

# El puente de piedra sobre el Pisuerga en Simancas. Una aproximación histórico-constructiva

Rosa Bellido

Simancas es una pequeña localidad castellana que, al menos desde la Edad del Hierro, ha tenido gran valor estratégico vinculado a la existencia de un paso sobre el río Pisuerga. Constituyó uno de los nudos de comunicaciones más importantes del Imperio romano en la península. Confluyen allí además varias vías pecuarias y peatonales. Forma parte del trazado del Camino de Santiago desde Madrid.

En esta comunicación se recopilan y analizan un conjunto de mapas, grabados, fotografías históricas, documentos manuscritos, proyectos técnicos y publicaciones que recogen actuaciones relativas al puente de Simancas desde el siglo XVI hasta nuestros días.

Aunque la declaración de esta construcción histórica como BIC sigue pendiente desde su incoación en 1989, este estudio permitirá comprender mejor los medios y herramientas de gestión empleados en cada momento para conservarla y su evolución a lo largo del tiempo, contribuyendo a su puesta en valor y protección.

## INTRODUCCIÓN

En un manuscrito de 1749 el ingeniero Francisco Mangle, responsable de unas obras en el Castillo de Simancas, describe en un informe adicional cómo ha observado el mal estado del puente de la localidad y remarca la necesidad de repararlo<sup>1</sup>:

La villa de Simancas en que esta colocado este Castillo se hallo mui reducida, y pobre, aunque exempta de la mayor parte de Tributos, y situada en Terreno mui fértil: el Rio

Pisuerga que pasa al pie de sus muros, es bastante caudaloso, y ay sobre el un Puente considerable de Piedra que se halla en partes mui dañadas, y sus Barandillas caídas, de una Avenida extraordinaria que acaeciò el año de 1743, y por el abandono en que lo dexan succeden varias desgracias, y acabará de arruinarse totalmente con grave daño del Pays sino se repara, por ser este uno de los principales pasos de Castilla; segun el Calculo tengo hecho podra importar el reedificar otro Puente, unos diez y ocho mil Reales de Vellon; pero las Justicias de esta Villa protestan no hallarse en posibilidad de executar este reparo, aunque parezen obligados a ello, por la exenciò que gozan de no contribuir a obra publica alguna del Pays: todo lo qual he creido ser de mi obligacion ponerlo en noticia de V. aunque ageno de la Comision que se digno poner a mi cargo.

Este simple párrafo vemos resumidas gran parte de las circunstancias clave para el análisis histórico constructivo del puente de piedra de Simancas que se exponen a continuación: la importancia estratégica que supone a lo largo de la Historia el paso sobre el Pisuerga en este punto, los daños que causan repetidamente las avenidas del río, las dificultades para reparar y mantener en buen estado la construcción y los problemas para establecer quién es responsable de sufragar esos gastos.

## LA VILLA DE SIMANCAS Y EL CRUCE DEL PISUERGA, ENCLAVE ESTRATÉGICO

Según se ha mencionado, el cruce sobre el río Pisuerga en Simancas se remonta al antiguo trazado de las Vías romanas, la XXIV de Emérita a Caesaraugusta

reflejada en el Itinerario de Antonino y en sentido este-oeste la de Clunia a Astorga (Moreno 2011).

El puente forma parte del Camino de Santiago de Madrid, atravesando el Pisuerga originalmente tras el cruce del Adaja en Valdestillas y del Duero en Puente Duero. También es parte del recorrido de vías pecuarias, como la Cañada Real Burgalesa y el Cordel de Simancas o de Tordesillas, y de la Senda del Duero GR-14.

El declive de la villa de Simancas tras perder su relevancia como plaza fuerte por el traslado de la frontera del Duero al Tajo, tras la conquista de Toledo, se acelera a finales del siglo XI con el desarrollo de Valladolid, a pocos kilómetros, por iniciativa de Pedro Ansúrez. La población, que había llegado incluso a devenir Sede episcopal bajo el reinado de Ordoño III de León desde 953 hasta 974 (Sánchez 1925), se verá relegada hasta su asimilación actual casi como alfoz de la capital.

Álvarez (2015) cita una anécdota de un manuscrito de 1756, transcripción del texto de Cabezudo de 1580 «Antigüedades de Simancas», en el que se menciona cómo una argolla en el castillo del puente marcaba en algún momento la división entre el Reino de León y el Condado de Castilla.

Todos los documentos revisados insisten en la importancia del puente de Simancas como punto vital de las comunicaciones del reino. Aunque actualmente el tránsito está limitado a peatones y ciclistas, hasta 2006, año en que se inauguró un nuevo puente cercano, se mantuvo el tráfico pesado por el de piedra, regulado alternativamente en sentido único mediante semáforos.

## GESTIÓN ECONÓMICA DE LA INFRAESTRUCTURA

La financiación de las Obras Públicas fue un tema controvertido en el siglo XVI al dudarse si debían pagar las obras los comerciantes de los lugares a cierta distancia beneficiados por esas infraestructuras o solo los vecinos de las poblaciones en las que radicaban<sup>2</sup>.

Se establecieron dos figuras fiscales principales: el repartimiento, que consistía en distribuir el coste de las obras según el número de vecinos, y la sisa, un impuesto sobre el comercio de determinados productos. En todos los casos el proceso burocrático era complejo y estaba controlado por el Consejo de Castilla (Aramburu-Zabala 1992).

## Solicitud y concesión de fondos, sisas, privilegios y dispensas

Se solicitan repetidamente a lo largo de la historia ayudas económicas para reparar tanto el puente como la muralla de la villa. En los documentos se recogen testimonios de testigos que justifican la necesidad de cada una de las reparaciones.

Así Juan II concede para reparar la cerca y el puente un «privilegio de franqueza de monedas así foreras<sup>3</sup> como otras» por tres años en 1443 y de nuevo en 1448,.

En 1510 se piden fondos a la Reina Juana para intervenir y se abre un proceso de declaración de testigos para justificar la necesidad de las obras porque cerca y puente habían sido mal reparados. Se concede imponer una sisa de hasta sesenta mil maravedíes (Álvarez 2015).

En 1545 se obtiene una licencia de sisa por seis años, que se renueva otros seis, para abonar las reparaciones de dos de los arcos<sup>4</sup>.

## Pontazgo y portazgo

Cuando en 1480 se toma posesión de la villa, en nombre de los Reyes Católicos, se solicitan las llaves a Nicolás Becerra, un vecino que tenía los derechos de portazgo, lo que indica que se cobraba por atravesarlo. Un año después se dispone una «Provisión de los diputados generales de la Hermandad de estos reinos mandando que de cada carreta de cuatro a cinco mulas cargadas, que pasaran por el puente se cobrasen dos maravedís y de las otras, uno, excepto si eran de Valladolid su tierra y Geria que no se cobre nada, según y como se hacía antes» (Álvarez 2011).

Se conserva en Chancillería copia de un pleito litigado en 1545 por un vecino de Valladolid con «el portazguero del puente de Simancas Juan Matamoros» por no respetar un privilegio de exención de portazgo, alcabala y otros tributos que había heredado de su abuela, a la que se lo habían concedido por los Reyes Católicos en 1491.

También entre unos nombramientos de cargos locales en 1556 se incluye el de Bartolomé García como «mayordomo de puente y cerca».

Parece claro entonces que se abonaba portazgo eh los siglos XV y XVI, mientras que ya no ocurría esto en los siglos XVIII y XIX. También Cadiñanos (2007)

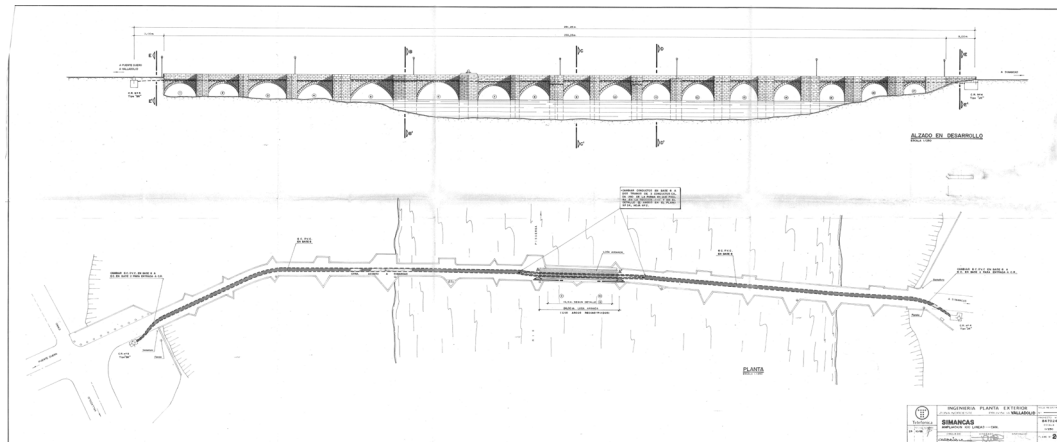


Figura 1  
Planta y alzado en proyecto de instalación de telefonía (1988)

afirma que cuando Felipe V visitó Simancas en 1710 no se pagaba pontazgo por ser «franco y libre de todo punto para todos los naturales destes reynos y para los extranjeros» y que la oposición al pontazgo era general en la segunda mitad del siglo XVIII.

En varios documentos entre 1819 a 1824 se lamenta que «para todos los naturales de estos reinos y de los extranjeros no hay ningun portazgo y sí en los demas puentes». Así José de Alba afirma que «aunque ha merecido privilegios y franqueza nunca obtuvo exención de portazgo, barcaje ni peage de suerte que sus vecinos lo pagan por donde quiera que pasen pero en el puente de Simancas no se paga un solo maravedí siendo franco y libre de todo punto para todos los naturales de estos reinos y de los extranjero». En un informe del Ayuntamiento se enumeran incluso las otras localidades con interés en el puente de Simancas concluyendo que la necesidad afecta a todo el país: «... dijeron que en su concepto los pueblos que tienen interes conocido en el paso libre y espedito del puente de esta villa lo son todos los comprendidos en los partidos de Valladolid, Rioseco, Portillo, Torrelovaion, Medina del Campo, Tordesillas y Simancas, y demás todos los de la Provincia, y por mejor decir la mayor parte de los de las otras del Reyno».

#### EL PUENTE

El puente es de piedra caliza, con sillares y sillarejos de dimensiones y aparejos variables. Hay un quiebro

de rasantes en el perfil, con una alineación en planta ligeramente ondulante. Alcanza una longitud total de unos 250m y está formado por 17 arcos de diferentes luces, entre 5,5 y 11,2m de luz, algunos con un perfil prácticamente semicircular y otros apuntados. Las pilas son desiguales, con tajamares triangulares aguas arriba que forman apartaderos en su remate, que se resuelve aguas abajo con pilastras, algunas rectangulares y otras también con planta triangular. Hay unos pretilos de piedra corridos (aunque ejecutados con diferentes tipos de piezas) a ambos lados, ligeramente volados sobre canecillos y una pequeña hornacina con una imagen, rematada con una cruz, sobre el pretil ligeramente recreado de uno de los balconcillos aguas arriba.

#### Castillo, puerta, fortín o torre de defensa

Se menciona en numerosas ocasiones en la documentación analizada la existencia de una puerta, torre o castillo situada sobre el puente. Según Álvarez (2011) Cabezudo la llama «el Castillo del Puente» en la página 247 del manuscrito. En la transcripción de los testimonios de 1510 se explica que «vna torre que la dicha puente tyene que está mal rreparada e las garitas della todas caydas y la torre destrastejada».

En la Guía de la Villa y Archivo de Simancas se describe como «a la mitad de este magnífico puente existen todavía los derruidos muros de un vetusto



Figura 2  
Plano del puente en 1749. AGS MPD 13, 049

fortín que, según versiones, servía de línea divisoria entre los reinos de Castilla y de Leon, y para vigilancia, seguridad y custodia de tan importantísimo paso, uno de cuyos arcos fué derribado el año de 1874, por hallarse enteramente ruinoso, no conservándose memoria de cuándo fue destruido el otro» (Díaz 1885).

#### Documentación gráfica: planos, vistas de viajeros e ilustraciones

El plano de 1749 conservado en el Archivo General de Simancas en el que se describe la obra de las ataguías para reparar dos pilas próximas a la orilla marca claramente en rojo la sección de la torre sobre la quinta pila más cercana a la margen derecha (figura 2).

En una vista de Richard Ford de 1830 aparece claramente representada también la torre sobre la misma pila del puente (figura 3), detalle que sin embargo no

refleja en otro grabado más conocido de la viajera Louisa Tenison en 1853.

La Ilustración final del libro *Mapa Geológico de 1877* presenta una imagen más realista, por ejemplo, si nos fijamos en la cúpula que coronaba justo en esas fechas la torre de la iglesia<sup>5</sup> y también representa la torre sobre el puente (figura 4).

En una fotografía de 1916 en *Mundo Gráfico* 267 (figura 5) aparecía aun nítidamente el volumen de la torre, hoy desaparecida.

Agua abajo queda un realto en la pila que se interrumpe en el encuentro con el pretil, que muestra un quiebro en la rasante y un ajuste de la anchura (figura 6).

#### INTERVENCIONES DESTACADAS

En el siglo XVI se suele reparar al mismo tiempo puente y muralla. En el XVIII se incluyeron de forma



Figura 3  
Vista de 1830 de la «Colección Familia Ford», cortesía del profesor Antonio Gámiz (2014, 275)



Figura 4

Grabado final en *Memorias de la Comisión del Mapa Geológico de España. Descripción Física Geológica y Agrológica de la provincia de Valladolid*. Daniel de Cortázar. Madrid: Imprenta y fundición de Manuel Tello

excepcional las obras del puente como parte de las que se estaban realizando en el Archivo.

Entre los testimonios de 1510 citados se indica que «la puente desta villa de Symancas que tiene mucha neçesydad de se adobar e rreparar, espeçialmente los pretiles e paredes della que están muy baxo e peligrosos, que pueden caher las gentes que por ella pa-

san». En 1521 hay un escrito de Martín Sánchez, vecino de Simancas, en nombre del concejo, justicia, regidores, etc. donde pide que se haga merced a la Villa de Simancas de 50.000 maravedís a los que estaba condenada por un debate sobre términos con Valladolid, para utilizarlos en reparar un lienzo de la cerca y un pretil del puente. También las sisas de 1545 mencionadas más arriba se emplearon para reparar dos de los arcos.



Figura 5

Fotografía del puente en 1916 desde el mirador en Mundo Gráfico. BNE: Hemeroteca Digital



Figura 6

Fotografía actual de la pila donde se situaba la torre (Bellido 2022)

### Las actuaciones de los ingenieros militares en 1749

En su memoria sobre las obras del castillo citada en la introducción de este texto, el ingeniero Francisco Mangle comunica al Marqués de la Ensenada su opinión sobre la villa de Simancas, que es pequeña y pobre, aunque exenta de la mayor parte de tributos. Describe el estado del puente con partes muy dañadas y las barandillas caídas por la avenida de 1743, afirmando que es uno de los puentes principales del país y por ello debe repararse. Indica que lo deberían pagar los vecinos, pero se niegan por su exención a contribuir a obra pública alguna en el país. Finalmente se incluyeron los costes de reparación del puente en el gasto de las obras del archivo. Según los documentos conservados en el Archivo General de Simancas, en los que se incluye el plano de la Figura 2, los cuatro ingenieros que colaboraron en las obras de archivo y puente con Francisco Mangle enfermaron, y Ambrosio Marnara, que ya estaba en la villa como Guarda de Instrumentos Matemáticos, fue encargado de continuarlas. Se desplazó hasta una obra del Puerto de Guadarrama para que Mangle, que ya había gestionado el acopio de materiales y anunciado la obra en las ciudades vecinas para que se presentase un Asentista, le explicara su proyecto y presupuesto de Archivo y Puente. Marnara tardó en dar las condiciones y murió durante el transcurso de estas obras.

### Voladura y reconstrucción de dos arcos en el siglo XIX

En octubre de 1812, durante la Guerra de la Independencia Española, las tropas del Colonel Halket volaron dos ojos del puente. Se construyeron dos armazones de madera provisionales y en 1824 el Maestro Arquitecto Pedro Álvarez Benavides dio trazas (en pies castellanos) y condiciones para sustituirlos por unos definitivos del mismo material. Tras cierta controversia, volvió a dar condiciones para reconstruir los dos arcos volados por unos nuevos de piedra, sin elaborar un nuevo plano «al ser iguales a los arcos contiguos». Estipula en estas once condiciones la calidad de la cantería del Páramo de la villa, rechazando las «coquerosas, las que tengan blandones, endiuradas y vettas pasantes, pues toda ella ha de ser del ultimo Banco, que es lo mas solido de dichas cantteras». Indica que sillares y dovelas serán como los an-

tiguos, pero establece unas dimensiones mínimas para conseguir mejor traba que las anteriores: «La de las dobelas de las mismas medidas que las que tienen las que existen de los Arcos antiguos esto es en lo que corresponde a su ariston o altura pues en el ramal ning<sup>a</sup> bajara de dos tercias y media de vara Castellana para que asi queden muy attadas particularmente las que forman los Aristones y suplan el defecto de las antiguas que existen en el Rio, que en lo general tiene poco ramal o línea de paramento».

Contempla una mampostería de la misma calidad, igualando la altura de sus hiladas a las de la sillería, con mortero de dos partes de cal y tres de arena. Primero se levanta el arco menor y luego el mayor, llegando hasta el primer tercio de la curva trabando incumbas, estribos y tajamares. El tizón de los sillares de la última hilada será del grueso del antepecho. Las piedras que reponen piezas desprendidas se hacen con un pie más en el trasdós para reforzar la traba. El plazo de la obra es de un año y deberá acabarse en el otoño. Embaldosado igualando el antiguo y reponiendo las piedras guarda-ruedas.

Según las condiciones manuscritas, el arquitecto se propone reutilizar toda la piedra del puente caída en el río y sus márgenes, así como las maderas y clavazón de las armazones provisionales existentes.

En marzo de 1825 empiezan «la obra de los ojos del puente», para la que emplean 2 vigas de 25 pies, 8 de 22 pies, clavazón, 16 sobradiles (tablas) y nueve visitas del ingeniero. En otro documento del mismo año se recoge el pago de una nueva Puerta para seguridad del puente.

El Gobierno Civil de la provincia entrega en 1895 doscientas cincuenta pesetas al alcalde para remediar los daños causados una vez más «por los temporales del invierno». Se justifican los pagos de jornales del albañil encargado del «arreglo y colocación de piedras en la baranda», treinta fanegas de cal, caballería menor para arrimar el agua y arena y cal durante cinco días y dos días de «huebra», habitualmente un par de mulas y un mozo, para transportar las piedras.

### Las reparaciones del siglo XX

En el invierno de 1962 se interrumpió el tráfico sobre el puente, tras unas riadas que lo rebasaron derribando gran parte de los pretiles (figura 7), deteriorando el firme y arruinando una pila, cuyos arcos quedaron



Figura 7  
Fotografía de 1962 Detalle de los desperfectos en el pretil.  
AGA TOP 46 29 CA 19208

muy deformados. Otra pilastra y dos tajamares también sufrieron daños.

Se acometieron obras de reparación para restablecer el tránsito de vehículos acunando con madera las juntas del arco, recolocando los pretils en una sola hilada con barandilla de madera sobre ellos y parcheando el firme con cemento pero, estando esta obra en marcha, el 23 de febrero de 1963 colapsó el arco afectado y hubo que desmontar también el contiguo (figura 8).

Según los presupuestos para mejora de alumbrado conservados en el Archivo Municipal de Simancas, se instalaron 10 postes de luz galvanizados de la empresa MUNDUS, empleándose 200 cuñas de madera para acunar el arco, 91 sacos de cemento, 22m<sup>3</sup> de grava y 200 ladrillos macizos. También se recogen 5kg de pintura Condor color rojo y 6kg color blanco para aplicar sobre los pretils de madera.



Figura 8  
Fotografía del arco arruinado en 1963. Archivo Carlos Fernández Casado, CEHOPU-CEDEX: IFC058-017

Se aprobó un proyecto de reparación provisional del puente para abrirlo al tránsito de vehículos en diciembre de 1963. El ingeniero Rodríguez Borlado diseñó una pasarela con tablero de madera apoyada sobre cuatro vigas de acero laminado IPN de canto 50cm, con intereje 75cm y 24m de luz, que salvaban la pila intermedia derruida (figura 9). Se colocó una barandilla de barrotes y pasamanos también de madera. Los cálculos se realizaron para soportar el paso de un vehículo de ocho toneladas.

Con el tráfico ya restablecido se acometió la reparación definitiva, encontrándose dificultades para intervenir en la cimentación de la pila derrumbada. Fernández Casado intentó recalzar la pila sin éxito con «pozos indios» ejecutados por operarios «hombres-rana» durante los meses de estiaje de 1965 y 1966.

En el proyecto reformado describe cómo se adopta un sistema de recalce que en ese momento acaba de llegar a España: los micropilotes «pali radice» de la empresa de cimentaciones Fondedile. Se implantan para reforzar la cimentación de la pila derruida 30 micropilotes de 130mm con una capacidad de carga de 12 toneladas cada uno y 14,50m de profundidad, los delanteros con una pequeña inclinación aguas arriba.

Para reducir el peso sobre el recalce se suprimen los rellenos «realizando todos los paramentos con el revestimiento de sillarejo que les corresponde y un trasdosado de hormigón ligeramente armado que se ira elevando mediante encofrado interno, al mismo tiempo que el sillarejo, por etapas de dos o tres hileras, lo mismo que en las bovedas».

Sobre la pila y ambos tímpanos huecos se mantiene el puente metálico, instalado como solución provisional, recubriendo sus perfiles con hormigón armado (figura 10).

Según la memoria, los canecillos de la zona reconstruida se reproducen con hormigón y se da contrapeso al voladizo con el macizo longitudinal también de hormigón que conforma las aceras. Se realizan parejas de pilones de hormigón que continúan los paramentos internos de la pila, destinados a soportar las sobrecargas de tráfico.

Han quedado hasta la actualidad como testigos de aquella intervención, cuatro pequeñas ménsulas de acero laminado, a cada lado, en los arranques de ambos arcos (figura 11).

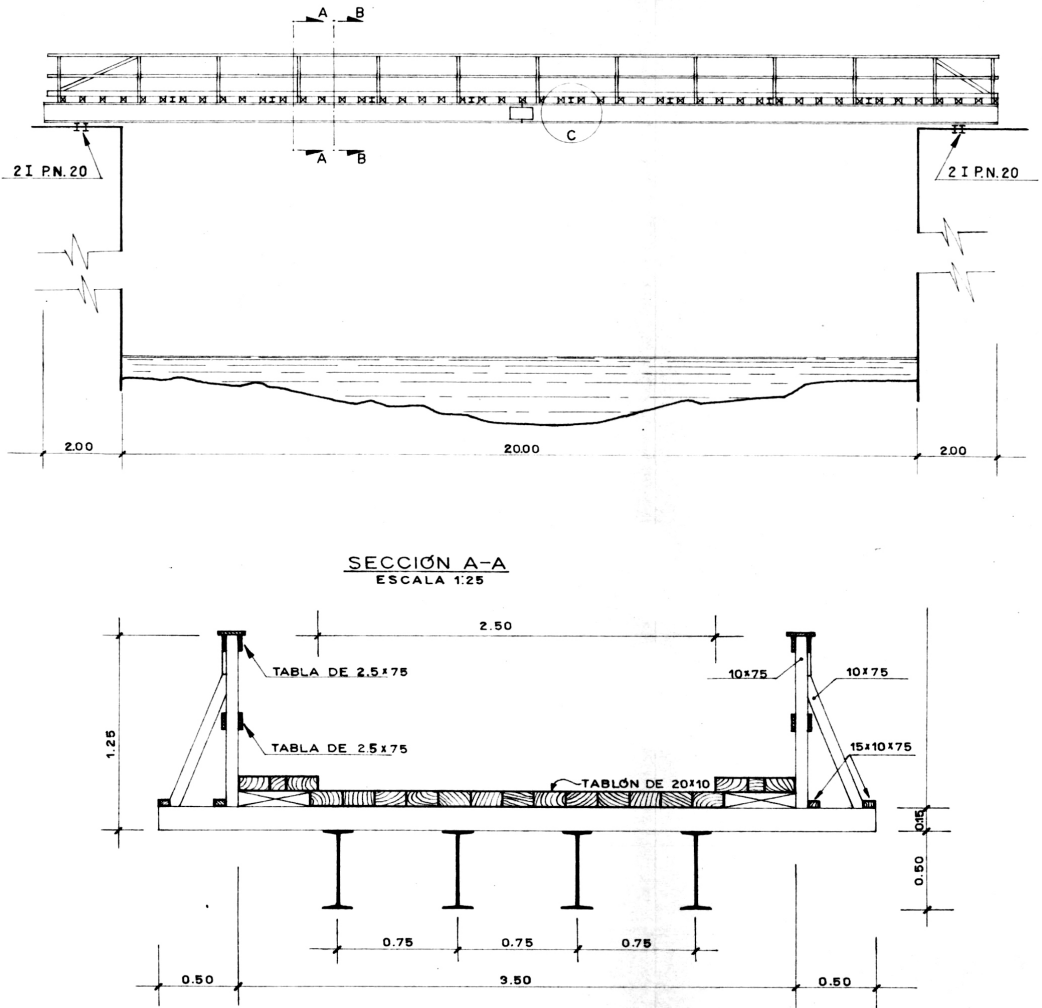


Figura 9  
Detalle de la pasarela provisional de perfiles de acero. AGA 25 12530

En 1970 el ingeniero Luis Abad reconstruye con hormigón armado cimentado sobre dos cajones indios el muro aguas abajo del estribo izquierdo, que presentaba dos grandes fisuras verticales, desplazamiento de la coronación y una línea de rotura del terreno con hundimiento de cuña. En el proyecto describe que se prevé emplear ataguías e islotes artificiales para construir los cajones, una solución que, según se ha explicado, ya se había empleado en la misma margen en 1749. El muro de hormigón, de

sección variable, se revistió con sillares procedentes del muro demolido.

La constructora GEOCISA limpia y restaura una vez más las fábricas del puente en 2004, aplicando herbicida, rejuntando con mortero de cal y reponiendo volúmenes con piedra recolocada y mortero pétro con varillas de fibra de vidrio. Durante esta obra aún se mantenía la circulación de vehículos por el puente, por lo que colocaron sillares guarda-raíles en las esquinas interiores que no los tenían para proteger el pretil.





calce de la pila del puente de Simancas puede considerarse un procedimiento pionero en el país.

### Hormigón armado en un proyecto no ejecutado de 1910

El ingeniero Eduardo Domingo y Mambrilla proyecta el ensanche del puente hasta alcanzar 6m en la rodadura con un andén de 1m a cada lado (figura 12). En el documento describe el mal estado de la construcción, con boquetes y grietas de arriba abajo en el encuentro de casi todos los tajamares en su unión con el frente del puente, incluso el número 7 de izquierda a derecha caído en el lecho del río. Hay huecos en los tajamares producidos por los árboles arrastrados por la corriente en los que afirma que «cabe un remo».

El puente tiene pendiente a ambos lados que se inunda en las avenidas, por lo que propone formar una nueva rasante única horizontal trazada desde el punto más alto, prolongando los tímpanos con muros de hormigón en masa hasta esa rasante.

Diseña unas «mensulas de hormigón armado a ambos lados separadas 2 m, de saliente 2,50 y 3,00 m armadas con 3 barras de 20m/m. Retundido de todos los paramentos y recalce general de los cimientos con hormigón en masa hidráulico. En un lado un grupo de dos pontones según el modelo nº39 de la colección oficial de pontones».

El proyecto contempla la práctica destrucción del puente de piedra existente con una nueva geometría

coronada por «un pretil de sillería recta y aplastillada de las canteras al final de la cuesta de la Atalaya, a 6 km de la obra (coquerosa similar a la existente)».

El ingeniero afirma que el material elegido para reformar el puente es tan novedoso en 1910 en España que no cuentan con referencias de su precio en Valladolid:

...para fijar los precios del hormigón armado no nos hemos podido valer del que se hubiera empleado en otras obras analogas en esta provincia pues hasta la fecha no se ha hecho ninguna con esta clase de material. Así pues para señalar este precio hemos tenido presente el que tienen sobre vagón en la estación de Valladolid la tonelada de cemento marca Cangrejo, que es el más usado en esta provincia con resultados muy satisfactorios, así como los precios de arena y grava que se pueden obtener en tierras situadas a menos de 1 km de la obra.

### PRINCIPALES AVENIDAS DEL PISUERGA

Las crecidas del río Pisuerga han sido muy frecuentes a lo largo de la historia. Según Morales y Ortega (2002) en los 500 años que median entre 1483 y 1985 se detectaron 278 inundaciones históricas solo en la Cuenca del Duero con un periodo de recurrencia de dos años. Estos autores afirman que enero es el mes con mayor proporción de episodios y octubre el que menos.

El 4 de febrero de 1636 una crecida deja en la ciudad de Valladolid más de un centenar de muertos.

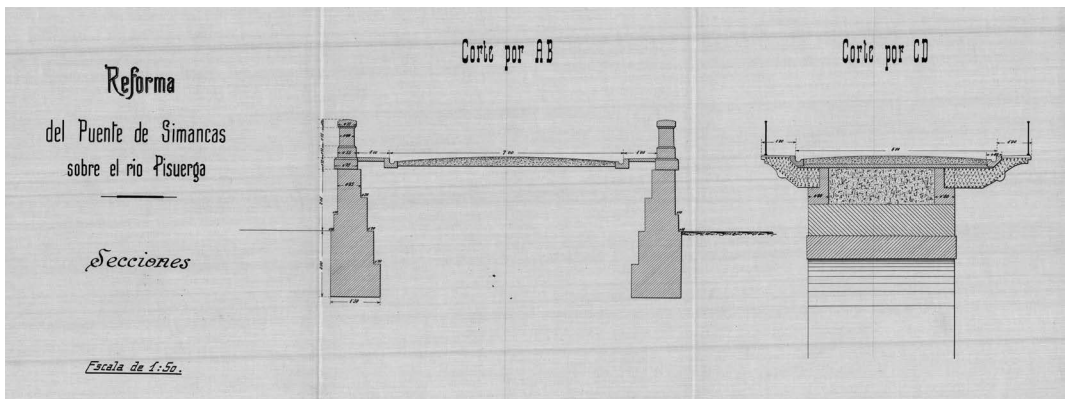


Figura 12 Secciones del puente con los aumentos de altura y ancho del tablero AGA 24 04293



Figura 13

Fotografía del puente prácticamente sumergido en la crecida de marzo de 2013. (Cesar Manso en El País: <https://elpais.com/sociedad/2013/04/01/album/>)

Debió intervenir en el puente de Simancas tras este suceso y Aramburu-Zabala (1992) menciona que es posible que fuera el arquitecto trasmerano Francisco de Praves con Francisco del Cerro.

Mangle menciona la fuerte avenida de 1743 como causa de las obras de 1749.

En el periódico madrileño *El Contemporáneo* del 24 de julio de 1864 se menciona que «El río Pisuerga ha experimentado últimamente una fuerte avenida. Por fortuna no ha habido que deplorar desgracias personales, pero sí ha causado destrozos en las cercanías, llevándose además el pretil del puente de Simancas».

Relacionadas con las obras analizadas podemos destacar la del 2 de enero de 1962 y la del 7 de marzo de 2001. En las Navidades de 2019 se retiraron hasta 315 toneladas de troncos y maleza arrastrados por la corriente hasta el puente de Simancas (figura 13).

#### ANÁLISIS HISTÓRICO-CONSTRUCTIVO

Aunque en el expediente de declaración de bien de interés cultural incoado en 1989 se describe el monumento como «Puente Romano de Simancas», se trata de una obra de fábrica de características medievales

y renacentistas. Si bien en un proyecto de identificación de puentes romanos Durán (2005) distingue cuatro modelos de morfología y el tipo I sería similar al de Simancas, bajo, de plataforma horizontal sobre una arquería compuesta de varias bóvedas de medio punto de luces muy parecidas o iguales, el autor establece 11 características, para considerar que un puente es romano, que no se corresponden con las de la construcción estudiada: no hay cornisas en arranque de arcos, ni grandes sillares almohadillados con muescas, ni alternancia de hiladas de sogas y tizones, ni grapas ni esmeradas juntas a hueso.

#### Hipótesis de Fernández Casado

Además de coordinar las reparaciones de los años 60, Fernández Casado (1979) desarrolla en sus publicaciones un análisis elemento por elemento del puente de Simancas. Estudia las proporciones y forma de cada arco, el diseño de las pilas y la naturaleza de las fábricas, buscando indicios de la construcción del puente romano original. Afirma que los arcos de medio punto presentan sillares y dovelas de mejor escuadría y mayores dimensiones (en algunos casos el triple de altura) que los ojivales y que «el principal

defecto de los puentes romanos y medievales es la deficiencia de sus cimentaciones, tanto por la falta de resistencia para transmitir las cargas al terreno como por la falta de consistencia para resistir la erosión superficial de la zona afectada por las avenidas normales y extraordinarias... otro de los grandes defectos de estos puentes reside en la falta de monolitismo entre los tajamares y los cuerpos de pilas».

Se conservan sus notas<sup>6</sup> sobre una serie de fotografías en blanco y negro digitalizadas en el Archivo Fernández Casado del CEHOPU. En ellas señala cada tipo de arco asignando números romanos y distinguiendo si es ojival o de medio punto, el tipo de dovelas, aparejo de los tímpanos y estado de las fábricas. Numera también las pilas, describiendo el tipo de fábrica, de sillares o sillarejo, y la forma del tajamar, su altura, interrumpiendo o no el pretil, y su estado. Se trata casi de una precoz «lectura de parámetros» en la que por ejemplo infiere que el arco XI sufrió al menos dos reconstrucciones por la diferencia entre el sillarejo afinado de los riñones y las dovelas normales cerca de la clave.

Remarca casos en los que se aprecia la falta de traba entre el tajamar y el tímpano, evidente en algunas de las fotografías, como la de la pila 11, o incluso con la desaparición completa del de la Pila 7 (figura 14).



Figura 14  
Falta de traba del tajamar desaparecido con el cuerpo de la Pila 7. AGA

## CONCLUSIONES

Se ha manifestado la importancia estratégica que ha tenido el paso sobre el río Pisuegra en Simancas a lo largo de la historia, casi hasta su peatonalización en

2006. Las frecuentes avenidas y el arrastre de troncos han causado a la estructura de forma reiterada daños que han debido repararse acometiendo obras. La financiación de las mismas ha resultado compleja por la dificultad de establecer a quién correspondía el pago de las mismas. En la villa de Simancas se establecieron por concesión real privilegios de franqueza y diversas sisas. En algunos momentos se establecieron derechos de portazgo o pontazgo, con un vecino a cargo del cobro de los mismos. En la documentación estudiada se confirma la existencia de una torre con dos arcos y cubierta inclinada, hoy desaparecida, que estuvo situada sobre la pila 5.

Sobre la ejecución de las obras, desde el siglo XVI hasta el XX se propone ajustar su ejecución a la temporada de estiaje, desde agosto hasta octubre y se dan soluciones para mantener el paso abierto lo más posible. Es llamativo como se contempla la reutilización de materiales de construcción (clavos, madera, bridas...) de las pasarelas provisionales y en todas las actuaciones se menciona que se recuperarán sillares del fondo del río y las márgenes. Incluso los perfiles de acero de la pasarela provisional de 1963 quedaron embebidos en hormigón en la reconstrucción definitiva en vez de retirarse.

Otro aspecto singular es el empleo en cada momento de las soluciones constructivas más innovadoras: en 1967 se emplean micropilotes, una tecnología que acababa de llegar a España importada de Italia y que no se generaliza hasta la década siguiente. También en el proyecto de 1910 que no se llegó a ejecutar se proponía ensanchar la plataforma con ménsulas de hormigón armado, un material que según el ingeniero no se había empleado aun en Valladolid por lo que desconocía su precio.

El puente de Simancas ha sufrido múltiples reconstrucciones a través de los siglos, que se manifiestan en los encuentros de las fábricas y la diversidad de labra y aparejo de dovelas, sillares y sillarejos. También se aprecian intervenciones modernas, con algunos elementos añadidos de hormigón y acero e incluso desafortunados rejuntados con cemento. Los principales defectos estructurales corresponden a la falta de traba de los tajamares y fallos de cimentación, aunque la reconstrucción de principios del XIX fue originada por la voladura de dos de los arcos durante la Guerra de Independencia. La Consejería de Fomento ha previsto acometer este mismo año nuevas obras de restauración. El puente prosigue su andadura.

## NOTAS

1. AGS. Secretaría de Guerra SGU 03295.
2. La financiación privada de las obras públicas no es reciente. En una de las pilas del arco honorífico del puente romano de Alcántara se conserva aún una placa en la que se enumeran los municipios interesados en la obra que la sufragaron, ya que no se encontraba en una de las calzadas principales (MOPU 1987)  
Un ejemplo más cercano fue la reparación del primer pilar y sus dos arcos del Puente de Cabezón de Pisuerga que en 1582 no pudo ser sufragada por las Huelgas Reales de Valladolid, que cobraban el portazgo, por lo que se ordenó pagarla a los pueblos a 20 leguas a la redonda del puente (Balado y Martínez 2016)
3. El impuesto de la moneda forera se estableció en el reino de León en la curia plena de Benavente en 1202 y se convirtió en ordinario cada siete años, hasta su desaparición con el reformismo borbónico de 1724. Definición de moneda forera - Diccionario panhispánico del español jurídico – RAE: <https://dpej.rae.es/lema/mone-da-forera>
4. AGS. CRC, 133, 8. *Expediente promovido por la villa de Simancas para establecer un portazgo y reparar su puente*. Se conservan tres referencias más antiguas (de 1510 y 1517) en el Registro General del Sello RGS 151001,26 y 27 y RGS 151705, 559.
5. Esta cúpula se mantuvo solo algunos años (Bellido 2017)
6. Fernández Casado numera los elementos en sentido contrario al criterio actual establecido en la *Guía para la realización de inspecciones de obras de paso de la Red de Carreteras del Estado*, publicada en 2012 por el Ministerio de Fomento, según la que consideraríamos Pila 1 la más próxima a la margen derecha (la correspondiente a la villa) y Pila 16 la cercana al Camino Viejo. En los comentarios de esta comunicación se emplea la notación del Ministerio.
7. En el Archivo Municipal no se ha podido localizar tres expedientes: reparación de 1628, arreglo de 1712 y obra del castillo del puente en 1736.
8. Agradecemos el apoyo de Marisa Álvarez Juarranz.

## LISTA DE REFERENCIAS

- Álvarez Juarranz, María Luisa. 2015. *Simancas en la Baja Edad Media. Estudio y documentos*. Alicante. ECU Editorial Club Universitario.
- Aramburu-Zabala, Miguel. 1992. *La arquitectura de puentes en Castilla y León 1575-1650*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- Balado, Arturo y Ana Martínez. 2016. El puente y el área arqueológica de Cabezón de Pisuerga. En *Conocer Valladolid*. Valladolid: Real Academia de Bellas Artes de la Purísima Concepción.
- Bellido, Rosa. 2017. Nuevos datos para el análisis constructivo de las torres campanario románicas de Valladolid. La intervención en 1758 de tres monjes arquitectos en la iglesia del Salvador de Simancas. *Actas del X Congreso Nacional y II Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción: Donostia-San Sebastián*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Butler, Lewis. 1904. *Wellington's Operations in the Peninsula 1808-1814 Vol 2*. The Naval & Military Press Ltd. <https://bipadi.ub.edu/digital/collection/guerrafrances/id/7061/>
- Cadiñanos, Inocencio. 2007. Los puentes de la provincia de Valladolid durante la Edad Moderna (II). *Investigaciones Históricas: Época moderna y contemporánea* 27: 119-120.
- Díaz Sánchez, Francisco. 1885. *Guía de la villa y Archivo de Simancas*. Madrid: Tipografía de Manuel G. Hernández.
- Durán, Manuel. 2005. La obra del puente: fuente primaria para su conocimiento e identificación, *Actas del IV Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Cádiz*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.
- Gámiz, Antonio. 2014. Paisajes dibujados. Las rutas de Ford. En *Richard Ford: viajes por España (1830-1833)*. Madrid: RABASF.
- Morales, Carlos y M<sup>a</sup> Teresa Ortega. 2002. Las inundaciones en Castilla y León. *Ería. Revista Cuatrimestral de Geografía*, 59.
- Moreno Gallo, Isaac. 2011. *Identificación, diagnóstico y análisis técnico constructivo de vías romanas en Castilla y León*. Valladolid: Junta de Castilla y León
- MOPU. 1987. *Guía de los puentes de España. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*, 345. Madrid.
- Sánchez Albornoz, Claudio. 1925. El obispado de Simancas. *Separata Del Homenaje a Menéndez Pidal* Tomo III. Madrid: Imprenta de la Librería y Casa Editorial Hernando.