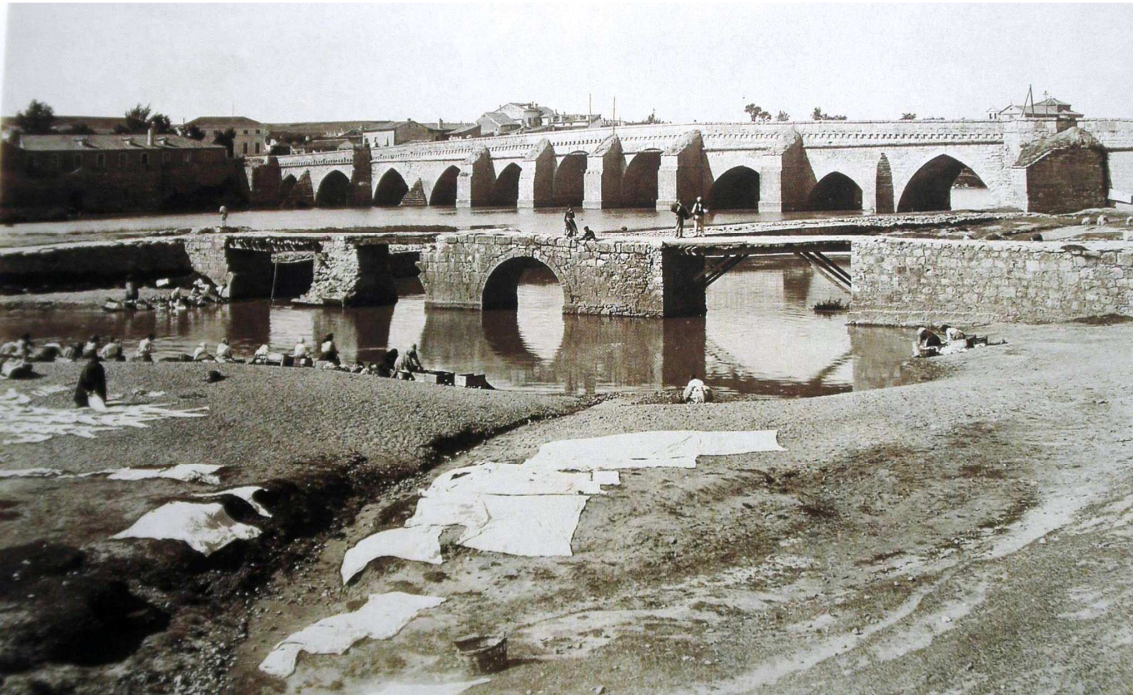
Foto de Louis Eugène Sevaistre en 1857, editada por la casa francesa Gaudin.



Fotografía de B. Maeso, c. 1865. Libro editado por la "La Crónica Mercantil" de homenaje a Zorrilla, publicado en 1866. Archivo Municipal de Valladolid.



Fotografía de Jean Laurent, c. 1872, publicada en el libro " Monumentos de Valladolid". AMVA.



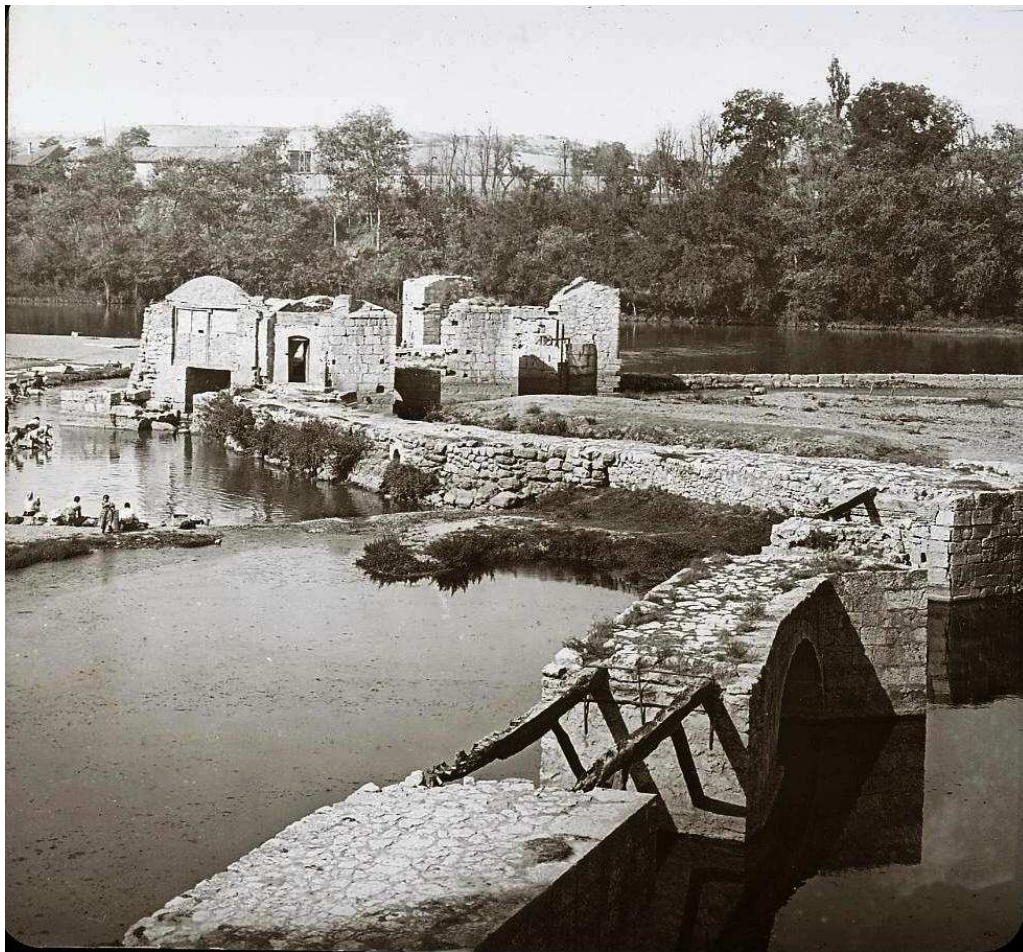
Fotógrafo anónimo, ca. 1885. Fundación Joaquín Díaz.



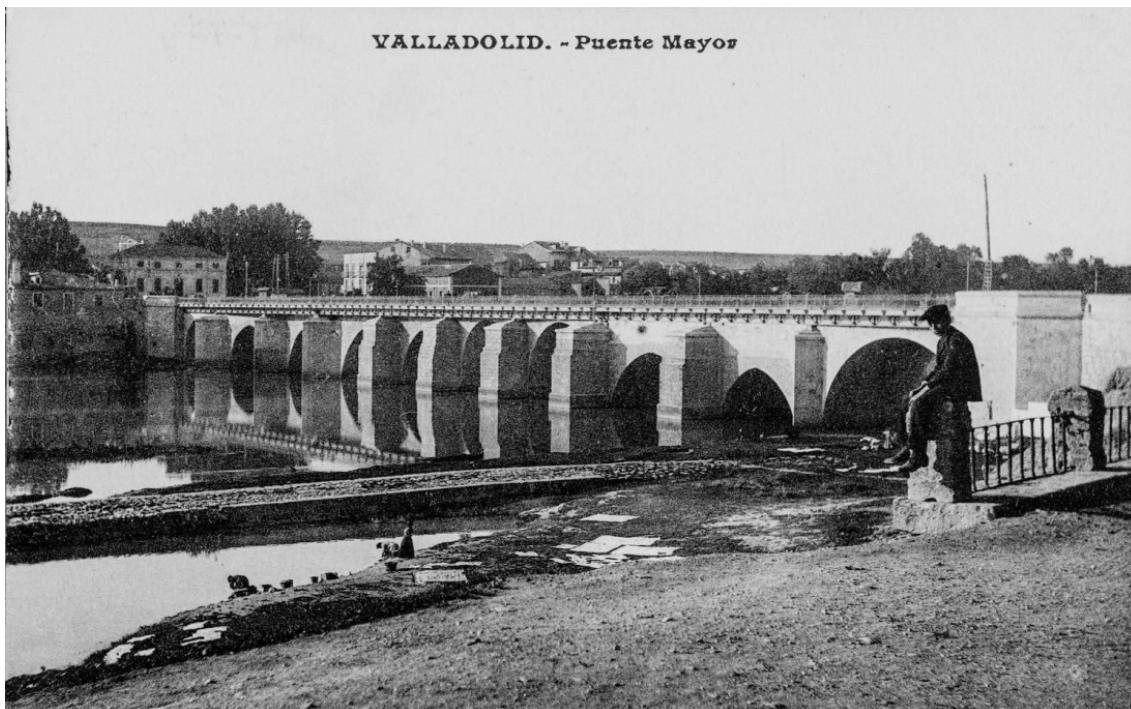
Postal Hauser y Menet. 1906.



Fotografía de las aceñas ca. 1890. Anónima.



Aceñas, 1885, fotografía de E. Mazo Museo del Traje. Centro de Investigación del Patrimonio Etnológico



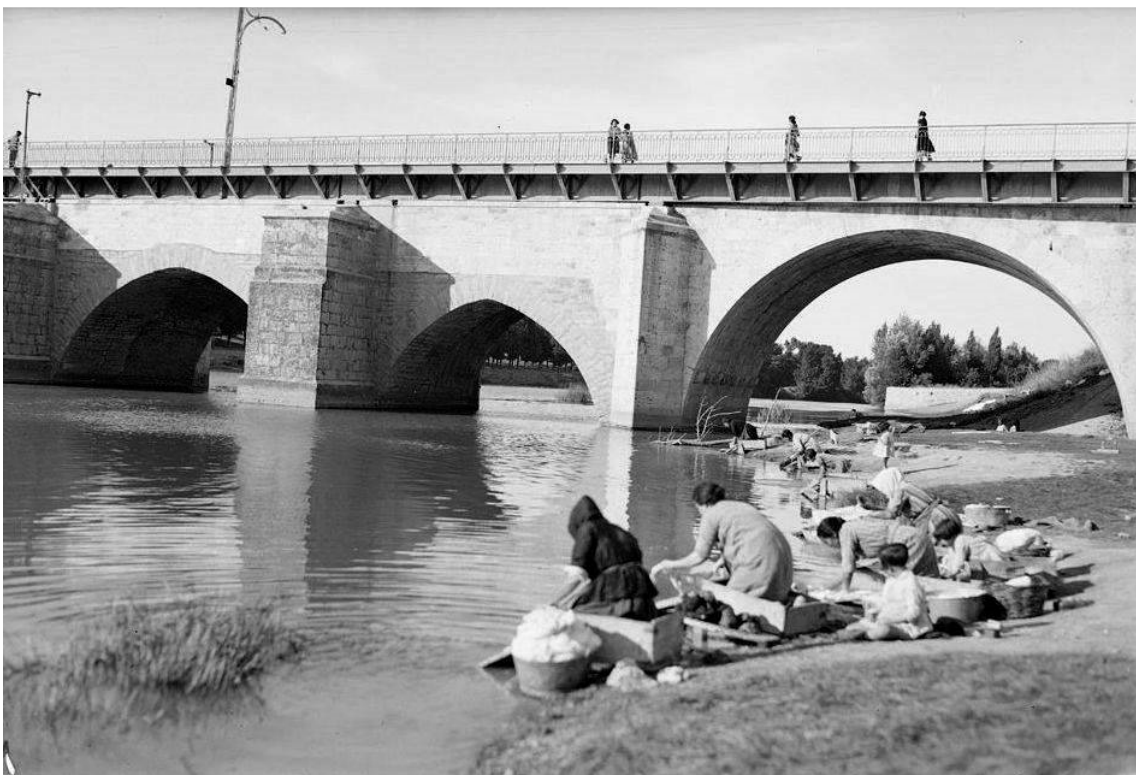
Postal del Puente Mayor, 1906-1915



Maniobras militares del 6º Regimiento entre la Rondilla de Santa Teresa y el Pradillo de San Sebastián, publicada en la revista 'La Hormiga de Oro' el 17-12-1910



Puente Mayor ca. 1930 fotografía de Antonio Passaporte, Archivo LOTY, fototeca del IPCE.



Puente Mayor y lavanderas, ca. 1930 fotografía de Antonio Passaporte, Archivo LOTY, Fototeca del IPCE



Postal de la Heliotipia Artística Española, ca. 1927



Puente Mayor, 1935. Archivo Municipal de Valladolid.



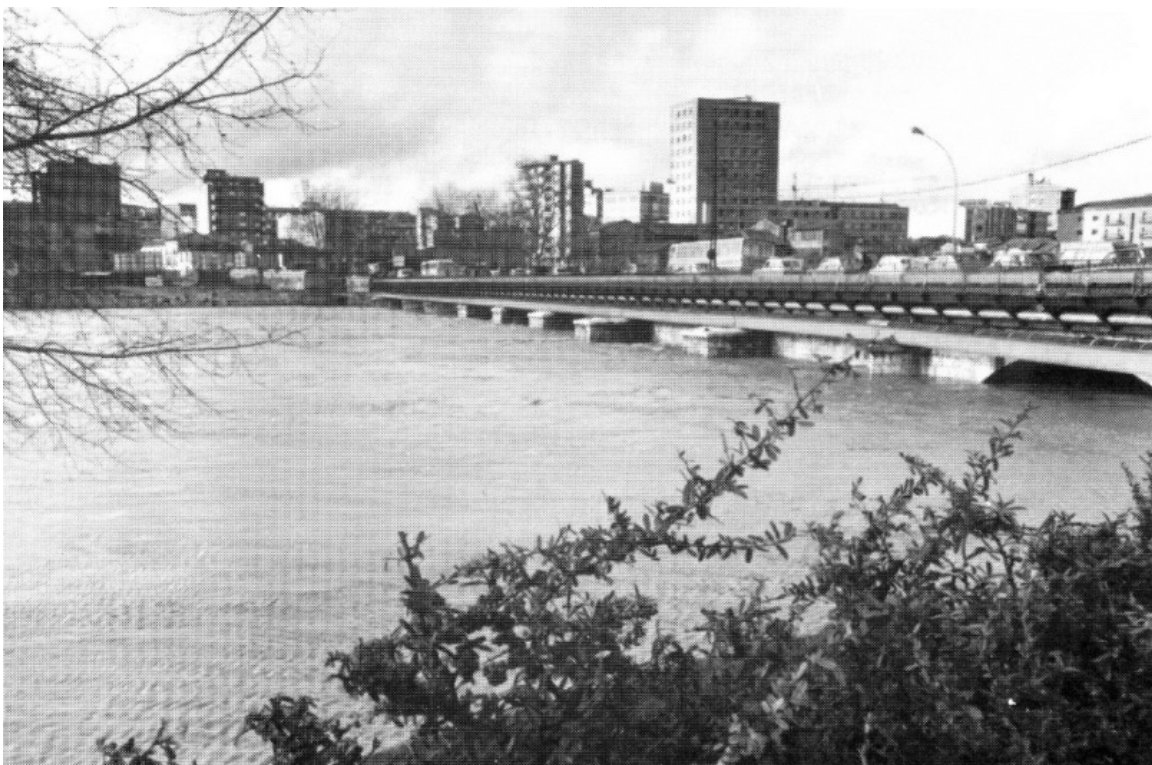
Riada del Pisuerga en el año 62 con los ojos cegados. Archivo Municipal de Valladolid.



Puente Mayor, años 60. Archivo Municipal de Valladolid.



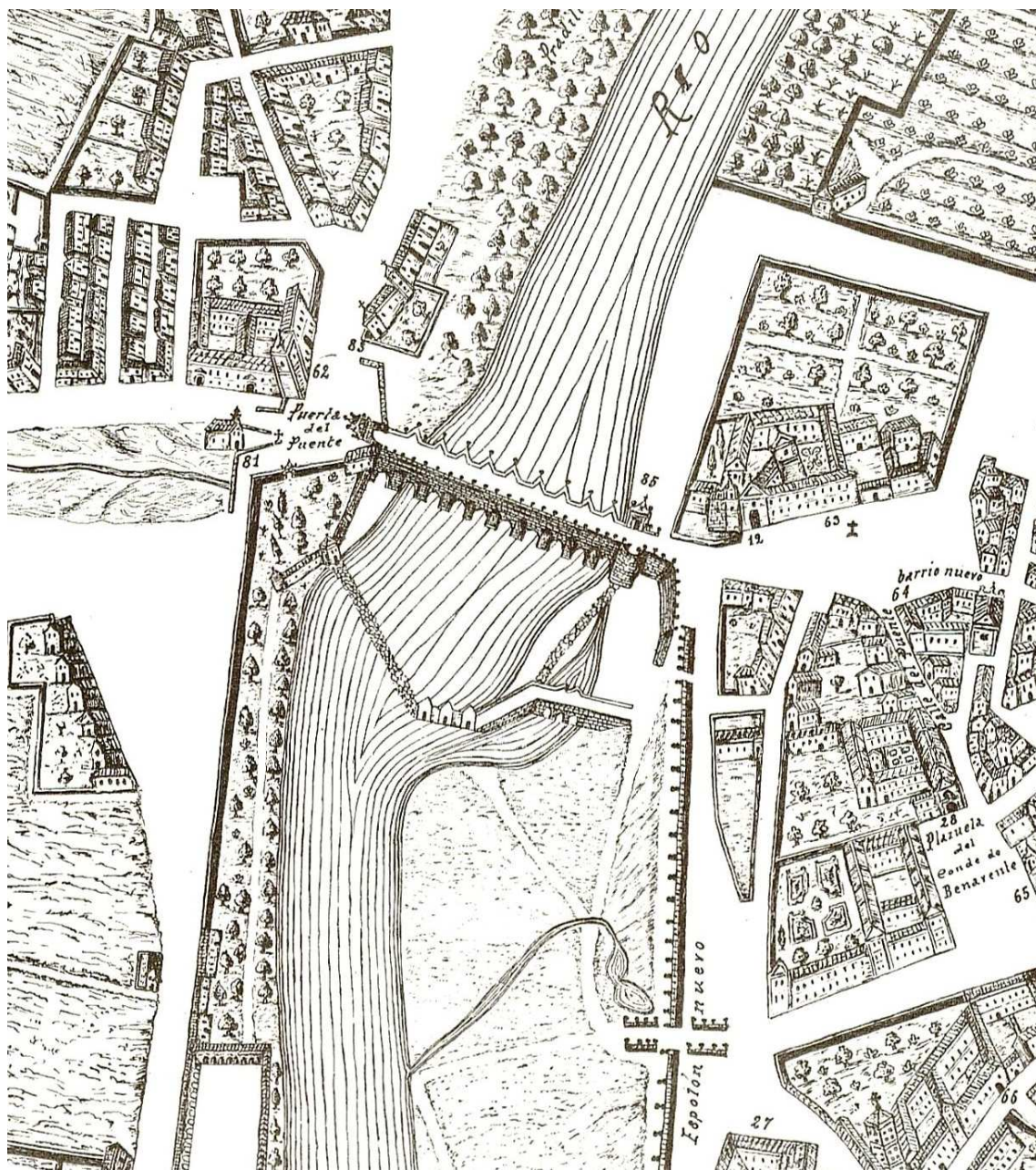
Puente Mayor, postal de 1972. Colección Ulises Asimov del Archivo Municipal de Valladolid..



Puente mayor, inundación del Pisuerga en 1979



Puente Mayor Inundación del Pisuerga en 2001



Plano de Valladolid de 1738 de Ventura Seco. Copia de Juan Agapito y Revilla, ca. 1905. Archivo Municipal de Valladolid.



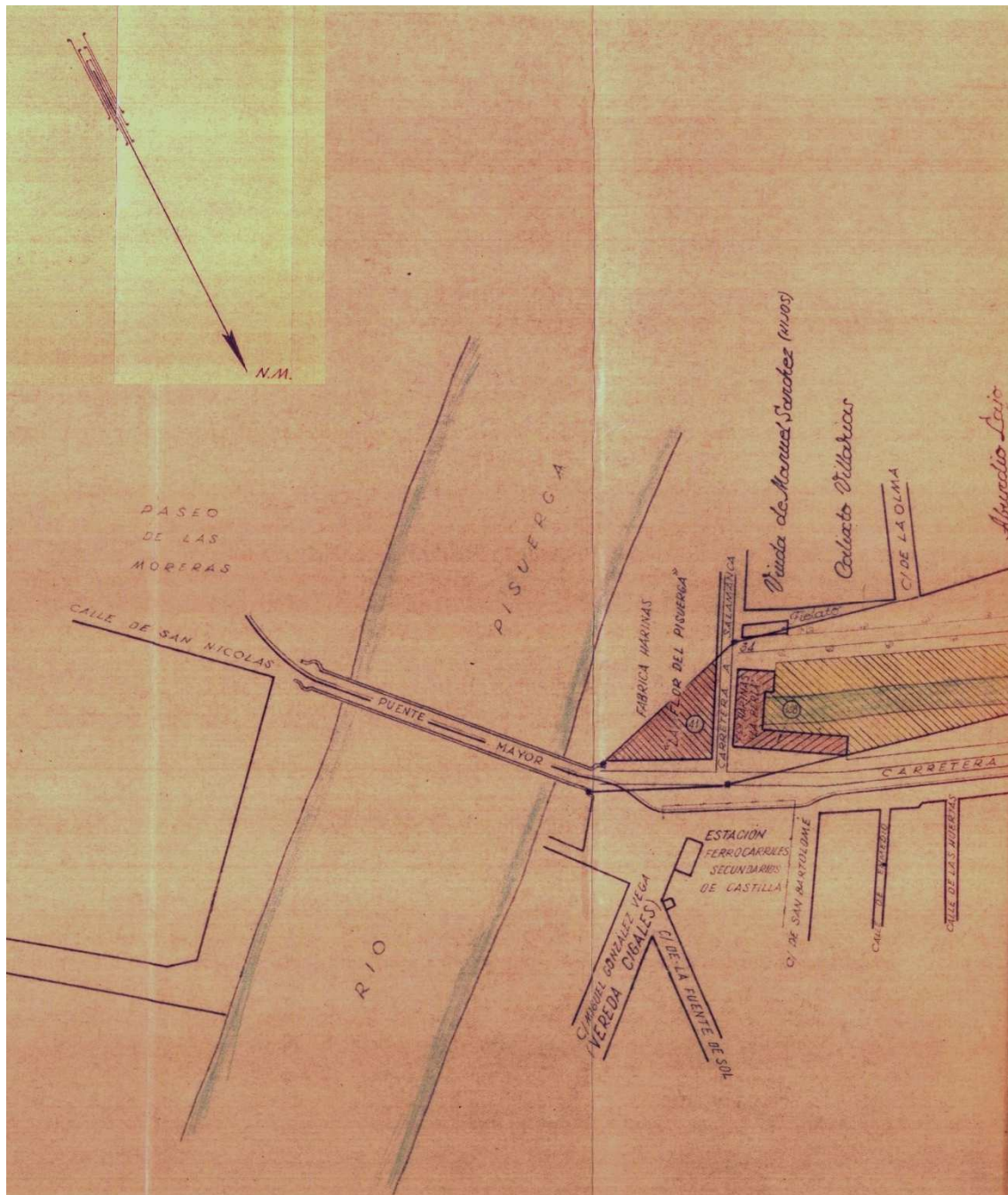
Plano de 1915 del Instituto Geográfico Nacional. Composición digital de fragmentos de las hojas 18, 29, 30, 31 y 54



Plano de 1941 de la Oficina Técnica del Ayuntamiento. Composición digital de fragmentos de las hojas 32 y 40. Archivo Municipal de Valladolid.



Ortofoto año 2014 junto con datos del Callejero del Ayuntamiento de Valladolid 2019.



Deslinde de la Cañada Real Soriana o Merinera realizado entre los años 1946-1949 (fragmento)
Actualmente está considerada como el ramal Rioseco-Tudela de la Cañada Real Leonesa Occidental (ver plano de la Red de Cañadas de la provincia de Valladolid, Junta de Castilla y León)

