

Memoria de la intervención arqueológica en el puente románico de Puente la Reina

JAVIER ARMENDÁRIZ MARTIJA

A José M^a Jimeno Jurío, amigo, que disfrutó como nadie con la exhumación del séptimo arco del puente

Es de sobra conocido que los orígenes de la villa de Puente la Reina se encuentran estrechamente ligados al puente románico junto al que se asienta, siendo uno de los mejores ejemplos de estratificación histórica: mientras que la erección del puente se remonta casi por unanimidad y según la tradición a los años centrales del siglo XI, en función de la ruta de peregrinación a Santiago, a finales de ese mismo siglo (1089-1090) ya se habría desarrollado en su entorno un incipiente núcleo de repobladores francos de procedencia ultrapirenaica, si bien la fundación *sensu stricto* y la creación del tejido edilicio posterior tuvo lugar a partir de los años 1121 y 1122 bajo el reinado de Alfonso I El Battallador (Uranga, 1985). Este monarca dispuso la creación de una villa “espaciosa y bien trazada”, precisamente desde el puente que atraviesa la corriente del río Arga junto a la desembocadura del Robo hasta el prado de Obanos, debajo de la villa de Murugarren¹, para lo cual ordenó traer pobladores de todas

¹ La villa medieval de *Murugarren*, que aparece citada por primera vez en la documentación el año 1049, se localizaba en el pequeño cerro que se levanta sobre el convento sanjuanista del Crucifijo, pero en la orilla opuesta del río Robo, cerca del cementerio municipal. Nunca había llegado a tener un lugar preeminente entre las distintas poblaciones medievales del Valle de Ilzarbe, labor ejercida hasta entonces por la villa de Obanos. Con la fundación de Puente la Reina la vieja *Murugarren* pasó a un segundo plano, bajando su población bien al nuevo núcleo urbano (la tradición, desde el Padre Moret, dice que se instaló en el barrio de San Pedro) bien en torno al hospital y nueva iglesia de Santa María de los Huertos de *Murugarren* a la vera del camino jacobeo, ya en la orilla derecha del Robo. *Murugarren* tuvo parroquia dedicada a Santa María, que pervivió como ermita en su emplazamiento original, en lo más alto del cerro, hasta comienzos del siglo XIX. Es precisamente en esa centuria, plagada de guerras e inestabilidades políticas que las generaron, cuando se desmanteló para construir el llama-

partes con el fin de posibilitar el desarrollo de diversos artesanados, cambiadores y redistribución de productos agrícolas por medio de mercados y ferias, aparte de tareas asistenciales para los peregrinos necesarias en una escala de peregrinación jacobea. Éste es un dato fundamental a la hora de analizar la estructura arquitectónica formada por el puente sobre el Arga y el cerco defensivo de murallas, torres y fosos que envolvió con el paso del tiempo a la nueva villa de *Ponte Regine*, sobre un diseño preestablecido de corte ortogonal y sistemático cuyo eje vertebrador iba a ser precisamente el Camino de Santiago, convertido en calle Mayor de este centro mercantil y hospitalario.

Desde hace varios años, al abordar el estudio de los anillos defensivos de Puente la Reina, veníamos madurando la hipótesis de trabajo consistente en que el estribo y primer arco oriental del puente románico epónimo de esta población se encontraban embutidos en la muralla occidental de la villa que se levanta paralela a la orilla izquierda del Arga, es decir, intramuros a ésta, conservándose oculto en un estado arquitectónico probablemente excepcional bajo la capa de hormigón que constituía el solado de la denominada “Placeta del Puente” o “Rincón de la Carbonería” (figura 1). Este espacio urbano de corte decimonónico está situado entre la intersección del final de la Calle Mayor con las de San Pedro y La Población, la bajada al embarcadero del río, el torreón del puente reconstruido en los años sesenta del pasado siglo y la Casa del Vínculo, edificio levantado en el XVIII en estilo ribereño navarro-aragonés para alojar esta institución y otras dependencias municipales (archivo, cárcel, calabozos, escuela, etc.).

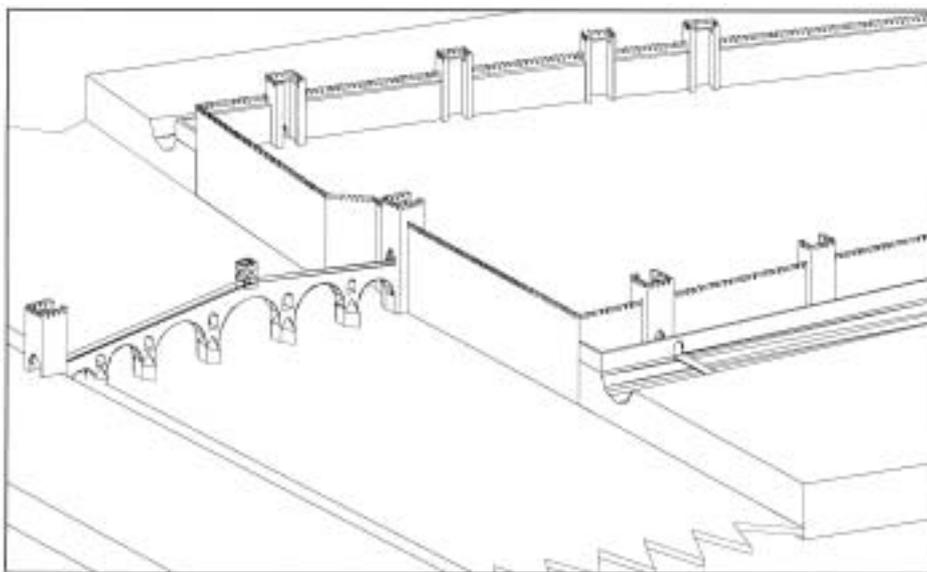


Figura 1. Reconstrucción ideal del puente románico y del recinto fortificado de la villa jacobea de Puente la Reina durante la Edad Media

Con motivo de las obras que durante 1999 se desarrollaron a lo largo de la puentesina calle Mayor, consistentes en la renovación de redes de abasteci-

do *Reducto de Mendigorria*, en el contexto de las contiendas carlistas. Actualmente el lugar se conoce por el topónimo *El Reducto*, y apenas queda la fosilización en tierra del citado reducto, desmantelado como aprovisionamiento de piedras para la construcción de casas en Puente la Reina.

miento de aguas, saneamiento, pluviales, pavimentación y soterramiento de otros servicios (telefonía, electricidad, cable, etc.) con fecha de marzo de ese año a iniciativa propia redactamos un *Informe arqueológico sobre la existencia de un séptimo arco en el puente románico de Puente la Reina/Garés* ante la inminente previsión de levantar el solado de la Placeta del Puente para repavimentarla con adoquín de piedra arenisca, manteniendo *grosso modo* su fisonomía adquirida mediado el siglo XIX. En dicho informe, elevado al Ayuntamiento de Puente la Reina y a la Institución Príncipe de Viana, se advertía que tras haber consultado el proyecto de actuación de las citadas obras no se contemplaba ninguna intervención patrimonial en este espacio de altísimo valor arqueológico, por lo que tratamos de justificar el interés y la oportunidad histórica de llevar a cabo con prontitud una excavación previa, para lo que adjuntamos proyecto de la misma, encaminada al estudio inicial y documentación estratigráfica de una parte sustancial y primigenia de un monumento navarro tan señero como este, con el interés de localizar esta parte del puente románico posiblemente intacta cubierta por los depósitos y estructuras arqueológicas posteriores al siglo XII, a diferencia del resto de la fábrica del puente que fue sustancialmente modificada durante el siglo XIX como más tarde veremos (figura 2).

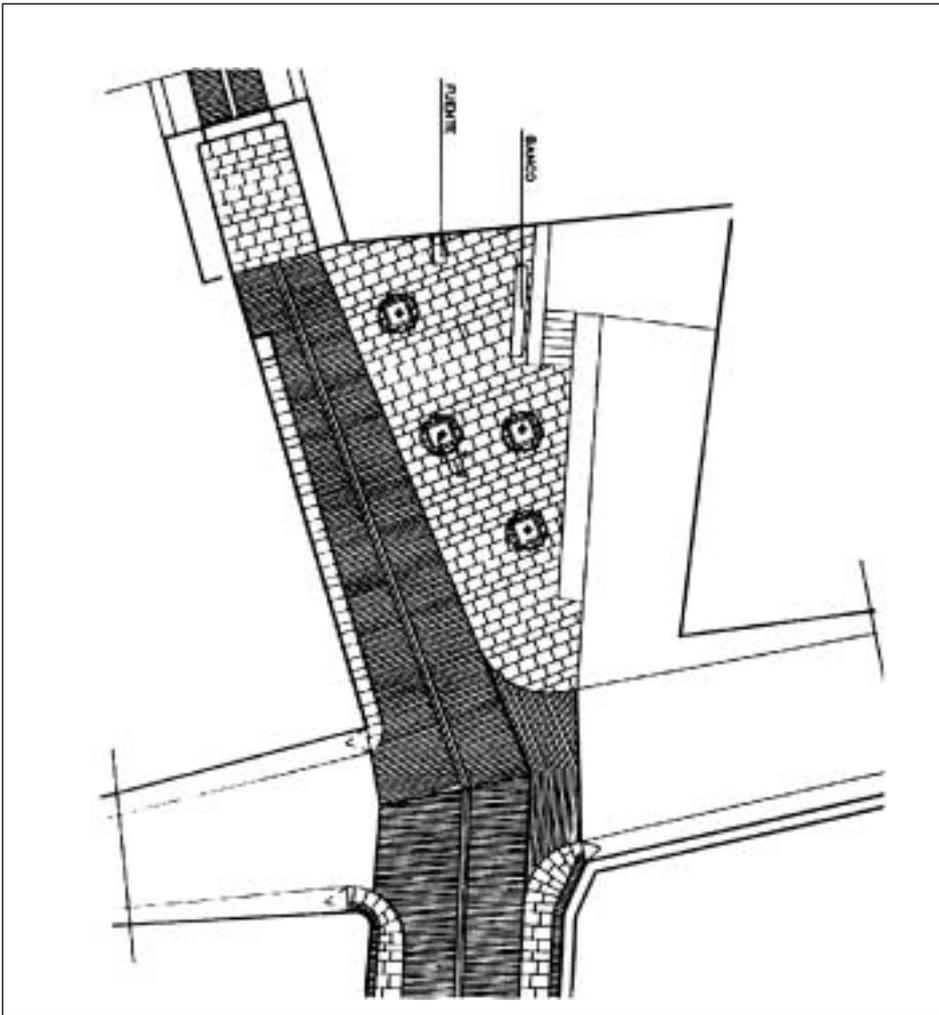


Figura 2. Proyecto de obras para la Placeta del Puente previo a la intervención arqueológica

Por resolución 276/1999 del Director General de Cultura-Institución Príncipe de Viana se me autorizó a llevar a cabo la Dirección Técnica de esta excavación sistemática, con carácter de urgencia, a fin de comprobar la hipótesis de trabajo expresada; no obstante, se desestimó su financiación desde los presupuestos forales². La intervención tuvo lugar durante el mes de mayo de ese mismo año, poniendo el Ayuntamiento de Puente la Reina a nuestra disposición parte de su plantilla de empleados de servicios múltiples, así como los medios técnicos necesarios para el desalajo de sedimento, señalización, etcétera³.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y ANÁLISIS FORMAL DEL PUENTE ROMÁNICO DE PUENTE LA REINA

La *linda puente de piedra* sobre el río Arga, en palabras del cronista de Felipe II en la visita que hizo a nuestra villa en 1592, también llamado Puente de los Peregrinos, pasa por ser el más bello ejemplar y uno de los de mayor antigüedad del catálogo de puentes medievales del Camino de Santiago, siendo representativo y razón de ser del urbanismo de esta villa medieval nacida de la ruta a Finisterre (Foto 1). Las descripciones que siempre se han hecho de él no han ahorrado elogios: admirable por la combinación de lo bello, lo exacto y lo funcional en una obra de infraestructura pública tan importante como ésta, precisamente en el punto de unión de los dos principales caminos de peregrinación europeos que traspasaban la cordillera pirenaica por Somport y Roncesvalles y atravesaban las ciudades de Jaca y Pamplona respectivamente. Solemne en su estructura con imposta de lomo de camello, con un desarrollo de 110 m de largo y unos 4 de ancho por término medio (obtenida tras las obras llevadas a cabo en su calzada en el primer tercio del siglo XIX), está formado por seis arcos de medio punto (a la vista) construidos en sillar y sillarejo de piedra arenisca. El arco central, con una luz de 20 m, es el mayor del conjunto ya que los demás van descendiendo en altura y radio a medida que se acercan tanto a la margen derecha del río (tres arcos más, el pequeño, ya en tierra, con una luz de 6 metros) como hacia la izquierda donde se asienta el casco urbano (otros dos). Es precisamente este movimiento creciente de arcos hasta culminar en el central lo que le da un primor de equilibrio, armonía, gracia y elegancia al mismo tiempo que hace las delicias de cuantos lo ven por primera vez. Presenta arquillos menores sobre las pilas de cimentación que lo aligeran en peso y alivian la presión del río en caso de avenidas, habituales en el Arga durante los períodos de octubre y abril.

Asentado sobre tajamares y espolones de planta triangular y remate en nariz, la combinación de la curva en el lomo sobre el arco central genera con gracilidad la línea perfecta para la utilización de la mínima cantidad de piedra en su construcción, a su vez minimizada por los ventanales abiertos en los tímpanos siguiendo el mejor estilo de la tradición romana pero con ge-

² Hay que reconocer en este sentido que desde el Museo de Navarra se hizo una defensa expresa del interés de nuestro proyecto, a pesar de lo cual se produjo la negativa a sufragar los gastos de la excavación.

³ Es de agradecer el interés que demostró el consistorio puentésino por esta cuestión, en esos momentos regido por D. Javier Vélez Medrano.

nuino sello del medioevo. Presenta fábrica de piedra arenisca sedimentaria local, utilizando sillares en pilas y dovelas de arcos y sillarejo careado bien colocado en bóvedas y alzados.

Como tantos otros puentes defensivos de su traza, el de Puente la Reina estuvo armado con dos torres almenadas en sus extremos y una capilla central, como figura en los antiguos sellos céreos de la villa, atalayas que serían similares a las del recinto fortificado de la villa. Probablemente delante de la torre occidental, saliendo al arrabal de *Zubiurrutia*, tuvo foso y puente levadizo, aspecto que podría confirmarse con cierta facilidad de llevar a cabo en ese punto una excavación arqueológica con alta probabilidad de éxito⁴.



Foto 1. Puente románico de Puente la Reina, siglo XI

Aunque la morfología del puente es genuinamente medieval y más concretamente románica (perfil en espalda de asno, arcos crecientes de medio punto en número impar, estrechez de la obra con 3,65 cm de anchura bruta en bóveda, etc.), esta construcción a lo largo de su historia ha recibido continuos trabajos de restauración y mantenimiento gracias a los cuales ha llegado hasta nosotros en buen estado de conservación estructural y que en lo sustancial no han modificado su morfología primitiva y fábrica, a excepción del tablero y pretiles⁵. Probablemente la intervención más severa se produjo

⁴ Este foso estaría localizado en el arcén de la actual carretera con dirección a Artazu, que presenta en la actualidad un nivel muy por encima al del puente debido a razones geomorfológicas, concretamente a la sedimentación de los depósitos de ladera procedentes de la denominada “Cuesta de Unea”, frente al puente. El foso y puente levadizo formarían un todo con el torreón y manguardias del estribo occidental, construcciones cuyos cimientos son visibles todavía empotrados y machihembrados en la primitiva fábrica del puente.

⁵ La última intervención fue dirigida por la Sección de Patrimonio Arquitectónico de la Institución Príncipe de Viana en 1989. Tuvo como principal objetivo consolidar su estructura y especialmente reforzar la roca madre sobre la que asienta su cimentación, ya que con el paso del tiempo se había producido un pequeño cabalgamiento por la erosión fluvial que afectaba negativamente al segundo y

en 1842 cuando, ante la mejora del Camino Real entre Pamplona y Logroño, se pretendió ensanchar la calzada; la torre occidental ya estaría demolida por aquellas fechas mientras que la capilla central del puente fue desmantelada y la calzada ligeramente ensanchada para posibilitar el tránsito de los carros⁶. Fue entonces cuando la imagen renacentista en piedra policromada de Nuestra Señora del Puy, popularmente conocida por la leyenda del *Txori*, fue trasladada desde la capilla central del puente hasta su actual ubicación en la iglesia de San Pedro. La torre oriental, situada en la parte del pueblo, no debió de ser objeto de derribo, pues todavía se conservaba con un arco de medio punto entre 1869 y 1876, como lo demuestra un cuadro de la villa de esas fechas que representa una de las últimas escaramuzas de la guerra carlista⁷. Como el resto de los portales de la villa éste se habría mantenido activo hasta finales de ese mismo siglo, no tanto por cuestiones defensivas como por poder cerrar sus puertas durante la noche para evitar la entrada clandestina de cargamentos en la plaza sin gravámenes y el fácil movimiento de maleantes de caminos⁸.

El trazado urbanístico de Puente la Reina se yuxtapuso al puente adoptando un esquema habitual en las poblaciones fortificadas del Camino de Santiago de ciudad-camino o ciudad-itinerario, situada justo a mitad de camino en la ruta principal entre Pamplona y Estella, compartiendo estrechas similitudes con el recinto antiguo de la ciudad de Sangüesa. Se trata de un contorno murario que dibuja una planta rectangular, con una ligera curva al Sur, adosado al puente sobre el río Arga por uno de sus lados cortos (Figura 3). El conjunto se cerraba por una muralla jalonada de torres albarranas almenadas de planta en “U” (abiertas al interior del recinto) y distribuidas de forma equidistante. Por el centro de este rectángulo discurre la vía principal llamada Mayor o Rúa de Peregrinos, verdadero eje articulador de la edificación urbana puentésina; a ambos lados de esta calle se trazaron otras dos vías paralelas junto a las murallas (La Población o Navarrería y Cerco Nuevo, actualmente denominadas D. Rodrigo Ximénez de Rada y Arrieta/Cerco Nuevo respectivamente). Otra calle la recorre en sentido N-S paralela al río Arga (a unos 18 metros de distancia de la muralla), denominada San Pedro y La

tercer arco de la parte oriental. Precisamente, el movimiento de la pila entre estos dos arcos generó una pequeña deformación en el alineamiento de la planta del puente que no llegó a tener mayores consecuencias por la tolerancia que el tradicional sistema constructivo de piedra y argamasa soporta; esta intervención estuvo encaminada a la inyección de hormigón armado y consolidación de la roca subyacente al puente. De su aspecto externo tan sólo se modificó la pavimentación, sustituyéndose la calzada central de cantos rodados por otra de adoquín de arenisca local.

⁶ Desconocemos las consecuencias que tuvo la guerra de la Independencia sobre este puente, pero consta documentalmente que Javier Espoz y Mina en 1809 inutilizó el puente románico en su lucha contra los invasores franceses, a los que un año más tarde expulsó de la Casa del Condestable de Puente la Reina haciéndose fuerte en la misma. En una lectura estratigráfica de los alzados del puente se observa que el tercer arco desde el estribo occidental presenta una restauración integral en gran parte de su bóveda, por lo que es muy posible que su derrumbe o voladura tuviese lugar en este contexto histórico.

⁷ Lo reproduce Florencio Idoate en su magnífica obra *El Señorío de Sarria* (1959): Fig. 123, p. 512.

⁸ Una interesante fotografía histórica de José Esteban Uranga publicó Julio Caro Baroja en su obra sobre la Casa en Navarra (Caro Baroja, 1982, tomo I: p. 268). En ella se aprecia perfectamente el portal desmantelado, con arranque de bóveda, adosado a la Casa del Vínculo. Dicha torre y portal fueron reconstruidos con arco ojival en 1960 tal y como se contempla en la actualidad. Según consta en la documentación del Archivo Municipal, en el año 1878 todavía se encarga hacer unas puertas nuevas para el Portal de la Plaza, situado al Sur, junto al Paseo (Aceldegui, 2002: 230).

Población, al Sur y Norte respectivamente de su intersección con la Mayor. Todo el conjunto presentaba cuatro portales orientados a todos los puntos cardinales que coincidían con otras tantas torres del perímetro: el del Suso o Reloj al Este, el de Mercadil o La Grana al Norte, el de San Pedro al Sur (probablemente utilizado también como torre campanario del primitivo templo parroquial de San Pedro) y el de la Carnicería o del Puente al poniente. Aparte de la muralla flanqueada por torreones esta población contaba extramuros con otras estructuras de defensa militar añadidas, como son la barbacana, la muralla de la villa y fosos inundables por el agua del río Robo que recorrían todo su perímetro, a excepción del tramo occidental que quedaba delimitado por el río Arga⁹.

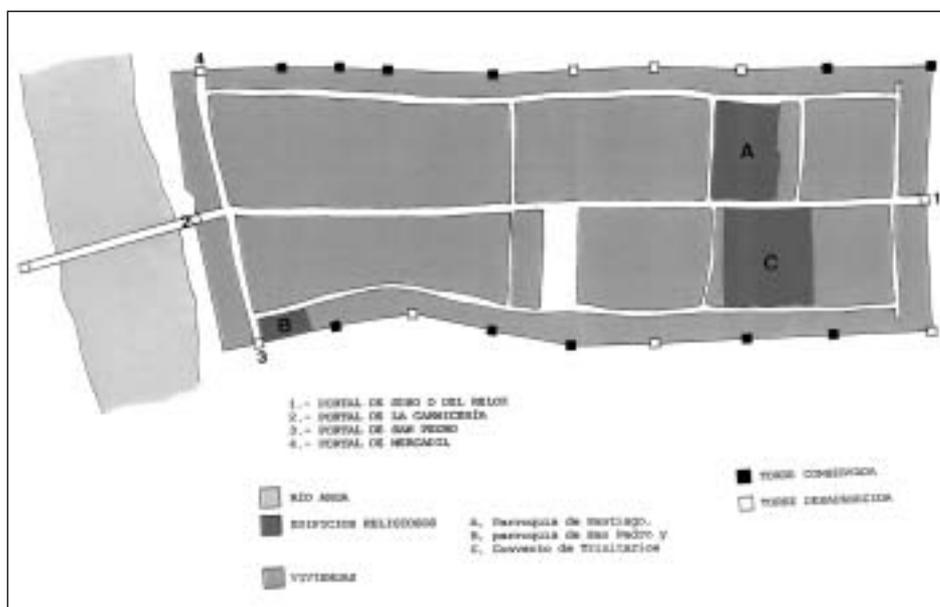


Figura 3. Plano del recinto fortificado medieval de Puente la Reina con indicación de los principales elementos arquitectónicos

Volviendo a la hipótesis de trabajo de que originalmente el puente románico se levantó con 7 arcos, uno central y tres a cada lado como rigen las leyes de la simetría y las normas elementales de arte en el románico, sospechábamos que la muralla occidental de Puente la Reina (la que discurre paralela al río) se construyó en la misma orilla del Arga para aprovechar espacialmente esta defensa natural, momento en el que se produjo el soterramiento del primer arco oriental del puente; este proceso habría tenido lugar en el mismo siglo XII o a lo largo del XIII, que es cuando ya se habría completado la estructura y sistema poliarcético de Puente la Reina. Este arco, que permanece tapado desde entonces y tiene una luz de unos 6 metros como su gemelo del lado opuesto, originariamente estaba levantado no sobre el curso del río

⁹ Respecto al proceso de formación urbana puentesina véase Armendáriz Martija y Jimeno Jurío (en prensa), "Puente la Reina-Gares: estudio histórico-arqueológico de su urbanismo y sistema defensivo".

sino en su lecho de inundación, con un interés más estético que funcional, ya que sólo entraría en servicio ante las más aparatosas riadas.

Si desde el punto de vista histórico hay evidencias de la existencia de ese séptimo arco por la lógica evolución del puente y la villa que nació a su lado, un análisis arqueológico del lugar permitía apuntalar esa hipótesis. La configuración urbana de la Placeta arbolada del Puente en 1999 dataría del siglo pasado, ya que en un plano de finales del siglo XVIII aparece construida de casas; tan sólo existiría un paso al puente en la prolongación de la calle Mayor junto a la Casa del Vínculo, manteniendo sus dimensiones iniciales. Prueba de ello es la existencia de una ventana abierta en la muralla de este sector con seguridad a partir del siglo XVI bajo la actual cota de la calle, muestra evidente de que antaño aquí hubo una construcción tipo bodega perteneciente a una casa, como otras tantas que conserva el lienzo occidental de la muralla de Puente la Reina paralela a las calles San Pedro y La Población cuando ya el cerco de la villa dejó de tener funciones de carácter militar tras la conquista e incorporación del Reino de Navarra a la Corona de Castilla.

Por otro lado, a pesar de que la cota actual del suelo de las calles San Pedro y La Población está unos 90 cm por encima de la original, todavía existe una cuesta entre el final de la calle Mayor y el torreón del puente, junto a la puerta principal de la Casa del Vínculo, que delataría la pendiente inicial del primer arco del puente.

Así pues, tanto desde el análisis de la lógica evolución urbanística y defensiva de Puente la Reina como por el reconocimiento arqueológico y lectura estratigráfica de los distintos ingredientes constitutivos de este organismo arquitectónico, todo permitía pergeñar que, efectivamente, bajo la capa de hormigón de la Placeta del Puente, junto a la puerta de la Casa del Vínculo, se mantenía oculto el primer ojo del puente románico que pisarían los peregrinos en el siglo XI y que, ante el nacimiento de la Villa de *Ponte Regine* a comienzos del XII y la construcción de sus murallas culminadas en el XIII y las casas adosadas a ellas, quedó sepultado por su nula funcionalidad¹⁰.

PLANTEAMIENTO Y METODOLOGÍA DE LA EXCAVACIÓN

La intervención no ha estado exenta de complicaciones, habida cuenta de la particularidad de intervenir en un medio urbano, en este caso continuamente transitado por vecinos y peregrinos, aparte de los servicios soterrados que era necesario mantener.

Tras eliminar con procedimientos mecánicos la pavimentación de hormigón existente en la plazuela hasta el momento, que databa de finales de los

¹⁰ También tendríamos que destacar la noticia oral que nos transmitieron J. M. Aldaz Echarte y J. Tainta, obreros que participaron a comienzos de los años ochenta en los trabajos de consolidación de la Casa del Vínculo, cuya fachada septentrional estaría adosada a este primer arco del puente. Según comenta Aldaz Echarte al realizar un pozo de cimentación de unos 3 metros de profundidad en el ángulo interior NW de la casa, junto a la cimentación del torreón del puente, afloró el arranque de un arco en piedra de buena calidad que podría corresponder al primer ojo oriental del puente. Aunque la financiación y seguimiento de estas obras la llevó la Institución Príncipe de Viana, en la Sección de Patrimonio Arquitectónico del Servicio de Patrimonio Histórico no consta ningún registro sobre este particular; parece ser que este pozo de cimentación se rellenó con rapidez de hormigón, sin que mediara ningún tipo de registro gráfico ni mucho menos un seguimiento arqueológico.

cincuenta del siglo XX, se provino arrancar los cuatro árboles (plátanos de Indias) que se plantaron en los años sesenta. Dos de ellos pudieron ser transplantados a otro lugar, mientras que el resto al penetrar sus raíces en los muros y escaleras de una vivienda contigua se aconsejó talarlos con motosierra, ante el riesgo de que su arranque repercutiese en la inestabilidad de estas estructuras circunvecinas (Foto 2).



Foto 2. Placeta del Puente o Rincón de la Carbonería en los momentos previos a iniciar la excavación arqueológica

Una vez despejada la zona, comenzamos propiamente la excavación arqueológica. Procedimos a abrir una zanja de 1,5 metros de anchura en la proyección del puente hacia el pueblo por su cara septentrional, con la ayuda de la brigada municipal y el auxilio de una retroexcavadora para evacuar el sedimento. Tras localizar con prontitud la fábrica soterrada del puente sucedimos a sondearla verticalmente y a intentar delimitarla, encontrando el inconveniente de que presentaba adosada a la cara septentrional del puente una estructura muraria con planta en curva desde el primer tercio del arco. Se procedió también a limpiar la calzada del puente y a buscar su estribo y manguardia oriental.

También se ha practicado una zanja de un metro de anchura transversal al nuevo tramo de puente recuperado, justo encima de las dovelas clave del arco puesto al descubierto, con el fin de documentar la posible existencia de la pavimentación original de este monumento viario así como las dimensiones del pretil que pudo exhibir.

De todo este proceso se han recuperado materiales arqueológicos, fundamentalmente de derribo (sillares de piedra de buena calidad, ladrillos, yesos, maderas, etc.) así como escasos fragmentos cerámicos que ayudan a contextualizar el depósito entre los siglos XVIII y XIX.

Tras la recogida de información gráfica pertinente, se cerró la excavación hasta evaluar estos primeros resultados y poder consensuar una actuación integral (Foto 3 y Figura 4).



Foto 3. Vista parcial del arco exhumado en los momentos iniciales de la excavación

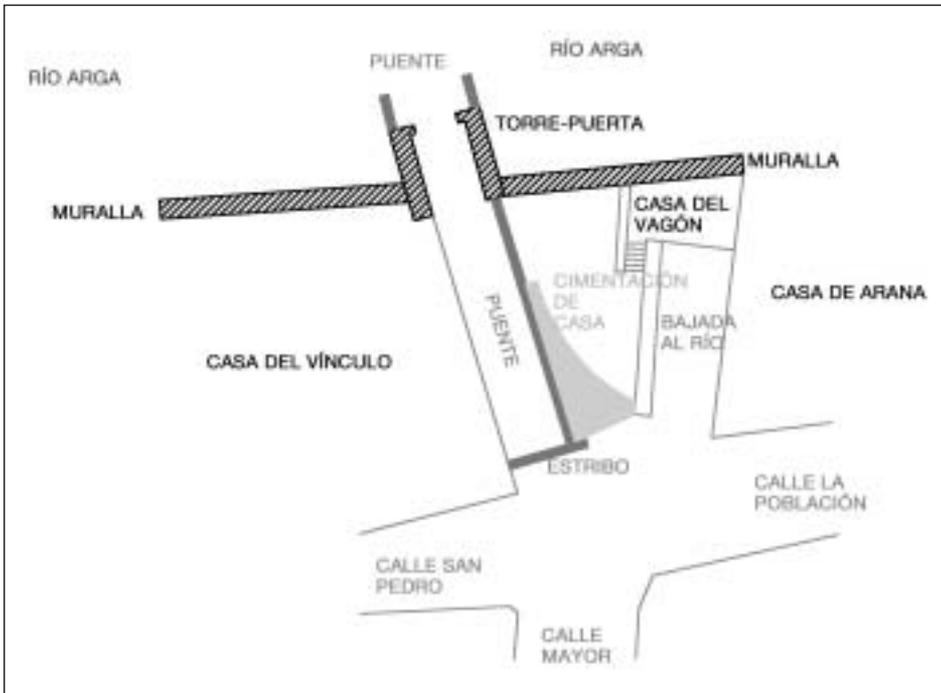


Figura 4. Plano de situación de la excavación, con situación de los distintos elementos arquitectónicos de referencia y de la estructura del puente recuperada

CARACTERÍSTICAS DEL CONJUNTO RECUPERADO

Tal y como habíamos previsto, la muralla occidental de Puente la Reina, la que discurre paralela al río Arga, se construyó en un momento indeterminable de los siglos XII y XIII ganando terreno al lecho de inundación del río. Por esa circunstancia esta construcción defensiva se adosó perpendicularmente a las dos caras del puente, justo en la intersección de los arcos orientales 1º y 2º, encima de la pila y tajamar/espolón. En ese mismo punto, simultáneamente, se levantó el torreón defensivo del pueblo con la puerta denominada históricamente “del puente” o “carnicería” que fue reconstruida en los años sesenta del siglo XX a la par que se forró de piedra el primer cuerpo de la Casa del Vínculo. Muy probablemente la primitiva construcción de esta puerta fortaleza obligó a suprimir la ventana-aliviadero que caracterizan las enjutas del espacio entre esos dos arcos originales del puente para asegurar su cimentación y entorpecer al mismo tiempo un posible acceso escalando desde la orilla fluvial. Así pues, el primer arco oriental del puente románico, levantado unas décadas antes que el pueblo, quedó embutido intramuros, oculto bajo la cota cero del suelo desde esas tempranas fechas próximas a la carta fundacional del Batallador en 1122.

La intersección de la muralla con el puente ha quedado perfectamente a la vista en la excavación (Foto 4). La muralla es una robusta construcción de un metro aproximadamente de ancho que se adosa a la primitiva fábrica del puente, compuesta por piedra arenisca de sillería y sillarejo asentada con argamasa de cal y arena. Sobre ella descansaba la cimentación de una vivienda adosada intramuros, como lo siguen haciendo en la actualidad la propia Casa del Vínculo y muchas más casas en otros sectores de la misma con acceso desde las calles San Pedro y La Población.

El nuevo tramo recuperado gracias a la excavación alarga en 18 los metros de la estructura del puente conocida hasta ahora, recuperando de esta forma su simetría original. En la actualidad, la distancia existente entre el centro del puente y sus estribos en tierra son 64 metros, tanto por su lado occidental como en el oriental, de tal forma que el tablero del mismo mide 128 metros de superficie en total. La distinta inclinación o grados y por tanto ligera asimetría que presentan ambas vertientes en la actualidad (más acusada en la oriental, la que desciende hacia el casco urbano) obedece a la modificación del tablero del puente que se llevó a cabo en las décadas iniciales del siglo XIX y a que tras el derribo de la torre occidental del puente la calzada quedó a mayor altitud que la del lado contrario, por lo que la altura relativa de la silueta del puente era menor¹¹.

El hecho de que este sector del puente que la excavación sacó a la luz haya estado soterrado desde el siglo XII ha sido la garantía, tal y como lo pronosticamos, de que la fábrica y su calzada exhumadas sean las originales del siglo XI, lo cual, por su antigüedad y sellado arqueológico, es un *terminus ante quem* de sumo interés que aporta al estudio general de este tipo de obras de ingeniería medieval. En este sentido, la novedad ha surgido al aparecer la estructura del puente más superficial de lo esperado, ya que un análisis métrico del ensanchamiento de la calzada llevada a cabo a mediados del siglo pasado permite ver cómo el tablero del puente arranca desde el trasdós de los

¹¹ Por esta misma circunstancia el pretil con guardarruedas de este sector del puente es ligeramente más bajo que el de la vertiente oriental.

arcos, cuando hemos podido comprobar en el nuevo tramo de puente objeto de estudio cómo sobre el trasdós se conservan cuatro hiladas de piedra y, sobre la última, descansa la pavimentación original de la calzada, hecha con grandes losas.



Foto 4. Detalle del encuentro del primer arco oriental del puente con la muralla occidental de Puente la Reina. La segunda se adosa al primero. Sobre este punto se levanta el Torreón y Portal del Puente, también llamado en la documentación de la Carnicería

La bóveda de este nuevo arco, así como toda su estructura, se encuentra en un estado de conservación excepcional, sin vicios arquitectónicos de ningún tipo y sólo afectados por la lógica humedad ambiental. Hasta donde se ha podido profundizar en la intervención el arco presenta una luz de unos 6 metros, que será mayor caso de continuar con la excavación. Así como el resto del espacio excavado estaba todo él colmatado de escombros, bajo este arco existía un hueco de aproximadamente un metro de altura. El arco se encuentra tapiado en su lado Sur, a la altura del antiguo calabozo municipal existente en el semisótano de la Casa del Vínculo, hoy imposible de ver.

También hemos podido excavar el estribo oriental del puente que descansa sobre la manguardía que lo protege y encauzaba las aguas en caso de avenida. Se trata de un empalme lineal a 90° con un muro perpendicular de contención de tierras machihembrado, por lo que originalmente el puente no tuvo una entrada en embudo como presenta en la actualidad por su lado occidental, junto a la carretera de Artazu. Este acceso occidental en embudo es también una construcción de mediados del siglo pasado para facilitar el acceso de las carretas y facilitar su giro, cuando se ensanchó la calzada y ya se había derribado el torreón de poniente, del que se conservan todavía restos a la vista embutidos en la fábrica del puente (Foto 5).



Foto 5. Detalle del primer arco occidental sobre su manguardía, transformada en el siglo xix. Obsérvese en la fábrica del puente los restos de cimentación del torreón/portal que sobre él se levantaba desde la Edad Media hasta los siglos modernos

La zanja excavada transversalmente sobre el puente a la altura del arco recuperado nos ha deparado también la pavimentación original de esta estructura viaria; se trata de una calzada compuesta por ordenadas losas de piedra arenisca muy erosionadas por el paso del tiempo, peregrinos y particular-

mente por las llantas metálicas de los carros (Fotos 6 y 7). Asimismo, el puente debió de presentar un pretil sin voladizo de 42 cm de anchura. Estos pretils sobre la estructura de la bóveda del puente (que originalmente tiene un ancho de 350 cm) permitiría una anchura útil de tránsito sobre el mismo de 270 cm aproximadamente. El pretil con guardarruedas y sobre ligero voladizo que presenta en la actualidad el puente románico se levantó sobre ménsulas en la primera mitad del siglo XIX para poder ensanchar un poco la vía; está realizado con grandes sillares de tan sólo 25 cm de ancho machihembrados por rozas laterales rellenas de canto y argamasa de cal y arena, siguiendo las mejores recomendaciones sobre construcción de pretils de la época. Esta última intervención mejoró el ancho de la vía ganando un metro de anchura, oscilando entre los 365 y los 420 cm de anchura mínima y máxima, esta última sobre el arco central del puente, donde antiguamente se levantaba la capilla de la Virgen del Puy hasta los últimos días el año 1842.



Foto 6. Cata transversal sobre la calzada del puente románico a la altura del arco objeto de excavación arqueológica. Obsérvese la pavimentación original del puente formada por grandes losas de piedra arenisca



Foto 7. Vista, tras su limpieza, del pavimento original de losas exhumadas en el primer tramo recuperado, a la altura del torreón reconstruido

Aparte de la estructura original del puente románico del siglo XI que acabamos de describir otro gran muro de perfecta piedra de sillería se ha puesto al descubierto. Se trata del retranqueo y ensanche de la calzada entre la calle La Población y la embocadura del puente. Este muro curvo se adosa a la estructura septentrional del puente, incluso tapa parcialmente el arco que se ha puesto al descubierto, y a la manguardía de la orilla (Foto 8). Esta disposición en curva entre el puente y la calle La Población no tiene otra finalidad que la de embocar la circulación viaria correspondiente al Camino Real (Pamplona-Logroño por Estella) que hasta 1882 transcurría por las calles Cerco Viejo, La Población y cruzaba el Arga por el puente románico. Esta casa en chaflán que se levantaba sobre este muro, que como decimos estuvo en pie hasta mediados del siglo XIX, tenía en planta bodega o sótano, como casi todas las de Puente la Reina seguramente orientada a la producción vinícola. Es en esta bodega desde donde se podía acceder al primer arco del puente objeto de estudio; de hecho, su bóveda formaba parte de la misma salvada por un arco rebajado de ladrillo macizo, entre el muro curvo puesto al descubierto y la muralla del pueblo, que durante la excavación se ha encontrado ya totalmente destruido (Foto 9).

Por esta circunstancia, el depósito arqueológico que sellaba la estructura del puente se corresponde con el derribo de la citada vivienda, presentando una matriz muy inestable compuesta por materiales de desecho (piedras y ladrillos fundamentalmente) y escasos restos cerámicos datables entre los siglos XVIII y XIX.



Foto 8. Vista general de la calzada del puente tras la excavación. Obsérvese cómo a la fábrica del puente se le adosa una estructura muraria curva con relleno macizo de piedras para facilitar el acceso al mismo desde la calle La Población como tramo de camino real (siglo xix)



Foto 9. Vista exterior de la intersección a 90° de la muralla occidental de Puente la Reina con la fábrica del puente románico entre su primer y segundo arcos. Obsérvese que en este punto se tapió la ventana-aliviadero del puente para reforzar la cimentación del torreón y evitar la escalada. En la muralla se observa la ventana correspondiente a la bodega de la casa que se levantó hasta el siglo xix en la Placeta del Puente

EL CAMINO REAL DE PAMPLONA A LOGROÑO POR ESTELLA Y SU REPERCUSIÓN EN LA ESTRUCTURA DEL PUENTE ROMÁNICO

Como hemos podido ver hasta el momento, la fábrica del puente románico de Puente la Reina se mantuvo sin alteraciones de importancia hasta finales del siglo XVIII, cuando en el marco de la Ilustración se procedió a mejorar la red de caminos reales en Navarra y los de otras provincias españolas. El encargado de redactar el proyecto en este territorio foral fue Santos Ángel de Ochandátegui e Ituño, nombrado Director de Caminos del Reino de Navarra en 1780 (Larrumbe, 1990: 130). En lo relativo al camino real entre Pamplona y Logroño a su paso por la comarca de Puente la Reina que diseñó en 1798, la carretera entonces adquirió el actual trazado que ocupa, con ligeras modificaciones, la Nacional 111 Pamplona-Medinaceli¹². Por lo que respecta a la travesía de Puente la Reina, el plano de 1798 mantenía el recorrido tradicional desde el Convento e iglesia del Crucifijo por las calles del mismo nombre y Mayor hasta alcanzar el puente románico, siguiendo un trayecto recto. Sin embargo, se conserva en el Archivo General de Navarra un plano en detalle de Puente la Reina fechado un año después, aunque parcial y esquemático, que incluye un nuevo diseño para el camino real que va a tener grandes consecuencias en el urbanismo puentesino y afecciones a las defensas medievales¹³ (Figura 5). Ciertamente, el aumento del tráfico rodado “de paso” a partir del siglo XVIII trajo las primeras quejas vecinales, incluidas las de los frailes sanjuanistas del Crucifijo, no tanto por el paso de los cada vez más escasos peregrinos sino por las molestias causadas por el continuo tránsito de viajeros y mercancías que ocasionaban notorios desperfectos en el pavimento y polvaredas en la comercial calle Mayor puentesina. El nuevo planteamiento de camino real se podría considerar la primera “variante” de Puente la Reina, pues bordeaba el Convento del Crucifijo y el casco urbano extramuros por su cara Norte, a través de la actual calle “Cercos Viejo”, siguiendo lo que durante la Edad Media fue el foso septentrional del cinturón defensivo de Puente la Reina, que por aquellas fechas ya se encontraba prácticamente nivelado por colmatación de escombros y tierra. La “travesía” de Puente la Reina, propiamente dicha, se redujo a partir de entonces al sector final de la calle La Población, entrando a la villa por el antiguo Portal de Mercadil, también llamado por esas fechas de La Grana, frente a la Casa del Condestable hasta el encuentro con el final de la Calle Mayor donde se embocaba en esviaje al puente románico, que para entonces ya habría perdido su torre defensiva de la orilla derecha del Arga, alcanzando con rapidez el barrio extramural y conventual de Zubiurrutia.

¹² Archivo General de Navarra, Sección Cartografía nº 413. Como grandes novedades de trazado incluye el actual paso por el Portillo de Undiano en El Perdón y un nuevo puerto de subida a Mañeru por encima de la encomienda sanjuanista de Bargota. El inicio de la construcción de la autovía a Logroño el año 2003 supone la mayor intervención de trazado acometido desde entonces.

¹³ Lo publica F. Idoate en 1959: figura 113, p. 471.

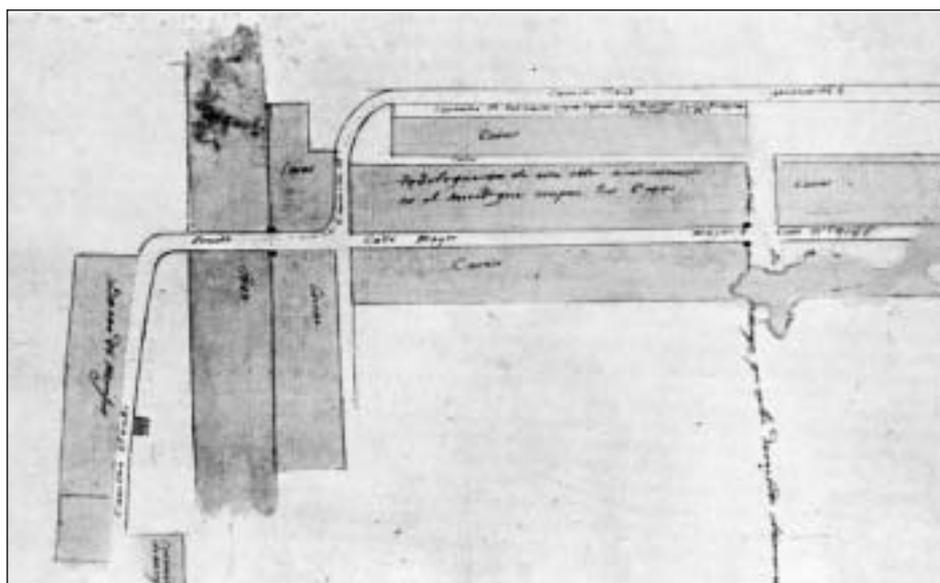


Figura 5. Plano parcial de Puentelana Reina en 1799, conservado en el Archivo General de Navarra, con indicación del nuevo tramo de camino real por las calles Cerco Viejo y La Población, donde emboca al puente románico.

Las obras de este camino real no se ejecutaron de inmediato; de hecho, cuando en 1829 José de Nagusia fue nombrado Director de Caminos y Canales del Reino de Navarra apenas se habían realizado las obras diseñadas por su admirado Ochandátegui (Larrumbe, 1990: 352-354). Sin embargo, la nueva travesía de Puentelana Reina a comienzos del siglo XIX ya estaba en obras, como lo testimonian las actas conservadas en el Archivo Municipal y algunos documentos privados¹⁴. Santos Ochandátegui antes de redactar el proyecto de camino real anteriormente citado ya había trabajado en Puentelana Reina, por lo que era profesional bien considerado en la villa. A él se debe la altiva torre de Santiago y el nuevo atrio parroquial que fueron diseñados siguiendo los criterios academicistas de Ventura Rodríguez con estilo casi neoclásico (1776), la puesta en regadío de Campollano (1782) y el nuevo tramo de carretera a Mendigorriá por la Ermiñeta que incluía otro puente sobre el Robo junto a la fuente de la Esperanza (1797), la reparación del antiguo matadero junto al Portal de San Pedro así como la reconstrucción de la muralla de La Grana tras la tremenda riada de 1787 (1788), el nuevo convento sanjuanista del Crucifijo (1778)¹⁵ y el proyecto y nuevo diseño de pavimentación de calles y plazas (1796), así como la construcción de minetas en la nueva Plaza Mayor por el Portal Nuevo (junto al Paseo) y en la Place-

¹⁴ Nos referimos concretamente a una interesante escritura de propiedad de Pedro Juan Zubillaga, vecino de Puentelana Reina maestro de obras y cantero, fechada entre 1816 y 1822, que se custodia en la actualidad en casa de José Martija Zubeñá.

¹⁵ Sin embargo, la afirmación de que también interviene en la construcción de la torre de la iglesia del Crucifijo es falsa (Larrumbe, 1990: 171). Incluso este error entra en la redacción del *Catálogo Monumental de Navarra*, donde se interpreta como una obra inspirada en la que acababa de levantar el propio Ochandátegui en la iglesia de Santiago, adscribiéndola cronológicamente a los últimos años del siglo XVIII (García Gainza y otros, 1996: 507). La torre es obra netamente herreriana de Antonio de Arochea, según protocolo firmado en Puentelana Reina el año 1626 (Olcoz, 1957: 559; Díaz, 1970: 11 y López Andoño, 1998: 87-92).

ta, frente a la Casa del Condestable (donde el antiguo portal de Mercadil, saliendo hacia La Grana).

Adecuar este tramo de la calle La Población como camino real no debió de resultar tarea fácil para el consistorio puentesino, ya que ésta era una vía mucho más estrecha que la Mayor, se encontraba llena de socavones y las arcas municipales debían atender otras necesidades en la villa. Para colmo, las guerras de la Independencia, donde Espoz y Mina aquí se hizo fuerte y probablemente dinamitó el tercer arco del puente románico entrando por la margen derecha (1809-1813), la Realista (1820) y la Primera Carlista (1833-1839) no debieron de coadyuvar a su conclusión. Sin embargo, en 1816 tenemos al cantero local Pedro Juan Zubillaga como encargado de obras en esta calle para el camino real del tramo comprendido entre el puente y la nevera municipal (ubicada en terreno de la antigua barbacana, junto al portal de Mercadil o La Grana)¹⁶. Las obras se debieron de concluir en 1829, cuando en la documentación municipal se citan trabajos en la carretera junto al Cerco Viejo que ocasionaron el desmontaje parcial de la Nevera, posteriormente reparada por el buen servicio de hielo que ofrecía a los vecinos y comerciantes (Aceldegui, 2002: 176)¹⁷.

En este contexto de obras para el camino real hay que interpretar el muro en chaflán curvo que hemos hallado en la excavación de la Placeta, pegado a la antigua fábrica del puente, en el ángulo que describen la calle La Población y la entrada al mismo. Sin duda que su construcción tuvo lugar para que el giro de los carruajes provenientes de Pamplona por la nueva travesía de Puente la Reina lo pudieran tomar a velocidad, gracias a una revuelta más abierta que el antiguo ángulo existente de 90 grados entre el puente y la manguardía medieval. Igualmente, por estas fechas se debieron de demoler las casas que hacían chaflán entre la calle Mayor y La Población, pues estrechaban la anchura de la vía en unos dos metros aproximadamente con respecto al estado actual¹⁸.

También hacia los años diez o veinte del siglo XIX habría que fechar el arreglo y sustitución de los pretiles del puente con ligera ampliación de la vía por medio de hiladas de piedra superpuestas con tenue y creciente voladizo

¹⁶ Tan mal debían de estar las finanzas de Puente la Reina que en la escritura conservada por José Martija Zubeldía se establece que como parte del pago para ejecutar las obras en la calle La Población el encargado de obras pide una permuta de una finca municipal del paraje La Grana o Inurrieta con el fin de que el Sr. Zubillaga hiciese una era de trillar para sus mieses. Curiosamente el contrato se cierra en 1822 no por la finalización de las obras del camino real, que parece ser que estaban paradas, sino por otras directamente encargadas a Zubillaga por los regidores de Puente la Reina que se describen: “un nuevo paso de escalar por la parte de esta villa en la fuente de murallapea de importe de 597 reales fuertes según tasación del perito nombrado al efecto Ramón de Aranguren... por ser muy útil y conveniente la referida fuente por el mucho uso que hacen los vecinos de usar agua por ser de muy buena calidad... y queda exento de construir la porción de Camino Real”. Que sepamos, para la historia menuda de Puente la Reina es la primera vez que aparece citada la fuente de Murallapea, cuyas aguas por lo que se ve eran muy apreciadas por los vecinos. Desconocemos la ubicación exacta de esta fuente, descartando cualquier identificación con otras hoy conocidas que ya se citan en la documentación antigua con los mismos nombres: La Grana, San Salvador (hasta el siglo XVIII) o San Martín y la Esperanza). Probablemente la fuente de *Murallapea* (“debajo de la muralla”) estuvo dentro del pueblo, bajo la muralla, tal vez en la zona de la Casa del Condestable.

¹⁷ Estas obras llevaron parejo la demolición de un buen número de casas junto al antiguo portal, sin otro fin que reducir el radio de la curva generada por el nuevo trayecto del camino real.

¹⁸ Desde este derribo el solar ha estado sin construir, conociéndose en la actualidad como la “Huerta de Martija”.

(Foto 10). Su sustitución se habría hecho necesaria ante el precario estado en que quedó el puente tras las escaramuzas de Espoz y Mina, que probablemente dinamitó el tercer arco de poniente que presenta distinto aparejo tras una reparación integral de su bóveda (foto 11). Estos nuevos pretils, que son los que se conservan en la actualidad a excepción del tramo central sustituidos con posterioridad (1843) donde todavía permanecía en pie la capilla de la Virgen del Puy o Txori, al ser más livianos (25 cm de anchura) pero muy resistentes por el refuerzo interno de los guardarruedas y el machihembrado mediante rozas con canto y argamasa de cal, posibilitaron un mayor ancho de calzada útil, que pasó de los 2,7 metros a los 3,5/4,2 actuales (Fotos 12 y 13).



Foto 10. Detalle del ensanche y pretil que sufrió el puente románico en los primeros lustros del siglo XIX



Foto 11. Detalle del tercer arco oriental del puente. Obsérvese que su fábrica diferencial delata una renovación parcial de su estructura tras un derrumbe, que lo interpretamos intencionado a causa de la guerra de la Independencia (hacia 1809)



Foto 12. Vista parcial de la calzada del puente. El pretil con guardarruedas corresponde al ensanche de la calzada en el siglo XIX; el pavimento con adoquines es de la restauración acometida en 1989



Foto 13. Detalle de la unión de los sillares del pretil mediante rozas laterales y sellado mediante canto y argamasa

Llegados al año 1842 las obras en la calle La Población para su adecuación como calzada del camino real, que obligaron a recrecer la calle en unos 90 cm para nivelación y evacuación de pluviales, debían de estar ya con-

cludidas¹⁹. Sin embargo, el puente románico se comportaba como un auténtico embudo, pese a la ligera ampliación de la calzada llevada a cabo unos lustros atrás. El mayor escollo lo presentaba la capillita abierta a los cuatro vientos en lo más alto del puente con la Virgencica del Puy presidiendo la misma junto a un crucifijo custodiado por San Juan y la Magdalena. Ya en 1799 Santos Ochandátegui pretendía la destrucción de la capilla “porque su arco estrecha el paso a siete pies (dos metros) y espanta a las caballerías” (Díez, 1977: 128). Sin embargo, la enorme devoción que tenía Nuestra Señora del Puy entre los puentesinos había impedido llevar a cabo su destrucción, que tuvo lugar como veremos a finales del año 1842 al igual que la casa situada junto al puente que ha sido objeto de excavación, según consta en la documentación que obra en el Archivo Municipal. Con todo, la calzada del viejo puente de peregrinos no satisfacía las nuevas necesidades que el cada vez más numeroso tráfico de carruajes y carretas pasaba por Puente la Reina, por lo que con fecha de 30 de marzo se presentó al Ayuntamiento un proyecto de ensanche y mejora del puente firmado por José de Nagusia, a la sazón Director de Caminos y Canales del Reino de Navarra (Archivo Municipal y Aceldegui, 1999: 175-176). De haberse ejecutado dicho proyecto no sólo habría cambiado la fisonomía del puente sino que probablemente ya no se mantendría en pie, pues el consiguiente aumento incontrolado de tráfico y nuevos empujes de fuerzas del tablero lo habrían debilitado en extremo. José de Nagusia pretendía aumentar la anchura media de la calzada de los cuatro metros que contaba por entonces de término medio hasta los 7, para lo cual diseñó un ensanchamiento por ambos lados sobre arcos de ladrillo estribados sobre perrotos de piedra de sillería engrapada que descansaban en los tajamares y espolones del puente. Con esta reforma también se haría necesaria la demolición del arco y torreón situado junto a la cárcel (junto a la Casa del Vínculo, que se mantuvo en pie al menos hasta 1876).

Afortunadamente el Consistorio de la villa puentesina se negó en bloque a aceptar dicho proyecto, amparándose en leyes que propician la conservación de los “puentes viejos”, según testimonios escritos de la época (Aceldegui, 1999: 177-179). Tan sólo se demolió la capillita de la virgen del Txori, cuya imagen fue trasladada en procesión en diciembre de ese mismo año a la cercana parroquia de San Pedro. Tras su demolición, se pudo ampliar la calzada útil en la parte central del puente a un ancho máximo de 4.2 metros, que los conserva en la actualidad. Curiosamente, el nuevo pretil de este tramo central se elaboró sin guardarruedas y con un trabajo de cantería algo menos refinado que el del resto del puente.

OTROS PUENTES DE PUENTE LA REINA PARA EL CAMINO REAL EN EL SIGLO XIX

Ante la negativa del consistorio puentesino a remodelar su puente según decía la tradición “construido por la villa espensas de una Augusta Reina de

¹⁹ Este es el motivo por el que las casas más antiguas de las calles La Población y San Pedro presentan sus zaguanes a una cota más baja que la de la calzada.

Navarra, de donde, según inalterada tradición, recibió su nombre y su blason”, el Servicio de Caminos de la Diputación decidió construir en 1843 un puente nuevo, de tipo colgante, para lo cual se hizo necesario diseñar nuevo trazado junto al casco urbano. El “puente de alambre” para el camino real, como se le denomina en las citas encontradas en el Archivo Municipal, generó nuevamente muchas controversias entre el Ayuntamiento y Diputación, pues para su construcción se requería expropiar terrenos cuyo precio el municipio no quería sufragar. Desconocemos en qué fecha entró en servicio esta novedosa obra de infraestructura, pues no hemos encontrado información al respecto en los archivos Municipal y General de Navarra, pero Madoz cuando redactó la voz Puente la Reina en su magnífico *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* (hacia 1845-1850) dice que en Puente la Reina “el río Arga le atraviesa y baña de E a S [entendemos que debía ser N a S], con dos puentes, uno de piedra y otro colgante” (Madoz, 1845-1850, edición de Navarra en 1986: 330). Por tanto, este puente colgante debió de estar ya construido hacia 1845. No obstante, la nueva obra de ingeniería poco tiempo permaneció en uso, pues veinte años después, en 1865, se registra su hundimiento y fue necesario adecentar nuevamente la calle La Población para que pudieran pasar carros por el puente románico (Aceldegui, 2002: 210)²⁰.

La historia de los puentes colgantes es probablemente la más rica y compleja de todas las historias de los puentes y arrastra una leyenda negra por la gran cantidad de accidentes que se han anotado, de ahí que hayan estado proscritos en ciertos períodos (Fernández Troyano, 1999: 568-569). Casi imposible de fijar el lugar y la fecha de los primeros puentes colgantes de la historia hechos con fibras vegetales, lo cierto es que durante el siglo XIX se produjo un manifiesto desarrollo de estas obras de ingeniería, alcanzándose unos puentes con cables portantes y tableros de gran rigidez y con bastante fiabilidad.

Carecemos no sólo de datos de archivo de los detalles constructivos sobre el puente colgante de Puente la Reina sino también del lugar donde estuvo emplazado, por lo que su estudio lo abordaremos desde una perspectiva metodológica de la arqueológica “industrial”. Ya nos hemos hecho eco de la primera imagen histórica que se conserva de Puente la Reina: se trata de una preciosa pintura del puente desde la margen derecha del Arga con el pueblo al fondo, ambientada en la guerra carlista, entre los años 1869 y 1876 (Figura 6). Nos hemos referido a ella anteriormente porque en esas fechas mantiene en pie el arco de la torre oriental del puente. Pues bien, en dicha imagen aparecen, a la derecha del puente románico y junto al antiguo matadero, los estribos y torres del puente colgante, en el mismo emplazamiento que ocupa en la actualidad el puente de hormigón de la Nacional 111. Por tanto, la construcción de este puente supuso la segunda “variante” del camino real a su paso por Puente la Reina: abandonó el anterior recorrido por el Cerco Viejo y calle La Población para rodear el casco urbano por su sector oriental (curiosamente sobre el antiguo foso ya colmatado) dejando a un lado por una parte el Portal de Suso, también llamado por entonces del Reloj y de Pelo-

²⁰ Los más viejos del pueblo dicen que el puente se hundió cuando lo cruzaba una galera (carro de dos ejes).

ta²¹, y por la otra el barrio extramural del Crucifijo, cuando los frailes sanjuanistas ya habían sido exclaustrosados por la Desamortización y el nuevo convento de 1778, medio en ruinas, se utilizaba como cuartel y hospital de tropas. El camino tras recorrer este sector giraba a la derecha por el Paseo de Mediodía, ya entonces engalanado con una hermosa arboleda, hasta embocar en el nuevo puente colgante. Es decir, la actual travesía de la carretera nacional se superpone milimétricamente al camino real de 1845.



Figura 6. Imagen histórica de Puente la Reina desde el otro lado del río donde se observa, a la derecha, los estribos y torres del puente colgante hundido el año 1865 así como el torreón oriental del puente románico

En esta imagen puentesina de 1876 publicada por el Depósito de Guerra vemos cómo se mantienen en pie tres de las cuatro torres del puente colgante sobre los estribos de ambas orillas. Curiosamente estos estribos, con sendos arcos de medio punto en piedra de sillería y sillarejo, son los que todavía se conservan *in situ* y soportan el tablero de hormigón del actual puente (construido en 1982), como también soportó el peso del puente metálico previo levantado en 1892; llegamos a esta conclusión precisamente tras hacer un análisis y lectura del alzado de estos estribos, donde también se observa un paramento diferencial en el que iría empotrado el anclaje de los hierros correspondientes al contrapeso del puente (Foto 14). Una de las torres en la margen derecha del río, que serían de piedra de sillería, en la pintura se encuentra caída, probablemente arrastrada por el cable en el hundimiento de 1865. Aunque la tradición achaca su derrumbe al paso de una galera, uno de los mayores enemigos que tenían este tipo de puentes era el viento de costado, así como el correcto anclaje de los contrapesos que aguantaban el tirón de los cables maestros suspendidos desde lo alto de la torre y que soportan el tablero, que suponemos sería una construcción mixta de hierro y madera.

²¹ Hacia el año 1800 se derrumbó el antiguo portal medieval de Suso que desde el siglo XVI alojaba la maquinaria del reloj municipal, que se traslada a la nueva torre de Santiago. En ese mismo año se demolió la fragua del relojero, levantada en la antigua barbacana, entre la muralla real y la de la villa. Por esas fechas se debieron de levantar las actuales torres que flanquean la entrada a la calle mayor, ya con fines meramente decorativos y usos privados.



Foto 14 Vista de uno de los estribos en piedra sobre el que descansa el tablero de hormigón del puente actual. Este estribo se construyó a mediados del siglo XIX para aguantar el peso y empujes del puente colgante, popularmente conocido como “el puente de alambre”; posteriormente se adaptó para soportar la estructura del puente de hierro



Foto 15. Fotografía del puente metálico a mediados del siglo xx. Construido en 1892, se hundió noventa años después

Ante esta catástrofe, el viejo puente románico volvió a soportar el paso del camino real por su lomo entre 1865 y 1892, si bien creemos que no recibió ningún tipo de modificación estructural durante este período. En esta última fecha se procede a la construcción de un nuevo puente aprovechando los estri-

bos del malogrado colgante, modificando y reforzando con piedra de sillería el asiento de la nueva infraestructura de hierro. La empresa encargada será la belga Société Anonyme de Construction et des Ateliers de Willebroek, con un costo para las arcas forales de 169.466 pesetas. La arquitectura del nuevo puente, que así es como se le denominó durante todo el siglo XX, fue en su totalidad de acero con remaches. En su serie, el de Puente la Reina fue el más esbelto de cuantos por aquellas fechas se levantaron en Navarra (Sangüesa, Caparros y Milagro) y hoy sería un valioso testimonio de “arqueología industrial” si no se hubiese venido abajo por el golpe fatídico de un camión en 1982 que descompensó el ingenio estructural de este magnífico puente.

Con respecto al puente de hormigón que mandó construir en 1982 en su sustitución el Gobierno de Navarra mejor no hablar, pues es todo un alarde de mal gusto y un despropósito para el marco incomparable del puente viejo y la villa de Puente la Reina.

REPERCUSIÓN DE LA EXCAVACIÓN EN LAS OBRAS DE PAVIMENTACIÓN Y VALORACIÓN FINAL

El descubrimiento del séptimo arco del puente románico de Puente la Reina, que no había visto la luz probablemente desde los siglos XII o XIII, como no podía ser de otra manera tuvo su lógico impacto en los medios de comunicación social, así como su repercusión positiva entre el vecindario. Aunque desde el campo científico nunca nadie se había planteado su existencia, no tardaron mucho en salir algunos oportunistas y eruditos locales que ensguida trataron de minimizar el hallazgo y adjudicarse el mérito de su descubrimiento.

Al margen de estas anécdotas, los resultados obtenidos obligaban a un necesario replanteo de la obra en curso. Por mi parte, informé favorablemente para llevar a cabo una excavación integral del espacio comprendido entre el puente, la muralla y la bajada al río, solar de una antigua casa con bodega que a fin de cuentas constituía un relleno artificial de escombros arrojados a mediados del XIX; ello posibilitaría modificar el proyecto de obra de pavimentación “conservacionista” de este espacio público artificial y dejar a la vista, de la forma que fuere, este sector del puente que permanecía sin modificar desde su construcción, siendo muestra evidente, palpable y tangible de la anterioridad del puente respecto al pueblo. Al mismo tiempo, se destinaba para uso y disfrute de cuantos lo visitaran y su integración permitía recuperar un espacio (la antigua bodega de la casa) que podía ser propuesto a usos varios de tipo cultural. La idea no prosperó, pues no satisfizo al Servicio de Patrimonio Histórico del Gobierno Foral, órgano competente para decidir sobre el tema. Por tanto, se optó por volver a sepultar con grava el tramo del puente que habíamos exhumado y a pavimentar la placeta tal y como estuvo desde mediados de la centuria decimonónica; eso sí, al menos se varió el diseño de la pavimentación, reflejando en superficie la planta del puente soterrado con los mismos materiales que presenta el resto de la pavimentación en su parte aérea (adoquín y losas de arenisca abujardada).

Al poco tiempo, el Ayuntamiento de Puente la Reina consiguió una subvención del Ministerio de Fomento para rehabilitar la ruinosa Casa del Víncu-

lo como Centro de Interpretación del Camino de Santiago. El consistorio puentésino nos solicitó informe histórico-arqueológico sobre dicho inmueble y el puente, a instancias de la arquitecta encargada de redactar el proyecto, Ana Sánchez-Ostiz. Podía ser la ocasión, así lo recomendamos, de que desde dentro de la propia Casa del Vínculo se excavase con metodología arqueológica para sacar el paramento meridional del tramo del puente objeto de estudio y dejarlo a la vista, como un elemento más de la exposición del Centro de Interpretación Jacobeo. Pese al entusiasmo inicial de Ana Sánchez-Ostiz, que así lo recogía en el anteproyecto de intervención, nuevamente el criterio de la Institución Príncipe de Viana fue negativo para esta sugerencia, por lo que de momento el primer arco del puente románico permanecerá oculto mientras esta iniciativa no vuelva a ser planteada por las administraciones competentes.

La reflexión final no puede ser pesimista, pese a que estimamos que tanto el Ayuntamiento de Puente la Reina como la Institución Príncipe de Viana deben involucrarse más en procurar la conservación del puente y el cuidado de su entorno²². La estructura arquitectónica del puente románico todavía es susceptible de estudio con metodología arqueológica. Quedaría por exhumar el foso y el puente levadizo que habría tenido delante de su torre occidental, que consideramos que se conservará soterrado en buen estado. Sería muy interesante también hacer una exhaustiva lectura estratigráfica de sus paramentos, que probablemente evidenciaría muchas más intervenciones que las que este estudio ha recogido y tal vez arrojará precisiones cronológicas respecto a su construcción, tema que a nuestro juicio todavía está abierto (Armendáriz Martija, en prensa). Tocante al arco exhumado y nuevamente sepultado, estoy seguro de que una revisión de los criterios de actuación con respecto a este puente terminarán por remediar lo hecho y valorar el hallazgo en su justa medida.

BIBLIOGRAFÍA

- ACELDEGUI APESTEGUÍA, A., (1999): *75 historias de Puente la Reina/Garés*.
 – (2002): *Alcaldes y regidores de Puente la Reina/Garés (1677-2002)*.
 ARMENDÁRIZ MARTIJA, J. (en prensa): “La iglesia de *Sancti Salvatoris de Ponte Arga*: un capítulo inédito en el proceso de formación de Puente la Reina”.
 ARMENDÁRIZ MARTIJA, J. y JIMENO JURÍO, J. M (en prensa): “Puente la Reina/Garés: estudio histórico-arqueológico de su urbanismo y sistema defensivo”.
 DíEZ y DíAZ, A. (1975): *Puente la Reina, Arte e Historia*, Navarra. Temas de Cultura Popular n° 247, Diputación Foral de Navarra, Pamplona.
 – (1976): *Puente la Reina (II)*, Navarra. Temas de Cultura Popular n° 248, Diputación Foral de Navarra, Pamplona.
 – (1977): *Puente la Reina y Sarriá en la Historia*.
 – (1987): *Monasterio de Comendadoras de Zubiurrutia en Puente la Reina (Vida y Entorno)*.
 CARO BAROJA, J., (1982): *La casa en Navarra*, Caja de Ahorros de Navarra, Pamplona.
 FERNÁNDEZ TROYANO, L. (1999): *Tierra sobre agua. Visión histórica universal de los puentes*, Colección Ciencias, Humanidades e Ingeniería n° 55, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.

²² Nos referimos no sólo a determinadas construcciones de apariencia costera que han permitido levantar tras él, sino también a detalles como el registro de hormigón de aguas fecales que se acaba de colocar a escasos metros del primer arco occidental del puente o a la colocación de una agresiva escollera de grandes piedras calizas blancas próxima a la muralla y dentro del cauce natural del río Arga, que contrasta negativamente sobre la calidez de la arenisca local.

- GARCÍA GAINZA, M. C.; ORBE SIVATTE, M.; DOMEÑO MARTÍNEZ DE MORENTIN, A.; AZANZA LÓPEZ, J. J. (1996): *Catálogo Monumental de Navarra. V**.* Merindad de Pamplona. Imoz-Zugarramurdi, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- IDOATE IRAGUI, F. (1959): *El Señorío de Sarriá*, Pamplona.
- JIMENO JURÍO, J. M. (1993): "Arga et Runa flumen", *Fontes Linguae vasconvm*, nº 64, pp. 507-519.
- (1999): *Puente la Reina. Confluencia de rutas jacobeanas*, Colección Panorama nº 29, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- LARUMBE MARTÍN, M. (1990): *El academicismo y la arquitectura del siglo XIX en Navarra*, Serie Arte nº 22, Gobierno de Navarra, Pamplona.
- LÓPEZ ANDOÑO, J. (1998): *El crucifijo de Puente la Reina. Imagen, iglesia, convento. Aproximación histórica*, Gráficas Dehon-Padres Reparadores, Madrid.
- MADOZ, P. (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, edición para Navarra de 1986, Ámbito Ediciones.
- OLCOZ, F. DE (1957): "¿Cuándo se inhumaron los restos de D. Juan de Beaumont en el mausoleo que mandó hacer en la iglesia del Convento del crucifijo de Puente la Reina; en el año 1577 o en el año 1630...?", *Príncipe de Viana*, 69, pp. 553-571.
- URANGA SANTESTEBAN, J. J. (1984): "Puente la Reina, del puente al fuero (1085-1122)", *Scripta theologica*, pp. 473-485.