

SANTO DOMINGO Y LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE DE SANTO DOMINGO DE LA CALZADA

MARÍA JESÚS MARTÍNEZ OCIO

El Camino de Santiago, a su paso por Santo Domingo de la Calzada, sortea actualmente el cauce del río Oja mediante un puente de piedra de sillería de dieciséis arcos de medio punto producto de las reformas transcendentales que se llevaron a cabo en la segunda mitad del siglo XIX. El interés por su conservación a lo largo de los siglos, dada la importancia de esta ruta jacobea en que se encuentra, dio lugar a numerosas intervenciones en su fábrica que, pese a la negativa a la construcción de un moderno puente de hierro para mantener su tradicional aspecto, no evitó la transformación total en su conjunto en el siglo XIX.

El origen de esta obra está en el paso construido por Santo Domingo en el siglo XI. De la variadísima historiografía acerca de Santo Domingo y la ciudad de su nombre, quizá la obra de época moderna mejor documentada sea la de José González de Tejada¹, ya que este autor de comienzos del siglo XVIII plantea lo que se podría considerar como el primer estado de la cuestión sobre la vida del santo, recogiendo los datos aportados por autores anteriores como Pedro de la Vega (1521)², Juan de Mariana (1592)³, Pedro de Ribadeneira (1599)⁴, José de Sigüenza (1600)⁵, Fray Luis de la Vega (1606)⁶, Fray Antonio de Yepes (1609)⁷ o Sebastián de Cobarruvias (1611)⁸, entre otros, cotejándolos y señalando las contradicciones existentes entre ellos.

1. GONZÁLEZ DE TEJADA, Joséph: *Historia de Santo Domingo de la Calzada. Abraham de la Rioja, Patrón del Obispado de Calahorra y la Calzada y noticia de la fundación y monumentos de la Santa Iglesia Catedral y ciudad nobilísima de su nombre, sus hijas*. Madrid, Viuda de Melchor Álvarez, 1702 (ed. facsimil, Logroño, Comunidad Autónoma de La Rioja, 1984).

2. VEGA, Pedro de la: *Flos Sanctorum. La vida de Nuestro Señor Jesucristo y de su Santísima Madre. Y de otros Santos, según el orden de sus fiestas*. Zaragoza, George Coci, 1521.

3. MARIANA, Juan de: *Historia General de España. Historiae de rebus Hispaniae*. Toleti, Petri Roderici, 1592.

4. RIBADENEYRA, Pedro de: *Flos Sanctorum o Libro de las Vidas de los Santos*. Madrid, Luis Sánchez, 1599.

5. SIGÜENZA, José de: *Historia de la Orden de San Jerónimo*. Madrid, Imprenta Real, 1600-1605 (reed. en Nueva Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1907-1909).

6. VEGA, Fray Luis de la: *Historia de la vida y milagros de Santo Domingo de la Calzada, compuesta y ordenada por... predicador y vicario profeso del Monasterio de Nuestra Señora de la Estrella, de la Orden de S. Hieronymo*. Burgos, por Juan Baptista Varesio, 1606.

7. YEPES, Fray Antonio de: *Crónica General de la Orden de San Benito*. Hyrache, 1610 (reed. Madrid, (B.A.E.) Atlas, 1959-1960).

8. COBARRUBIAS, Sebastián de: *Tesoro de la lengua castellana o española*. Madrid, 1611 (reed. Madrid, Ed. Turner, 1977).

Siguiendo a González de Tejada, el puente lo edificó Santo Domingo sustituyendo a otro que, años antes, había construido junto con San Gregorio Ostiense para facilitar el paso del río Oja a los peregrinos, que tenían que vadearlo poniendo en peligro sus vidas en las épocas de crecidas. Esta primera obra era una construcción mixta de cepas de piedra, sobre las que se asentaba un tablero de madera⁹.

A la muerte de San Gregorio en el año 1044, Santo Domingo, que había estado predicando con él, se dispuso a cumplir con las directrices que el obispo ostiense le había dado para mejorar la calzada y asistir a los peregrinos jacobeos. Tras construir una nueva calzada¹⁰, comenzó a edificar un puente de piedra cercano al anterior. Este cambio de situación no se sabe si fue debido al mal estado del primero, lo que imposibilitaba el reaprovechamiento de ninguna de sus partes, o al cambio que el curso del río Oja había experimentado, siendo más probable esta última hipótesis. El elevado coste de esta nueva obra se solventó gracias a las limosnas que el santo recibía, quien además buscó la colaboración de los pueblos vecinos tanto para las tareas de edificación, como para las de extracción de piedra y acarreo de materiales.

Pocos datos tenemos del aspecto de este puente: poseía grandes dimensiones, veinticuatro o veinticinco arcos dependiendo de las fuentes¹¹. Debemos suponer que estos serían de medio punto, como era habitual en la época, sobre anchas cepas con tajamares triangulares. Como era característico en la Edad Media tenía una ermita, que el santo dedicó a la Virgen María bajo cuyo amparo buscaba su seguridad. Ésta fue edificada en sillería en el tajar existente entre el noveno y décimo arco y fue cubierta con

9. González de Tejada afirma en su libro que todavía se podía ver restos de esta obra existentes entre el puente de piedra y las heredades que están hacia poniente cerca de la ermita de San Esteban. Este autor concluye que dada la excasa distancia existente entre las cepas, éstas debieron construirse para soportar un piso de madera pues si se hubieran hecho arcos de piedra el desagüe hubiera sido mínimo. La noticia de la existencia de vestigios del primer puente aparece también recogida en Fray Mateo de ANGUIANO: *Compendio Historial de la provincia de La Rioja, de sus santos y milagrosos santuarios*. Madrid, por Juan García Infanzón, 1701 (ed. facsimil, Logroño, Comunidad Autónoma de La Rioja, 1985); Fr. José del SALVADOR: *Compendio de la vida y milagros de Santo Domingo de la Calzada, con su novena*. Pamplona, Imprenta de Benito Cosculluela, 1787; p. 46-47 (2ª ed. Madrid, Compañía General de Impresores y Libreros, 1843) y en José GARCÍA BASOCO: *Compendio histórico-poético de la vida y milagros de Santo Domingo de la Calzada, con su novena*. Haro, Imprenta de Blas González, 1888; p. 32.

10. Ésta supuso el cambio de trazado del camino existente, que desde Nájera iba a Burgos pasando por Hormilla, Valpierre, Villaporquera (San Torcuato), términos de Bañares y Castañares, Villafabar (Villalobar de Rioja), Velasco, Herramélluri, Leiva, Tormantos y Villafranca, por otro que de forma más directa llevaba a los peregrinos hacia Burgos. La nueva ruta discurrirá por Nájera, Azofra, Ciriñuela, el núcleo que dará origen a la ciudad de Santo Domingo de la Calzada, Grañón, Redecilla del Camino, Belorado y Burgos.

11. Pascual MADDOZ habla de un puente de veinticinco arcos (*Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar*. Madrid, Imprenta Pascual Madoz, 1845; ed. facsimil, Logroño, C.O.A.A.T. La Rioja, 1985, pp. 65 y 71). Este mismo número aparece en la obra de Mariano BARRUSO Y MELO *Historia del glorioso Santo Domingo de la Calzada y de la ciudad del mismo nombre, seguida del episcopologio calagurritano y de varios apéndices que la ilustran y amplían*. Logroño, Merino, 1887; p. 84. Narciso Hergueta copiando al padre FLÓREZ (1747), dice que era de veinticinco arcos (Archivo I.E.R.: M/309: *Noticias geográficas-históricas de los pueblos de la provincia de Logroño, pertenecientes al Obispado de Calahorra, copiadas por... de diversas fuentes*. t. II). Sin embargo Ignacio ALONSO MARTÍNEZ amplía las informaciones anteriores y afirma que tenía veinticuatro arcos de medio punto sobre cepas de forma aguda unas, y de sección ojal otras y que su rasante era plana (*Santo Domingo de la Calzada: Recuerdos históricos*. Haro, Imp. Miguel Pasamar, 1890; p. 39). Alfredo GIL DEL RÍO cita la construcción de un puente de veinticuatro arcos por Santo Domingo ("El Camino de Santiago por La Rioja" en *Historia de La Rioja*. Logroño, Caja de Ahorros de La Rioja, 1983; t. II, p. 279).

un tejado que cruzaba hasta el antepecho del lado opuesto, a modo de pórtico¹². Parece ser que, a diferencia de los puentes construidos en el momento, su rasante era plana en lugar de alomada¹³.

La obra estaría terminada para finales del 1046 o comienzos del 1047. Teniendo en cuenta esta cronología (1044-1047), San Juan de Ortega no pudo intervenir en su construcción una vez ordenado sacerdote y a su regreso de Jerusalén, como dice el padre Sigüenza¹⁴, pues la peregrinación a los santos lugares la realizó hacia el año 1111, según dice González de Tejada que parece ser la fuente más fiable¹⁵. Sin embargo la hagiografía sobre San Juan de Ortega (1080-1163) sigue atribuyéndole la construcción del puente, aunque lo más probable sea que interviniera en su reparación una vez muerto Santo Domingo.

La importancia del camino hizo que los numerosos peregrinos que por el puente cruzaban el Oja extendiesen la fama milagrosa del santo y la grandiosidad de la obra que Domingo había realizado. Llegadas estas noticias a oídos del rey Alfonso VI, éste decidió visitarlo en el 1076. En esta visita el rey le debió encargar la construcción y el reparo de todos los puentes existentes en el Camino Francés desde Logroño hasta Santiago de Compostela¹⁶. Siguiendo a González de Tejada, el santo cumplió con el mandato real en dos fases: en la primera reparó la calzada desde Santo Domingo a Compostela y en la segunda la parte correspondiente hasta llegar a Logroño. En esta segunda fase debió ser en la que intervino en los puentes de Logroño y de Nájera¹⁷.

Hay que señalar que carecemos de noticias documentales referentes a esta primera etapa constructiva y que todo ella se reconstruye en base a fuentes escritas unos cuatrocientos años después de la muerte de Santo Domingo, el año 1109, por lo que estos datos se pueden considerar más cercanos al mundo de la tradición y la leyenda que al de los hechos históricos.

12. "...deseava Domingo la mayor perpetuidad à su Puente. Parecióle, que la conseguiria en el Patrocinio de Maria Santisima; y tratò de hazer enmedio de èl una Ermita dedicada à la Reyna del Cielo. Fundòla entre el noveno, y dezimo Arco del Puente, en forma de media Luna, con punta de diamante, àzia la corriente del Rio, profundando mucho los cimientos, labrandola de Piedra, macizandola hasta igualar con el suelo alto del Puente..." (GONZÁLEZ DE TEJADA, J.: *Historia de Santo Domingo de la Calzada...*, op. cit., Lib. I, cap. XI, p. 121). También en Fr. José del SALVADOR: *Compendio de la vida...*, op. cit., p. 62-63, Archivo I.E.R.: M/309: *Descripción geográfica...*, op. cit., t. II y ALONSO MARTÍNEZ, I.: *Santo Domingo...*, op. cit., pp. 39-40. Medio siglo después, el 11 de octubre de 1594, sabemos que Martín de Lorza se comprometió a hacer obras en la ermita de Nuestra Señora del Puente en Santo Domingo de la Calzada pues las que se habían realizado no eran conformes con la traza y condiciones dadas por Francisco de Odriozola; sin embargo no podemos precisar si se trata del mismo edificio que el construido por el santo ni si el del siglo XVI continuaba en el mismo emplazamiento.

13. ALONSO MARTÍNEZ, I.: *Santo Domingo de la Calzada...*, op. cit., p. 39.

14. SIGÜENZA, J. de: op. cit., Lib. III, cap. X. Éste afirma además que San Juan construyó un puente de madera.

15. GONZÁLEZ DE TEJADA, J.: op. cit., Lib. I, cap. XI, p. 115.

16. González de Tejada fecha la estancia de Alfonso VI en La Rioja en el año 1090 (Ibidem, Lib. I, cap. XIX, p. 164). La noticia del encargo real en 1076 la recogen COBARRUVIAS, S.: *Tesoro...*, op. cit., p. 481; SALVADOR, Fr. J.: *Compendio...*, op. cit., p. 93; ALONSO MARTÍNEZ, I.: *Santo Domingo...*, op. cit., pp. 40-41; VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J.M. y URÍA RIU, J.: *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid, C.S.I.C.- Escuela de Estudios Medievales, 1949; t. II, pp. 163 y ss. y VALDIVIELSO AUSÍN, B.: *San Juan de Ortega. Mito vivo en el Camino de Santiago*. Madrid, Graf. Villaña, 1985; p. 185.

17. GONZÁLEZ DE TEJADA, J.: *Historia de Santo Domingo...*, op. cit., Lib. I, cap. XIX, pp. 165-166.

Las primeras referencias documentales que encontramos datan del siglo XII y nos informan de una de las formas de financiación de las obras del puente en el último tercio del siglo, los legados. Se trata de tres donaciones hechas en los años 1182 y 1183, una viña por Jimeno de Pino y dos heredades por Basallo y Munio de Rate¹⁸.

Pero éste no fue el único sistema para la obtención de fondos. La importancia del Camino desde el punto de vista espiritual hizo que la iglesia también contribuyera a las diversas reparaciones que el puente sufrió, muchas de ellas motivadas por los desperfectos que las fuertes avenidas del Oja le causaban. Esta contribución fue unas veces de forma indirecta fomentando los donativos entre los fieles mediante indulgencias, como ocurrió con la concedida por el obispo Don García el 18 de marzo de 1191¹⁹ o la dada más tarde en Roma en 1259²⁰. Y otras directamente mediante el pago de tributos como se desprende del acuerdo que el 6 de septiembre de 1360 firmaban el concejo de Santo Domingo con los capellanes de la iglesia de la Calzada, por el que estos últimos se obligaban a pagar pechos y tributos para costear las obras del puente²¹.

Pero la ciudad no sólo gozó de privilegios espirituales, sino que también le fueron otorgados otros de índole económica, siendo el más importante la franquicia de pedidos, monedas y servicios otorgada por los Reyes Católicos el 15 de julio de 1483 en Santo Domingo. La contrapartida para el concejo era reparar el puente y mantenerlo siempre practicable. En el mismo documento se fija un plazo de seis años, contados a partir de la fecha del mismo, para terminar las obras que se estaban ejecutando en ese momento en el puente, sin especificar el tipo de obras ni si éstas afectaban a todo el puente o sólo a una parte, y restablecer el paso para los peregrinos²².

Ya en el siglo XVI, sabemos que la riada de 1561 destruyó algunas pilas y arcos. Para restaurar el paso, Juan Ochoa de Arranotegui, maestro cantero vecino de Guernica (Vizcaya), presentó trazas y condiciones en octubre de 1562. Las obras que el maestro proponía consistían en construir tres pilares, cimentándolos a la mayor profundidad posible, con zampeado de madera y estacas y rellenando los "mogones" de piedra. Las cepas se levantarían con grandes sillares, bien aparejados en sus juntas y con

18. UBIETO ARTETA, Agustín: *Cartularios I, II y III de Santo Domingo de la Calzada*. Zaragoza, Anubar, 1978; docs. 56, 62 y 63.

19. RODRÍGUEZ R. DE LAMA, Ildelfonso: *Colección Diplomática Medieval de La Rioja*. Logroño, I.E.R., 1979; t. III, doc. 315, pp. 93-94.

20. Ésta fue trasladada en romance con autoridad de Ferrant Sánchez, vicario en la Calzada, a petición de Domingo Pérez, fraile de Santa María de la Puente, y fue dada por los arzobispos de Sevilla, Braga, Arx, Burdeos, Segovia, "Asueldania", León, Ávila, Ravena, Tarazona y "Thoron" (LÓPEZ DE SILANES, C. y SÁENZ RIPA, E.: *Colección Diplomática Calceatense. Archivo Catedral (1125-1397)*. Logroño, I.E.R., 1985; doc. 35, p. 68-70.

21. LÓPEZ DE SILANES, C. y SÁENZ RIPA, E.: *Colección Diplomática Calceatense. Archivo Municipal (1207-1498)*. Logroño, I.E.R., 1989; doc. 34, p. 85.

22. *Ibidem*, doc. 55, pp. 197-204. También se recoge en Archivo I.E.R.: M/230 *Colección de Documentos para la Historia de La Rioja, copiados por D. Narciso Hergueta (Archivo de Simancas, Libro 26, art. 10, Gráf. González, Colección de privilegios. V-663)*. Esta franquicia tuvo las siguientes confirmaciones: Tarazona el 17 de febrero de 1584; en Madrid el 6 de diciembre de 1510 por doña Juana; en Santiago de Compostela el 30 de marzo de 1520 por Carlos I y doña Juana (GONZÁLEZ DE TEJADA, J.; *Historia de Santo Domingo...*, op. cit., p. 285); en Valladolid el 25 de mayo del mismo año; en Madrid el 30 de marzo de 1552 por Carlos I; en Madrid el 10 de marzo de 1563 por Felipe II; en Valladolid el 10 de diciembre de 1601 por Felipe III; en Madrid el 1 de junio de 1662 por Felipe IV; en Madrid el 29 de noviembre de 1673 por Carlos II y en Madrid el 7 de octubre de 1716 por Felipe V (Archivo I.E.R.: M/174).

“grafas”, y sobre ellas irían dos arcos, de la misma flecha que los del resto del puente, con roscas de dovelas de amplios lechos. Se haría un prétil de “perpiaños”, similar al existente. Para el tercer arco, que estaba cimbreado y a falta de colocar las dovelas, sugería descubrir sus cimientos y si se podía, arreglarlo; en caso contrario, habría que edificarlo de nuevo de igual forma que los otros dos.

Todas estas obras se comprometía a realizarlas en dos años, finalizándolas para el día de Navidad de 1564. Ponia por condiciones que el concejo le proporcionase los materiales necesarios (cal, madera, clavazón y grafas), el zampeado, las cimbras y los cimientos, que se abrirían según sus instrucciones. Asimismo proponía que, una vez realizado su proyecto, dos maestros peritos, nombrados uno por parte del Ayuntamiento y otro por el propio Juan, tasasen la obra y, en el caso de no llegar a un acuerdo, se citaría a un tercero.

A pesar de esta propuesta, la obra se remató en la postura más ventajosa, económicamente hablando, como era habitual en el sistema de contratación empleado para este tipo de obra pública en la época. La oferta la presentaron los canteros Martín de Arteaga, vecino de Leiva, y Juan de la Hedilla, vecino de Resines (jurisdicción de Medina de Pomar). En el contrato, firmado el 22 de octubre de 1562, se comprometían a construir tres pilares, reparar el de la ermita de Nuestra Señora y a levantar tres arcos, todos ellos según las condiciones dadas por Juan Ochoa de Arranotegui. Al igual que éste, se comprometían a realizar la obra en dos años, y a pagar cualquier desperfecto ocasionado en el puente mientras durasen las obras de reparación.

Por su parte el Ayuntamiento calceatense se obligaba a abrir los cimientos, achicar el agua que saliera en los mismos, dar la madera para zampeados y cimbras, preparar la clavazón necesaria y proporcionar canteras, caminos y pastos libres. El sufragio de los gastos se realizaría con las rentas de la Provisoria²³.

Las obras de reparación fueron habituales a lo largo de la historia constructiva del puente de Santo Domingo de la Calzada, debidas bien a riadas, bien al deterioro del puente por defectos de fabricación. No sabemos cuál de estas razones fueron las que llevaron en el siglo XVII al Ayuntamiento de la ciudad a concertar, en 1636, reparos en dicho puente y paredones con Pedro de Aguilera, maestro de cantería vecino del lugar de Carriazo (Junta de Ribamontán, Merindad de Trasmiera), y con Francisco de la Riva Agüero, arquitecto vecino del lugar de Ajo (Junta de Siete Villas en la misma merindad), por valor de 6.800 ducados. El 26 de abril Aguilera, con poder de Francisco de la Riva dado en Alesanco seis días antes, firma en la villa de Navarrete el contrato, presentando como fiadores a Juan de la Riva, maestro de cantería vecino del lugar de Galizano (Junta de Ribamontán), Francisco de la Vega, también maestro de cantería vecino del lugar de Carriazo (en la misma junta), ambos de la Trasmiera, y a Pedro de Urruela, maestro de albañilería natural del lugar de Sojo (Ayala, Álava), residentes todos ellos en Navarrete²⁴. No sabemos el compromiso de cada maestro en la obra del conjunto.

23. Fueron fiadores de los maestros: Francisco de Samaniego y maese Pedro de Muguruza, ambos vecinos de Santo Domingo (MOYA VALGAÑÓN, J.G.: *Arquitectura religiosa del siglo XVI en la Rioja Alta*. Logroño, I.E.R., 1980; t. II, docs. 167, 360, 361 y 362).

24. ÁLVAREZ PINEDO, F.J.: “Datos sobre artistas y artífices montañeses que trabajaron en La Rioja (siglos XVI-XVII)”. *Altamira*, vol. XLIII (Santander, 1982); pp. 108-109. Avalaron a los fiadores: Pedro de Horna, vecino del lugar de Omoño (Junta de Ribamontán), Diego del Prado, maestro de cantería vecino del Valle de Meruelo, Miguel de la Sierra, oficial de cantería vecino del lugar de Carriazo (Junta de Ribamontán), todos de la Merindad de Trasmiera, y Miguel de Bolinaga, vecino de Navarrete (A.H.P.L.O.: Santo Domingo de la Calzada. Pedro del Busto (1636) Leg. 1441. Fol. 569r-583v).

Aguilera debió cumplir el suyo pero, el 20 de marzo de 1639, residiendo en Arnedo, dio poder a Juan de Urruela, maestro arquitecto vecino de Arciniega (Álava), y a los procuradores del Consejo de Su Majestad para que le representasen en un pleito que intentaba iniciar contra el Ayuntamiento de Santo Domingo de la Calzada por el impago de las obras que había realizado en el puente²⁵. Sin embargo en 1645 las reparaciones todavía no habían finalizado, pues en el testamento que el maestro Aguilera firmó el 5 de septiembre encargó la conclusión de las mismas a Pedro de Arcillero, oficial de cantería que ya había trabajado en dicho puente en la construcción de un paredón, mencionando además que la deuda anteriormente citada no estaba saldada²⁶. Dos años más tarde, en septiembre de 1647, a pesar de que se habían realizado los pagos correspondientes, las obras estaban paralizadas con el consiguiente peligro de derrumbe para todo lo fabricado hasta el momento²⁷.

No volvemos a tener noticias del puente hasta el último tercio del siglo XVIII, pero hemos de suponer que en este intervalo de tiempo, unos ciento treinta años, el puente sufrió constantes intervenciones como es habitual en este tipo de obras públicas. En este siglo, nuevamente son los agentes naturales los que dañarán seriamente la obra. Una riada del Oja ocurrida en 1775 arrastró parte del puente destruyendo cuatro arcos e inutilizando tres de los arcos restantes. Quizá por la premura del tiempo o más probablemente por falta de capital para costear nuevas obras, el paso se restableció con vigas y tablones de madera que, apoyados sobre los restos de la parte que quedó en pie, soportaban un piso de cascajo y barandillas también de madera²⁸.

En el siglo XIX la construcción entre 1861 y 1864 de la sección de la carretera de 2º orden de Burgos a Logroño a su paso por Santo Domingo se realizó aprovechando en parte el trazado del viejo Camino de Santiago, reutilizando alguno de los pasos ya existentes y reformando totalmente otros, como es el caso del puente de Nájera sobre el río Najerilla que fue edificado de nueva planta en este siglo.

En la memoria que Obras Públicas realizó en 1861 sobre el estado de los puentes aparece el que nos ocupa. Se dice que tenía veinticuatro arcos de luces variables, estando la mayoría de ellos en ruina sobre todo en lo que a sus dovelajes se refería. Así mismo se informa de que se había contratado un proyecto de reforma según el cual se aprovechaban dieciséis de sus arcos, reparando bóvedas y senos, y ampliando la calzada con dos andenes²⁹.

25. Los procuradores fueron: Matias de Pereda y Rojas, Pedro de Toro, Pedro de los Arcos, Diego García de Miñaca, Juan Martínez de Soba y Pedro Muñoz (A.H.P.LO.: Arnedo. Franciso Vergado (1639) Leg. 5068. s.f.). Doc. 1347 del estudio de CALATAYUD FERNÁNDEZ, E.: *Aportación a la arquitectura religiosa en la Rioja Baja: Calahorra y su entorno (1500-1650)*. Madrid, Ed. Universidad Complutense de Madrid-Servicio de Reprografía, 1987; 7 tomos (ed. Logroño, C.O.A.A.T. La Rioja, 1991; 2 Volúmenes).

26. *Ibidem* doc. 1420 y en OJANGUREN URDÁÑEZ, R.: *Aportaciones a la arquitectura religiosa barroca en el Valle de Ocón*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Zaragoza, 1985; doc. 122.

27. ARAMBURU ZABALA, M.A.: *Las obras públicas en la Corona de Castilla entre 1575-1650: los Puentes*. Madrid, Ed. Universidad Autónoma de Madrid, 1990; pp. 727-728, microficha 2.

28. MADDOZ, P.: *Diccionario...*, op. cit., p. 71. Carlos MUNTIÓN comenta una riada en 1775 que destruyó cuatro arcos dañando otros tres, sin especificar la fuente de donde ha extraído esta noticia (*Guía de Santo Domingo de la Calzada*. Logroño, Gobierno de La Rioja y Ayuntamiento de Santo Domingo, 1991; p. 83).

29. A.H.P.LO.: 462 "O.P." "Situación de Puentes en las carreteras de 2º y 3º orden de la provincia de Logroño en 1861".

Al año siguiente, el ingeniero Ricardo Bellsolá realizó un proyecto, que fue aprobado el 13 de enero de 1862, para el recalce del estribo de la margen derecha, que carecía de cimientos en su mayor parte. La obra se presupuestó en 18.138 reales y 43 céntimos³⁰.

Tras esta intervención el puente presentaba el siguiente aspecto: dieciséis arcos, que se aproximaban al medio punto en general, con luces variables y cepas con tajamares de distinto saliente de planta ojival y espolones rectangulares. Su longitud total era de 148 m. Había sido ensanchado mediante andenes sobre consolas voladas de fundición, disponiendo entre ellas y la fábrica antigua losas de sillería, con barandillas de hierro³¹.

El progresivo deterioro de las losas de piedra del ensanche, de lo que culpaba a los propios vecinos el ingeniero Bellsolá, originó que en 1873 se presupuestara en 7.582 pesetas y 65 céntimos la sustitución de éstas por otras más resistentes de álamo blanco. Sin embargo a la subasta de las obras no se presentó ningún licitador, lo que originó un aplazamiento de las mismas³².

Aprovechando este aplazamiento, el Ayuntamiento de Santo Domingo solicitó que el ensanche del puente se realizara mediante arcos de fábrica, manteniendo de esta forma la primitiva fisonomía del puente con arcos y pretilos de sillería y argumentando que la causa del deterioro había sido la nueva obra realizada en hierro y no la mala actuación de los vecinos como insinuaba el ingeniero. Atendiendo esta petición, el 27 de octubre de 1875, se ordenó a Ricardo Bellsolá, Ingeniero Jefe, que preparase un nuevo proyecto de reparación y ensanche, que se debía hacer teniendo en cuenta la instancia del Ayuntamiento. El encargado de realizar el estudio del proyecto fue Cesáreo Moroy. En él manifestaba que si bien el proyecto de arcos de fábrica era el mejor, el de andenes volados resultaba mucho más económico y con él se solucionaban perfectamente las necesidades del aumento del tráfico surgidas con la construcción de la nueva carretera años antes³³.

La propuesta partía de dos premisas, que para el ingeniero eran básicas. Por un lado había que tener en cuenta que, dadas las condiciones del subsuelo del lecho del río, que era en su mayor parte de cascajo, había que prescindir de realizar ningún trabajo de cimentación, ya que este tipo de obra además de encarecer el proyecto, resultaría inútil. Y por otro, era preciso resaltar que debido a la gran longitud del puente, 148 m.—el tercero más largo de los de fábrica antigua conservados en La Rioja, después del de San Vicente de la Sonsierra 248 m., y el llamado de Briñas (Haro), 153 m. ambos sobre el río Ebro— el paso de los peatones resultaba peligroso si no se construían andenes, por lo que proponía elevar la línea de rasante cada dos pilas creando en tajamares y estribos descansos con asientos y barandillas de hierro³⁴.

30. A.H.P.LO.: 409 "O.P." Carretera Burgos-Logroño, 2ª Mitad del siglo XIX y 405 "O.P." Carretera de Burgos-Logroño. Segunda mitad siglo XIX.

31. Celestino ESPINOSA dice que la ampliación mediante andenes volados de hierro se realizó bajo la dirección del ingeniero Adolfo "Harreta" ("Reseña de varios puentes construidos en España desde la Antigüedad hasta principios del siglo XIX". *Revista de Obras Públicas*, XXVII, nº 5 (1879); pp. 52-58).

32. A.H.P.LO.: 449 "O.P." Reparación-construcción, 2ª Mitad del siglo XIX.

33. A.H.P.LO.: 402 "O.P." Carretera de Burgos-Logroño por Santo Domingo, 2ª Mitad del siglo XIX. "Informe referente al proyecto de reforma y ensanche del puente de Santo Domingo de la Calzada, situado en el Km. 67 de la carretera de 2º orden de Burgos a Logroño. Ricardo Bellsolá, Logroño, 9 de septiembre de 1876".

34. Se desecha la idea de colocar descansos en cada pila tanto por la proximidad de éstas como por razones de economía y de estética.

Partiendo de lo expuesto la ampliación se realizaría mediante arcos escarzanos, realizados en piedra que, adosados agua abajo a la fábrica antigua se apoyarían sobre los espolones de ésta. Las luces de éstos variarían entre ellos y respecto de los antiguos, ya que en la unión cada uno debería acomodarse al arco antiguo correspondiente³⁵. La piedra empleada procedería de las canteras existentes a unos 7 km., en términos de Villalobar. Toda la obra, incluido un 15% para la contrata, fue presupuestada en 24.000 ó 25.000 pesetas³⁶.

Los trabajos se llevaron a cabo en muy poco tiempo y el 8 de noviembre de 1879 se realizó la recepción definitiva del puente en presencia de Ricardo Bellsolá, Ingeniero Jefe de la Provincia, Fermín Manso de Zúñiga, Ingeniero encargado de la carretera, y los contratistas Marrodán e Hijos³⁷.

Por tanto durante el siglo XIX tuvieron lugar dos importantes transformaciones del puente: la primera a cargo de Adolfo Ibarreta, entre 1861 y 1864, y la segunda, de Cesáreo Moroy, de ampliación de calzada entre 1876 y 1879. El puente aumentó la anchura de su tablero y redujo la longitud y capacidad de desagüe, al disminuir el número de arcos de veinticuatro a dieciséis.

En el siglo XX, tras las reformas efectuadas en el cauce del río y las desafortunadas intervenciones en las obras de reparación, han llevado a este puente a una situación límite que difícilmente podrá soportar la intensidad del tráfico a que se ve diariamente sometido, al estar integrado en una carretera nacional, la N-120.

A pesar de las muchas reformas sufridas a lo largo de toda su existencia, en la actualidad el recuerdo del primitivo puente construido por Santo Domingo es casi imposible, sólo se pueden ver parte de la fábrica de la última reforma del puente en el siglo XVII en la décima pila y bajo la bóveda del tercer arco. A la entrada desde Santo Domingo de la Calzada, en la margen derecha aguas abajo, hay una ermita costeada por Doña Cecilia Marín en 1917, según consta por la inscripción de la portada. Ocupa el lugar de la ermita anterior, que debió sustituir a la capilla que Domingo dedicó a la Virgen en el puente medieval.

35. Solución similar puede verse en Cuzcurrita en el puente sobre el río Tirón. Éste fue ensanchado según un proyecto del ingeniero Amós Salvador realizado en 1880. A diferencia del de Santo Domingo, aquí el ensanche se realizó adosando dos arcos escarzanos solamente en la margen derecha, resolviendo el resto con un gran muro de contención.

36. A.H.P.LO: 402 "O.P." Carretera Burgos-Logroño por Santo Domingo, 2ª Mitad del siglo XIX. "Informe referente al proyecto de reforma y ensanche del puente de Santo Domingo de la Calzada, situado en el Km. 67 de la carretera de 2º orden de Burgos a Logroño. Ricardo Bellsolá, Logroño, 9 de septiembre de 1876".

37. *Ibidem*.