



PUENTES ANTIGUOS DE INTERÉS HISTÓRICO DE ASTURIAS

Dirección y Coordinación:
Guillermo Quesada Alonso

José María Fernández Hevia
José Jorge Argüello Menéndez
Joaquín Belón González
Carmen Rodríguez Pérez



3

Edita:

Caja Rural de Asturias

Depósito legal: AS 00233-2024

ISBN: 978-84-09-58544-1

Dirección y Coordinación: Guillermo Quesada Alonso

© 2022 Joaquín Belón, José María Fernández Hevia, José Jorge Argüello Menéndez y Carmen Rodríguez Pérez

Diseño: Chiwake Comunicación

Impresión y encuadernación: Gráficas Asturcopia

Fotografías de las páginas: 15, 27, 69, 107, 187 y 219 Carlos Rodríguez y portada páginas 7, 9, 11, 33, 35, 135, 197, 207, 249 y 285 Javier Bustamante

Impreso en España

Noviembre de 2023

Todos los derechos reservados. No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea este electrónico, mecánico o por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo por escrito del editor.

m

PRÓLOGO

Humano capiti cervicem pictor... «Si un pintor quisiera unir una cabeza humana a la cerviz de un caballo...» es el comienzo de la famosa epístola de Horacio en la que prescribe a los Pisones la armonía de la obra artística para que esta no se pueble de imágenes inconsistentes, como los sueños de un enfermo.

La mayor parte de los puentes que componen este estudio son obras relativamente modestas, de origen romano o medieval, de buena construcción y sin grandes pretensiones, pero tienen algo que es esencial (en la ingeniería, en la literatura, en la pintura, en el pensamiento) y que se llama estilo, que produce esa huella profunda que el talento deja en el que lo contempla.

Estos puentes reflejan una forma de vida, respiran nobleza, complacen al observador y componen itinerarios admirables. En ellos, la armonía que prescribía el latino radica en su estructura, que asegura su equilibrio mecánico e hidráulico y proporciona trabazón y orden a sus partes.

Ciertas características de las construcciones actuales parecen estar marcadas por lo exagerado y lo excesivo. En los avances tecnológicos hay una veneración de la novedad, que en ocasiones está teñida de desbordes, artificios y excesos. Si Descartes hubiese sido constructor, el resultado sería una rigurosa inversión de esas prácticas contemporáneas que trabajan con lo extremo y lo desmesurado.

La ingeniería romana, por el contrario, se centra en lo bello, lo sutil, lo gratamente estético, unido a la finalidad de estructuración y pragmatismo. La materia se vence a sí misma través de su forma y esa armonía de cualidades antagónicas (la materia pesa por un lado y resiste por otro) merecería haber inspirado el concepto de la racionalidad a Descartes. Las acciones que solicitan la materia (principalmente el peso propio en los puentes de piedra) son resistidas mediante las reacciones que desarrolla la propia materia.

El puente ha sido tradicionalmente un instrumento de unión, comercio y progreso, que requiere el dominio de la ingeniería y las técnicas asociadas a este ideal constructivo.

En el análisis de la historia del puente como logro tecnológico con el que vencer un obstáculo, nuestra atención se detiene especialmente en aquellas épocas caracterizadas por la destreza constructiva de los ingenieros romanos, su conocimiento de la estereotomía y la eficacia de sus diseños.

El principio estructural dominante en la ingeniería romana fue el del arco de dovelas de piedra, en cuya construcción se aprovechaba la piedra local, prescindiendo de su mayor o menor idoneidad para la talla.

Frente al carácter estático de las construcciones adinteladas, el constructor romano logró que la forma del arco, siempre de medio punto y con simetría formal, alcanzase una belleza sorprendente y expresase un marcado sentido de movimiento, porque cada dovela traspasa su carga a las colindantes, desde la clave hacia los arranques, donde los empujes laterales son contrarrestados por los estribos o por muros con contrafuertes.

Los arcos se construían mediante anillos concéntricos adyacentes y autoportantes, por lo que, si un vano se derrumbaba, los demás permanecían en pie. Por este motivo, las pilas romanas cumplían también la función de estribo y tenían gran espesor (aproximadamente un tercio del vano). En las construcciones más sobresalientes los arranques se destacaban con impostas (molduras proyectadas hacia el exterior) y los arcos se separaban de los tímpanos con arquivoltas (molduras que separaban las dovelas radiales de las hiladas horizontales).

La cimentación constituía la principal debilidad de estos puentes, por la complejidad mecánica de los empujes que debían soportar (el peso de la obra y del tránsito, las presiones laterales producidas por los arcos y los empujes horizontales de agua fluvial) y por la gran incidencia de los problemas de asentamiento sobre la estabilidad de este tipo de fábricas.

El ingeniero romano intentaba cimentar sus puentes preferentemente sobre afloramientos rocosos, mediante el retalle de la roca, para encajar sobre ella los sillares de las pilas o estribos.

Cuando esto no era posible, el ingeniero romano construía sus cimentaciones simplemente arrojando piedras sobre la superficie del agua o empleando ataguías. En este caso, se hincaban pilotes de apoyo, cuyas cabezas se recogían mediante un entramado de madera que proporcionaba apoyo a la primera hilada de sillería de las pilas.

Durante la dominación romana los puentes se mantuvieron en buen estado, porque los necesarios cuidados de mantenimiento fueron realizados por soldados y funcionarios civiles.

Los puentes romanos se siguieron utilizando durante la Alta Edad Media, después de la desaparición de las estructuras políticas del Imperio. Sin embargo, en el paso de la Antigüedad a la

Edad Media los puentes sufrieron un importante deterioro por causa de factores hidrológicos, defectos de cimentación (los constructores romanos no tenían modo de saber la configuración geológica del subsuelo) y déficit de mantenimiento, puesto que el coste de las reparaciones pasó a recaer sobre la población, financiándose fundamentalmente con tributos que gravaban a los comerciantes de paso.

En consecuencia, en la primera época medieval la actividad constructora se limitó a la reparación de los arcos romanos deteriorados y, en general, estas reparaciones se caracterizaron por su masividad, de forma que el puente hacía frente a la corriente fluvial mediante pilares muy anchos perforados a media altura por arcos de descarga.

El constructor medieval basó sus obras y sus reconstrucciones en los modelos romanos pre-existentes, pero el trabajo de sillería no alcanzó la finura y la maestría ingenieril que los romanos expresaron en sus puentes (aunque tampoco dispuso del abundante trabajo de los esclavos para reducir sus costes de mano de obra). En general, la fábrica medieval es de menor calidad que la romana y sus piezas son de menor tamaño y de acabado menos fino.

El constructor medieval empleó mucho cascote en una envoltura de sillería y con ello aumentó significativamente el volumen de las pilas, cuyo espesor llegó a alcanzar los dos tercios del vano. Por este motivo, la consiguiente obstrucción del cauce de los ríos ocasionó una mayor socavación de las cimentaciones y la necesidad de frecuentes reparaciones.

En el periodo medieval los arcos se construían macizos, por lo que eran bóvedas de cañón formadas por anillos paralelos o por dos anillos exteriores con un relleno entre ellos. Aunque al final de la Edad Media el constructor ya intuía el arco formado solo por nervios (la bóveda), no llegó a aplicarlo en la ingeniería de puentes.

Durante la Edad Media se repararon gran cantidad de puentes romanos, hasta el punto de que pocos puentes conservan actualmente su fábrica original. En las reconstrucciones el característico arco romano de medio punto con dovelas radiales fue sustituido por un arco apuntado, formado por dos segmentos de circunferencia que se cortan simétricamente.

El motivo del apuntamiento del arco medieval tiene razones expresivas, puesto que su forma se adecuaba a las preferencias estéticas del hombre de la época (es la forma que adoptaron los arcos ojivos de las catedrales góticas) y razones técnicas, puesto que el constructor medieval

constató que la seguridad de la obra aumentaba si la clave se situaba por encima del medio punto, pues así ganaba camino hacia la rotura, que viene precedida por un proceso de aplanamiento del arco.

Además, este peralte ofrecía ventajas constructivas, puesto que reducía la presión lateral ejercida sobre las pilas y, si cedían las cimbras durante la construcción del arco (aplanamiento), el apuntamiento proporcionaba una contraflecha que corregía la deformación.

A diferencia del constructor romano, el constructor medieval enfatizó en menor medida los arcos con impostas y arquivoltas (a cambio, decoró los puentes con cruces, estatuas, torres, etc.) y, en general, dispuso los vanos con menor simetría, buscando los emplazamientos más fáciles para la cimentación de las pilas. Sin embargo, el encanto de los puentes y las reconstrucciones medievales es innegable, como podrá apreciarse a lo largo de este estudio.

Los puentes son símbolo universal de unión, de tránsito, de búsqueda, de comunicación, de intercambio, de progreso, de conexión entre lo conocido y lo desconocido.

Al contemplarlos recuerdo los versos de Schiller en «Das Lied von der Glocke» (La canción de la campana): «Der Meister kann die Form zerbrechen mit weiser Hand, zur rechten Zeit» (el maestro puede romper la forma con mano sabia, en el momento justo). Schiller hablaba del maestro campanero, que puede romper el molde de la campana cuando hay que hacerlo, no cuando el metal fundido puede derramarse desastrosamente.

Romper moldes con maestría ha sido el mérito de los constructores de los puentes históricos que aquí presentamos y transmitir el placer de su contemplación y estudio es el objetivo primario de nuestro trabajo.

Guillermo Quesada Alonso
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Licenciado en Derecho
Oviedo, marzo de 1993



TENDER PUENTES

Querido lector, tengo la feliz tarea de prologar este precioso libro que está en tus manos Puentes Antiguos de interés histórico de Asturias. Acostumbrado a navegar entre números en el día a día, el disfrutar en primicia de este estudio coordinado inteligentemente por Guillermo Quesada, es un deleite para los sentidos.

El proyecto que con estas líneas presentamos constituye un magnífico trabajo en equipo que va más allá de la edición de una obra realizada en los años 90, con fuentes de investigación de los años 90 y con bibliografía de los años 90. Y es que como buena obra de arte, trasciende y permanece. Y me atrevería a decir, que como el buen vino, gana con el tiempo. Os certifico que no está desactualizado.

Historia, técnica y arte. Estos bien elegidos puentes, diseminados por la geografía asturiana y que han visto crecer a generaciones pasadas y acompañarán a las venideras, materializan la arquitectura y la ingeniería como manifestación artística.

De ellos, nos interesa por supuesto si son puentes en ménsula, en viga, en arco, colgantes o atirantados... pero, particularmente, y muchos de vosotros estaréis de acuerdo, también nos interesa y mucho lo que unen esos puentes, el por qué se tendieron ahí y no en otro lugar. Las historias que esconden estas edificaciones nacidas para unir pueblos y culturas.

Y José María Fernández, Jorge Argüello, Joaquín Belón y Carmen Rodríguez, con la coordinación de Guillermo Quesada, nos acercan a esa mirada que trasciende la técnica y nos sitúa en el territorio. Con los pies en la tierra, con lo que permanece tras la paso el tiempo, con nuestro patrimonio que en muchos casos sigue manteniendo sus funcionalidades primigenias.

Asturias con decenas de puentes singulares, construcciones tras las que se esconden infinidad de historias, de paisanajes, de personas, tiene una red viaria que materializa sus conexiones con la meseta. Espero disfruten tanto como yo descubriendo desde Olloniego a Cangas del Narcea lo que esconden las piedras de sus calzadas.

Fernando Martínez Rodríguez
Presidente de Caja Rural de Asturias





PUENTE DE PIANTÓN. VEGADEO



ÍNDICE

PRÓLOGO DEL DIRECTOR.....	4
OBJETIVO Y FUENTES.....	10
1. LOS ORÍGENES DE UNA RED VIARIA EN ASTURIAS.....	14
1.1. La red viaria de Asturias en época romana.....	17
1.2. La red viaria en Asturias en época medieval.....	19
1.3. Caminos antiguos: problemas de datación.....	25
2. RED VIARIA ASTURIANA. ITINERARIOS Y PUENTES ANTIGUOS.....	32
2.1. RUTA DE PAJARES.....	34
2.2. RUTA INTERIOR DESDE EL ORIENTE DE ASTURIAS.....	68
2.3. RUTA AL OCCIDENTE POR EL INTERIOR.....	106
2.4. RUTA DE LA COSTA.....	134
2.5. RUTAS DE LOS PICOS DE EUROPA.....	154
2.6. RUTAS DE BEZA, VENTANIELLA Y ARCENORIO.....	186
2.7. RUTA DE TARNA.....	196
2.8. RUTAS POR LOS VALLES DEL ALLER.....	206
2.9. RUTAS POR LOS VALLES DE TEVERGA, QUIROS Y TRUBIA.....	218
2.10. RUTAS DE LA MESA Y DE SOMIEDO.....	242
2.11. RUTAS DE LOS VALLES DEL NARCEA.....	248
3. CONCLUSIONES.....	284
4. RELACIÓN SELECTIVA DE LAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES UTILIZADAS.....	290
4.1. Bibliografía.....	292
4.2. Fondos documentales.....	296





PUENTE DE AMBASAGUAS. CANGAS DEL NARCEA

3

OBJETIVO Y FUENTES





PUENTE DE CORIAS

El objetivo del trabajo que nos ocupa es el análisis de los puentes antiguos de interés histórico de Asturias desde un doble punto de vista, histórico y técnico, entendiéndolos no tanto como obras aisladas, sino como parte de la red viaria en la que se integran.

Este análisis funcional se completa con un estudio pormenorizado de cada puente a través de las sucesivas transformaciones que, por diferentes motivos, se realizaron en sus fábricas. Se trata, pues, de un estudio con una doble perspectiva: la del historiador y la del ingeniero de caminos, mediante la cual pretendemos relacionar, dentro de lo posible, las intervenciones apreciables con referencias documentales concretas, y, faltando estas, con noticias indirectas. De este modo, en primer lugar, vinculamos cada puente con la vía de comunicación a la que presta servicio y el territorio al que articula para, a continuación, pasar a plantear su origen, evolución y características.

A este respecto, debemos aclarar que no pretendemos aquí realizar un estudio de todos y cada uno de los puentes antiguos de Asturias, hayan llegado o no a nuestros días, sino que nos hemos limitado a analizar aquellos en cuyas fábricas actuales se dan unas características tipológicas antiguas, entendiéndose por tales las tradicionalmente asociadas a puentes romanos y medievales y que, además, cuentan con un volumen mínimo de información que permita abordar los objetivos indicados. Solo ocasionalmente hemos extendido este análisis a puentes de cronología más reciente, bien por su importancia, bien para una mejor contextualización de las rutas analizadas. En cuanto a la cronología de los puentes, hay que considerar también que la mayor parte de ellos se sitúan en importantes itinerarios, utilizados además en una dilatada secuencia temporal, lo que dificulta muchas veces su datación.

Para alcanzar este objetivo hemos recurrido a diversas fuentes, bibliográficas y de archivo, que han contribuido a completar diferentes aspectos de la investigación y que desarrollamos en los anexos correspondientes. Dentro de las primeras destacan, como marco contextualizador general, las

obras ya clásicas de Fernández Casado y Menéndez Pidal, así como monografías de ámbitos geográficos cercanos, fundamentalmente las referentes a caminería antigua de Galicia, León y Guipúzcoa — a cargo, respectivamente, de Ferreira Priegue, Gutiérrez González y Barrena Osoro — y los catálogos de puentes editados en Galicia y en León, así como los trabajos de Liz Guiral sobre puentes romanos y de Aramburu-Zabala sobre obras públicas en la corona de Castilla a inicios de la Edad Moderna.

En relación directa con Asturias nos hemos basado en los trabajos existentes sobre caminería, muy especialmente el de Uría Ríu sobre los itinerarios medievales de peregrinación y el de Fernández Ochoa para época romana, así como estudios de itinerarios concretos y cuestiones relacionadas con la red viaria antigua, como el poblamiento y las infraestructuras asistenciales, realizados, entre otros, por González y Fernández-Vallés, García Díaz, Álvarez Marrero, Santos Yanguas, Ruiz de la Peña, Tolivar Faes y Santos Madrazo. Incorporamos, por último, algunas noticias recogidas por Jovellanos y otros viajeros a su paso por Asturias. En lo que atañe a los puentes, hemos intentado localizar el mayor número posible de referencias publicadas en la bibliografía asturiana y hemos podido consultar trabajos inéditos, como el catálogo de puentes anteriores a 1936 realizado por Abad Balboa, Chías Navarro, Fernández Ordóñez, López Ruiz y Romero Doral o el realizado sobre el puente de Colloto por Rodríguez Otero.

En cuanto a la documentación de archivo consultada, hemos realizado un vaciado de la mayor parte de la correspondiente a época medieval presente en las colecciones diplomáticas publicadas de monasterios, ayuntamientos y Catedral de Oviedo, y prospectado algunas inéditas, como, por ejemplo, las actas capitulares correspondientes a buena parte del siglo XV, así como el *Libro becerro de la Catedral de Oviedo*, el *Libro de la regla colorada*, y algunas carpetas de pergaminos gracias a los registros publicados en el catálogo de García Larragueta. Asimismo, por cortesía de Francisco Javier Fernández Conde, hemos podido consultar su transcripción del *Libro del prior* de la Catedral de Oviedo, apéndice documental de su trabajo *El*

señorío del cabildo de Oviedo. Por último, hemos consultado las carpetas de pergaminos de la Catedral de Oviedo depositadas en la Sección de Clero del Archivo Histórico Nacional.

Entre la documentación archivística de época moderna debemos resaltar el fondo de la histórica Junta General del Principado, que, integrado por actas y documentación específica, como el *Libro de cuentas de la Fábrica de Caminos del Principado*, refleja sus atribuciones sobre las comunicaciones en el territorio asturiano y testimonia el interés y las intervenciones planeadas o ejecutadas en los itinerarios considerados de interés general. Por ello, esta documentación aportó una información seriada de gran importancia, aunque geográficamente restringida a las principales vías de comunicación con la meseta en la parte central de Asturias, sobre todo el camino a León por Pajares, y, muy en menor medida, las relacionadas con los puertos de Braña, Tarna y La Mesa y con la ruta interior hacia al occidente y Galicia, dejando así prácticamente sin documentar, o haciéndolo de manera muy tardía, las rutas y los puentes situados respectivamente al oeste de Somiedo y al este de Caso. De este fondo documental hemos extractado sus noticias sobre puentes y, en menor grado, de caminos, hasta inicios del siglo XIX, límite autoimpuesto tanto por cuestiones operativas como por considerar que es a partir de entonces cuando se produjeron las verdaderas transformaciones en la red viaria asturiana testimoniadas por los nuevos trazados carreteros.

Otros archivos asturianos consultados, con documentación de época moderna y contemporánea, fueron el de la Consejería de Infraestructuras y Vivienda, el Archivo Histórico de Asturias y el Archivo del Ayuntamiento de Oviedo. Pese a su interés, estos dos últimos son, por su volumen y las características de sus fondos, inabarcables para un trabajo de estas características, por lo que en el primero nos hemos limitado a consultar los inventarios del fondo documental de la extinta Diputación Provincial y a realizar algunos muestreos de protocolos notariales tomando como punto de partida fechas de obras documentadas en determinados puentes y, muy especialmente, las referencias cedidas amablemente por Raquel Alonso Álvarez

y Pilar García Cuetos. Del archivo del concejo ovetense, además de los inventarios publicados, se analizaron los *Libros de acuerdos* de los siglos XV y XVI, así como otras fuentes consideradas de interés, como el *Libro de pragmáticas* o el *Inventario de documentos de 1536*, de los que se obtuvieron numerosas referencias que confirmaron o complementaron las procedentes de las Junta General del Principado, si bien centradas en un ámbito geográfico aún más reducido. Por último, las prospecciones realizadas en ayuntamientos alejados del centro de Asturias no han ofrecido excesivos resultados, dado el aún incipiente proceso de organización de los archivos de la administración local en Asturias, siendo, no obstante, reseñable la obtención ocasional de noticias, como ocurrió en el Archivo Municipal de Tineo, donde se encontraron algunas referencias, facilitadas por la persona encargada de su clasificación.

Para obtener nueva información y completar las lagunas detectadas hemos recurrido a los archivos de la Administración General del Estado. En el Archivo General de Simancas se extrajeron las noticias existentes en los inventarios y catálogos disponibles correspondientes a sus distintas secciones y, en el caso del Registro General del Sello, se realizaron consultas puntuales basadas en referencias documentales y bibliográficas conocidas. En el Archivo Histórico Nacional se extractaron las noticias referentes a puentes y caminos del *Libro de matrícula del Consejo de Castilla* y, al igual que en el caso anterior, se realizaron consultas selectivas en la parte del Registro

General del Sello custodiada en este centro a partir de noticias conocidas de riadas y obras llevadas a cabo en diferentes puentes. El Archivo de la Chancillería de Valladolid fue prospectado en tres de sus escribanías y en los índices disponibles, obteniéndose algunas informaciones tras la consulta de varios pleitos por repartimientos para puentes y material cartográfico antiguo. Otros archivos consultados de la Administración central fueron los de los ministerios de Cultura y Obras Públicas y el General de la Administración, donde se localizaron algunas intervenciones modernas en puentes relevantes, como el de Colloto o el de Cangas de Onís.

De especial interés para la obtención de material gráfico han sido los fondos de mapas, planos y dibujos del Archivo General de Simancas, así como los de la Real Chancillería de Valladolid, General de la Administración, Ministerio de Cultura, Servicio Geográfico del Ejército, Servicio Histórico Militar y Ayuntamiento de Oviedo. También se consultaron diversos fondos fotográficos, entre los que destacan por su importancia y material de interés los del Real Instituto de Estudios Asturianos, Biblioteca Nacional y Colección Ruiz Vernacci, de la Fototeca del Patrimonio Histórico, así como los del Ayuntamiento de Oviedo y del Archivo General de la Administración del Principado de Asturias.

Pilar importante para el trabajo fue la consulta de los diccionarios geográficos de Tomás López y de Martínez Marina,

depositados en la Biblioteca Nacional y la Real Academia de la Historia, así como el ya publicado *Diccionario* de Madoz, que ofrecen diferentes informaciones sobre la red viaria asturiana, planos y también algunas noticias sobre puentes concretos.

Al mismo tiempo, se realizó un detallado trabajo de campo, centrado no tanto en el reconocimiento de las vías de comunicación como en el estudio directo de los puentes, la obtención de material gráfico, la localización de marcas de cantero y, en la medida de lo posible, la identificación en las fábricas actuales de las diversas intervenciones acreditadas bibliográfica y documental, además del estudio estructural de los puentes, analizados desde el punto de vista de la ingeniería.

Evidentemente, el volumen de documentación aún pendiente de consultar —y que, sin duda, aportaría información de sumo interés— es aún muy importante, pues apenas se han podido analizar fuentes tan fundamentales como los libros de acuerdos municipales y los protocolos notariales asturianos, el Registro General del Sello a partir del siglo XVI de una forma sistemática y, en general, diversa documentación medieval y moderna, al no poder pretender con este trabajo sino iniciar la documentación de unas obras con tan escasa tradición historiográfica en Asturias como sus puentes de interés histórico y las vías de comunicación en que estos se sitúan.

m

1. LOS ORÍGENES DE UNA RED VIARIA EN ASTURIAS





PUENTE DE COLLOTO

Frente a las afirmaciones tradicionales que suelen situar a la época romana como punto de partida en la creación de las redes viarias, la historiografía reciente tiende a revalorizar el papel desempeñado por las comunidades autóctonas prerromanas y a poner de manifiesto que a menudo los romanos habrían acomodado sus itinerarios a vías de comunicación previas, adaptadas por lo general a los condicionamientos geográficos¹. Parece, pues, apropiado incidir en estos antecedentes y poner en primer plano la realidad de los antiguos pobladores de Asturias.

El primer precedente de ocupación global del espacio corresponde al período megalítico, cuando se puebla todo el territorio de la actual Asturias, lo que supuso una ruptura respecto a un pasado en el que la población se concentraba en determinadas áreas, sobre todo costeras, y en el que existían vacíos demográficos en amplias zonas, en especial las montañosas, no habitadas anteriormente². De esta primera colonización global, que parece remontarse al IV milenio, fecha a la que algunos autores atribuyen los sepulcros dolménicos más arcaicos de Asturias, no tenemos referencias arqueológicas de verdaderos hábitats, sino solamente de una arquitectura monumental, megalítica, de carácter funerario³. Sin embargo, esta funcionalidad religiosa no sería exclusiva, manifestando en este sentido de Blas Cortina que los megalitos supondrían un modo de delimitación de la propiedad del espacio, al servir la tumba como la «mejor prueba del derecho de la posesión del territorio por aquellos que tienen a sus antepasados allí inhumados»⁴. Esto estaría directamente vinculado con la dedicación ganadera y recolectora de estos grupos, caracterizados por una explotación muy extensiva del espacio y por movimientos de trashumancia estacional o, al menos, de una importante itinerancia, lo que implica contar con vías de comunicación para articular el territorio, aunque estas apenas contasen con obras de acondicionamiento y se adaptasen simplemente al medio físico⁵. La importancia de estas rutas de trashumancia en el área vasca ha sido reseñada por Esteban Delgado, en una tradición de estudios ya iniciada por Barandiarán, indicando cómo en algunos casos estas rutas de origen megalítico se-

rían reaprovechadas en época romana, como ocurriría con el sector pirenaico de la vía XXXIV del *Itinerario de Antonino*⁶. En lo que hace referencia a las características de trazado de este tipo de rutas, los diferentes autores coinciden en describirlas como de altura o de media ladera, lo que, como veremos, es aplicable también a las tradicionalmente consideradas como vías romanas de origen militar. En el caso asturiano, algunos testimonios de tipo arqueológico, como los megalitos, han sido puestos en relación con rutas antiguas en las cercanías de cordales por De Blas Cortina y Fernández-Tresguerres:

Muchos de esos lugares corresponden ciertamente a zonas claves en la comunicación entre territorios y a veces tal condición se hace patente. La sucesión de grandes túmulos (desaparecidos la mayoría en los últimos años a causa de las roturaciones indiscriminadas) en el Alto del Forcayau (Tineo) y cordales contiguos describe un itinerario extenso que conecta los valles y montuosidades de Allande con el sistema de sierras que conducen hasta la rasa costera occidental. Igualmente circunstancias se infieren en la serie de agrupamientos de megalitos repartidos por los llanos y lomas superiores de la sierra de Carondio (Allande). Los más de treinta monumentos prehistóricos allí conservados describen un itinerario al que se acomoda el camino tradicional conocido como «La Carreiriega de los Gallegos»⁷.

Con posterioridad, y ya en el momento previamente inmediato a la conquista romana, nos encontramos con el concepto relativamente homogéneo desde el punto de vista cultural, pero difuso cronológicamente, de «cultura castreña», que, en palabras de Maya González, «define una secuencia cultural amplia con orígenes durante el Bronce Final y la Edad del Hierro y pervivencias, en muchos casos, hasta bien entrado el período medieval»⁸. Es precisamente en este período castreño cuando tenemos los primeros testimonios de hábitats generalizados en forma de poblados fortificados de piedra, apareciendo también las primeras referencias escritas sobre los pueblos del norte; en concreto, las escuetas afirmaciones de Estrabón sobre la existencia de caminos y

sobre su carácter secundario⁹. La fijación del hábitat se traduciría en transformaciones en la red viaria, al ser necesarios caminos para articular los diferentes asentamientos tanto entre sí como en relación con los espacios explotados económicamente (zonas de pastos, yacimientos mineros...). Pervivirían, no obstante, los desplazamientos de largo radio, interpretando en este sentido Maya González que determinados castros en altura pudieran responder a emplazamientos estacionales, vinculados a la explotación ganadera de los pastos de alta montaña en época estival¹⁰. Así, y frente a una estructuración de la red viaria asturiana en época romana creada en función de la explotación de los recursos mineros, Caro Baroja definió la red prerromana como de tipo intergentilicio, conforme a la estructura social de los pueblos del norte, basada en las relaciones de parentesco y caracterizada por un relativo igualitarismo¹¹.

Estos caminos tendrían en común con los posteriores romanos su condición de terreros, si bien haya que suponer una evolución en cuanto a su factura: aunque, lógicamente, las simples sendas fueron las mayoritarias, sabemos por excavaciones arqueológicas de ámbitos castreños que existieron caminos aptos para el tránsito rodado, cuyo surgimiento debió producirse, según Santos Yanguas, en la época inmediata a la llegada de los romanos¹²; evidentemente, existirían variaciones según el desarrollo económico de las zonas, la propia funcionalidad e importancia de cada vía de comunicación y el tamaño de los distintos asentamientos, circunstancia que hubo de suponer una jerarquización, siquiera embrionaria, de la red viaria. Así, y aunque esta estuviese articulada fundamentalmente por tramos de corto radio que vinculaban entre sí núcleos vecinos, debieron también existir rutas de larga distancia, que se adaptarían sin duda a la intrincada orografía de Asturias aprovechando pasos y corredores naturales, como son los puertos de montaña y las direcciones de los valles. La necesaria existencia de una red de comunicaciones en época prerromana, incluyendo itinerarios de larga distancia, ha hecho replantearse así a algunos autores el origen de varias de las principales rutas de época romana, como las de La Carisa o La Mesa¹³.

1.1. LA RED VIARIA DE ASTURIAS EN ÉPOCA ROMANA

Sistematizadas por Fernández Ochoa en su obra *Asturias en época romana*, las fuentes básicas para el estudio de la red de calzadas romanas son dos. Una, literaria, el *Itinerario de Antonino*; otra, epigráfica: fundamentalmente, los miliarios. Ninguna de ellas se da en Asturias, que aparece así como una zona secundaria, al margen de las fuentes antiguas¹⁴. No obstante, algunas fuentes problemáticas, bien por su carácter tardío (*Anónimo de Rávena*), bien por su carácter de fuente reinterpretada a partir de una reconstrucción (*Tabula Peutingeriana*), dan cuenta de algunas posibles vías de comunicación. El primero habla de una probable ruta Asturica Augusta-Lucus Augusti (Astorga-Lugo) por intermediación de unas *mansiones* —Memoriana, Luco Astorum, Amneni, Lugisonis— que habrían estado situadas dentro del territorio de la actual Asturias¹⁵ y de otra costera entre Brigantia y Ossaron (Irún), en la que posiblemente estuviesen situadas en Asturias las *mansiones* de Castra Manuaria y Arragina¹⁶. A su vez, la *Tabula Peutingeriana*, reconstruida hipotéticamente en su tramo hispano por Miller, añade una ruta entre Interamnium (mansión previa a Memoriana, posiblemente en territorio leonés) y Lucus Asturum. Al parecer, ambas fuentes proceden de otra común, posiblemente un mapa romano del siglo III, debiéndose las diferencias a que el autor de Rávena habría usado una copia posterior de dicho mapa, del siglo IV o V¹⁷. Tenemos así unas fuentes escritas escasas y poco precisas, que solo mencionan una parte mínima de lo que debió ser la red viaria durante el periodo romano y que dejarían al margen vías como la de La Mesa o zonas tan importantes como la comarca minera del occidente, en especial la de Cangas del Narcea.

Las principales fuentes epigráficas para el estudio de las vías romanas, al contextualizarlas cronológicamente y aportar datos sobre su funcionalidad, son los miliarios. Aunque no se conserva en Asturias ninguno, lo que para Santos Yanguas estaría en relación con el propio carácter secundario de estas vías, hay testimonios de haberse descubierto antiguamente restos interpretados en su época como tales: por ejemplo, Tirso de Avilés mencionó la existencia de un posible miliario en Corao, dentro de la ruta de los Picos de Europa, y se ha hablado asimismo en alguna ocasión de restos de otro en Lucus Asturum. Otras inscripciones epigráficas que suelen vincularse con las vías de comunicación son las dedicatorias a los lares viales, aparecidas tanto en el centro como en el occidente de Asturias¹⁸.

La práctica inexistencia de testimonios epigráficos y literarios hace que el estudio de la red viaria antigua en Asturias deba centrarse en buena medida en otro tipo de testimonios, como los propios vestigios materiales de los itinerarios, que tienen como ventaja, en caso de contarse con restos bien conservados, el poder apreciar de un modo exacto el rumbo y el trazado del camino, aunque cuentan con un inconveniente de primer orden: su indeterminación cronológica. En efecto, la tipología constructiva de una vía antigua de comunicación depende más quizás de condicionantes de tipo económico y geográfico, como la adaptación a los materiales cercanos, que de otras variables que pudiéramos calificar de culturales¹⁹. A pesar de ello, y aunque la sola conservación de vestigios materiales de caminos antiguos, sin otro apoyo, ha dado lugar en la historiografía tradicional a una automática traslación a época romana, como veremos, la simple constatación de un empedrado *a priori* tipológicamente romano no nos autoriza a ello, dada la gran pervivencia de las técnicas constructivas.

Como ya se ha avanzado, mientras en determinados territorios de la península el plan viario romano habría supuesto un planteamiento nuevo, en otros se habría adaptado a itinerarios preexistentes. En particular, para el vecino caso gallego se ha hablado de un origen básico prerromano de la

red viaria, a la que se superpondría un calzamiento en época romana²⁰; similares afirmaciones se han llegado a dar en relación con Asturias, donde Maya González planteó una red viaria romana adaptada a los tradicionales caminos indígenas, «por lo que en raras ocasiones contamos con vías que reúnan los principales requisitos tal como se describen en los manuales»²¹, aunque, evidentemente, otros autores han destacado la importancia de las transformaciones producidas en época romana y, en especial, la relación existente entre la explotación intensiva de la minería y la formación de la red viaria²².

En realidad, quizás un análisis de la red caminera asturiana en época romana nos daría, al igual que el realizado en relación con cuestiones sociales o de poblamiento, una diversidad interna dentro de un arcaísmo generalizado, diversidad motivada por el desigual grado de intervención, explotación y, por tanto, capacidad de transformación llevado a cabo por el poder romano dentro de la realidad indígena y, por consiguiente, del territorio: la construcción de nuevas vías, como un factor más de romanización, estaría, pues, supeditada al interés directo de los conquistadores, bien fuese este de carácter militar, como vías de penetración, bien de carácter económico, como vías de exportación de materias primas. Por ello, dentro de un marco como el asturiano, incluido dentro de un norte cantábrico secundario desde el punto de vista del poder romano —y, por tanto, con ciertas condiciones de marginalidad— deberíamos tomar como punto de partida las dos realidades sociales existentes: por un lado, la indígena, que, a pesar de las transformaciones que experimentaría a lo largo del tiempo, pudo haberse mantenido en cierto modo alejada de las influencias romanizadoras²³; por otro lado, la romana dominante, con un control del territorio selectivo en función primordialmente de la explotación minera. La consideración conjunta de ambas realidades, «dos realidades socioculturales con bases económicas diferentes y una percepción del espacio a partir de ópticas distintas, que genera la creación de dos sistemas de comunicación», en palabras de Esteban Delgado, será la que nos permita una mejor comprensión de la diversa estructura caminera de la época²⁴.

Tendríamos, pues, un hipotético mantenimiento de la red viaria de tipo prerromano, con escasas novedades, en aquellas zonas del territorio que, alejadas de los intereses romanos, continuarían a grandes líneas con unas actividades ligadas a las tradicionales, fundamentalmente de tipo ganadero²⁵. Sin embargo, en otras áreas, donde la iniciativa romana se manifestó de un modo más intensivo, las transformaciones serían mucho más importantes: este sería el caso de la zona occidental asturiana y de parte de la zona central, sobre todo la desarrollada entre el triángulo en el que estaban situados los principales núcleos de población: Flavio-navia, Lucus Asturum, Gijón romano y áreas adyacentes. En este sentido, y dentro del área minera occidental asturiana, en la que se suele hablar de transformaciones globales, para Carrocera Fernández

la distribución de los castros y la articulación del territorio está pensada desde el punto de vista de una ocupación militar (...). La distribución del territorio está condicionada por el factor visual, es decir, el espacio es dividido a partir de puntos estratégicos desde los cuales se puede ejercer un control sobre una determinada extensión²⁶.

Los dominadores romanos redistribuirían, pues, el territorio (poblamiento, hábitat e infraestructuras) en función de la minería. Es precisamente en esta zona donde se encuentran diversos elementos epigráficos vinculados a la red viaria, ofreciendo también el área central, aunque en menor medida, testimonios similares, como el reciente descubrimiento de la inscripción a los lares viales en Lugo de Llanera y las referencias a la existencia anterior de un posible miliario, hoy desaparecido, atribuido a Numeriano²⁷.

Sintetizando, y al margen de la existencia generalizada o no de nuevos trazados viarios, lo que sí tendríamos al menos sería un acondicionamiento de los anteriores de acuerdo con los intereses romanos de control y explotación del territorio, llevándose a cabo obras de infraestructura en determinados tramos de la red viaria, tales como enlosados, alcantarillas, puentes, pontones, muros y sistemas de drenaje. En cuanto a

las características físicas de las vías romanas en Asturias, estas no se ajustarían a las consideradas típicas desde los puntos de vista de técnica constructiva y aspecto, quizás por su propio carácter de vías secundarias.

Recordemos en este sentido que la estructura que ha venido dándose como modelo de una vía romana ha sido la divulgada a partir de principios del siglo XVII por Bergier, quien elaboró su teoría tomando como base las consideraciones vitrubianas sobre la pavimentación de suelos, según las cuales las calzadas romanas se construirían a partir de un suelo apisonado con un estrato inferior de *statumen* o sucesión de hileras de grandes piedras planas unidas con mortero o arcilla, un estrato intermedio de *rudus* o grava menuda ligada con argamasa y una *summa crusta* o recubrimiento superior, formado, bien por un *nucleus*, especie de hormigón fino o mortero, bien por el empedrado o embaldosado de piedras planas. Tales consideraciones han sido, sin embargo, desmentidas por la flexibilidad que en la práctica mantenía la red viaria del imperio, en la que los elementos ahora mencionados variaban enormemente dependiendo de factores como la disponibilidad de materiales, las características naturales del suelo o la propia importancia de la ruta. Por ello, este modelo es solo ideal, similar en todo caso al existente en las vías más importantes de la península itálica, pero no utilizado de un modo continuo a lo largo de todos los tramos de una calzada²⁸.

Otras cuestiones sobre las vías romanas son las derivadas de sus dimensiones, también sumamente variables según su jerarquía. La vía tipo se construía a partir de una caja de unos seis metros de ancho por cerca de un metro de profundidad. A este respecto, Menéndez Pidal refirió la existencia de calzadas con incluso un metro y medio de altura de afirmado y nueve metros de ancho, aunque la mayoría oscilarían entre un firme de unos cuarenta y cinco centímetros de hondo y una anchura de cuatro a seis metros. Destaca así la flexibilidad y adaptación al terreno de las rutas antiguas, que, según Chevallier, tenían una base pétreo, natural o artificial, sobre la que se situaría en ocasiones un núcleo elástico formado por

arena o por un revestimiento que, a menudo, está lejos de ser regular²⁹.

En esta línea, los diferentes autores que se han aproximado al asunto coinciden en apreciar que la red viaria asturiana de época romana no fue realmente una red de calzadas en el sentido literal del término, como corresponde a unas rutas secundarias no citadas en las fuentes, sino que el calzamiento estaría limitado a aquellos tramos que realmente lo necesitasen. Además, hay que recordar que en un territorio tan montañoso como el asturiano el típico calzamiento romano de losas regulares y escuadradas podía ser en ocasiones contraproducente y convertirse en una dificultad añadida para la potencia de tracción de los animales; todo ello, teniendo en cuenta también que en la actualidad tiende a considerarse el transporte por carro como menos importante de lo que tradicionalmente se venía haciendo, sobre todo en determinadas áreas del imperio, entre las que se situaría el noroeste peninsular, que debió además de realizarse con unos carros de pequeñas dimensiones, con ruedas de aproximadamente unos 80 cm y una anchura de menos de un metro y medio de eje³⁰. Aunque desconocemos en qué medida se desarrolló este tipo de tráfico, sabemos de su utilización en el noroeste de la península ya en época castreña; en el occidente asturiano se han descubierto huellas de carro con un ancho de al menos 1,40 m en el castro de Coaña, y Santos Yanguas, en su estudio sobre las vías de comunicación en la zona minera del Narcea, plantea que las rutas tendrían las características básicas para posibilitar este tipo de tráfico con vistas a las exportaciones de metal fuera de Asturias³¹. En cualquier caso, y para finalizar este apartado, se ha subrayado el contraste entre lo avanzado de la ingeniería romana y el estancamiento de los medios de transporte de la época: por ejemplo, para Menéndez Pidal el desconocimiento del herraje de los animales de tiro y el mantenimiento de técnicas de atalaje poco evolucionadas traían como consecuencia que la carga media de transporte de un carro de la época estuviera entre unos 200 a 350 kg, comparables, para el autor, a los de una acémila actual³².

1.2. LA RED VIARIA EN ASTURIAS EN ÉPOCA MEDIEVAL

El concepto de *Edad Media*, creado por los humanistas del Renacimiento, ha tenido históricamente connotaciones peyorativas, manifestadas incluso en su propia definición, que toma como factor diferenciador no una característica propia, sino meramente una ubicación cronológica entre dos teóricas épocas de esplendor. Por otro lado, y con este mismo punto de partida, el Medieval se planteaba como algo unitario y monolítico, visión que, vigente hasta principios del siglo XIX, ha venido negándose con posterioridad hasta el punto de que la comprensión de la gran diversidad interna del período es factor clave para explicar muchas cuestiones.

Así, la Edad Media aparece como testigo de procesos opuestos; es, por un lado, época de ruralización, prolongando una situación iniciada con anterioridad al fin del Mundo Antiguo; pero es, por otro, un momento de urbanización importante, que, para áreas geográficas como la asturiana, fue el primero, al no haberse desarrollado verdaderas ciudades hasta entonces. A este despertar comercial y al subsiguiente desarrollo del intercambio se unen además otras cuestiones de tipo socioreligioso, como el fenómeno de las peregrinaciones, que contribuyeron a aumentar la importancia de los desplazamientos y el contacto cultural, y a implantar un sistema asistencial al viajero en las grandes rutas. De ahí lo inútil de percibir de un modo unitario a la Edad Media, en la que, ya en el siglo XV, vuelve a producirse un nuevo desarrollo de las obras públicas, aunque la fragmentación del poder político propiciase un papel muy limitado de la autoridad estatal en el ámbito de las infraestructuras viarias, cuya iniciativa quedó a menudo bajo la responsabilidad de diversos organismos y de particulares

(ayuntamientos, juntas, Iglesia...), encargándose el Estado únicamente de registrar y otorgar permisos hasta el XVII en algunas partes de Europa y hasta 1761 en España, cuando este «se hace cargo de la red viaria, planifica y asume su control»³³.

A la inexistencia hasta el siglo XVIII de un verdadero plan centralizado respecto a las comunicaciones debemos sumar que el procedimiento para afrontar los gastos de construcción y reparación de caminos y puentes fue común en buena medida a las Edades Media y Moderna: repartimientos, sisas y portazgos perviven aún en el siglo XVIII, aunque estos últimos, al parecer, entraron en decadencia ante el convencimiento del Estado de que, a pesar de su proliferación, pocas veces reinvertían realmente sus rendimientos en la finalidad para la que habían sido concedidos³⁴. Otras pervivencias, que en el caso asturiano llegan hasta la actualidad para los caminos locales, son las referentes a la mano de obra, recurriéndose a la *sestaferia* aún a finales de este siglo para la reparación de distintos puentes y caminos, incluyendo el interior al occidente, de Oviedo a Grado. Todo ello, sin olvidar el marco general de continuidad de una red viaria de caminos de herradura hasta casi el siglo XIX o las pervivencias tipológicas en los puentes y otras obras de infraestructura.

1.2.1. LA RED VIARIA EN ASTURIAS EN LA ALTA EDAD MEDIA

Los inicios de la Edad Media, de difícil separación con el mundo tardorromano, supusieron una ruralización, manifestada en la decadencia de aquellos núcleos que podían considerarse como semiurbanos, y un abandono, de difícil cuantificación y seguramente variable según las diversas zonas, de los núcleos de poblamiento tradicionales, los castros, y el desarrollo de otros, denominados, al igual que sus precedentes de época romana, *villae*. Con la desaparición del poder político imperial lo hizo también su concepción de la articulación del territorio, incluidas las vías de comunicación, especialmente las relacionadas con la explotación minera, y la sociedad autóctona, más o menos transformada, volvería a adquirir el protagonismo

que hasta entonces ostentaba el factor exógeno romano. De acuerdo con esto, y aunque no podamos hablar de un modo global de una vuelta al pasado, cobraría importancia un sistema de itinerarios flexibles que unirían todos los hábitats secundarios, en un proceso favorecido además por la escasa aculturación que parecen haber experimentado los antiguos pobladores, tradicionalmente caracterizados como escasamente romanizados, al menos en comparación con otras zonas de la península³⁵.

Esta situación habría propiciado que pasasen a un plano secundario los intercambios a larga distancia y, con ellos, las rutas de largo radio. La población se articuló entonces, o al menos así aparecerá posteriormente en la documentación altomedieval, en unidades como los *territoria* o *valles*, unidades no solo geográficas, sino también sociales, comunes al norte cantábrico, que en ocasiones se han relacionado con espacios territoriales de las antiguas agrupaciones sociales y étnicas de época prerromana y romana³⁶. La debilidad o inexistencia de un poder político centralizado y la posible independencia, al menos *de facto*, que pudieron haber tenido los pobladores de la actual Asturias durante la época de las invasiones germánicas de suevos y visigodos ayudaría al mantenimiento de este arcaísmo. En este sentido debemos suponer la pervivencia de las técnicas constructivas tardorromanas, presentes, por otro lado, en los escasos testimonios que nos han llegado de estos momentos³⁷ y luego apreciables una vez constituido el reino de Asturias, cuando encontramos una voluntad decidida de construcción de edificaciones bajo la iniciativa de la monarquía, habiéndose advertido tal vinculación con el mundo tardorromano en alguno de los más antiguos testimonios del arte asturiano. Incluso construcciones clásicas del período como las ramirenses comparten con el Mundo Antiguo un concepto metrológico de la concepción de la obra que, por otra parte, se contradice con las imágenes de impericia o de falta de belleza y proporcionalidad con las que suele asociarse el mundo medieval, especialmente la Alta Edad Media³⁸.

Poco sabemos sobre la construcción y mantenimiento de obras de carácter público en este periodo, a excepción de al-

gunas cuestiones referentes a obras civiles, como, por ejemplo, la aún conservada fuente urbana de Foncalada. Teniendo en cuenta el desarrollo de la arquitectura prerrománica asturiana, parece, sin embargo, poco razonable pensar en un abandono de la red viaria por parte de los monarcas justificado en una supuesta incapacidad técnica, y la insuficiencia de evidencias al respecto, como en otros muchos aspectos de la vida diaria, quizás esté motivada más por el volumen y características de las fuentes hoy disponibles que por la inexistencia de estas actuaciones. Así, ya bajo Alfonso III hay constancia de una política de control del espacio y de las vías de comunicación de carácter militar y defensivo mediante la construcción o reaprovechamiento de estructuras fortificadas asociadas a los principales itinerarios a uno y otro lado de la cordillera³⁹, mientras que con anterioridad parece lógico pensar en el mantenimiento de las *vías, stratas, itineres, karreras antiquas*, etc., que aparecen en la documentación. Este interés en el mantenimiento de las vías se manifiesta ya de un modo directo en la inscripción epigráfica de la conocida como Piedra Escrita de Rozadas (Somiedo), realizada bajo el reinado de Fruela II, hijo de Alfonso III, en la que se indica la apertura de la vía del puerto de Somiedo en el año 922.

Empezamos a tener algunas noticias de itinerarios por las crónicas cristianas y musulmanas, prácticamente las únicas fuentes, junto con los testimonios arqueológicos, que pudieran examinarse. Sin embargo, las noticias que ofrecen respecto a las comunicaciones son parcas y, por lo tanto, sujetas a diversas interpretaciones, y apenas permiten establecer los itinerarios más utilizados durante el período de transición entre la Antigüedad y Alta Edad Media. Sobre todo, entre los siglos VIII y X aportan algunas noticias sobre actividades militares, bien debidas a los musulmanes —invasiones de Muza en el 714 y de Hixem en el 794— o a las luchas por el poder dentro del reino astur. En cualquier caso, lo escaso y ambiguo de las referencias ha propiciado que toda delineación de las rutas utilizadas se apoye en suposiciones y en indicios débiles, algo ya resaltado en su día por Barrau-Dihigo, quien subrayó estas deficiencias de las fuentes escritas, por lo que, en consecuencia, los historiadores apenas han tratado sobre el

asunto⁴⁰: una primera descripción del itinerario de la invasión de Muza del año 714 para reducir la sublevación acaudillada por Pelayo fue la realizada por Saavedra en su *Estudio sobre la invasión de los árabes en España*, que, con cierto éxito en su difusión, reducía el Lukk de las fuentes a Lucus Asturum (Lugo de Llanera) en lugar del Lugo gallego y planteaba una entrada en territorio asturiano por el puerto de Tarna para llegar, pasando el Nalón, a sitiar dicho núcleo. A las críticas realizadas a esta interpretación por Barrau-Dihigo y Uría Riu, por lo subjetivo de las identificaciones establecidas, se sumó Sánchez Albornoz, quien centró el itinerario de penetración de Astorga a Lugo, si bien proponiendo una entrada de los musulmanes en Asturias por el puerto de La Mesa en el transcurso de su avance hacia el noroeste antes de llegar a Astorga. A su vez, Uría Riu, aunque considerando probables las conclusiones de Albornoz, planteó a su vez una posible utilización de la ruta interior este-oeste en dirección al centro de Asturias por el puerto de El Acebo, Allande y Tineo⁴¹.

En estos siglos iniciales de la Edad Media, la Iglesia jugó un papel prioritario continuando el proceso de aculturación de las sociedades norteñas ya iniciado durante la dominación romana; un elemento acelerador importante del proceso fue el desarrollo, en los siglos de transición a la formación de la sociedad feudal, de iglesias, cenobios familiares, incipientes comunidades monásticas y eremitorios, los cuales contribuyeron a modificar las estructuras familiares, sociales y de propiedad de la tierra. En el ámbito que nos ocupa es interesante observar el emplazamiento de algunos de estos centros no solo por los fenómenos de sincretismo religioso producidos por el asentamiento sobre lugares de culto o reunión preexistentes, aspecto este muchas veces recogido en la bibliografía, sino también por la localización de muchos de ellos en cruces de caminos, a lo largo de estos o en la cercanía de puentes o confluencia de valles —por ejemplo, los cenobios familiares de la zona de Cangas del Narcea, integrados posteriormente en el patrimonio de San Juan Bautista de Corias—. El desarrollo posterior de estos centros religiosos, con un patrimonio inalienable y en continua expansión por compras y donaciones, propició que estos se convirtiesen en los centros rectores

de la actividad social y económica de amplias áreas, lo que, a su vez, trajo consecuencias en la red viaria, pues, a diferencia de lo que supuso la dominación romana, el control efectuado por los monasterios se adaptó en gran medida a la realidad socioeconómica existente y potenció los caminos ganaderos de trashumancia de corto y de largo radio⁴².

1.2.2. LA RED VIARIA EN ASTURIAS EN LA PLENA Y BAJA EDAD MEDIA

La importancia de la Edad Media también radica en haber originado el poblamiento actual, apareciendo, en primer lugar, las aldeas y, más tardíamente, los primeros núcleos urbanos. En este sentido, tuvo gran trascendencia la urbanización producida a partir del siglo XI, cuando nos encontramos en toda Europa con un importante crecimiento económico, de distinta intensidad y cronología según las zonas. Este proceso de urbanización y desarrollo comercial, que tuvo lugar en el norte cantábrico con cierto retraso, dio lugar desde fines del siglo XI hasta fines del XIV a aproximadamente una centena de núcleos urbanos, de los que el mayor número corresponde al caso asturiano; todos ellos, sin embargo, de pequeño tamaño en comparación con los ámbitos castellano o europeo⁴³. La verdadera importancia del proceso se estima, como hemos avanzado, en que supuso el inicio del urbanismo en Asturias, pero, además, en que su gran estabilidad y perdurabilidad jerarquizó y vertebró este espacio hasta nuestros días, lo que ha llevado a Ruiz de la Peña a caracterizar estas fundaciones como el hito más importante de la historia asturiana en el milenio que va desde la monarquía asturiana hasta la industrialización decimonónica⁴⁴.

El protagonismo económico y territorial pasó a estar entonces condicionado por la creación de las pueblas y la concesión de sus alfores comarcas, que entraron directamente en confrontación con los anteriores dominadores del espacio asturiano: la gran nobleza y los grandes monasterios. De este modo, no fueron pocas las villas que vieron cortada de raíz su creación por la presión de los monasterios, como fue el caso

paradigmático de Pola de Sarego. En otras ocasiones, como sucedió con Pola de Tineo, primera fundación de una villa nueva en Asturias, se concedería a Obona un derecho importantísimo, como era el paso obligatorio por este monasterio de los peregrinos a Santiago para compensar las pérdidas producidas por la creación de la puebla⁴⁵.

Los primeros núcleos urbanos asturianos fueron Oviedo y Avilés, que recibieron su fuero a finales del siglo XI y continuaron desarrollándose en los siglos posteriores. Si Oviedo tenía con anterioridad esta entidad por haber sido corte del reino, Avilés destacó por su privilegiada situación, al fondo de una gran ría que favorecía el desenvolvimiento del tráfico comercial. La sal, elemento vital en la época por su diversa y capital utilización en ámbitos como la conservación de carnes y pescados, la condimentación o la alimentación del ganado, fue también un elemento clave en el crecimiento de la villa avilesina. Por su parte, aunque Avilés ya disponía con anterioridad al otorgamiento del fuero de unas pequeñas salinas, su posterior consideración como centro de importación y redistribución de la sal procedente de Europa a un amplio territorio convirtió a la villa en el principal alfolí asturiano, lo que le aportó grandes beneficios. Junto a la sal, la exportación de madera, frutos secos y pescado, y la reexportación de paños y otras mercancías propiciaron la expansión mantenida de ambas ciudades⁴⁶. Además, el desarrollo de la ruta que unía la costa avilesina con Oviedo y León por Pajares, incentivado por el privilegio reconocido a ambos núcleos de no tener que pagar portazgos por el tráfico comercial hasta el litoral, se incrementó con el fenómeno peregrinatorio desarrollado en estos siglos. En efecto, son abundantes los peregrinos que desde León se dirigían hacia el norte para adorar las reliquias de San Salvador, continuando ya desde Oviedo a Santiago por tierras asturianas. Ambas cuestiones —inicio del desarrollo urbano y comercial y expansión de las peregrinaciones— ayudaron a configurar unas vías más articuladas y provistas de centros asistenciales para ayudar a los viajeros y caminantes, de tal manera que el impulso a la red viaria, de la mano de nuevos puentes y caminos, parece darse ya claramente en esta época⁴⁷.

Ya en el siglo XIII, el número de ciudades se amplió con la fundación de las polas asturianas, fenómeno común a buena parte del territorio norteño. Tras Tineo, Pravia y Llanes, a principios de siglo, se crearon en su segunda mitad Cangas del Narcea, Grado, Lena, Somiedo, Valdés, Nava, Siero, Maliayo (Villaviciosa), Gijón, Navia, Colunga, Ribadesella, Salas, Carreño y Gozón. A mediados del siglo XIV se fundó Sobrescobio, debiendo también añadir a las mencionadas Pola de Allande, Rovoreda y Castropol en la segunda mitad del siglo XIII, Langreo a principios del XIV y Las Regueras a principios del XV, villas fundadas no a iniciativa real, sino de la Iglesia ovetense.

Algunas de estas polas se situaron junto a importantes vías de comunicación, como Salas, Tineo, Lena, Grado o Siero, entre otras, y donde también se habían asentado con anterioridad los grandes cenobios monásticos de Cornellana, Obona y San Bartolomé de Nava, entre otros. Si en algunos casos, como Grado y Tineo, las polas se localizaban en plena vía, en otros, como ocurrió con las villas costeras, contribuyeron a configurar definitivamente la hasta entonces difusa ruta litoral y a potenciar los itinerarios en dirección norte-sur hacia la meseta.

La obligatoriedad de vender los productos en los mercados de las nuevas pueblas, las reuniones de los jueces en ellas y la atracción de una burguesía y un comercio incipientes propiciaron una ruptura con el pasado, pues aquellas jerarquizaron el espacio y se convirtieron en puntos centralizadores de sus respectivos territorios, en los que se crearon redes de caminos cuyos destinos principales eran las propias villas. Al mismo tiempo, y como veremos, se potenciaron las infraestructuras viarias, al encargarse los concejos del mantenimiento de las calzadas y los puentes por los que entraban las mercancías.

La radical diferenciación entre Antigüedad y Edad Media con un saldo netamente desfavorable para esta ha sido asimismo planteada en los análisis técnicos de caminos y puentes, contraponiéndose tradicionalmente el papel jugado por la ingeniería romana, sinónimo de perdurabilidad, frente a un Medioevo que se limita a reaprovechar lo heredado, cuando no

a remedarlo con peor fortuna, y cuyos caminos han llegado a ser definidos irónicamente como «sitios en torno a los cuales circulaban habitualmente los hombres»⁴⁸. Ambas cuestiones son solo ciertas de un modo relativo: todo parece indicar que el ingeniero romano no estaba imbuido de esa idea de perennidad, como se aprecia en las constantes reparaciones de calzadas que atestiguan los miliarios allí donde se conservan o en determinados defectos aún visibles en la actualidad en la ejecución inicial de algunos puentes, como los analizados, sin ir más lejos, en la vecina Galicia⁴⁹. En este mismo sentido, Aramburu-Zabala apunta que las diferencias técnicas entre puentes romanos y medievales son prácticamente nulas hasta el siglo XII, distinguiéndose solamente de un modo general en la mayor perfección de aquellos en cuanto a la calidad de los materiales, debido sobre todo a la disponibilidad de una mano de obra y de unos materiales comparativamente mucho más baratos que en la Edad Media⁵⁰, por lo que la tipología constructiva de raíz romana perviviría en los inicios del Medioevo en aspectos tales como el mantenimiento de los tajamares angulares y en la carencia de espolones. Para este autor, la mayor fragilidad de los puentes medievales habría producido, no obstante, un desarrollo de la investigación tecnológica, que, iniciada con la aparición de los espolones hacia los siglos XI-XII y con la sustitución de los arcos de medio punto por los apuntados más adelante, acabó supliendo los defectos romanos, centrados fundamentalmente en la cimentación. Así, las características constructivas romanas, parcialmente continuadas en la Edad Media, solo habrían sido definitivamente abandonadas por los tratadistas modernos al pretender evitar estos defectos, además de otros, como la escasa luz de los vanos respecto a los pilares o el perfil alomado de la calzada⁵¹. A este respecto, la innovación que supuso la aplicación del arco ojival a la construcción de puentes, paralelamente al desarrollo de la arquitectura gótica, que Menéndez Pidal vio como una mejora⁵², fue para Aramburu-Zabala menos un avance técnico que una respuesta cultural que no ofrecía ventajas fundamentales sobre el arco de medio punto, ya que

el arco ojival formaba parte de la cultura arquitectónica de la Baja Edad Media de una manera profunda, más allá de su



carácter técnico, y era aplicado de forma sistemática incluso allí donde parece desaconsejable su uso (...). El puente aceptó entonces una solución formal y tecnológica impuesta por el sistema cultural al cual pertenecía, sin someterla, en principio, a una crítica propia⁵³.

En este sentido, del análisis de los puentes asturianos estudiados parece apreciarse, junto a la escasa utilización de arcos ojivales, una presencia de la ojiva en tajamares y espolones desde la Baja Edad Media: en efecto, estructuras de este tipo aparecen en los puentes de Gobín y de Godos, cuyas últimas intervenciones se produjeron en el siglo XV y cuyas destrucciones habrían tenido lugar a lo largo del siglo XVI, así como en las estructuras más antiguas del puente de Gallegos, que parecen anteriores a la destrucción de 1522, mientras que en el caso del de Lugones, construido o reconstruido en 1408, presentan alzados tendentes a la ojiva, aunque bastante transformadas por las obras realizadas a lo largo del tiempo. Un caso similar es el correspondiente al puente de Cangas de Onís, con tajamares y algunos arcos ojivales.

Por otro lado, y como ya hemos mencionado, desconociéndose en buena medida las características tipológicas de la red viaria de época romana en Asturias y suponiéndose por parte de la mayoría de los autores un predominio claro de los caminos terreros y con poca importancia del tráfico rodado, quizás lo que aquí supuso la época medieval fue la culminación de una tendencia que condujo a la existencia exclusiva de caminos de herradura de largo radio, más que a marcar un corte tajante⁵⁴, pues la ruptura entre una red viaria romana carretera y una medieval de herradura habría sido más evidente donde aquella fue una red de primer orden que en casos en los que, como en Asturias, esta tuvo un carácter secundario. Al margen de estas matizaciones, es evidente el retroceso que, de un modo general, supusieron los siglos medievales en el ámbito de la construcción de caminos de carros y calzadas, ya que la estructura básica de una calzada medieval parece haber sido más simple que la de una romana, «puesto que las calzadas medievales aparecerían a veces realizadas directamente sobre el suelo, sin mayores acondicionamientos, a diferencia de las romanas, que conta-

rían con diferentes capas», si bien, como hemos planteado, la variabilidad de situaciones podía ser muy grande⁵⁵.

Este atraso en cuanto a la ejecución de caminos, consecuencia en gran medida de la inexistencia de un poder centralizado encargado de planificar y llevar a cabo tales cuestiones, se contrapuso, sin embargo, con avances en otros ámbitos, como en los modos de transporte, pues el retraso de la caminería medieval no fue obstáculo suficiente para el logro de grandes transformaciones sociales y económicas producidas en el período; en palabras de Menéndez Pidal, esta decadencia se vio compensada con creces por nuevas invenciones, como el herraje de las caballerías o la aparición de los estribos y de nuevos y mejores enganches de las bestias de tiro, elementos todos que aumentaron notablemente la eficiencia y que se desarrollaron ya alrededor de los siglos IX y X⁵⁶. De este modo, podría considerarse que los avances técnicos en el transporte compensarían en cierto modo la inexistencia de una política viaria centralizada, contribuyendo además a ello otro aspecto de gran relevancia: la creación de una red asistencial, de importancia variable, pero eficaz al menos en las grandes rutas, en las que abundaron los hospitales y las malaterías. La propia fundación de pueblas no hizo sino coronar un proceso iniciado con anterioridad al año mil, que se manifestó en la Baja Edad Media en la estructuración o reestructuración de una red viaria bastante completa. Ahora bien, los poderes impulsores de todas estas cuestiones fueron diversos, como correspondía a una sociedad como la medieval.

Así, a las iniciativas tomadas por la Iglesia y, en menor medida, por la nobleza laica, debemos unir el protagonismo que luego jugaron los concejos urbanos, interesados en el mantenimiento de unas vías de comunicación fundamentales para su economía, y el de los propios monarcas⁵⁷. Tal papel parece ya presente de un modo implícito durante el período de la monarquía asturiana, pero solo se manifestó claramente a partir de los siglos XI y XII, cuando se articularon las principales rutas de peregrinación tanto a Santiago como a San Salvador de Oviedo, llegándose incluso a variar, por iniciativa real, como ya hemos visto, tramos concretos del camino⁵⁸. Si bien

no podemos extrapolar a Asturias la afirmación de Ferreira Priegue de que la mayoría de puentes existentes en Galicia en este período «fueron hechos o restaurados en los reinados de Fernando II y Alfonso IX» ante la parquedad de las fuentes⁵⁹, el interés de la monarquía sí se manifestó claramente con diversas mercedes regias, como la donación de Alfonso VI, en el año 1096, del antiguo palacio de Alfonso III en favor de la Catedral de Oviedo que dio origen al hospital de San Juan o las reseñadas por Ruiz de la Peña en relación con las alberguerías de Copián, San Isidro, Pontón, Tarna y Seuncia entre los años 1103 y 1171, siendo asimismo por estas fechas, en 1144, cuando el rey Alfonso VII hizo lo propio respecto al puente de Peñaflores. Estas mercedes regias continuaron a lo largo de la Baja Edad Media, con ejemplos como los de Leitariegos, L'Escamperu, Pontón y La Cabruñana⁶⁰.

Esta gran diversidad en cuanto al impulso a la construcción de puentes y caminos se manifestó también en su financiación y mantenimiento. Conocemos ya desde la temprana Edad Media el carácter de obra piadosa que tenían las intervenciones efectuadas en los caminos, sobre todo en los puentes, y la íntima relación existente entre estos y pequeñas capillas construidas junto a ellos, aspectos ya reseñados en su día por Manuel Rúa⁶¹. En este sentido, Soria y Puig recuerda que la construcción de un puente era considerada en la Edad Media como una obra pía, pues con ella se libraba a los caminantes del peligro de una muerte sin confesión al vadear un río y que, «aunque en España apenas se registran casos, a partir del último tercio del XII la Iglesia llegó a conceder indulgencias a los que con sus donativos contribuían a la construcción de puentes», de lo que sería testimonio, por ejemplo, la bula otorgada por el papa Sixto IV para recaudar fondos a favor de la iglesia de Orense en el reparo del puente sobre el Miño⁶². Este carácter de obra piadosa es patente en la documentación medieval, tal y como se recoge en el siguiente extracto de un documento real inserto en el *Libro becerro de la Catedral de Oviedo*, fechado en 1383:

Sepades que, por razón que cunple a seruiçio de Dios e nuestro, de fazer adobar e reparar la puente que dizen de Mieres por quanto la derribó el río, e es obra de piedat en la mandar

adobar e reparar, por quanto por non estar adobada e reparada han de pasar los romeros que van a Santiago e otras personas por el río e peresçen en el dicho río por mengua de no estar adobada e reparada la dicha puente⁶³.

El fenómeno ya se daba con anterioridad, cuando, a través de diferentes mandas testamentarias otorgadas en los siglos XIII y XIV, personas de distintos ámbitos de la vida asturiana entregaban dinero o cereal para el mantenimiento de numerosas malaterías y hospitales de peregrinos, así como para algunos de los puentes más significativos de la Asturias medieval, como los de Olloniego o Godos, y, con la misma finalidad, en algunos puentes realizados por la Iglesia se recurrió al uso de limosnas, como el de Gobín, en Udrión, a fines del siglo XV⁶⁴.

Conocemos también por otro pergamino del año 1233 que dicha *ponte* de Mieres tenía bienes —al menos, un prado— destinados a su mantenimiento, al igual que ocurría con diferentes capillas y santos «propietarios» de tierras gracias a donaciones piadosas⁶⁵. Recordemos además que en pleno siglo XII, cuando se está construyendo, o quizás reconstruyendo, el puente de Peñaflor, el rey Alfonso VII había otorgado para esta obra la tierra de Carril, que con anterioridad bien pudo estar relacionada con otro puente cercano, el también llamado de Carril, arruinado años atrás al decir de su descubridor, González y Fernández-Vallés⁶⁶. En esta línea, el estudio realizado sobre los puentes históricos de Galicia resalta que «los puentes estaban constituidos en verdaderas personas jurídicas capaces de dominio en tanto que poseedores de diferentes bienes muebles e inmuebles para su mantenimiento»⁶⁷. En otros casos, la actuación y los medios para la reparación de los puentes bajo el ámbito de la Iglesia fueron distintos, pues, por ejemplo, en el año 1356 conocemos cómo el monasterio de Santa María de Valdediós disfrutaba por concesión real del portazgo en el puente de Boñar, siempre y cuando cuidara de su mantenimiento⁶⁸.

Además de la relación existente entre puentes y capillas y torres, ligadas a menudo con la financiación de aquellos, es detectable una relación entre puentes y molinos situados en

sus inmediaciones, que en algunas ocasiones compartían una misma estructura, como se aprecia en el siguiente aforamiento de un molino, realizado por la Catedral de Oviedo a fines del siglo xv:

Dieron los dichos señores consenso al sennor don Fernando de Palençuela, mestrescuela de Çibdad Rodrigo, prouisor del sennor obispo don freyi Alfonso de Palençuela, obispo de Ouiedo, para aforar a Fernando Aluarez de Valdés el Moço en el çellero de Amandy, ques del dicho sennor obispo de Ouiedo, una mollinera en el del río de Balboqua, et hase de tomar la agua de baxo de la ponte que fizo Pedro de la Naua de piedra, e la qual mollinera fueron aver por mandado de los dichos senores del cabillo e del dicho sennor provisor Gonzalo Ferrández de Migolla.

Una explicación de estos vínculos pudiera ser, en ocasiones, el aprovechar la realización de una importante obra de ingeniería como es la de un puente para la edificación simultánea de una industria de rentabilidad segura, sin descartar en otras ocasiones que la construcción de los molinos fuese un medio de financiación y mantenimiento de los propios puentes⁶⁹. En palabras de Soria y Puig:

Quien era capaz entonces de construir un puente, también lo era de levantar una pequeña presa en el cauce para derivar el agua del río por un canal y mover con la energía hidráulica las piedras de moler. Más aún, en ocasiones es la propia construcción del puente la que aconseja hacer una derivación para trabajar más cómodamente en la cimentación de una pila o un estribo. Por otra parte, un molino próximo a un puente sirve al doble de tierras que uno alejado de todo paso sobre el río, pues así puede moler grano procedente de ambas márgenes. Los molinos son a los puentes medievales lo que los satélites a los planetas: giran en su órbita atraídos por su campo⁷⁰.

Los diferentes medios de financiación de las obras públicas han sido reseñados por Pérez Bustamante, quien indicó además el proceso más común en la Baja Edad Media castellana, que, esquemáticamente, es el siguiente: en un principio, se produciría la petición de la obra por parte de, bien una insti-

tución señorial religiosa o laica, bien un concejo, estando estos últimos tras 1497 obligados por el mandato de los Reyes Católicos a «tener abiertos los caminos carreteros de sus términos». La petición era recogida por el Consejo Real, el cual, tras recibir el informe de los corregidores y jueces de residencia, concedía o no la licencia de financiación y el modo y cuantía de esta, que, por otro lado, corría a cargo de los interesados por procedimientos de naturaleza fiscal⁷¹. Entre los diferentes modos de recaudación directa o indirecta empleados estarían los portazgos, pontazgos, caloñas y peajes, que en algunas ocasiones se aplicaron para el reparo de puentes, como ocurrió en el caso del de Mieres, donde el conde don Alfonso, hermano de Juan I, mandó cobrar peaje⁷². En cuanto a las sisas y los repartimientos, fueron profusamente utilizados por los concejos urbanos ante la falta de propios con los que financiar las obras públicas. Tanto la sisa, definida por Pérez Bustamante como «una imposición directa sobre géneros comestibles que consiste en la reducción de pesos y medidas» como los repartimientos, consistentes en el pago de las obras por parte de los más interesados en ellas, fueron las técnicas más usadas por parte de los concejos. Así sucedió con el puente que la ciudad de Oviedo proyectaba realizar en Puerto entre 1495 y 1500, cuando los Reyes Católicos concedieron diversas sisas en las mercancías que entraban en la ciudad tanto para este como para otras obras públicas, en un proceso en el que se observará lo gravoso del sistema para la economía de la ciudad, que se vio obligada a solicitar ayudas voluntarias de los vecinos⁷³.

1.2.3. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA RED VIARIA BAJOMEDIEVAL

Ya hemos mencionado la trascendencia de la urbanización, por cuanto, y en palabras de Ruiz de la Peña, con la formación de las villas nuevas

se crean nuevos centros de consumo que, al mismo tiempo, actuarán de canales impulsores de la producción y circulación comercial de bienes; se estimula el empleo del dinero en los intercambios con las áreas rurales circundantes; y se favorece,



en suma, el proceso de tránsito que conducirá al país astur, en el curso de la baja Edad Media, desde una economía primaria, de mera subsistencia (...) a otra de signo mucho más abierto, que se manifiesta incluso con una clara proyección mercantilista en la mayoría de las nuevas pueblas marítimas y, ya en mucho menor grado, en algunas del interior situadas sobre las principales rutas de comercio terrestre⁷⁴.

Este comercio se realizó exportando los tradicionales productos excedentarios de Asturias, más la reexportación de elementos procedentes de Europa, como paños o sal, llegando a los mercados de Valladolid, Medina de Rioseco y Medina del Campo. Por otro lado, la importancia de los alfolíes asturianos estribaba en que tenían exclusividad no solo para el propio territorio, sino también para los obispados de León y Astorga, además de para las tierras leonesas dentro de la jurisdicción eclesiástica asturiana⁷⁵.

Fenómeno de gran importancia a lo largo de la Edad Media fue la conflictividad que se produjo en los caminos en relación con diversas cuestiones, como el cobro de portazgos, impedimentos de paso y numerosos abusos señoriales, de los que tenemos abundantes muestras en la documentación medieval. Un caso típico es el de los pleitos y demandas causados por el cobro de los portazgos y peajes, que los caminantes trataban de evitar en una huida hacia caminos no fiscalizados. Conocemos así cómo a mediados del siglo XIII existían quejas de los administradores del portazgo de Olloniego por la actitud de los que lo intentaban evitar pasando por rutas alternativas, mientras que en el ya referido peaje concedido para reparar *la ponte* de Mieres a fines del siglo XIV debía aplicarse tanto en el puente como en los vados donde se cruzaba el río:

E para la adobar tenemos por bien que todas las bestias que pasaren por la dicha puente o por los dichos vados mandamos que paguen por la bestia mayor dos dineros, e por la bestia menor un dinero a la yda e otro a la venida⁷⁶.

Fueron también numerosos los pleitos emprendidos por los vecinos de las villas de Avilés y Oviedo contra los portazgues

ros del camino a León, sobre todo con la abadía de Arbas del Puerto, en una ruta en la que, por sus fueros, estaban exentos de cualquier pago. Estas situaciones de conflicto por el paso de los caminos y el control de las rutas no eran, ni mucho menos, nuevas, variando según los casos las instituciones implicadas: sabemos, por ejemplo, que en 1131 los hombres del conde Suero Bermúdez habían intentado cobrar el portazgo en Leitariegos a los monjes de Corias y que, tras un pleito, estos vieron reconocido su privilegio de libre paso⁷⁷. En otros casos, las situaciones eran más puntuales y violentas, como ocurría a fines del siglo XIII en Cornellana, donde los monjes del monasterio de San Salvador interceptaban una y otra vez en *la ponte vella* de dicho lugar a los caminantes, que procedían de lugares tan lejanos como Ribadeo, llegando incluso a retenerlos hasta que sus familias pagasen un rescate⁷⁸, o testimoniaban el enfrentamiento entre el poder señorial y los núcleos urbanos por el control del comercio a larga distancia, como sucedía en 1316 cuando el concejo de Oviedo pidió al deán y cabildo de la Catedral que interviniese ante la situación creada por los moradores del castillo de Tudela, uno de los pertenecientes a la Iglesia ovetense, quienes asaltaban a los mercaderes que venían de León:

Iohan Pérez (...), querellando, dixo que el día sobredicho, que yendo so hermano Fernán Pérez pora tierra de León conso poseído, que legó con el dicho Fernán Alfonso al dicho Padrón, etllí tomó tres pixotas etllí dio muchas feridas dél auessas del cuchello et que se tornó luego al castiello⁷⁹.

Destaca así la inseguridad como elemento esencial en la situación de la red viaria bajomedieval asturiana, multiplicada en las crisis propiciadas por las luchas civiles del siglo XIV, que pudieron haber sido, como en otras partes de la península, causa de la ruina voluntaria de algunos puentes⁸⁰ y produjeron la reacción de las villas, que constituyeron hermandades cuya importancia en la protección de los caminos ha sido convenientemente resaltada. En esta línea, Barrena Osoro plantea que los caminos se convirtieron en un punto de conflicto y enfrentamiento entre «la incipiente burguesía y la estructura feudal», afirmando que «por ello, no es

de extrañar que la paz en los caminos sea un objetivo siempre presente en los cuadernos de ordenanzas de la Hermandad General de Gipuzkoa»⁸¹. La aparición y desarrollo de las hermandades tuvo lugar también en Asturias en un proceso estudiado por Ruiz de la Peña, siendo la primera en formarse la firmada en un importante nudo de comunicaciones, el de La Espina (Salas), con el objetivo del mantenimiento del orden público en 1277, seguida por otras a finales del siglo XIII, principios del XIV o, incluso, bien avanzado en siglo XV. Sin embargo, hasta finales de este siglo, tras la creación de la Santa Hermandad⁸², el Estado no se hizo cargo de un modo definitivo de la seguridad en los caminos, si bien el resto de las cuestiones relacionadas con las infraestructuras viarias siguió en manos de concejos y villas. Como explica Ferreira Priegue:

No se hizo prácticamente nada a nivel general en cuestión de caminos; apenas esporádicas acciones municipales para reparación de puentes caídos y de tramos particularmente intransitados del municipio o jurisdicción. Hay que esperar a la época borbónica para ver como estas antiguas vías son aprovechadas a trozos por los caminos reales, pocos de los cuales se abrieron rompiendo terreno virgen⁸³.

El condicionamiento que tuvo la red viaria preexistente en la formación de los nuevos núcleos urbanos ha sido estudiada en otros territorios: para Barrena Osoro, la aparición de las nuevas ciudades, su diversificación económica y el protagonismo del intercambio permiten hablar de que el proceso urbanizador y el impulso a la red viaria fueron paralelos, si bien con el tiempo el fenómeno se invertirá y será el proceso urbanizador, la ubicación de la villa, el que actúe de condicionante en la estructuración de una nueva red viaria⁸⁴. Por ejemplo, aunque la fundación de las villas marítimas propició una interconexión generalizada con diferentes direcciones, entre ellas la potenciación del eje viario costero, parece haber favorecido en igual medida unos itinerarios en dirección norte-sur, recogidos profusamente en la documentación medieval y moderna como conectores de los *puertos secos* o de montaña y los *puertos mojados* o marítimos. Pre-

cisamente, estudios realizados sobre el área guipuzcoana muestran que a partir del desarrollo de sus villas nuevas en el siglo XIII se produjo un cambio en la orientación predominante de las rutas, que pasó de ser la este-oeste, como norma general para el conjunto del territorio, a ser la norte-sur en un «cambio propulsado por el interés de acceder a las relaciones comerciales atlánticas»⁸⁵. No obstante, fue en esta época y, en concreto, en la segunda mitad del siglo XIV, cuando en determinadas áreas cantábricas se llegó al

establecimiento de enlaces regulares que anudan todo el borde costero en dirección E-O, formando el camino tantas veces evocado por los estudiosos del Camino de Santiago, aunque estos remontan su existencia a fechas sustancialmente más lejanas. Además, su fijación responde al desarrollo urbano que, en orden a las comunicaciones, tiene sus miras principales al S y al N de forma que su utilidad mayor será, presumiblemente, de carácter local o comarcal; ello sin olvidar que los menores costos y la mayor seguridad de carga del transporte marítimo hacían mantener su predominio a la ruta de cabotaje⁸⁶.

Quizás alguna de estas cuestiones pudiera ser extrapolable al caso asturiano, en cierto modo partícipe de una similar evolución urbanística y comercial, y de un relieve que impone una marcada tendencia general a este tipo de orientación en las comunicaciones, siguiendo la dirección dominante de los valles. La importancia de la interrelación entre vías de comunicación y la ordenación del territorio en época medieval se manifiesta al observarse cómo, con la excepción del tramo comprendido entre Pravia y Luarca, la comunicación entre el resto de las polas se lleva a cabo a no más de una jornada de camino —no están separadas por más de unos 40 km—, en una situación similar a la existente en las áreas más urbanizadas del cantábrico, al tiempo que se urbaniza gran parte del territorio⁸⁷.

1.3. CAMINOS ANTIGUOS: PROBLEMAS DE DATACIÓN

Los restos de infraestructuras viarias, como puentes o empedrados, han sido atribuidos con frecuencia a un origen romano. Tal relación, que no es exclusiva de la historiografía hispana, arranca al parecer del siglo XIX, perviviendo bien entrado este siglo hasta casi la actualidad⁸⁸. Los romanos, con su merecido carisma de grandes ingenieros mantenido a lo largo del tiempo cumplirían, si es permisible el paralelismo, una función análoga a la desempeñada por los *moros* dentro de la cultura popular del noroeste peninsular, con quienes comparten la atribución de todos aquellos testimonios del pasado cuyo origen, a ojos de los contemporáneos, es de difícil comprensión⁸⁹. De este modo, si en el siglo XIX y parte del siguiente solía bastar con poner de manifiesto la existencia de restos de un empedrado, sin más elementos de precisión cronológica, para asociarlos con una factura romana, no parece ocurrir lo mismo con trabajos recientes, que dan lugar a conclusiones tajantes:

La inspección directa sobre el terreno de un camino —entre otros, el de Santiago— lo único que permite en la mayoría de los casos es afirmar si se trata o no de uno antiguo, entendiéndose por tal al construido antes de la aparición en España, en la primera mitad del XIX, de la velocidad como factor determinante en el trazado, o al menos, influyente en él⁹⁰.

Así, tiende a revisarse la cronología de restos materiales que habían sido tradicionalmente atribuidos sin mayores consideraciones a época romana tanto por la escasez de verdaderas pruebas como por saberse, por testimonios documentales, que dichos restos responderían más bien a una factura posterior, medieval o más frecuentemente moderna, como diferen-

tes autores han puesto de manifiesto⁹¹. En efecto, la atribución inmediata de un empedrado a época romana olvida diferentes cuestiones, entre las que podemos citar una ya mencionada por todos quienes se han acercado recientemente al tema de una forma más o menos directa: el que las vías canónicas, considerando como tales las descritas por las fuentes clásicas, con unas características determinadas de dimensiones y soluciones constructivas respecto al enlosado y factura próximas a los modelos vitrubianos no solo no debieron existir en Asturias, sino apenas en el norte cantábrico. Especialmente en el caso asturiano, donde, aunque existen numerosos empedrados, apenas se conservan tramos identificables como romanos, pese a que esta vinculación se haya hecho en ocasiones quizá con demasiada largueza. Como recuerda Soria y Puig, «un camino puede tener un trazado prehistórico, un ancho romano y un pavimento medieval»⁹². Así, ni la estructura de una calzada ni el sistema básico de su construcción parecen haber sido exclusivas de la Antigüedad, como hacen ver la existencia en Asturias de referencias a calzadas construidas a la manera vitrubiana con cronología moderna⁹³ o tratados doctrinales sobre la manera correcta de hacer un camino, como este, probablemente de fines del siglo XVIII:

No se halla hasta el presente quien prescriba las reglas que corresponden a la perfección de un camino, vereda, sendero, etc., y así la composición de los practicados sin duda nació de la casualidad y circunstancias de los lugares donde se formaron, y, si los romanos alcanzaron alguna inteligencia en este punto, puede creerse procedieron con las mismas luces que el día de hoy tienen los modernos. Sus grandes caminos reales se dirigen en línea recta en cuanto permitía el terreno y la anchura suficiente a las tropas de gentes y carruages que había de transitar; finalmente, los materiales se proporcionaban a la resistencia necesaria para sufrir el continuado peso que por ellos pasaba y a las furias de los tiempos. Después de trazado el camino por medio de pequeñas zanjas o surcos, que determinaban el ancho y la parte donde se habían de fundar los muros de sus costados, lebantaban el terreno para formar la calzada. La mampostería había de fundarse en terreno firme, y cuando no tenían esta prosperidad establecían el corres-



pondiente pilotage. Esto es cuanto se ha podido adquirir de los antiguos, que no dejaron otras reglas que aquellas que ha enseñado la experiencia y frecuencia de obras de esta naturaleza, con algunos diseños de su variedad.

Los caminos grandes echos por los modernos son los únicos egemplares que deben seguirse para semejantes obras.

Los que cruzan las provincias determinando las rutas y postas que se corren en todo el reino son conforme a los de los romanos, pavimentados en partes que lo requiere el terreno, en otras cubiertos de cascajo y, finalmente, en otras compuestos de varios materiales según los accidentes que ocurren en los parages por donde se dirijen⁹⁴.

El enlosado, una de las características constructivas que más suele identificarse con modelos romanos, participaría de estas mismas pervivencias a lo largo del tiempo, al menos en época moderna. Sin embargo, y a pesar de que algunos de los restos conservados en Asturias corresponden a este tipo, no parece en general ser un empedrado muy adaptado a un medio físico como el asturiano:

Esta especie de empedrado es de una larga duración por lo firme, pero las caballerías fatíganse mucho por el poco apoyo que encuentran marchando, pues su superficie viene a quedar muy llana y resbaladiza. El pavimento de guijarros asegura el paso a las caballerías y bueies, el de piedras en bruto de las canteras los asegura mejor. Si los unos se hacen apreciables por sus comodidades, los otros preferidos por su mucha duración, sirviéndose de ellos indiferentemente conforme los parajes ofrecen los convenientes materiales inmediato⁹⁵.

Si obviamos gran parte del periodo medieval, en el que las noticias son más escasas por el propio carácter y el volumen de la documentación conservada, las reparaciones y creaciones de calzadas se manifiestan con mayor intensidad a fines del siglo XV, con el impulso dado por núcleos urbanos como Oviedo, Avilés o Llanes a las infraestructuras viarias. Del mismo modo, ya en el siglo XVI constan arreglos de caminos por iniciativa privada —fundamentalmente, el de Oviedo a León— a cargo de Diego de Muros y de Valdés Salas, acompañados en el siglo siguiente por la iniciativa del arcediano de Villaviciosa en la zona de Beza. El impulso avanzará en el siglo XVIII con la apertura para carros de tramos en la vía de La Mesa o, posteriormente, en la de Pajares; es precisamente en este momento cuando parece haberse dado una vuelta al modo de construcción de vías *a la romana* —o, al menos, a lo que se tenía por tal— contando con los precedentes teóricos de Bergier basados en los textos vitrubianos. En esta misma línea, Santos Madrazo refiere que en los inicios de este siglo, y a través fundamentalmente de tratadistas franceses, se mira hacia el mundo romano como un modelo a imitar y se llevan a cabo obras viarias de características y dimensiones importantes⁹⁶. De cualquier modo, poco podemos saber de estas características en las intervenciones documentadas en Asturias, que quizás no difiriesen demasiado de los modelos romanos si tomamos estos en su variabilidad real y no en la rigidez de su interpretación clásica.

Esta dificultad de datar los restos de infraestructuras viarias es extensible a los puentes⁹⁷, cuyo carácter de obra más funcional que artística elimina en buena medida cri-

terios estilísticos para tipificar unas construcciones que se caracterizan, como veremos, por la pervivencia de técnicas y soluciones constructivas comunes a buena parte del mundo antiguo y medieval. Por otro lado, los puentes se ven sometidos a un desgaste estructural por el continuo paso del agua, agravado en zonas que, como la asturiana, los ríos son cortos y caudalosos y, en consecuencia, con una gran capacidad erosiva. De este modo, las noticias periódicas sobre importantes crecidas nos van informando de las constantes transformaciones a las que se ven sometidas su cimentación y defensas; a estas intervenciones deben añadirse además las que son consecuencia directa de otro tipo de desgaste, el derivado del continuo tránsito, lo que afectaba especialmente a otras áreas de la fábrica, como son arcos, calzadas o pretilos. Estas periódicas refacturas dificultan la atribución de un puente a un periodo concreto, máxime en los pequeños puentes locales «de estilo indefinido y sin marcas de construcción de ninguna clase»⁹⁸. Ferreira Priegue menciona, sin embargo, que las mediciones de los puentes serían indicios cronológicos bastante seguros, al no haber sufrido reformas en su anchura en su mayoría⁹⁹. Sobre este punto, los estudios de metrología y modulación de las fábricas, ya considerados por Fernández Casado y retomados y desarrollados en los últimos años por Liz Guiral en el ámbito de los puentes romanos, cuentan, no obstante, con algunas aportaciones críticas, como las recientemente realizadas por Rodríguez Otero en lo referente a la aplicación del pie romano y a los cálculos de modulación en elementos estructurales de las fábricas¹⁰⁰.



PUENTE DE CAYÉS

- 3
- 1 BARRENA OSORO, E., *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. I. Antigüedad y Medioevo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991, p. 38: «Las grandes vías indicadas por Estrabón obedecían en parte a los pasos naturales utilizados en el pasado prerromano por la comunicación de los pueblos (...). La obra de Agripa y Augusto consistió en imponer, sobre una red anterior, la voluntad romana en vistas al establecimiento de una red viaria que abarcara toda la península y fuera eficaz para sus intereses imperiales», citando a ESTEBAN DELGADO, M., *Romanización en el Pirineo Occidental. País Vasco Atlántico*, p. 150, y a GRENIER, A., *Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine. 2. L'Archéologie du sol. Les routes*, Paris, A. Picard, 1985, 2.^a ed., pp. 1-2. Para el caso hispano, v. CAAMAÑO GESTO, J., «Posible reutilización de caminos prerromanos en época romana», *Gallaecia*, n.º 3-4 (1979), pp. 281-285.
 - 2 BLAS CORTINA, M. A. DE, «Pastores, agricultores y metalúrgicos», *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, Editorial Prensa Asturiana, 1991, p. 108.
 - 3 BLAS CORTINA, M. A. DE Y FERNÁNDEZ-TRESGUERRAS, J., *Historia primitiva en Asturias. De los cazadores-recolectores a los primeros metalúrgicos*, Gijón, Silverio Cañada, 1989, p. 112.
 - 4 BLAS CORTINA, M. A. DE, *op. cit.*, p. 109.
 - 5 BLAS CORTINA, M. A. DE Y FERNÁNDEZ-TRESGUERRAS, J., *op. cit.*, p. 141. Según los autores, algunas de las zonas de montaña en las que existen testigos megalíticos serían de aprovechamiento únicamente estival, pudiendo mantener una cabaña de cápridos y ovinos. La trashumancia valle/montaña o planicies marinas/cordilleras del interior tendría importantes consecuencias desde el punto de vista cultural en cuanto a la interactividad social y a una visión integradora del territorio.
 - 6 ESTEBAN DELGADO, M., *El país vasco atlántico en época romana*, San Sebastián, 1990, pp. 57, 144. Sobre la adaptación por parte de los romanos de itinerarios megalíticos en la zona pirenaica, la autora cita a BLOT, J., «Les vestiges protohistoriques de la voie romaine des Ports de Ciza», *BMB*, 1978, pp. 53-89.
 - 7 BLAS CORTINA, M. A. DE Y FERNÁNDEZ-TRESGUERRAS, J., *op. cit.*, p. 117. Para el caso gallego, v. FERREIRA PRIEGUE, E., *Los caminos medievales de Galicia*, Ourense, Museo Arqueológico Provincial, 1988, pp. 37-38.
 - 8 MAYA GONZÁLEZ, J. L., «Protohistoria y Romanización», en CUETO ALAS, J. (dir.), CAÑADA ACEBAL, S. (dir.) y CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. (coord.), *Enciclopedia Temática de Asturias*, t. 11, Gijón, 1981, p. 54.
 - 9 Estrabón, III, 3.8.: «Su rudeza y salvajismo no se deben solo a sus costumbres guerreras, sino también a su alejamiento, pues los caminos marítimos y terrestres que conducen a estas tierras son largos, y esta dificultad de comunicaciones les ha hecho perder toda sociabilidad y toda humanidad». Extractado de ESTEBAN DELGADO, M., *op. cit.*, p. 34.
 - 10 MAYA GONZÁLEZ, J. L., «La cultura material de los castros asturianos», *Estudios de la Antigüedad*, 4/5, Bellaterra (1988), p. 33. Así, por ejemplo, el Castiel.lu de La Carisa (Parana, Lena), de cronología imprecisa, y cuyo análisis «únicamente sugiere un establecimiento de temporada, posiblemente vinculado al aprovechamiento de los pastos de verano, o bien un asentamiento de control de la vía romana que pasa a su lado, una vez cruzado el puerto».
 - 11 CARO BAROJA, J., «Organización social de los pueblos del norte de la península ibérica durante la Antigüedad», en *Sobre historia y etnografía vasca*, Txertoa, Estudios Vascos, t. XI, 1982, p. 103.
 - 12 SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación de época romana en el valle del río Narcea (concejo de Cangas del Narcea)», *BIDEA*, 127 (1988), p. 616, citando a TORRES, C., *La Galicia Romana*, La Coruña, 1982, p. 229.
 - 13 MAYA GONZÁLEZ, J. L., «Protohistoria...», p. 69. *Id.*, *Los castros en Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.
 - 14 FERNÁNDEZ OCHOA, C., *Asturias en época romana*, Madrid, Universidad Autónoma, 1982. FERNÁNDEZ TROYANO, L., *Los pasos históricos de la sierra del Guadarrama*, Madrid, 1990, p. 49, remitiendo a ROLDÁN HERVÁS, J. M., *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas de la Península Ibérica*, Valladolid, 1975, quien indica cómo el *Itinerario*, posiblemente del siglo III, se ha interpretado de diferentes maneras, pues podría ser una guía de las vías costeadas por el Estado frente a las vías secundarias, que no tendrían por qué figurar en él, aunque reconoce que no hay ningún dato que lo identifique con una guía oficial de caminos estatales, sino que parece ser más bien una recopilación no sistemática de diversos caminos del Imperio.
 - 15 Hay unanimidad al considerar a las dos primeras como la actual Mamorana, cerca de Pola de Lena, y Lugo de Llanera; respecto a las otras dos, las interpretaciones difieren considerablemente: v. ROLDÁN HERVÁS, J. M., *op. cit.* GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Mansiones del trayecto de la vía romana Lucus Asturum-Lucus Augusti», *Archivum*, VI (1956), pp. 287 y ss. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 31-35. DIEGO SANTOS, F., «Problemas de onomástica en las fuentes antiguas», *Lletres Asturianas*, n.º 12 (1984), pp. 24-36, realiza una crítica de la interpretación de parte de las mansiones del Anónimo de Rávena y, en concreto, su hipotético trazado hasta Lugo.
 - 16 Las investigaciones más recientes se inclinan por identificar Ossaron con Irún y no con Oyarzun. Sobre los problemas de la ruta costera y la identificación de los topónimos en otras áreas, v. BARRENA OSORO, E., *op. cit.* Recientemente, y como hipótesis, una relectura de las fuentes plantea una posible vía que, desde Complito y a través del Guadarrama en dirección norte-noroeste, atravesaría la cordillera cántabra por la zona del Esla (Sabero-La Uña) hacia Beleño e incluso hasta Cangas de Onís y Ribadesella. SOLANA SAINZ, J. M., *Los cántabros y la ciudad de Juliobriga*, Santander, 1981. MAÑANES, T. y SOLANA SAINZ, J. M., *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla y León)*, Valladolid, 1985, pp. 89-100.
 - 17 ESTEBAN DELGADO, M., *op. cit.*, p. 45.
 - 18 Sobre los miliarios, v. SANTOS YANGUAS, J., *Comunidades indígenas y administración romana en el noroeste hispánico*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1985, p. 74, citando a CASTRO NUNES, J. DE, «Os miliarios de Nerva na Gallaecia», *CEG*, V (1950), pp. 161 y ss. ESTEFANÍA ÁLVAREZ, M., «Notas para la delimitación de los conventus jurídicos en Hispania», *Zephyrus*, IX (1958), pp. 51 y ss. SANTOS YANGUAS, N., *op. cit.*, p. 622. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 34. CID LÓPEZ, R., FERNÁNDEZ OCHOA, C., GARCÍA DÍAZ, P. y PEDREGAL RODRIGUEZ, A., *Asentamiento romano y necrópolis medieval en Lugo de Llanera (Principado de Asturias)*, Lugo de Llanera, 1991.
 - 19 SORIA Y PUIG, A., *El Camino de Santiago. T. I. Vías, viajes y viajeros de antaño*, Madrid, MOPT, 1991, pp. 83 y ss.: «Vías de la misma época pueden tener apariencia completamente distinta según la zona de que se trate y las características geológicas del terreno. Los mismos romanos que en Tierra de Campos apelan a cantos rodados o morrillos por ser la única piedra que allí cabe encontrar, enlosan en otros lugares sus calzadas».
 - 20 FERREIRA PRIEGUE, E., *op. cit.*, pp. 61-66. BARRENA OSORO, E., *op. cit.* ABASCAL, J. M., *Vías de comunicación romana en la provincia de Guadalajara*, pp. 110-112, citado por SANTOS YANGUAS, N., *op. cit.*, p. 613.
 - 21 MAYA GONZÁLEZ, J. L., *Los castros...*, pp. 91 y ss.
 - 22 LOMAS SALMONTE, F. J., *Asturia prerromana y altoimperial*, Gijón, 1989, p. 237. *cit.* ESTEFANÍA ÁLVAREZ, M., «Aspecto económico de la penetración y colonización romana de Asturias», *Emérita*, XXXI (1963), pp. 43-52.
 - 23 Sobre esta relativamente escasa romanización suele citarse el hecho de que en pleno siglo III, dos siglos tras la conquista, los astures eran empleados como soldados por Roma como *simmacharii*, término que englobaba aquellos considerados aún no romanizados. BLÁZQUEZ, J. M., *Nuevos estudios sobre la romanización*, Madrid, 1989. BARBERO DE AGUILERA, A. y VIGIL PASCUAL, M., *Sobre los orígenes sociales de la reconquista*, Barcelona, 1974. BARBERO DE AGUILERA, A. y VIGIL PASCUAL, M., *La formación del feudalismo en la Península Ibérica*, Barcelona, 1978. CID LÓPEZ, R., «La sociedad astur bajo la dominación romana. Pervivencias indígenas», en *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, 1990, p. 176. SUÁREZ ÁLVAREZ, M. J., «Asturias en la época de la monarquía asturiana. Pervivencias gentilicias e indicios de feudalización», en *Historia de Asturias*, vol. II, Oviedo, 1990.
 - 24 ESTEBAN DELGADO, M., *op. cit.*, p. 144.
 - 25 El caso paradigmático sería el área cántabra al este del Sella de los vadinienses, pero se manifestaría en todas aquellas zonas de menor interés para Roma. Un análisis de este tipo para el área vasca, en ESTEBAN DELGADO, *op. cit.* Para el caso astur, v. GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo y medieval en la montaña central leonesa*, León, 1985, p. 245: «Si bien es el grupo vadiniense el que más acusa esta deficiente filtración de la civilización romana, no es menos cierto que la mayor parte del territorio astur, excepto las áreas más urbanizadas como Asturica, Legio, etc., permaneció fuertemente enraizada en sus estructuras sociales, económicas y culturales prerromanas; la civilización romana supondría una superestructura basada fundamentalmente en el ejército, y también a través del comercio, administración, lengua, etc., que solo se impuso tardía y parcialmente en las zonas más "romanizadas", y es casi inexistente en las áreas montañosas más apartadas de los núcleos urbanos, como demuestran las fuentes arqueológicas, epigráficas, y literarias referentes a la continuación de sus hábitat, organización gentilicia, ritos funerarios o religiosos». El autor menciona a la actual Asturias y a la zona de la montaña leonesa como las más propicias a este enraizamiento tradicional.

- ²⁶ CARROCELA FERNÁNDEZ, E., «La cultura castreña en Asturias», en *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, 1990, p. 132.
- ²⁷ CID LÓPEZ, R., FERNÁNDEZ OCHOA, C., GARCÍA DÍAZ, P. y PEDREGAL RODRIGUEZ, A., *op. cit.*, pp. 50-51: en cuanto a las lápidas de culto a los lares viales, relacionadas al parecer con vías o nudos de comunicaciones, existen cuatro hasta el momento en territorio asturiano. Una, la primera hallada en yacimiento arqueológico, en la zona central, en Lucus Asturum. Las otras tres corresponden al occidente asturiano, dos de ellas halladas en Tuña (Tineo) y otra en la zona cercana de Comba (Bisuyú, Allande): «todos ellos aparecieron en lugares próximos entre sí, y en una zona de cierta importancia bajo el dominio romano, ya que albergaba recursos mineros».
- ²⁸ CHEVALLIER, R., *Les voies romaines*, Paris, Armand Colin, 1972. La construcción de vías y su estructura, en pp. 89-102. El autor refuta las consideraciones de Bergier, al poner de manifiesto cómo su razonamiento parte de una incorrecta identificación entre el término latino *pavimentum* —equivalente al pavimento de un suelo habitacional, arquitectónico, el realmente tratado por Vitrubio— y el pavimento (*pavé*) francés de las rutas viarias. MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la historia de España*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1951.
- ²⁹ MENÉNDEZ PIDAL, G., *op. cit.*, p. 26. CHEVALLIER, R., *op. cit.*, p. 102.
- ³⁰ MENÉNDEZ PIDAL, G., *op. cit.*, p. 31.
- ³¹ MAYA GONZÁLEZ, J. L., «Protohistoria...», p. 78. SANTOS YANGUAS, N., *op. cit.*, p. 624.
- ³² MENÉNDEZ PIDAL, G., *op. cit.*, p. 31.
- ³³ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A., ABAD BALBOA, T. y CHÍAS NAVARRO, P., *Catálogo de puentes anteriores a 1936*. León, Madrid, 1988, p. 26. MADRAZO MADRAZO, S., *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vol., Madrid, Turner, 1984. Sin embargo, para ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Junta de Castilla y León, 1992, p. 22, ya a finales del siglo XVI se dieron algunos planes parciales que permiten hablar de una cierta visión global en las obras públicas de la corona de Castilla, «manifestada en las disposiciones de las Cortes y del Consejo de Castilla frente a los fraudes generalizados de las obras, que obligaron a un recuento de las obras en marcha y a su inspección».
- ³⁴ MADRAZO MADRAZO, S., *op. cit.* ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *op. cit.*, p. 22, «el proceso desencadenado para la construcción de una obra pública comienza a petición de los directamente afectados, mientras que el poder central sólo actúa como controlador del proceso sin intervenir directamente en un aspecto tan importante como es la financiación».
- ³⁵ En general, se admite que en el norte y, en concreto, en Asturias, la población tenía, al menos hasta el Bajo Imperio, la misma estructura social que en la hora de la conquista, llegando algunas interpretaciones a plantear el final de su aculturación a época altomedieval.
- ³⁶ BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, p. 97. ORTEGA VALCÁRCCEL, J., *La Cantabria rural: sobre "La Montaña"*, Santander, 1987. DIEZ HERRERA, C., *La formación de la sociedad feudal en Cantabria*, Universidad de Cantabria, 1990. FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *Colección diplomática del monasterio de Belmonte*, 1960, pp. 446 y 450-451. Territorios en Asturias aparecidos en la documentación medieval son, por ejemplo, los de Arcello, Miranda, Pionia, Pravia, Salcedo, Sumeto (Somiedo), Tebricense (Teverga). Algunos de los valles son Pramaro, Montobo, Sancti Iohannis, Sancti Petri o Viganía.
- ³⁷ VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Iglesia y monasterio de Santa María de Veranes. Siglo VI. Abadía de Cenero-Gijón», *Asturias Histórica*, La Felguera, 1922. MANZANARES RODRÍGUEZ, J., «El "Torrexón de San Pedro"», en Veranes, basílica paleocristiana con baptisterio (s. VII), entre Oviedo y Gijón», *Tabularium Artis Asturiensis*, Oviedo, 1968. OLMO ENCISO, L., «Excavaciones arqueológicas en Veranes», en *Gijón Romano*, Gijón, 1984, pp. 81-99.
- ³⁸ ARIAS PÁRAMO, L. y OLÁVARRI, E., «La proporción áurea en el arte asturiano: Santa María del Naranco», *Revista de Arqueología*, n.º 73, mayo (1987). ARIAS PÁRAMO, L., «San Miguel de Liño. Arte prerrománico asturiano (estudio sobre las proporciones en las pilastras de San Miguel de Liño)», *Revista de Arqueología*, n.º 87, julio (1988). *Id.*, *Palacio de Santa María del Naranco*, Centro de Escultura Candás, Museo Antón, Candás, 1990. *Id.*, «Geometría y proporción en la arquitectura prerrománica asturiana», en *Actas del III Congreso de Arqueología Medieval Española*, vol. II, comunicaciones. Oviedo, 27 de marzo-1 de abril, 1989, 1992, pp. 27-37.
- ³⁹ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., «Sistemas defensivos y de repoblación en el Reino de León», en *Actas del III Congreso de Arqueología Medieval Española*, vol. I, ponencias, Oviedo, 27 de marzo-1 de abril, 1989, 1992, pp. 169-193.
- ⁴⁰ BARRAU-DIHIGO, L., «Notas sobre la campaña de Tarik y Muza en "Galicia" (714)», en *Historia política del reino asturiano (718-910)*, Gijón, Silverio Cañada, 1989, pp. 253-263.
- ⁴¹ SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., «Itinerario de la conquista por los musulmanes», *Cuadernos de Historia de España*, T. X, Buenos Aires, 1948, p. 69., cit. por URÍA RÍU, J., «Las campañas de Hixem I contra Asturias (794-795) y su probable geografía», en *Estudios de Historia de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1989, pp. 88, 114.
- ⁴² DIEZ HERRERA, C., *op. cit.*
- ⁴³ ARIZAGA BOLUMBURU, B., *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*, San Sebastián, 1990, pp. 37, 63: veinticinco en Guipúzcoa, veintiuno en Vizcaya, veintitrés en Alava, cinco en Cantabria y veintisiete en Asturias.
- ⁴⁴ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas asturianas en la Edad Media*, Universidad de Oviedo, 1981.
- ⁴⁵ Sobre la desviación del camino, v. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *Las peregrinaciones a S. Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Principado de Asturias, 1990.
- ⁴⁶ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. y GONZÁLEZ GARCÍA, I., «La economía salinera en la Asturias Medieval», *Asturiensia Medievalia*, n.º 1 (1972), pp. 11-156.
- ⁴⁷ URÍA RÍU, J., «Las fundaciones hospitalarias en los caminos de peregrinación a Oviedo», en *Estudios de Historia de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, pp. 131-185. RUIZ DE LA PEÑA, J. I., «Mercedes regias a favor de establecimientos benéfico-asistenciales en la Edad Media», en *Asturiensia Medievalia*, n.º 5 (1986), pp. 171-196.
- ⁴⁸ SORIA y PUIG, A., *op. cit.*, pp. 126, 127: «La consideración conjunta de las calzadas de Santo Domingo y San Juan de Ortega como partes de un nuevo itinerario medieval entre Logroño y Burgos brinda un ejemplo magnífico para cuestionar un extendido tópico según el cual se tiende a sobrevalorar a los romanos y minusvalorar a los medievales como constructores de vías. Este tópico olvida que bastantes rutas atribuidas a los romanos tienen en España un origen anterior y que, por otro lado, quien es capaz de construir una catedral o un puente sobre un río caudaloso como el Ebro o el Arga, también puede construir caminos; es más, tiene que construir caminos que unan, al menos, las canteras más próximas con la catedral o puente en construcción. Es decir, en la Edad Media, sobre todo a partir del siglo XI, no faltaba capacidad técnica para construir caminos y cuando quisieron, tal como muestra el caso de Santo Domingo de la Calzada, los hicieron, aunque tuvieran al lado y casi en la misma dirección dos calzadas romanas».
- ⁴⁹ ALVARADO BLANCO, S., DURÁN FUENTES, M. y NÁRDIZ ORTIZ, C., *Puentes históricos de Galicia*, Xunta de Galicia, Consellería de Cultura e Deportes, 1989, p. 23, refiriéndose al puente de Freixo.
- ⁵⁰ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *op. cit.*, pp. 13-14: «Durante el período románico la tradición clásica se mantiene. Los puentes románicos siguen los mismos esquemas que los puentes romanos, pero la calidad de construcción es mucho peor. Ambos tipos de puentes se caracterizan por su masividad, por hacer frente a la corriente fluvial mediante pilares de gran tamaño perforados a media altura por arcos de descarga (...). No sólo los pilares son muy anchos, confiándose todo a la masa, sino que no hay un estudio de la hidrodinámica, del efecto de la corriente sobre el puente, y por tanto no se sitúan espolones tras los pilares; con ello, los torbellinos acaban por desmoronar la parte posterior de los pilares. Los puentes romanos podían soportar este defecto técnico gracias a la calidad de labra de los sillares y a la calidad de las mezclas en sus cementos».
- ⁵¹ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *op. cit.*, p. 49.
- ⁵² MENÉNDEZ PIDAL, G., *op. cit.*, p. 54: «Puede decirse que, si bien a lo largo de la Edad Media el trazado general de los caminos empeoró sensiblemente con respecto al de época romana, por el contrario, los puentes de fábrica, salvado un primer momento de decadencia, vienen a ser bajo ciertos aspectos, superiores a los antiguos. La arquitectura gótica del siglo XIII estaba especialmente dotada para resolver los problemas que los puentes plantean, habiendo algunos que hasta nuestros días quedaron como insuperables en cuanto a su técnica y atrevimiento».
- ⁵³ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *op. cit.*, p. 15. En efecto, este tipo de arco «obligaba a un reforzamiento exagerado de los pilares», al transmitir un empuje más vertical que el de medio punto, que con su empuje hacia los lados permitía, con un reforzamiento de los puntos extremos, el liberar en cierta manera los pilares intermedios.

- ⁵⁴ Ya se ha mencionado el que el papel del carro en el tráfico de larga distancia parece haber sido bastante inferior al que se suponía, además de muy desigual geográficamente: SORIA Y PUIG, *op. cit.*, p. 87-88. MADRAZO MADRAZO, S., *op. cit.*
- ⁵⁵ BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, p. 68. MENÉNDEZ PIDAL, G., *op. cit.*, p. 60, planteaba que, en líneas generales, para la Edad Media, «de las nociones constructivas romanas tan solo se conservó la decisión para acometer las subidas, que en algunos casos alcanzaban pendientes de hasta el 20 %, y que el desinterés por los puentes revalorizó los puntos vadeables de los ríos».
- ⁵⁶ MENÉNDEZ PIDAL, G., *op. cit.*, pp. 7,9, 31 y 41 y ss.
- ⁵⁷ RUIZ DE LA PEÑA, J. I., «Mercedes regias...».
- ⁵⁸ URÍA RIU, J., «Las fundaciones...». VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RIU, J., *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 vol., Madrid, 1948. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*
- ⁵⁹ FERREIRA PRIEGUE, E., «Circulación y red viaria en la Galicia medieval», *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980*, Paris, CNRS, 1981, p. 69.
- ⁶⁰ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «Mercedes regias...».
- ⁶¹ EN BOUARD, M. DE, *Manual de arqueología medieval: de la prospección a la historia*, Barcelona, Teide, 1977 (apéndice para la arqueología medieval española).
- ⁶² PÉREZ BUSTAMANTE, R., «El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)», en *Les Communications...*, pp. 155-163.
- ⁶³ SORIA Y PUIG, *op. cit.*, p. 161, citando a MESQUI, J., *op. cit.*, pp. 109-112. FLORIANO LLORENTE, P., *El Libro becerro de la Catedral de Oviedo (códice de D. Gutierre de Toledo)*, IDEA, Oviedo, 1963. Archivo de la Catedral de Oviedo (en adelante, ACO), *Libro becerro*, pp. 65-67, 1383, septiembre, 4, Segovia.
- ⁶⁴ Entre otros documentos: ACO, Serie A, carp. 9, n.º 5. 1274, abril, 7 (publicado en TOLIVAR FAES, J., *Hospitales de leprosos de Asturias durante las Edades Media y Moderna*, IDEA, Oviedo, 1966, pp. 343-345). En otros ámbitos, v. las obras de Ferreira Priegue y de Soria y Puig.
- ⁶⁵ Archivo del monasterio de San Pelayo. Fondo del monasterio de San Vicente (en adelante, AMSP, FSV), n.º 554, marzo de 1233. V. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*
- ⁶⁶ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Vestigios de un desconocido puente en el Nalón», *BIDEA*, n.º 24 (1955), pp. 10-29.
- ⁶⁷ ALVARADO BLANCO, S., DURÁN FUENTES, M. y NÁRDIZ ORTIZ, C., *op. cit.*, p. 28: «existe un testamento del año 1327, en el que un tal Domingo Pérez lega al puente de Lugo la mitad de una casa y la otra mitad al Cabildo; al querer comprar este, nueve años más tarde, la parte legada al puente, fue precisa la solicitud al juez, cursada por los procuradores de la obra del puente, para que aquel autorizase la venta, cuyo producto se destinó a la obra de este. En el puente de Ourense, consta por documentos conservados, que el portazgo que se cobraba se dividía en tres partes: una para el Obispo, otra para el Cabildo, y la tercera para la propia fábrica del puente».
- ⁶⁸ JOVELLANOS, G. M. DE, «Extracto y lista de documentos del monasterio de Valdedios», *Colección de Asturias: «Privilegio del Rey Don Enrique concedido en favor del abad y convento de Valde Dios en que manda a todos los que pasaren por la puente de San Pedro del lugar de Boñar le paguen el portadgo y que el dicho convento haia de reparar el puente: despachado en León a 26 de agosto año 1394»*.
- ⁶⁹ ACO, *Actas capitulares*, 1471, f. 42. Miércoles, 22 de mayo. La vinculación entre molinos y puentes en Asturias se da en Cangas de Onís, Lugones, Cayés y Entrambasaguas, entre otros. En el caso del puente de Gobín (Udrión) sabemos que se le pagaba al maestro de obras de la catedral de Oviedo, Juan de Candamo, con las rentas del cellero de Udrión, lugar donde poseía un molino que había edificado y donde, además, por estas fechas se estaba reedificando dicho puente. ACO, *Actas capitulares* 1479, f. 85v., 26 de noviembre; *ib.*, 1485, f. 65r., 21 de septiembre (publicados por CASO FERNÁNDEZ, F. DE, *Colección documental sobre la catedral de Oviedo (1293-1587)*, Gijón, Flores, 1982. *Id.*, *La construcción de la catedral de Oviedo*, Universidad de Oviedo, 1981, pp. 229, 237: «por quanto lleva el dicho maestro el cello de Udrión». «Juramento que fesieron los vesinos de Udrión sobre el molino que dio el maestro Juan de Candamo». En otros ámbitos, la relación entre puente y molino ha sido detectada ya desde el siglo X: SAENZ DE SANTAMARÍA, A., *Molinos hidráulicos en el valle alto del Ebro (ss. IX-XV)*, Azterlanak, 10, Vitoria, 1985, pp. 193 y 198-199. Asimismo, PÉREZ BUSTAMANTE, *op. cit.*, p. 171, indica como «un vecino de Quintanilla de Pienza hizo un molino atravesando el camino real, disponiéndose a tal efecto que se hiciera un puente, quedando obligado el dueño del molino a su sostenimiento». También en PRADE, M., *Les ponts, monuments historiques*, col. Art et Patrimoine, Sélection, Errance, Paris & Brissaud, Poitiers, 1986, se recogen numerosas asociaciones: pp. 69, 73, 193, 254, 276, 280.
- ⁷⁰ SORIA Y PUIG, *op. cit.*, p. 171.
- ⁷¹ PÉREZ BUSTAMANTE, R., *op. cit.*, p. 164.
- ⁷² FLORIANO LLORENTE, P., *op. cit.* Aunque después, como refleja expresivamente la documentación medieval, «tomó el dicho peage para sí, por lo qual estubo y esta oy día caýda».
- ⁷³ Aspecto este, por otra parte, ya constatado en el siglo XIV en el concejo de Madrid: PÉREZ BUSTAMANTE, R., *op. cit.*, pp. 166 y 167.
- ⁷⁴ RUIZ DE LA PEÑA, J. I., *Las polas...*, p. 199.
- ⁷⁵ *Ib.*, p. 249.
- ⁷⁶ AMSP, FSV, n.º 121, 1267, marzo, 28. ACO, *Libro becerro*, pp. 66-67. 1383, septiembre, 4, Segovia. Publicado por FLORIANO LLORENTE, P., *op. cit.*
- ⁷⁷ FLORIANO CUMBREÑO, A., *El libro registro de Corias*, 2 vol., IDEA, Oviedo, 1950, p. 57, doc. n.º 182, de portatico: «ue-niebat quidam monachus coriensis, nomine Martinus Padérniz, cum XV bestias cargadas de trigo de Legione; et exierunt illos portarios nominatos Martino Fernándiz, et Martino Lermias, uolentes portadgare illas bestias de Corias (...) et mandauerat rex Adefonsus quod nullus habitans in illo cauto daret portaticum in Flaciana». GARCÍA GARCÍA, E., *San Juan Bautista de Corias. Historia de un señorío monástico asturiano, siglos X-XV*, Universidad de Oviedo, 1980. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «El coto de Leitariegos. Una comunidad de montaña en la Asturias medieval», *Asturiensia Medievalia*, n.º 3 (1979), pp. 173-215.
- ⁷⁸ ACO, Pergaminos, Serie B, carpeta 6, n.º 9. 1300, diciembre, 23. Reseñado por RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*
- ⁷⁹ MIGUEL VIGIL, C., *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Oviedo, 1889. 10 de abril de 1316.
- ⁸⁰ Algunos ejemplos en MOLENAT, J. P., «Les communications en Nouvelle Castille au XV^e siècle et au début du XVI^e siècle», en *Les Communications...*, pp. 155-162.
- ⁸¹ BARRENA OSORO, E., *op. cit.* La paz en los caminos ha sido tratada asimismo por PÉREZ BUSTAMANTE, *op. cit.*, p. 167.
- ⁸² RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, pp. 276-279.
- ⁸³ FERREIRA PRIEGUE, E., «Circulación...», p. 67.
- ⁸⁴ BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, pp. 121-122. Para el caso guipuzcoano, y en relación a las villas fundadas en el siglo XIII, «los núcleos elevados entonces a la categoría de villa se ubicaron todos ellos en estratégicos puntos de control de la red viaria apreciada en el siglo XII, constituyendo en su conjunto un completo dispositivo de control de las vías que por tierras guipuzcoanas llevaban al Golfo de Bizkaia».
- ⁸⁵ *Ib.*, p. 125.
- ⁸⁶ *Ib.*, p. 143.
- ⁸⁷ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 284. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. y GONZÁLEZ GARCÍA, I., «La economía saline-ra...», p. 84. Para el caso guipuzcoano, v. ARIZAGA BOLUMBURU, *op. cit.*, p. 144.

- ⁸⁸ MESQUI, J., *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Grands Manuels Picards, Picard, Paris, 1986, p. 59, recogido por FERNÁNDEZ TROYANO, L., *op. cit.*, pp. 61 y 62. *Ib.*, p. 57: «La atribución a los romanos de la vía empedrada está dentro del carácter mítico de la ingeniería romana, a la que se atribuyen todas las obras antiguas que no están claramente documentadas, mito que no solamente existe en nuestro país, sino en la mayoría de los que pertenecieron al imperio (...) todavía hoy, basta que una obra esté situada en una vía que se presupone antigua para ser inmediatamente clasificada como romana».
- ⁸⁹ BLAS CORTINA, M. DE, «Pastores...», p. 108: «todavía a mediados del XIX en el conocido *Diccionario Geográfico* de P. Madoz se consideraban romanos los túmulos de la rasa de Colunga».
- ⁹⁰ SORIA Y PUIG, A., *op. cit.*, pp. 86, 89. Asimismo, BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, p. 18: «no es posible realizar la correcta identificación cronológica de caminos y puentes mediante un simple análisis morfológico externo, pues la inercia de la tecnología aplicada al acondicionamiento de las vías de comunicación en áreas como la nuestra en tales épocas, y aún posteriores, impide discernir con claridad su precisa datación». FERREIRA PRIEGUE, E., *op. cit.*, p. 37.
- ⁹¹ En BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, se revisa la cronología de las de Intxaurbe (Albistur), Zarautz-Guetaria y Astigarribia. GARCÍA, E., S. *Adrián, camino de peregrinos hacia Compostela*, Museo de Arqueología de Alava, 1986, atribuye a obras de los siglos XVI a XVIII los restos de este histórico paso entre Guipúzcoa y Alava, con dos tipos diferentes de calzada. También en FERNÁNDEZ TROYANO, L., *op. cit.*, p. 25, se revisa el estudio de Blázquez del paso de Fuenfría y se indica que los restos actuales de la calzada no son de época romana «porque sus características corresponden a la reconstrucción realizada por Felipe V».
- ⁹² SORIA Y PUIG, A., *op. cit.*, p. 89.
- ⁹³ MAÑANA VÁZQUEZ, G., *Por la Senda del Arcediano*, Oviedo, 1990, p. 149. Existe la posibilidad de una situación similar en el tramo del camino de Oviedo a Grado, en la zona de Valduno a Premoño.
- ⁹⁴ Biblioteca de la Universidad de Oviedo, *Tratado de los caminos reales, de los de travesías, veredas, caminos privados, o senderos*. Capítulo I. Manuscrito sin fecha.
- ⁹⁵ *Loc. cit.*
- ⁹⁶ MADRAZO MADRAZO, S., *op. cit.*, p. 190. No obstante, pronto se dio la espalda a estos: «aunque sólidos y de larga duración, eran impracticables por su elevado coste. Estaban además mal trazados, eran rígidos y tan duros que no permitían desarrollar velocidad, siendo también incómodos para personas, caballerías o vehículos. Representaban, a pesar de no exigir un esfuerzo en su conservación, un gasto inútil. Sin embargo, los firmes romanos, cantados y divulgados por los camineros “neoclásicos”, tendrán gran influencia en la caminería europea y española».
- ⁹⁷ FERREIRA PRIEGUE, E., *op. cit.*, p. 40. «La datación de los puentes es difícil. Los clásicos esquemas estilísticos no sirven de mucho a la hora de aplicarlos a puentes rurales, construidos en terrenos accidentados y con medios y materiales locales. Gran parte de los llamados “puentes romanos” de Galicia son en realidad de construcción medieval, o han sufrido en la Edad Media reparaciones de tal envergadura que apenas conservan algo más que los cimientos de la estructura primitiva. Por otra parte, los rasgos característicos para identificar un puente romano o medieval son también materia contradictoria para los distintos arqueólogos e historiadores del arte». Así, criterios tipológicos sustentados en aspectos tales como la inclinación de la vía o la línea del tablero «más que del período, depende del tamaño del puente, del relieve de las orillas, del régimen del río y de los medios técnicos».
- ⁹⁸ *Loc. cit.*: «Los pequeños puentes de construcción local son de datación todavía más difícil; se trata generalmente de construcciones muy rústicas, con auténticos arcos de medio punto o con “falsos arcos”, de estilo indefinido y sin marcas de construcción de ninguna clase. Generalmente son puentes de mala construcción, que franquean pequeños ríos de régimen torrencial que se los llevan por delante una y otra vez. Por eso su aparejo es tan rudo: se trata de las piedras derribadas, reaprovechadas».
- ⁹⁹ Sin embargo, entre las obras detectadas en algunos puentes asturianos —Bergueres, Bimeda o Corias— se produce claramente un ensanchamiento de la vía del puente para su tránsito de carros en el siglo XVIII, cuando son especialmente visibles los intentos de potenciar el tráfico carretero.
- ¹⁰⁰ FERNÁNDEZ CASADO, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, Instituto Eduardo Torroja, CSIC, 1980. LIZ GUIRAL, J., *Puentes romanos en el convento jurídico caesaraugustano*, Diputación de Zaragoza, 1985. RODRÍGUEZ OTERO, V., «El puente romano de Colloto», *BIDEA*, n.º 140 (en prensa).

3

2.

RED VIARIA ASTURIANA ITINERARIOS Y PUENTES ANTIGUOS





PUENTE VIEJO DE LUGONES

m

2.1. RUTA DE PAJARES





PUENTE DE OLLONIEGO

La comunicación norte-sur entre la zona central asturiana y leonesa ha mantenido siempre una importancia prioritaria a lo largo del tiempo, a lo que han contribuido tanto condicionantes de tipo geográfico como la continuidad y relevancia de los núcleos de población allí asentados. En cuanto a los orígenes de esta articulación viaria, y al margen de la lógica existencia de sendas o caminos de herradura autóctonos, no será hasta el periodo de dominación romana cuando conozcamos, a grandes líneas y dentro de las limitaciones impuestas por las fuentes, el desarrollo de los itinerarios¹⁰¹.

Así, durante este periodo se comunican ya a través de la cuenca del Bernesga los núcleos más importantes de ambas zonas: la ciudad de Legio (León), campamento romano en origen y segunda ciudad en importancia del territorio astur tras Asturica Augusta (Astorga), lo hará a través de esta vía con los principales centros de la vertiente transmontana: Gijón y Lucus Asturum (Lugo de Llanera). Dentro de estas coordenadas, la ruta aparece citada por algunos autores en el *Anónimo de Rávena* como vía comunicadora de Asturica Augusta con Lucus Augusti (Lugo), siendo las únicas referencias concretas del trazado dos *mansiones*, identificadas con Memorana —antigua villa romana con un hábitat continuado desde el siglo I al V en las cercanías de Vega del Ciego (Lena)— y Lucus Asturum (Lugo de Llanera)¹⁰². El trazado intermedio ha sido reconstruido por distintos autores basándose en testimonios de diversa índole (arqueológicos, toponímicos, epigráficos y documentales) tanto de época antigua como medieval.

La importancia de este eje no solo se mantuvo con el fin del periodo romano, sino que aumentó en la Edad Media con la fundación de Oviedo y su posterior constitución como capital del reino. Por otro lado, el itinerario experimentó ciertas transformaciones a lo largo del tiempo, al pasar de comunicar el eje León-Lucus Asturum-Gijón de época romana a interrelacionar principalmente León con Oviedo y la villa y puerto de Avilés en la Edad Media. Debido a la escasez de referencias, poco podemos plantear en cuanto a la evolución puntual del itinerario, más allá de una tendencia general al descenso del trazado desde los cordales acorde con la nueva articulación

del territorio llevada a cabo con la fundación de polas como las de Lena o Campomanes, ya en época bajomedieval. Quizás en este mismo sentido deba reseñarse la sustitución del trayecto de entrada de la ruta en Asturias, llevado preferentemente en época antigua por las inmediaciones de Tonín, Pendilla y la ruta de La Carisa, y en época medieval por Arbas del Puerto. Sea como sea, de los diversos itinerarios posibles de la comarca, como los de Pajares, La Carisa y los puertos de Pinos (La Cubilla) y La Bal.lota, ya el primero descolló desde época medieval, permaneciendo el resto como vías de carácter local¹⁰³.

El paso de Pajares es, por un lado, el más ventajoso por su menor altura y, en consecuencia, permite un tránsito más continuado que el resto, en los que la nieve podía causar más problemas a lo largo del año. De ahí que ya tengamos testimonios de su uso en época medieval en relación con las peregrinaciones, habiéndose fundado a finales del siglo XI en el trazado de la ruta los hospitales de peregrinos de León, Santa María de Arbas y Copián.

A esto debe añadirse el despegue de los intercambios comerciales producido en estas fechas como consecuencia del despertar urbano de Oviedo y de Avilés; la importancia económica del itinerario en dirección a León se constata en las cláusulas de los fueros de ambas villas, en los que figuraba como privilegio relevante la exención de portazgo durante todo este trayecto, prerrogativa que llevó a numerosos pleitos con los vecinos de las pueblas existentes en el recorrido y con los cobradores de los diferentes portazgos, destacando sobremanera los mantenidos con la abadía de Santa María de Arbas.

El itinerario mantuvo su importancia en Edad Moderna, cuando fue el único puerto de montaña abierto en todo tiempo, pues a su relativa baja altura se unía la obligación de espala de los vecinos de Arbas «así para el tránsito de los arrieros como para que (...) no se detengan los correos»¹⁰⁴. Sin embargo, el camino continuó siendo de herradura hasta 1770, cuando se construyó la moderna carretera bajo el impulso de Jovellanos, a pesar de algunas referencias que interpretan su apertura

para el tráfico de carros en el siglo XVI bajo la iniciativa del obispo Diego de Muros, quien, en palabras de Risco:

Además de otras obras pías, hizo la calzada que va desde Oviedo a León, obra muy costosa y necesaria por la aspereza del terreno, que hacía casi impracticable el comercio y comunicación del Principado de Asturias con las otras provincias de España¹⁰⁵.

La determinación de Diego de Muros habría tenido continuidad, según García Cuetos, quien refiere que en 1524 se comisionó a Gonzalo de Argüelles para negociar sobre el camino con el regidor de León, y que en 1525 se envió a un cantero y a un escribano para revisar las obras realizadas y medirlo, abonándoseles por ello 6 reales diarios. Además, tras la muerte del obispo, en 1527, los procuradores de Asturias señalaron que en las salidas hacia León y Galicia se estaban efectuando algunos *reparos* en los caminos y en casas y ermitas para albergar a los caminantes, operaciones costeadas por dicho obispo¹⁰⁶.

Durante toda la época moderna, la ruta Oviedo-León fue, por su importancia, a la que más medios se destinaron, existiendo para tal fin, además de la referida obra pía de Diego de Muros, otra del inquisidor general Valdés Salas y un fondo de rentas creado por la Junta General del Principado para el mantenimiento de las infraestructuras viarias de interés general, la Fábrica de Caminos del Principado, tras una real provisión de agosto de 1575¹⁰⁷. Esta importancia era compartida al otro lado de la cordillera, pues Aramburu-Zabala menciona el endeudamiento coetáneo de la administración leonesa por «la construcción en la segunda mitad del siglo XVI de los puentes de Cacabelos y de Medina del Campo, de los accesos a Zamora y del costoso camino de León al Principado de Asturias», que contó con la presencia de Bustamante de Herrera como inspector de las obras, puentes incluidos, hacia 1550¹⁰⁸. La afirmación, hecha por entonces, de que «ansimismo se podrían hazer caminos para que con carros se pudiesen llevar todas las mercadurías que se truxesen por mar hasta la ciudad de León» hace pensar que las actuaciones antes mencionadas no habrían sido efectivas¹⁰⁹.

A la hora de desarrollar la evolución de esta vía cabe resaltar dos aspectos importantes. Por un lado, las referencias a trazados alternativos en algunos puntos se corresponderían, bien a las transformaciones de un poblamiento cada vez más articulado en torno a la ruta, bien a sucesos coyunturales, como la ruina temporal de un puente o un determinado paso de un camino. Por otro, la dificultad de datar los restos de infraestructuras viarias por la pervivencia de las técnicas empleadas y por las continuas intervenciones llevadas a cabo, aún más relevantes en este recorrido por su especial importancia y el volumen de su tráfico a lo largo del tiempo. Este podría ser el caso de los empedrados existentes en zonas como La Manjoya (La Manxoya) o San Frechoso, entre Olloniego y Mieres, cuya atribución en numerosas ocasiones a época romana o medieval obvia las numerosas intervenciones y refacturas de las que tenemos constancia a través de la documentación moderna¹¹⁰. En relación con los puentes, y a pesar de las referencias sobre la romanidad de algunos, la desaparición de unos y la profunda transformación de los que perviven dificulta su datación; caso especial es el de Olloniego (v. § 2.1.1), apenas modificado desde que el cambio del curso del Nalón lo hizo inservible en el siglo XVII.

Tramo de León hasta Camplongo por Pola de Gordón

El camino parte de León siguiendo el curso del Bernesga por las inmediaciones de la actual carretera y de los términos de La Robla, Puente de Alba, Buen Suceso, Huergas, Pola de Gordón, Santa Lucía, Villasimpliz, Villamanín, Ventosilla y Villanueva de la Tercia¹¹¹; Gutiérrez González señala varios restos materiales de época romana relacionados con el itinerario, como la *villa* de Cuadros o el castro de La Cuesta de la Moita, que tiende a identificarse con el lugar de Interamnum citado en el *Anónimo de Rávena* entre las *mansiones* de Vallata y Memoriana. La ruta prosigue por La Collada de Buiza, donde se conservan restos de empedrado y una marca miliaria anepigráfica en el descenso hacia Villasimpliz, habiéndose asimismo hallado un ara romana en la cercana ermita de La Vid¹¹². En las proximidades de Camplongo el itinerario se



Figura 1. Vista del pueblo de Pajares. (P. Sauvanoud, BNE)

bifurca, con un ramal hacia Pajares y otro hacia La Carisa, nombre que recibe el monte o hayedo por donde se sitúa la ruta hacia el collado o puerto de Propinde, que parece ser la denominación más correcta, aunque menos extendida¹¹³. Al igual que en otras zonas de la montaña leonesa, dos castillos de la línea fortificada realizada por Alfonso III en el siglo IX, los de Alba y Los Barrios de Gordón, controlaban este valle del Bernesga, «el más abierto y peor resguardado por las formaciones naturales»¹¹⁴.

El antiguo camín real de La Carisa

El trazado en altura de la ruta, dada a conocer por González y Fernández-Vallés, y su relación con yacimientos castreños han hecho pensar en su utilización preferente en época romana, habiendo sido descritos su trazado y características por Fernández Ochoa: se trata de un camino de herradura de uno o dos metros de ancho en el que no se conservan tramos enlosados, con significativos paralelismos, según la autora, en su

trazado y concepción con la vía de La Mesa. En la actualidad, el antiguo *camín real* de La Carisa, como es denominado en la zona, se utiliza únicamente como camino ganadero hacia los *mayaos* del puerto¹¹⁵.

El itinerario, partiendo de Camplongo, entra en Asturias por Propinde y Navidiil.lu, junto al Castiel.lu de la Carisa¹¹⁶, y llega en su tramo final hasta El Castiello de Bustiello por la línea de cumbres que separa los actuales concejos de Lena y Aller, para confluír en Ujo con otros dos caminos, el procedente del puerto de Braña o San Isidro y otro ramal de la misma vía de La Carisa que bajaba de Navidiil.lu a Parana —en donde existe un puente de piedra de aparente factura moderna—, Casorvía, Malveo, La Frecha, Campomanes y las inmediaciones de la villa romana de Memorana.

El camino habría perdido su protagonismo en un momento indeterminado de la Alta Edad Media, quedando postergado definitivamente tras la fundación de Santa María de Arbas a finales del siglo XI. Es, no obstante, citado aún en el *Diccionario* de Madoz, a mediados del siglo XIX, al describirse la confluencia que en Entralgo se producía de los caminos procedentes del concejo de Aller: «Cruza un ramal al Ayuntamiento de Aller y puertos de Piedrafita, Leguerada [sic] y La Carisa»¹¹⁷.

Itinerario por el puerto de Pajares

Puerto conocido en época medieval como Arbas, parte de Camplongo y se dirige a continuación por las inmediaciones de La Abadía y Vegallamosa, despoblado este último a partir del siglo XIX. Ya en la vertiente asturiana, tenemos testimonios en el siglo XVI de la existencia de varios pontones para salvar diversos arroyos (Saltorio, La Romía, Los Cábaros, Rordregario y Argayo) por reparaciones efectuadas en alguno de ellos a finales de este siglo¹¹⁸.

En Pajares (Payares), donde tenemos constancia en el siglo XVIII de la existencia de un hospital «para peregrinos y pasajeros», el camino proseguía siempre por la ladera derecha

del valle hasta llegar a Puente de los Fierros; allí existía otro hospital, del que no se conoce su fecha de fundación, situado junto al puente y a mano izquierda del camino, que cruza entonces hacia la otra ladera¹¹⁹. El puente, de piedra a finales del siglo XVI, fue representado cartográficamente ya por estas fechas, en las que se supone fue realizado el denominado Atlas de El Escorial, junto a los de Cornellana, Lugones, Colloto, Peñaflo y Ujo, todos también de fábrica hasta que varios fueron destruidos por sucesivas riadas en torno a 1580-1586. Desde entonces se encuentran repetidas referencias a reparaciones del puente y su calzada inmediata, existiendo en tiempos de Jovellanos el plan de construir uno nuevo¹²⁰.

El camino descendía luego hasta La Frecha, en cuyas cercanías debía salvar un arroyo, y posteriormente a Campomanes (Campumanes), donde confluían las rutas provenientes de León por la zona occidental de Lena. Este lugar fue durante la Edad Media un núcleo de cierta entidad, a raíz sobre todo de la recepción en 1168 del fuero de Oviedo y de la concesión de la carta puebla en 1247 por el obispo Rodrigo, testimonio del interés de los prelados ovetenses por esta localidad donde se ubicaba uno de los portazgos del camino y donde Uría Ríu refiere la existencia, al menos desde el siglo XIII, de una alberguería que aún pervivía en el XVIII¹²¹. Tenemos solamente noticias del puente de Campomanes en 1571¹²², a raíz la necesidad de intervenir en él; dos años después se solicitó una sisa de vino para repararlo, junto a otros puentes relevantes, aunque poco después aún se trataba de *aderezar* el «paso y camino de la puente de Campomanes, que estaba mal reparado»¹²³. Aramburu-Zabala corrobora que fue uno de los puentes en los que se realizaron obras hacia 1574, adjudicadas por 4000 ducados a Miguel de la Portilla, y uno de los inspeccionados en 1576 con la intención de bajar el precio de los remates y en 1577, cuando Juan de Cerecedo tuvo que intervenir ante las denuncias de que la obra no se ajustaba a la traza y condiciones previas¹²⁴. A pesar de estas referencias tardías, hay constancia de la existencia de un portazgo en Campomanes ya desde época bajomedieval, pudiendo haber sido el puente, en asociación con la vecina casa fuerte, el lugar de cobro.

A continuación, el camino pasaría por las inmediaciones de testimonios de hábitat antiguo, como la iglesia prerrománica de Santa Cristina de Lena o la ya citada villa romana de Vega del Ciego, Memorana. Aproximadamente entre ambas se encuentra el puente de piedra de Columbiello, de origen desconocido, que Uría Ríu sitúa fuera del camino de peregrinación y que, según Jovellanos, era utilizado en su tiempo a falta de los puentes de Santullano y de Pola de Lena¹²⁵. En este último lugar, que surgió como villa urbana en 1266 por fuero otorgado por Alfonso X, aún existía en el siglo XVIII un hospital para albergue y recogimiento de pobres y peregrinos de fundación desconocida y que para Uría Ríu quizás se remontase a estos momentos de desarrollo de las peregrinaciones y de impulso urbano¹²⁶. La destrucción del puente de La Pola tuvo lugar en 1586, como testimonió Tirso de Avilés:

En el río de Llena fue tan desapoderado que derrocó muchas casas en la Pola de Llena, con la puente del río que está pegado a la dicha pola y la puerta de arco y muralla¹²⁷.

Las abundantes referencias sobre su reparación revelan la importancia del puente¹²⁸. Desconocemos sus características, aunque tras esta primera intervención documentada habría tenido durante un tiempo pilares de piedra y tablero de madera¹²⁹; en esta línea, Aramburu-Zabala indica que en 1640 se quiso transformar el puente de La Pola «que se decía de Nareda» en un puente de piedra, aunque, inspeccionado el lugar por Juan de Solís y Juan Pérez, estos observaron que «se conserbava en la mitad del dicho río un pedaço de argamasa (...) y avía hecho un tan firme fundamento que con poco que se mexorase se podría carçar una puente de madera», desconociendo el resultado final de la intervención¹³⁰.

Sin cruzar el río, tras Pola de Lena y antes de llegar a Villayana, el camino pasa un arroyo sobre el que se había construido en Edad Moderna un puente de piedra destruido en diversas ocasiones y edificado de madera en 1578¹³¹. En Villayana, Uría Ríu señala la existencia de un hospital de origen desconocido, posiblemente fundado en el siglo XVI, que se mantenía aún dos siglos después. Aunque para este autor el camino principal



Figura 2. Vista del puente de los Fierros, hacia 1884. Al fondo, el puente colgante provisional levantado durante las obras del trazado ferroviario de Pajares. (P. Sauvanaud, BNE)



Figura 3. Croquis del tramo Pajares-Mieres a finales del siglo XVIII con los puentes de Puente de los Fierros, Campomanes (fuera del camino real) y Santullano. (BNE, Diccionario de Tomás López)

Portadgos de Canpomanes

*De una carga de paños e merçería ocho maravedís, de la menor quatro maravedís.
 De una carga de azebache, de la carga mayor ocho, de la menor IIII.
 De una carga de lienços, de la carga mayor ocho de la menor III mrs.
 De una carga de mantega dos maravedís.
 De una carga de çera VIII mrs., de la menor III.
 De carga de cánamo o lana, la carga mayor IIII, de la menor II mrs.
 De una carga de congrio, de la mayor quatro e de la menor dos mrs.
 De una carga de salmones, de la mayor VI mrs. e de la otra III.
 De una carga de mielgas o caçones de la mayor carga IIII, de la menor II mrs.
 De una carga de pescado fresco, de la mayor IIII mrs., de la menor dos maravedís.
 De una carga de sardinas dos maravedís.
 De una carga de vino un maravedí e medio.
 De una carga de ferro labrado o por labrar dos mrs.
 De cada yegua o potro en pelo una blanca.
 De cada buey o vaca una blanca.
 De cada cabeça de ganado menudo un dinero, que valen X dineros un maravedí.*

Figura 4. Portazgo de Campomanes. 1496, mayo, 4. (AGS, RGS, f.85. Publicado por J. I. Ruiz de la Peña Solar en Historia de Asturias. Baja Edad Media)



Figura 5. Puente de Vega del Ciego

no cruzaba el río por allí, en el siglo XVI tenemos referencias de un puente en la zona, el de Santiago¹³².

Tramo entre Ujo y Mieres

Las noticias del trazado, muy escasas en época antigua, se multiplican en el Medievo. Ujo (Uxo), donde confluyen las comunicaciones de los valles de Lena con los de Aller, pudo ser un núcleo relevante en época romana, pues allí se localizaron inscripciones epigráficas y llegó a plantearse la posible existencia de un destacamento militar¹³³. Aunque Miguel Vigil se refirió a un puente «romano» en Ujo, este no se documenta hasta época medieval, cuando, al parecer, tenía tablero de madera. Parece que a finales del siglo XV este y su hospital inmediato eran de propiedad particular, pues en enero de 1480 Gonzalo Rodríguez Pincón donó al cabildo catedralicio

la puente e espital de Uxo quél fizo para siempre jamás, e en sus días obligose a reparar la dicha puente e espital e camino fasta Santullano.

A su muerte, sería la Iglesia la encargada de mantener puente, hospital y camino, pudiendo esta cederlos a quien estimase oportuno; sabemos asimismo que en abril de 1480 el cabildo donó «a Pincón de Uxo, seis mill maravedís nuevos para ayuda de la puente de Uxo que fizo e de espital que faze»¹³⁴. Al pasar bajo la autoridad del cabildo, y al igual que en el caso del puente de Mieres, los documentos refieren a menudo las quejas de la ciudad de Oviedo y de los diversos concejos ante lo que creían dejación por parte de la Iglesia de sus obligaciones en el mantenimiento del camino¹³⁵.

Destruído por una o varias riadas, el puente de Ujo fue reconstruido en piedra por Pedro de la Tijera a principios del siglo XVI, por valor de 4160 ducados, a raíz de un acuerdo tomado por la Junta General del Principado en junio de 1529¹³⁶, aunque ya en 1519 Juan de Cerecedo había realizado trabajos en él para el cabildo¹³⁷. Para las obras se ordenó un repartimiento de 3500 ducados en territorio asturiano para un área de diez

leguas alrededor del puente, que el Principado pidió se ampliase a treinta. A este respecto, Aramburu-Zabala indica que en 1534 el Ayuntamiento de Oviedo había solicitado la presencia de un maestro para que lo examinase y, tras no llegarse a un acuerdo con Francisco de Colonia, se recurrió a aquel, quien dirigió las obras entre 1535 y 1545¹³⁸. Del puente se resaltaba su emplazamiento

a quatro leguas de la dicha çiudad [Oviedo], en el lugar que se dize Santollano de Uxo (...) en camyno real y en rrío caudal, por donde yvan e venýan todos los bastimentos, peregrinos e pasajeros, a donde solían peligrar reguas e honbres en tienpo de ynvierno por falta de la dicha puente.

Las obras debieron de sufrir un sobrecosto, pues en diciembre de 1536, cuando «faltaban para acabarse de fazer en perfeçión la dicha puente y quatro pilares y tres arcos fasta llegar al cabo del río y de otro río», se pidieron otros 2000 ducados para proseguir los trabajos, alegando que, en caso contrario, todo lo hecho habría sido inútil. Hacia 1540 volvieron a repetirse los problemas en la financiación y ejecución de las obras:

Diz que dizen maestros que lan visto quesa cibdad fue engañada en más de mill e quynientos ducados, e demás desto, porque un pilar está sobre falso, ques el principal, y otros pilares que an hecho señal de caerse, y el dicho maestro no tiene dadas fianças de la obra ser segura¹³⁹.

Conocemos otros arreglos menores en la segunda mitad del siglo XVI, como los realizados por Miguel de la Portilla, por valor de 1430 reales, en el «aderezo en la puente de Ujo y los condutos, ojos y calzadas que hizo en los pasos desde el lugar de Santullano hasta el pueblo de Ujo» o los llevados a cabo en 1583, por 8 ducados, por Gonzalo de la Riva, «para espedir las aguas que en ella se rrepresavan en la dicha puente y en las pieças de sillería que faltaban en la dicha puente»¹⁴⁰.

En 1585 parece que una inundación cambió parcialmente el curso del río y afectó al puente¹⁴¹, destruido por la riada del año siguiente descrita por Tirso de Avilés:



Figura 6. Puente de La Felguera (Turón). (Col. M. Carrasco Marqués)

Parece cosa imposible (...), el uno de los quales [un hórreo de los Bernaldo de Quirós] fue con tan grande ímpetu que derrocó un arco de la puente de Uxo, que fue gran daño para esta ciudad de Oviedo por no poder pasar las provisiones de vino y otras cosas hasta que se aderezó¹⁴².

La Junta General ordenó en septiembre de ese mismo año que se construyese provisionalmente de madera el «gran pedaço» llevado por el río —al parecer, dos pilares y tres arcos—, para lo que fueron necesarios veinte días de *acarretos* de madera, traída del valle de Turón. Las reparaciones se prolongaron varios años, pues lo realizado inicialmente no resultó seguro¹⁴³, y a este respecto el Aramburu-Zabala refiere que «entre 1610 y 1640 debió de producirse la decisión de abandonar el primi-

tivo puente y construir uno nuevo en diferente asentamiento, buscando buen firme para la cimentación», reduciéndose entonces a diez el número de arcos¹⁴⁴.

Tras estas importantes reparaciones, o incluso lo que parece una verdadera construcción *ex novo*, siguen documentándose otras en la documentación del Principado durante todo el siglo XVII, cuando, intermitentemente, se mencionaba que «la puente de Ujo está caída»¹⁴⁵. En la primera mitad del siglo XVIII hay nuevamente referencias a su reconstrucción, pues en 1727 se recordó la crecida suma de gastos hasta entonces destinados a él, sin que aún «aia puente ni diseño della» y al año siguiente se acordó un nuevo repartimiento para su construcción, cuyas diligencias se prolongaron en el tiempo, pues

aún hacia 1760 se refería en la Junta General que el «puente de Ujo, indispensable para la comunicación a Castilla, se ha arruinado, en acordanza del que vota, más de dos veces»¹⁴⁶.

Poco más allá de Ujo se encuentra Santullano, donde en el siglo XVI se mencionaba la existencia de un portazgo del que, junto con el de Mieres, eran beneficiarios los Bernaldo de Quirós¹⁴⁷. La sustitución del antiguo puente de Ujo por el cercano de Santullano pudo haberse producido a principios del siglo XVII, tal y como indicaba Aramburu-Zabala, o en una fecha indeterminada a lo largo del XVI, pues en 1640 el puente de Santullano tenía, según este autor, más de 500 pies de largo y 16 de ancho, sin contar pilares y tajamares, y 10 o 11 ojos —coincidentes, por tanto, con los atribuidos al de Ujo tras la riada que lo destruyó en 1585—; todo ello, pese a estar situado en la zona donde el río se estrecha más en todo el concejo:

Se entraba viniendo de la parte de la ciudad de Oviedo para Castilla por el arco principal, que estaba mucho más alto que los demás, y tenía de claro sesenta y nueve pies el pilar y cortamar, que era la fuerza sobre que oí estribaba, Y tenía una muy gran ruina y estava socavado la mayor parte por debaxo del agua, y una abertura desde lo alto de la dicha puente asta el agua (...). Y del mismo pilar nacía el segundo arco, que tendría quarenta pies de claro (...), y al fin del segundo arco estaba otro pilar todo socavado (...). Y a este en adelante, por averlo llebado la fuerza del río, estava hecho al presente de madera, estava cargada sobre cinco troncos o pedaços de pilares que avía dexado el dicho río quando avía aruinado la dicha puente¹⁴⁸.

Se trataba, pues, de un puente anterior al construido en época de Jovellanos, situado al parecer algo más arriba del actual, cuyo origen desconocemos, y que en 1676 fue llevado por una riada¹⁴⁹. Aunque en 1773 se ordenó la construcción de los puentes de Olloniego y Santullano a cuenta de los interesados, el 28 de junio de 1788 una nueva inundación provocó su ruina, solicitándose nuevamente su reparación. Poco después, con motivo de la realización de la nueva carretera a Castilla,

se edificó el puente nuevo de Santullano, cuya construcción, finalizada en 1795, reseña Jovellanos en sus diarios¹⁵⁰.

Entre Santullano y Mieres, el camino atravesaría el reguero de Rozadas, en la margen derecha del Caudal. En Mieres, zona en la que aparecieron diversos restos romanos, como una mina de mercurio y otros enumerados por Uría Ríu, nos encontramos con la antigua *ponte*, que pudo estar situada a la altura de Requexáu, donde al parecer existieron restos de un puente antiguo¹⁵¹.

Aunque no faltan las atribuciones a época romana, las más antiguas referencias del puente datan del siglo XII, cuando tanto este como la alberguería *de la ponte* fueron donadas al monasterio de San Vicente¹⁵². Ya en el año 1233, se documenta la *ponte de Mieres* junto al «camino del re» y en relación con una «terra de la ponte», manifestándose quizás la existencia de propiedades dependientes directamente del puente para su mantenimiento, al igual que sucedía con capillas, iglesias o malaterías. En el mismo documento figura entre los confirmantes «Iohannes Peláiz, mestro d'illa ponte», primer nombre conocido de un maestro de obras de un puente asturiano¹⁵³. Desconocemos las características del puente por estas fechas, aunque esta referencia al maestro haya quizá que ponerla en conexión más con un arreglo que con una construcción *ex novo*.

El puente es citado en documentos del siglo XIII de la Catedral de Oviedo referentes a las «rentas del préstamo del puente», que pasaron en 1363 al cabildo ovetense¹⁵⁴, y un testamento del año 1300 puso de manifiesto su importancia, pues figura —junto a otros de excepcional relevancia para las comunicaciones asturianas de la época, como los de Olloniego, Godos o Infiesto— como beneficiario de diez maravedíes para su mantenimiento¹⁵⁵. A lo largo del siglo XIV tenemos constancia de su destrucción por el río, lo que llevó al conde don Alfonso, hermano de Juan I, a implantar un peaje para su reparación, aunque, como parece, este «tomó el dicho peaje para sí», de manera que aquel continuó caído al menos hasta que en 1383 el rey Juan I ordenó la imposición efectiva del portazgo «según se cogían e recabada en tienpo del conde don Alfonso»,

estipulando que el ganado que pasara por el puente o por los vados inmediatos pagase dos dineros el mayor y uno el menor, y dando poder al obispo de Oviedo don Gutierre para que lo percibiera hasta que el puente se hubiese reparado por completo. La negativa de los vecinos de Oviedo a pagar, amparados en sus privilegios, propició varias apelaciones ante el rey, quien en 1384 dio la razón al obispo y le encomendó su cobro¹⁵⁶. Todavía en 1386 había constancia de estar *la puente* arruinada y de que «por no estar adobada e rreparada han de pasar los rromeros que uan a Santiago e otras personas por el río», mientras que a principios del siglo XV, en época del obispo Guillén de Verdemonte, continuaban produciéndose conflictos similares al aludido sobre el cobro del portazgo¹⁵⁷.

García Cuetos refiere el mal estado del puente en el año 1500 por «la queja que Nuño Bernaldo de Quirós hizo el 31 de marzo de 1500 en nombre del concejo de Lena». En el río San Juan, en el término denominado La Pasera, ha sido atribuida al obispo Diego de Muros la construcción de un puente de piedra de arco apuntado en el siglo XVI¹⁵⁸, y a finales de este siglo hay referencias de la construcción o reconstrucción de un puente por el maestro Juan de la Portilla¹⁵⁹. El del río San Juan era, sin embargo, de madera en 1640, cuando se quiso edificar en piedra, ordenándose en octubre de dicho año trazar y pregonar las obras de dos puentes¹⁶⁰.

En las cercanías de Mieres, en el valle de Cenera, ya fuera de la ruta, existen algunos testimonios en favor de la antigüedad del puente de La Casona, del que Álvarez Rodríguez refiere la aparición, durante unas obras de reparación, de una losa con un grabado en relieve de cronología incierta¹⁶¹, y del de Villapendi o La Felguera, en el valle de Turón, ambos calificados de inmemoriales en una relación que el municipio remitió a la Diputación en 1842¹⁶².

Tramo entre Mieres y Oviedo por el alto de El Padrún

Tras pasar Mieres, el camino alcanzaba La Rebollada, donde existía una malatería ya documentada en el siglo XIII¹⁶³. Más

adelante, discurría por Copián, donde Alfonso VI mandó edificar en 1103 una alberguería, aunque su construcción real, según Uría Ríu, no se habría llevado a cabo hasta 1143 con la edificación de la iglesia de Santa María, donada entonces a la Catedral de Oviedo para la atención de peregrinos y transeúntes. Alcanzado El Padrún, el camino se dirigía hacia Olloniego en parte por la actual carretera y en parte por un recorrido algo más al este siguiendo la ladera norte del arroyo de San Frechoso, donde existían «centenares de metros de una antigua calzada» en un trayecto conocido como *la carril de los moros* que, por lo solitario y montuoso, propició en época medieval las acciones de malhechores¹⁶⁴. El Nalón se cruzaba por el antiguo puente de piedra de Olloniego (v. § 2.1.1) para, en dirección a Oviedo, proseguir por el antiguo camino de Castilla por las inmediaciones del Picu Llanza, la Venta L'Aire, San Miguel y el pontón de La Venta, llegando a Santiago de la Manjoya, desde donde se descendía a la capital por un tramo calzado¹⁶⁵.

En época romana la ruta seguía hacia Lucus Asturum, Beloño y Gijón, mientras que en época medieval la mayor importancia del núcleo costero de Avilés hizo que la comunicación con esta villa fuese la primordial. Si el paso de los ríos Nora y Noreña en época romana es difícil de concretar, desde época medieval cruzaba aquel en dirección a Gijón por el Puente Vieyu de Lugones (v. § 2.1.3) y este por el de Los Blimales, en un itinerario descrito en el siglo XVIII durante las labores de habilitación para carros del antiguo camino de herradura:

Oviedo, Arco de la Noceda, Corredoria, Lugones, Río de las Bleniales, Venta de la Campaña, Pruvia, Carbayino, Arroyo de los Corros, Riera, Salcedo, Tremañes y Gijón¹⁶⁶.

El trazado medieval y moderno coincidiría al menos en parte con el de época romana, al transcurrir por las inmediaciones de Pruvia, Veranes y Beloño. Por otro lado, la ruta medieval hacia Avilés cruzaría el Nora, bien por Lugones, bien por Cayés (v. § 2.1.2), hacia Posada y Villardeveyo¹⁶⁷.

Punto relevante del itinerario hacia Gijón fue el puente de Los Blimales, situado sobre el río Noreña en el límite de los con-

cejos de Siero y Llanera. El puente aparece documentado en el siglo XVI, cuando se llevaron a cabo arreglos continuos en la prolongación del camino coincidiendo con la construcción del nuevo muelle. Cercano a los puentes de Lugones y Cayés, se encontraba, no obstante, más al nordeste, a una media legua del de Lugones según el *Diccionario* de Tomás López, pues hoy no pervive su antigua fábrica¹⁶⁸.

Su primera mención data de 1530, cuando se ordena una inspección del puente de «los Vimales», y a los pocos años tenemos constancia de que unos molinos en sus inmediaciones, propiedad del avilesino Fernando de Miranda, lo dañaban. Entre las inspecciones documentadas, destaca la de Pedro de la Tijera, en octubre de 1537, aunque las noticias genéricas sobre el puente se reiteran hasta 1550, cuando se ordena que se «entienda en cómo se a de hazer la puente de Los Bymales y a dónde e cómo e qué costará, e para ello llame ofiçiales y tome dello parecer para que después se dé la orden para la hazer». En octubre del mismo año ya se hacía acopio de materiales para ello, con madera de Lugo de Llanera y piedra de Lugones, siendo al parecer el puente de madera por entonces:

El sennor Diego Carreño, juez, pidió que la puente que se pretende hazer en el rýo de Bymales que se haga de piedra por que sea fuerte, reçia, fija e perpetua, y que no se haga de madera, porque, si se haze de madera, se gastaría enella y no será la puente perpetua y segura como ha de ser¹⁶⁹.

La financiación de la obra fue autorizada por una real provisión de la que tenemos noticias en 1563, y dos años después volvemos a saber de los daños causados por el molino. El puente fue de interés general y, por tanto, incluido en la Fábrica de Caminos instituida por la Junta General, siendo objeto de otra inspección en 1577, efectuada por Juan Ruiz de Carrandi, nuevamente a causa de los desperfectos causados por el molino —«fue a ber la molinera de la puente de Los Blimales y a traçar el camino que ba para los puertos de la mar, que no se podía pasar (...) por raçón de la dicha molinera»— y de un pago, en noviembre de este año, a «los ofiçiales que fueron a dar la traça y bisitar la puente de Los Blimales y molino de

Los Blimales», pues, en efecto, el agua de la *molinera* ocupaba el camino, en un fenómeno similar al que sucediera unos cincuenta años atrás en el vecino puente de Cayés y, ya a finales del siglo XVIII, en el también cercano de Lugones.

Las obras de reparación se remataron, junto a las del de Lugones, en 1578 por mil ducados, cantidad considerada excesiva, por lo que volvió a subastarse posteriormente. Las intervenciones continuaron más adelante, pues en 1614 tenemos noticia de las realizadas «en los puentes de Los Brimales y calzadas de junto a ellos»¹⁷⁰, y las referencias se multiplicaron durante el siglo XVIII: así, el puente estaba «totalmente ynpracticable» en 1739, por lo que se pidió a los concejos de Siero y Llanera que concurrieren a su reparación, quejándose estos de que, existiendo un fondo específico para ello, el de la Fábrica de Caminos, el coste recayese en su vecindario¹⁷¹. Las reclamaciones prosiguieron, pues en 1748 los representantes de Siero pidieron la restitución de los maravedís aportados, solicitud que, aunque aceptada en primera instancia por la Junta General, no se llevó a cabo, al producirse en 1755 una nueva quiebra «por haverse arruinado con una avenida de aguas y trillo de los carros el espresado puente de Los Blimales y su calzada», a consecuencia de lo cual el concejo de Siero volvió verse obligado a costear la reparación¹⁷². En 1756, al tratarse de nuevo su arreglo, el concejo de Llanera requirió que se pagase la obra con los fondos ya indicados, incidiendo al año siguiente el concejo de Siero en los mismos términos cuando manifestó:

A dicho concejo se le ha hecho contribuir por dos vezes a el reedificio y reparo de el puente y calzada de Blimales, en que ha expendido y gastado de su volsa de propios un mil y zinquenta reales, no teniendo para ello cargo ni obligación alguna por estar dicho puente y calzada comprehendidos en las memorias de el excelentísimo señor don Fernando de Valdés, arzobispo de Sevilla, y deverse de pagar sus quiebras de las rentas asignadas por dicha Junta¹⁷³.

Pese a ello, en 1775 el concejo de Siero volvió a manifestar la necesidad de reparar de nuevo el puente y la calzada de Los

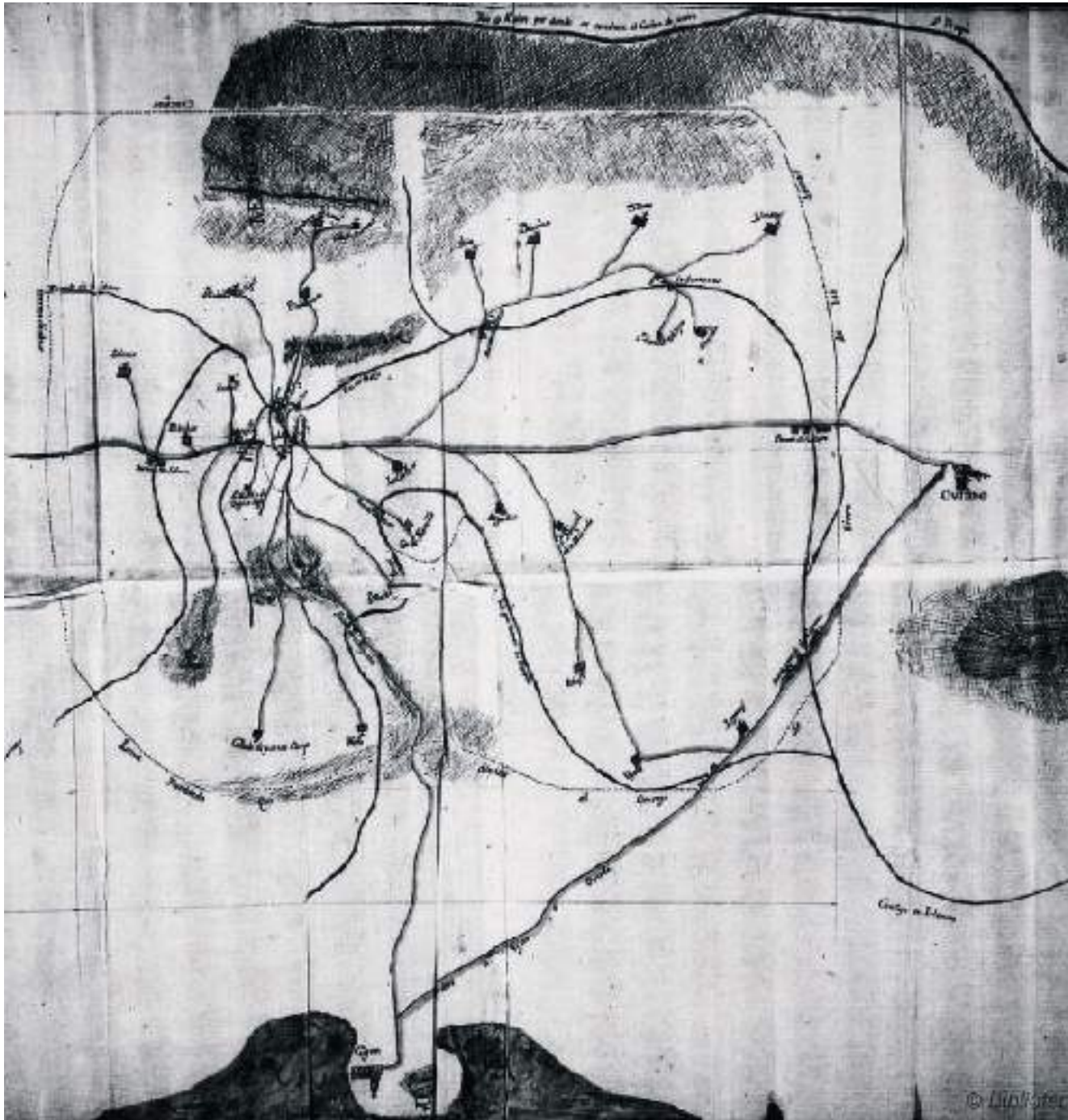


Figura 7. Croquis del tramo Oviedo-Gijón a finales del siglo XVIII con los puentes de Lugones y Los Blimales. (BNE, Diccionario de Tomás López)

Blimales por su mal estado y la peligrosa situación en la que se encontraban tanto para carros como para caballos y personas, subrayando el desinterés de la petición, al tratarse de un paso que no daba servicio a su concejo, sino que era imprescindible para el tránsito y comercio de los puertos de Gijón, Candás y Luanco en su comunicación con Oviedo¹⁷⁴. En efecto, dos años después se describió de nuevo el estado del camino como «intransitable (...) no solo hasta el puente de Lugones, sino hasta el de Los Blimales, de dicho concejo de Llanera, por el que no solo carros y caballerías, sino la gente de a pie no pueden pasar sin notable riesgo». El deterioro se prolongaba en dirección a Gijón «en especial, por el que generalmente usan del Monte Curiel y Fontaciera, donde sus riachuelos, con motivo de lo estrecho y quebrado del terreno, se engruesan con la mayor facilidad, anegando los géneros que se conducen en los citados carros», aunque se hacía, una vez más, hincapié en que este mal estado era especialmente evidente

en el paso del puente de Los Blimales, tan ocasionado como los de Fontaciera por la estrechez del río y terreno poco firme, motivo por que los carretages, especialmente en el invierno, trabiesan con los efectos a las inmediaciones del lugar de Biella dirigiéndose a Colloto, Hermita de Espíritu Santo y barrio de la Tenderina¹⁷⁵.

2.1.1. PUENTE DE OLLONIEGO

El puente se sitúa junto a la carretera antigua de Oviedo a Mieres por el Alto de El Padrún, a la altura del lugar de Olloniego, sobre una amplia vega abandonada por el río Nalón, a unos 200 m sobre el nivel del mar, recubierta por depósitos aluviales y terrazas del Cuaternario que han sido aprovechados, dada su fertilidad, para uso agrícola¹⁷⁶. El Nalón, con un caudal medio de 24,16 m³/seg¹⁷⁷, dejó el puente de Olloniego en seco tras una inundación sufrida en 1676 que cambió de forma definitiva el curso natural del río.

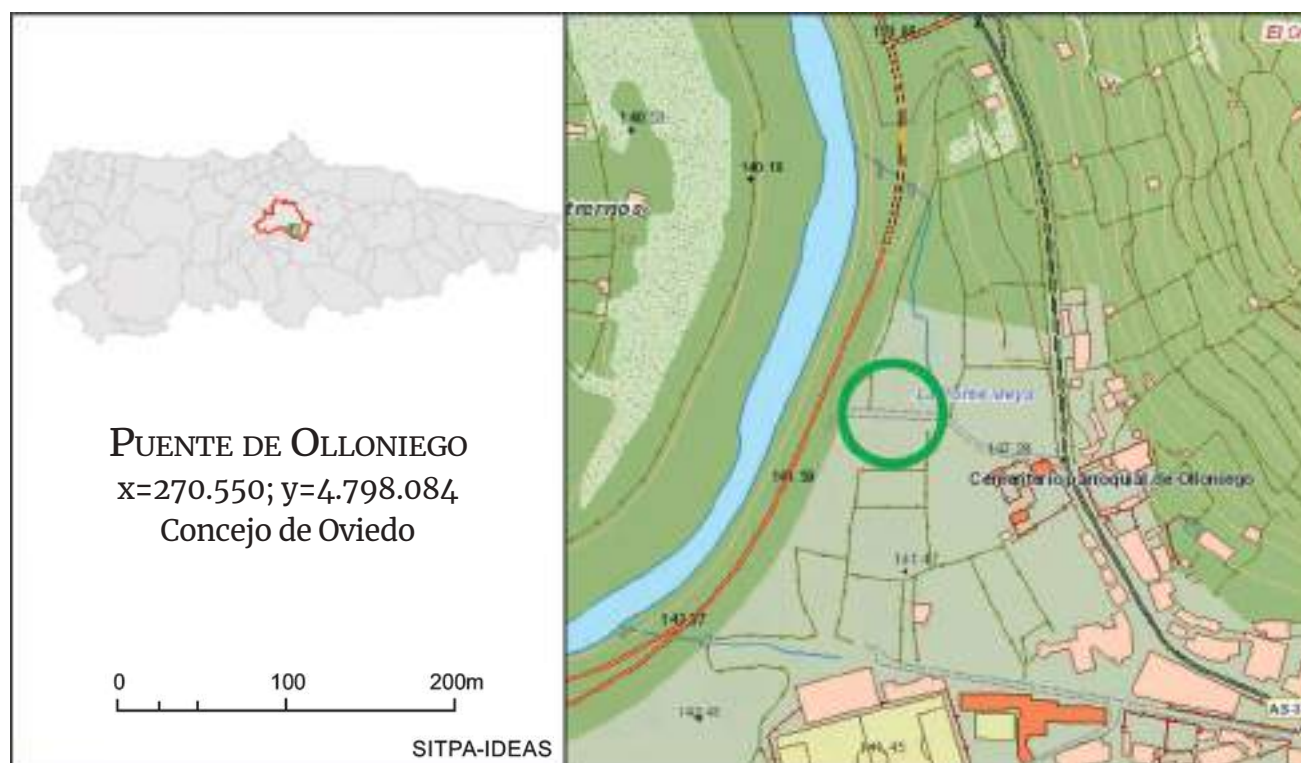
El puente forma parte de un conjunto monumental de máxima importancia en la que fue la principal vía de comunicación en-

tre Asturias y Castilla hasta la construcción de la nueva carretera, integrado por capilla, torre, fuente, casa fuerte y puente, declarado Bien de Interés Cultural el 30 de mayo de 1991¹⁷⁸. La torre, de planta circular y realizada a base de sillarejo mal tallado y relleno de piedras pequeñas, habría sido construida en los siglos XIII-XIV por los Muñiz; a finales del siglo XV pasó a manos de Iván Bernardo de Miranda, cuyo hijo, el capitán Lope de Estrada —«quien edificó la Casa de Olloniego, donde solo avía la torre redonda»— mandó construir en el siglo XVI la torre cuadrada del noroeste y la construcción anexa. Felipe Bernardo de Quirós hizo construir en el siglo XVII el cuerpo que une el palacio del siglo XVI con la torre circular, el cuerpo sur con patio y la capilla¹⁷⁹.

Tradicionalmente se ha propuesto el paso de Olloniego como cruce del Nalón desde época romana. En este sentido, han tratado de encontrar precedentes romanos en la fábrica del viejo puente de piedra autores como Miguel Vigil, Coello y Del Llano Roza, aludiendo a una calzada romana, y otros contemporáneos, como Fernández Casado, para quien «pudiera ser romano (...) a pesar de tener algún vano apuntado»; Berenguer Alonso, para quien es medieval, pero «erigido probablemente sobre zarpas o pilotes de otro levantado en época romana»; Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*, o Santos Yanguas. Fernández Casado aún observó cinco arcos en el puente, advirtiendo que uno no estaba alineado con el resto y considerando que pudo haber servido en una etapa intermedia, cuando el río estaba trasladando su cauce, mientras que en los años setenta del pasado siglo Berenguer Alonso ya solo refirió tres y Uría Rúa mencionó únicamente dos, quizás al estar recubierto el tercero¹⁸⁰.

Las primeras noticias del puente se remontan al siglo XII, cuando aparece citado por primera vez en una delimitación hecha por el obispo Martín II en 1150:

... per subscriptos terminos diffinito ut pote incipit a ponte de Allionego et quomodo meat aqua Nilonis fluuii in primum et transit terminos per Morzin per montem siccum¹⁸¹.



El territorio de Olloniego tuvo gran importancia a lo largo de la Edad Media, destacando en las intermediaciones del paso del castillo de Tudela, edificado por Alfonso III y cedido al obispo por Alfonso VII después de la rebelión del conde Gonzalo Peláez¹⁸². El portazgo, en el que tenían derechos el obispo y cabildo de la Catedral, además de los monasterios de San Pelayo y La Vega, era uno de los que existían en el camino de Pajares a Oviedo, y se documenta ya en el siglo XII¹⁸³. En este sentido, Avello Álvarez interpreta la asociación del puente con otros elementos arquitectónicos con los que forma conjunto con la percepción de este portazgo, llegando a suponer una sustitución del castillo de Tudela, «fortificación que controlaba el antiguo camino que servía para comunicar las ciudades de Oviedo y León», por la torre de Olloniego¹⁸⁴. Concejo de obispalía en época medieval, es decir, señorío del obispado de Oviedo, el territorio de Olloniego formó parte en 1583 de lo desamortizado por Felipe II, siendo comprado entonces por

Rodrigo Bernaldo de Miranda con todos sus derechos anteriores. Con posterioridad, en el siglo XVIII tenemos noticia de la existencia de un hospital para albergue de pobres y peregrinos transeúntes que, al decir de Uría Rúa, «tal vez no era muy antiguo»¹⁸⁵.

Tras la primera mención del siglo XII, el puente aparece, al igual que los de Mieres, Infiesto o Godos, como receptor de mandas testamentarias para su mantenimiento en los años 1274 y 1300:

[Mando a la] ponte de Godos un moyo descanda. Mando a la ponte de Olloniego un moyo de segundo (...). A la ponte de Godos, diez maravedís. A la ponte de Mieres, diez maravedís. A la ponte de Olloniego, diez maravedís. A la ponte del Infiesto, quatro faniegas de pan descanda e de panizo¹⁸⁶.



Figura 8. Vista general aguas arriba. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)



Figura 9. Vista general, aguas abajo. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)

También figura en la documentación como referencia en la delimitación de propiedades o lugares:

Donavit etiam unam domun cum una arca et unum orreum obtinum circa pontem de Olloniego. / Unas casas que yo he en Olloniego çerca de la ponte e por un orrio techados de tella que estan çerca dellos¹⁸⁷.

Por último, el puente aparece citado indirectamente a lo largo de toda la Edad Media como consecuencia de las cuestiones derivadas de la percepción del portazgo.

No tenemos constancia documental de reparaciones que afectasen al posible puente romano o al medieval hasta el siglo XVI, aunque estas tuvieron que realizarse tanto por el lógico desgaste como por las referencias a su existencia ya en el siglo XII y a la opinión de diversos autores de que su fábrica actual bien pudiera ser bajomedieval, con algunas reservas en relación con el arranque de sus arcos: del siglo XIV, según Figaredo —misma época que la torre, coincidiendo con el apogeo de los Quirós—; del XV, para Berenguer Alonso; y, en líneas generales, de «factura goticista», para Soto Boullosa¹⁸⁸.

Aramburu-Zabala sugiere una datación del puente en el siglo XVI a raíz de la existencia de obras en sus inmediaciones hacia 1523-1525 y de algunas consideraciones técnicas sobre la fábrica conservada¹⁸⁹. Sin embargo, es segura una mayor antigüedad desde el momento en que, como veremos, en 1536 ya era descrito como puente «muy antigua e vieja» y necesitada ya entonces de reparación por la erosión de sus pilares, lo que inclinaría a pensar en una fábrica plenomedieval, en torno a los siglos XI-XIII¹⁹⁰.

Intervenciones

Las primeras menciones se remontan a 1530, tras las obras de realización de la calzada del Picu Llanza en 1528 y 1529, en un periodo de renovación urbana con abundantes intervenciones en infraestructuras viarias que empezaría a finales del siglo

XV, a decir de Cuartas Rivero. Así, en agosto de 1531 el concejo de Oviedo planteó

poner en obra de reparo de la puente de Olloniego, e para ello e para el costo dello acordaron de requerir a los dueños de los portazgos de allí para que ayuden, pues tienen obligación para ello por razón de los dichos portazgos que lievan en la dicha puente¹⁹¹.

Así, en diciembre de 1536 se expidió una provisión real para que «reparasen y adobasen» el puente a la mayor brevedad tras las quejas de la ciudad de Oviedo de que los beneficiarios del «pontage y portalgo de las recuas y mercaderías» —Catedral y monasterios de San Pelayo y Santa María de la Vega— no lo mantenían adecuadamente, planteándose que «la qual dicha puente era muy antigua e vieja y estava escavada en algunos pilares della ese quería caer»¹⁹². Se produjeron entonces gestiones encaminadas al entendimiento del concejo ovetense con los referidos propietarios del portazgo para que estos aportasen una parte de lo necesario para el arreglo, tras lo cual se encargó al cantero Sancho Sánchez

enpedrar la puente de Olloniego y faser los petriles de la mesma puente y las calzas para entrar a la puente (...) a quarenta maravedís cada estado de pared enpedrado al mesmo preçio, y que hará la cale a preçio de LIX maravedís cada carrada¹⁹³.

Las intervenciones continuaron en los siguientes años, pues en julio de 1538 el cantero refirió que la obra no podría ejecutarse con todas las garantías hasta que no bajase el nivel de las aguas, y en 1546 aún se indicaba que «la puente de Olloniego está peligrosa de un pilar y tiene neçesydad de lo remediar», de lo que se deduce que las reparaciones no habrían avanzado lo suficiente respecto a lo encomendado por la provisión real de diez años antes. Quizás haya que interpretar en este contexto la inspección realizada por el maestro de la obra de la Catedral de Oviedo Juan de Cerecedo, a quien ese mismo año de 1546 se encomendó reparar el puente:



Figura 10. Vista, aguas abajo, con uno de los arcos destruidos. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)

El maestro de la obra Juan de Çreçada, conforme a sus capítulos, se encargó de adereçar la puente de Olloniego, lo del pylar de avajo por treynta e dos dineros¹⁹⁴.

En junio de 1558 se documentan también daños en los puentes de Olloniego y Ujo, lo que dio lugar a que en 1564 se expidiese una real provisión autorizando la reparación de varios puentes, entre ellos el de Olloniego, con abundantes referencias posteriores en este sentido¹⁹⁵, multiplicadas tras la fundación de la Fábrica de Caminos del Principado, al figurar este, junto a los de Brañes, Gallegos y Los Brimales, además del genérico «caminos y puentes de Siero», como beneficiarios de una sisa de 7000 ducados, cuya renta anual, junto a 50.000 maravedís

legados por el arzobispo de Sevilla Fernando de Valdés Salas, debía servir para su reparación.

Sabemos así que en 1571 el puente continuaba con gran necesidad de ser reparado y que el encargado de la obra era por entonces Toribio del Río¹⁹⁶. A pesar de estas intervenciones y de las llevadas a cabo por Sancho Sánchez y Cerecedo, en 1573 la puente era aún descrita como «cabada y deshecha por vaxo de uno de los pilares del arco más prencipal y, si se cayese, no abría otro camino», estableciéndose una sisa de vino el 24 de octubre de dicho año para su reparación y la de otros puentes¹⁹⁷. En este sentido, es aún observable en la pila del arco mayor cercana a la torre la existencia de obras y

la presencia de un tajamar adosado, mientras que el tajamar de la pila contraria está enjarjado a la fábrica y forma parte de esta.

Las inspecciones realizadas en septiembre de 1576 por Juan de Cerecedo y Diego Vélez insistieron de nuevo en que estaba «socabado y hueco un pilar, el más principal, donde cargan dos arcos de la dicha puente» y que era necesaria una intervención inmediata, pues, en caso contrario, el puente colapsaría al mes siguiente. Como consecuencia, se encargó al cantero Rodrigo de Agüero esta reparación, bajo el control de Rodrigo Bernaldo de Miranda, señor de la inmediata torre de Olloniego:

... que, pues que está tan zerca de la puente de Olloniego, tenga cuydado de hazer quel hedificio que aze en la dicha fuente [sic] Rodrigo de Agüero, cantero, baya conforme a las condiciones con que se remató y abise de lo que se fuese haçiendo y, si es necesario, que algún maestro baya a ber zimentar¹⁹⁸.

Sin embargo, en agosto de 1577 se advirtió de la incorrecta ejecución de las obras por no haberse utilizado cal en ellas y de que el puente seguía corriendo peligro de perderse al fallar la cimentación, por lo que se pagaron 18 reales al maestro y oficiales de cantería en la visita al puente «para dar la traça en el adereço y reparo que avía menester», actuando como inspector Juan de Cerecedo, encargado al mismo tiempo de examinar las obras del puente de Campomanes, y luego, Diego Vélez¹⁹⁹. Del mismo modo, en 1579 se pagaron a Toribio de Ribera 1124 maravedís por una visita de cinco días a los puentes adscritos a la Fábrica de Caminos y, en concreto, para el «edificio y reparo» de los de Olloniego y Brañes, pagándose 22 reales a los oficiales, y en julio y agosto de este año se pagaron otros 7 ducados a Francisco de Marines, vecino del coto de Peñafior «porque limpió la puente de Olloniego de la hiedra e figares que en ella hestaban, que la hechaban a perder y haçían mucho daño». Al año siguiente Diego Vélez volvió a inspeccionar la obra, y en 1585 se pagaron a Juan de la Llama, maestro de cantería, 612 reales por «el reparo que hiço en la puente de Olloniego y rreparos de caminos»²⁰⁰.

... los reverendos sennores, obispo, dean y cabildo de la Santa Iglesia de Oviedo, e de las nobles sennoras abadesas, monjas y convento de los monesterios de San Pelayo e Santa María de Vega de la dicha çibdad, sobre el portazgo que se coge e lleba enel lugar de Olloniego. E, atentas las probanças ansi de su ofiçio hechas conmo las que las partes hizieron e los previllegios e escripturas por ellos presentedas, que devía de mandar e mandó, e declaraba e declaró lo siguiente:

Quen quanto a se poder llevar e coger portazgo enel dicho lugar de Olloniego, atentas las dichas probanças e escripturas, declarava e declararon los suso dichos tener derecho y estar [en la su] posesión delo poder coger e llebar, e portal lo declarava e declaró en la forma e manera siguiente:

Que se pueda llebar de carga de congrios ocho mrs., e de carga de otro qualquier pescado, seis mrs., e de carga de sardinas e lo que dizen, trayna doss mrs.

De carga de pannos, ocho mrs.

De cada bestia cargada de pan, un mri. De dos hanegas arriba, hasta doss hanegas, y de ay baxo no nada.

De cada bestia bazía con albarda, una blanca, e cargada de vino, una blanca.

De cada cabeça de ganado mayor que se vaya a vender, un mri, e que no se puedan llevar ni lleben de otras mercadorías ni cosas, ni por otros presçios, ni pidan ni lleben vino ni pescados ni sardinas ni otras cosas allende de los dichos presçios, por raçón de lo que dizen cortesía, ni de otra manera alguna, ni ansy mismo no pidan ni lleben portazgo ni peaje de ningund calderero ni çedaçero ni bohonero ni de otra persona que traya sobre sí mercadoría, ni delas que dizen colleras, e ansi mismo el dicho portazgo no se coja ni pueda coger en ninguno otro camino ni lugar ni trabiesa, salbo solamente enel dicho lugar de Ollonyego, lo qual todo dixo mandava e mandó se guarde y cunpla hasta tanto que por sus magestades sea mandado dar aranzel...

Figura 11. Portazgo de Olloniego. (AAO, Inventario de documentos del año 1536)

No sabemos en qué medida el puente fue afectado por la riada de 1586, pues tan solo tenemos testimonio de una inspección de Juan del Ribero a los puentes de Ujo y Olloniego en agosto de 1587, tras la cual se ordenó su *aderezo*, y no parece que haya tenido grandes daños como consecuencia de la de 1645, ya que no figura en la relación de puentes inutilizados por ella, aunque estos eran muy numerosos, como se indica en 1673, cuando, en protesta por las contribuciones que el Principado estaba obligado para las obras de puentes de León, se alegó ser necesario «reedificar y hacer más de zinquenta [puentes] que en su distrito tiene, en caminos reales y ríos tan crecidos, que, si les faltasse el passo de ella, cessaría el comerzio». En cualquier caso, en la Junta de 8 de diciembre de 1669 se acordó una nueva intervención en el puente, cargando su coste a la Fábrica de Caminos y encargándose del asunto Felipe Bernaldo de Quirós²⁰¹.

De mayor importancia fue «la víspera de el señor san Miguel y su día, veinte y ocho y veinte y nueve de septiembre pasado de este año [1676]», cuando se produjeron «grandes abenidas en los ríos caudales de este Prinzipado, que han originado el haverse arruinado las puentes que había en los caminos reales y héchosse muchos y muy considerables daños». Fue entonces cuando el río cambió de curso y dejó el puente antiguo, y, a raíz de ello, se pidieron medidas excepcionales para remediar la situación²⁰², acordándose el 14 de octubre de 1676 la urgente necesidad de reparar del puente mediante 300 ducados en vellón «de los efectos más prontos de propios de el Principado para dicho reparo»²⁰³.

El intento en 1689 de reencauzamiento o *empotrado* del río y reparación del puente²⁰⁴ fracasó al coincidir con las importantes inundaciones de agosto de 1690 y septiembre de 1691, que



Figura 12. El puente a principios del siglo xx, con cinco arcos. (RIDEA-Fondo Mas)

habrían destruido o inutilizado la mayor parte de los puentes y cortado prácticamente la comunicación de Asturias con el exterior²⁰⁵. Testimonio de las consecuencias de este cambio del curso del río para el camino y las propiedades adyacentes es la queja enviada a la Junta por Sebastián Bernardo de Quirós y Benavides, en la que pedía se le indemnizasen los daños causados en sus tierras:

Que desde el tiempo que el río Nalón había dejado la madre antigua y puente de piedra en el lugar de Olloniego asta el día de oy se había dado camino público en dicho concejo por

heredades del mayorazgo de la cassa de Olloniego, entrando por ellas más de seiscientos pasos el camino real nuevo por haverse perdido el antiguo en la madre nueva del río (...), y que sus padres lo havían tolerado por la mayor conbeniencia del Prinzipado y con la esperanza de que los [...] y estacadas que se havían hecho a costa de él bolbiesen el río a la madre antigua, pero que la esperienzia había enseñado no se haver podido conseguir. Y, reconociendo que el camino nuevo se ba perpetuando por dichas heredades en perjuicio del mayorazgo de su cassa...²⁰⁶.

Así, aunque el cambio del curso tuvo lugar en 1676, fue 1691 la fecha que marcó la definitiva pérdida del puente antiguo de Olloniego, que aún figuraba en la relación de puentes inutilizados por las inundaciones que, según el Principado, debían repararse con mayor prontitud, con la mención de que, por su gran necesidad y hasta que pudiese realizarse de piedra, se hiciese provisionalmente de madera²⁰⁷. Las obras, iniciadas de inmediato, parecen haber finalizado en mayo de 1693²⁰⁸, cuando aún pervivía el grave estado de los puentes y las comunicaciones en Asturias denunciado años atrás²⁰⁹. En cualquier caso, las noticias de reparaciones del puente provisional de madera fueron continuas hasta la construcción del nuevo de piedra en 1791, coincidiendo con la realización de la nueva carretera a Castilla²¹⁰, si bien aún en 1748 se solicitó en la Junta un nuevo intento de reencauzamiento del río para aprovechar el antiguo²¹¹.

A pesar de que las condiciones de obra para la construcción del nuevo puente de piedra de Olloniego contemplaban en 1784 «demoler y aprovechar los materiales del puente que se halla para entrar a Olloniego, respecto de que ya no pasa el río por él ni volverá a allí mediante la obra que ahora se ha de executar»²¹², esta destrucción, salvando la posibilidad de algún reaprovechamiento menor, no se llevó, evidentemente, a cabo.

Descripción

La constatación de importantes reformas en el puente de Olloniego contrasta con la escasez de testimonios documentales de estas, sobre todo si atendemos a su importancia capital en el pasado para la comunicación con Castilla. Así, además de la socavación de una de sus pilas, única evidencia de daño estructural, solo constan intervenciones menores en su calzada y pretilos, lo que no se corresponde con lo que suele ser habitual en otros puentes relevantes, habitualmente sometidos a más avatares. Esto nos sugiere que la cimentación se realizó con perfección, aunque los terrenos en los que se asienta son rellenos cuaternarios, en los que no se debió encontrar fácilmente roca para el apoyo de las pilas. Hablamos



Figura 13. Detalle de la fábrica en el intradós de la bóveda mayor. (J. Belón González)



Figura 15. Desplazamiento de las dovelas en la bóveda central, aguas arriba. (J. Belón González)

hipotéticamente porque, después de que se produjo el desvío del Nalón, la zona que rodea al puente se fue colmatando y la base de las pilas se encuentra a unos 3,5-4 metros por debajo del nivel del terreno.

Comentada ya con anterioridad la existencia de otros dos arcos, que Fernández Casado interpretaba como un intento de reaprovechamiento del puente después del cambio de curso del río, la rotura de estos dos arcos laterales, hoy ausentes, comenzó a producirse a finales de los años veinte, según el testimonio de Álvarez Rodríguez. El proceso se produjo en dos fases: en una

primera acaeció la fractura y desprendimiento del último arco y, posteriormente, una quiebra del siguiente, llegándose a la configuración de la fábrica que observamos en la actualidad²¹³.

Observando los restos conservados de la fábrica del puente de Olloniego, da la impresión de que este tuvo desde la Baja Edad Media —y quizá desde su origen— tres arcos, siendo el añadido de los otros dos una prolongación para lograr salvar una desviación del cauce que podría identificarse con la documentada a finales del siglo XVII u otras anteriores de las que no tenemos noticias²¹⁴.

Las bóvedas que observamos en la actualidad son de medio punto de trazado imperfecto; la más próxima al cauce, con el medio punto peraltado. Sus luces: 10,70, 17,0 y 9,50 metros. Los vanos desaparecidos se aproximaban a los 14 y 12,5 metros de luz. El puente tendría un perfil alomado casi simétrico durante gran parte de su vida. Para alargarlo se modificó el estribo derecho, recreciéndolo, para convertirlo en una pila intermedia, a la que se añadió un tajamar; aún hoy es visible el cambio de fábrica en la zona de tímpanos más próxima al cauce, que luego describiremos.

La fábrica en las bóvedas es muy heterogénea. En el intradós de la bóveda central se emplea sillar mal escuadrado y con labra basta, en las partes inferiores. Se sitúa de manera aproximada en hiladas continuas a lo ancho sin conseguir una buena superficie de asiento; el aparejo no es regular, y las juntas laterales no están bien selladas. Se usa mortero para la disposición de los sillares, pero superficialmente, apenas se aprecia en las partes inferiores. Sí aparece, al contrario, en las partes cercanas a la clave, en donde lo que ya es sillarejo tiene los huecos intermedios rellenos de mortero. En la superficie irregular del intradós se observan chorretones de diversa coloración —oscura—, efecto de la vegetación y de la humedad que afecta superficialmente a la piedra. Las boquillas tienen dovelas con una labra de mejor calidad y sus dimensiones son bastantes uniformes en el ancho (25 centímetros) y variables en el largo (70 a 100 centímetros). El trasdós definido es irregular. En esta bóveda se aprecian movimientos de reajuste claros que se manifiestan en

las boquillas: aguas arriba se aprecia un deslizamiento de dovelas en la zona izquierda en el nivel de riñones; la zona derecha próxima a la clave está cedida, con pérdida de la orientación radial de las dovelas. Algo similar ocurre aguas abajo. La traza se asemeja, después de estos movimientos, a una apuntada. Vista la superficie del intradós, se ve como presenta un alabeo, consecuencia también de estos movimientos de reajuste. Otro hecho sorprendente es que la bóveda se ensancha según se eleva; en un principio nos pareció que era un efecto visual, pero las medidas que tomamos de la distancia entre paramentos en la base y en la zona de clave así parecen confirmarlo. En las partes bajas algunos sillares de la rosca están desconchados como consecuencia probable del fuego, porque a la vez la superficie está muy ennegrecida. El estado de conservación de la bóveda no es bueno y necesita una consolidación urgente.

En las otras dos bóvedas se aprecian características parecidas en la fábrica, pero estas presentan la diferencia de que voltean con más perfección el medio punto. Hay una mezcla en las boquillas de dovelas de caliza rosada y arenisca. Otros hechos diferenciadores son que, en la primera bóveda y en la boquilla de aguas arriba, se observa cómo se intercala una dovela de mayor ancho sin una regularidad clara y, en la última, cómo existe un peralte del medio punto, ya comentado: posiblemente esta bóveda sea reconstruida y quizá la podamos relacionar precisamente con la quiebra del puente que lo inutilizó a finales del siglo XVII y con la construcción de los otros dos arcos. Como consecuencia de empujes descompensados de la ruptura de estos a partir de los años veinte del pasado siglo, presenta además un desplome en su boquilla de aguas abajo.

No hemos hecho ninguna referencia hasta ahora de las pilas intermedias. La pila izquierda de la bóveda principal tiene el mismo ancho aguas arriba y aguas abajo (4,10 metros); aguas arriba tiene adosado un tajamar de planta triangular, realizado con sillares de arenisca de tamaño muy superior a los de la bóveda. Está muy mal asentado y cubierto de vegetación. En la parte correspondiente de aguas abajo estaban apiladas unas maderas que impedían comprobar unos posi-



Figura 14. Sección del lado cortado del puente. (Elena Ruiz)



Figura 16. Marcas cruciformes en el dovelaje del arco cercano a la torre de Olloniego (J. M. Fdez. Hevia)

bles restos de espolón. En la pila derecha de esta misma bóveda vemos que el ancho cambia según se mida aguas arriba o aguas abajo (4,03 y 3,80, respectivamente): posiblemente

te esto tenga que ver con la reconstrucción que suponemos existió en la última bóveda. También hay adosado un tajamar, que tiene continuidad con la bóveda derecha a través de algún sillar; la tipología de este tajamar es muy similar al de la otra pila. Aguas abajo —continuando con la misma pila— no aparece ningún espolón, pero sí restos de su presencia, puesto que en el paramento se pasa de mampostería concertada a mampostería de canto rodado y mortero, que puede corresponder a la zona de relleno. Para acabar este punto diremos que la última pila era de mayor espesor que las anteriores (en torno a los 7 metros) y tenía adosado un tajamar de planta triangular que ocupaba su frente, de una mayor altura que los anteriores.

Los paramentos del puente son de sillarejo de pequeño tamaño, labra muy basta y mal escuadrados, pero que se quieren disponer en hiladas más o menos horizontales. En algunos lienzos del paramento de aguas arriba se incluye algún sillar reaprovechado. Esta fábrica —a grandes rasgos— alcanza hasta el nivel de clave de los arcos menores, a partir de donde se encuentra mampostería concertada. Es claramente apreciable el recrecido de los tímpanos en la parte derecha por un cambio a mampostería de canto rodado. También, un cambio lateral de la mampostería en el estribo izquierdo, que ha sido modificado en época reciente, según parece. Los paramentos, en particular el de aguas arriba, presentan agrietamientos. La zona más afectada es la próxima a la quiebra del puente, en la parte derecha.

La calzada está muy deteriorada y no conserva casi restos de su empedrado, coincidiendo en la zona central con el trasdós de la bóveda mayor. No existen los pretiles prácticamente en toda la longitud del puente.

Merece un comentario el estado de la quiebra en la parte derecha por dos motivos: el primero, porque nos permite observar cómo se llevaba a cabo el relleno, a base de canto rodado estabilizado con mortero. En segundo lugar, porque parece observarse que el inicio de la rotura fue un desplome del paramento de aguas abajo.

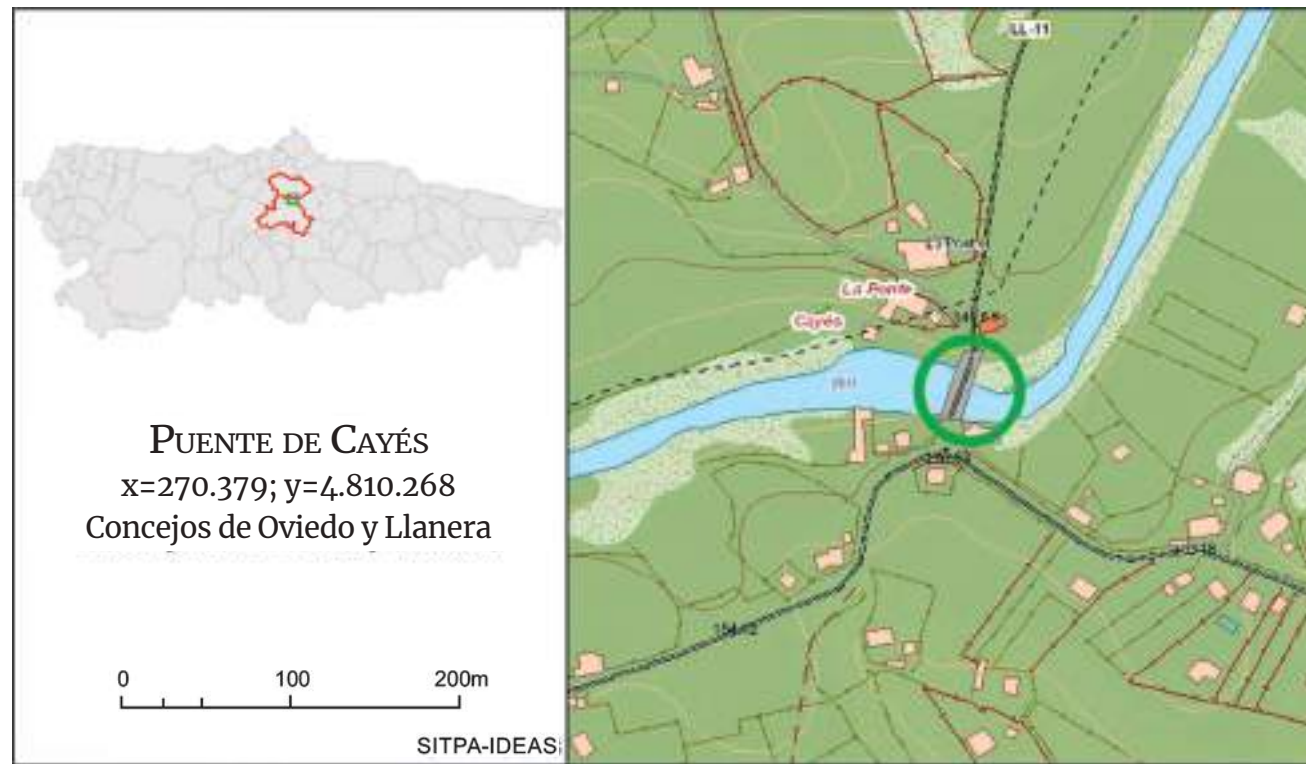
El estado actual en la estructura, por lo que se puede deducir de lo dicho, no es bueno y resulta impropio de un puente que forma parte de un conjunto con declaración de interés histórico. El proyecto de rehabilitación —afortunadamente en realización— se debe enfrentar a una situación delicada, pero no se debe demorar la actuación: la consolidación de la bóveda principal y de la zona en ruina es urgente, y más si entra pronto en servicio la carretera que circulará justo al lado de esta última. Sin muchas consideraciones adicionales, ponemos en duda que sea adecuada la solución del trazado de esta vía de acceso a la nueva autopista; pero el remedio parece difícil.

Cuestión aparte —tampoco nada fácil— es el acondicionamiento del entorno. Nos parece que habría que aplicar un plan urbanístico especial para la conservación del conjunto artístico histórico, de una especial relevancia. Es de desear que al final se logre llegar a una solución adecuada.

2.1.2. PUENTE DE CAYÉS

Las noticias sobre el puente aparecen ya en la Edad Media, cuando pudo haber sido erigido como consecuencia de la simbiosis establecida desde el siglo XI entre Oviedo y Avilés, que desarrollaron un importante tráfico de mercancías²¹⁵. Así, la *punte* de Cayés ya era calificada en 1522 como «grande e muy antigua e muy costosa y conplidera a todo el Principado», consideración significativa tanto de su antigüedad como de su importancia²¹⁶,

El puente fue descrito en los primeros años del siglo XIX en el *Diccionario* de Martínez Marina como «un puente de piedra que tiene en esta feligresía el río Nora (...) de dos ojos, uno pequeño en tierra y otro grande sobre toda la madre del río», junto a la capilla de Nuestra Señora del Puente. Miguel Vigil lo reseñó como una «construcción muy antigua el puente elevado que cruza el río Nalón [sic] en la parroquia de Cayés. Es de un sólo arco de gran dimensión, elegante y perfectamente construido», mientras que la obra de Bellmunt y Canella re-



pite prácticamente los mismos calificativos: «el muy antiguo, alto y elegante puente de un sólo arco sobre el río Nora». Con anterioridad, en el *Diccionario* de Madoz se había mencionado únicamente su emplazamiento junto a una ermita particular construida en 1738 como panteón de la casa de Campomanes²¹⁷. Es, en efecto, en el siglo XX cuando, como en otros casos, empieza a ser planteada su romanidad. Así, Fernández Casado, tras describirlo como «puente de un solo vano sobre el Nora, a gran altura, con un solo arco de gran dimensión, elegante y perfectamente construido», lo incluyó en su catálogo de puentes romanos junto al de Grandas de Salime, al que consideraba de factura análoga²¹⁸.

El puente aparece documentado ya en 1267 al mencionarse la existencia de «los molinos de la puente de Cayés». Su morfo-

logía, con un gran arco central de orilla a orilla del río y otro pequeño en tierra, hace pensar en la utilización de este para el paso del agua de los molinos por su *ñora* o canal. En la carta de población otorgada por Alfonso X en 1270 el puente era límite de la «tierra de Siero», lo que es nuevamente indicativo de su importancia y antigüedad²¹⁹. Sabemos también por un documento de mediados del siglo XIV que, al igual que ocurría con otros puentes —como, por ejemplo, el del Infiesto—, los escribanos realizaban en él escrituras y documentos, lo que quizás pudiera relacionarse con su utilidad como lugar de reunión del *conceyu* vecinal²²⁰. A finales del siglo XV figuraba, junto a «la ponte del molino de La Vega» y «la ponte de Norenna», entre los términos de un apeo de la Catedral de Oviedo en tierras de Llanera²²¹, y a principios del siglo XVI vuelve a aparecer como lugar de reunión para la realización de un do-

cumento público relativo al pleito que enfrentaba a los vecinos de Cayés con Diego y Pedro Gómez por la pretensión de estos de edificar una casa y un hórreo «cabe la puente de Cayiés» y la oposición de los vecinos, quienes alegaban que los terrenos eran del común del concejo y que, por tanto, no se podía edificar en ellos casa alguna²²².

Como en otros puentes cercanos a Oviedo, las actuaciones en el de Cayés comienzan a documentarse a finales del siglo XV y principios del XVI, en lo que Cuartas Rivero considera un período de renovación urbana y de desarrollo de las obras civiles²²³. Sabemos así que en 1499 y 1500 el paso de los carros dañaba el puente, prohibiéndose entonces su tráfico y estableciéndose medidas para los contraventores; en concreto, se habla de poner «piedras altas questorbase de pasar los carros»²²⁴. La situación se repitió ochenta años después, cuando se pagaron ocho reales a Alonso de la Torre

para que hiçiese poner en la puente de Cayés seis mojones grandes a causa de que los carros pasaban por la dicha puente y la atronaban y se sintía [sic], y para que los dichos carros no pasasen por ella se mandó poner los dichos seis mojones²²⁵.

Entre tanto, Cuartas Rivero señaló también intervenciones en 1512 y 1522²²⁶, cuando el Ayuntamiento de Oviedo acordó inspeccionar varios puentes dañados, entre ellos los de Cayés, Lugones, Brañes y Gallegos, como consecuencia de la riada, descrita por Tirso de Avilés, de septiembre de 1522, que «hizo daño en la puente de Lugones de la una parte, más fue poco, e llevó la de Cayés y la de Brañes por ambas partes»²²⁷. La aludida presencia de un molino en sus inmediaciones, o incluso asociado a su estructura, fue, según la documentación de la época, la causa de su ruina, por no haberse abierto entonces su presa:

El molino que está debajo de la dicha puente y la presa dél dañavan e dañaron la dicha puente e fue causa que se llevase la dicha puente a causa que la dicha presa, represando el agua, hezyera sobir la agua por çima de la puente²²⁸.



Figura 17. El puente de Cayés a principios del siglo xx. (RIDEA-Fondo Mas)

Tras la destrucción, sucedida «la noche de Santa María de setiembre», se encomendó a los maestros canteros Gonçalo de la Vara y al «maestre Juan» examinar el molino de Cayés para que informasen sobre la responsabilidad de su dueño y la posibilidad de su embargo, aunque el informe fue contradictorio²²⁹. En cualquier caso, sabemos por el mismo Tirso de Avilés que esta crecida «se llevó» el puente, lo que interpretamos como la pérdida de la mayor parte de su fábrica antigua. Aunque la obra de reconstrucción del molino debía paralizarse «fasta entanto que fuese visto por maestros e personas de esperiència» para evitar problemas similares en el futuro, en

abril de 1527, siendo Juan Gómez de Ajo maestro de la obra del puente, consta la preocupación por que se abriese su presa, de lo que se deduce su continuidad²³⁰.

La magnitud de la riada se percibe en un documento de noviembre de 1524 que plantea paralizar la construcción del puente de madera que había empezado a levantarse, puesto que, de finalizarse, no se reconstruiría el de piedra en mucho tiempo. Para la reedificación del puente, el concejo ovetense solicitó la ayuda de la villa de Avilés, que se comprometió, junto a los concejos de Gozón y Corvera, a pagar

la mitad de los gastos, siempre que la ciudad de Oviedo y el concejo de Llanera hiciesen lo propio²³¹. La situación se agravó en septiembre de 1546, cuando, quizás como consecuencia de una nueva riada, se acordó otra inspección al puente —y a los de Lugones, Colloto, Brañes y Gallegos— para ver si podía arreglarse provisionalmente para el paso de *roçines e recuas*; este mismo año se expidió una provisión real para reparar estos puentes y sus caminos inmediatos, vitales para las comunicaciones en Asturias, lo que dio pie a las intervenciones posteriormente documentadas²³²; así, conocemos el encarcelamiento en 1558 de Pedro de Colunga, carpintero y maestro de la obra del puente, de lo que se infiere la problemática ejecución de esta, aún prolongada en 1583, cuando se refería que

la puente de Cayés se cae e ba cayendo, y que, si se acargase, se rremediaria. Que pide se aga y remedie por ebitar mayor daño, donde no se prozeda contra el maestro que la fiço, que fue Pedro de Colunga e sus fiadores²³³.

El puente debió ser afectado por las grandes riadas de finales del siglo XVI, pues, tras diferentes inspecciones, entre ellas la efectuada en mayo de 1586 por Diego Vélez y Domingo de la Mortera —cuando vuelve a mencionarse que el puente «está para caerse» y la consiguiente puesta en pregón de las obras— se ordenó la prohibición de su paso hasta que se reparase totalmente²³⁴. Las referencias continúan hasta final de siglo, con la *Memoria del reparo del puente de Cayés*, realizada en torno a 1592-1594 bajo la dirección de Domingo de Argos²³⁵, y en 1601 el puente fue beneficiario, junto a la «puente nueva» de Lugones, de cincuenta ducados para su reparación²³⁶.

A lo largo de los siglos posteriores el puente de Cayés debió de sufrir numerosas intervenciones, que no afectarían, sin embargo, a su estructura²³⁷. Así, un proyecto de reforma del año 1903 calificaba su estado de conservación como «bueno» y su fábrica como de «sistema antiguo, con un arco central de medio punto de gran diámetro, lo que da lugar a que las rasantas del mismo resulten con pendientes muy fuertes desde el



Figura 18. Entrada al puente y capilla. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 19. El puente a finales del siglo xx, con el molino y la presa en primer plano. (J. M. Fdez Hevia)

centro a las orillas». Anteriormente a su destrucción, ocurrida durante la guerra civil, el citado proyecto nos informa de sus características: el puente tenía un ancho de 3,30 m y, aunque se pensó en aumentarlo sustituyendo los pretilos originales, que ocupaban 0,80 m entre ambos, por una barandilla de hierro, se mantuvo en tal estado para evitar costes y por constatar que «el ancho actual permite el paso de un carruaje». En la actualidad el puente sigue manteniendo esta estructura, aunque la factura y materiales sean diferentes y, ya fuera del cauce del río, conserva aún una pequeña arcada de características antiguas. La nivelación de la rasante del puente como consecuencia del citado proyecto acentuó la ocultación de la capilla inmediata, a la que, no obstante, ya entonces se accedía bajando «por tres escalones bastante altos, por estar ya enterrada». Como tanto la capilla y su peculiar situación como la casa y camino al otro lado del puente no permitían prolongar el terraplén para suavizar el desnivel de la calzada, esto obligó a «sostener con muro el lado derecho para evitar perjuicios a la casa» y a modificar el trazado todo lo posible para permitir el acceso a la capilla sin necesidad de nuevas obras. La solución incluyó un elevamiento de los tímpanos y la reconstrucción sobre ellos de los pretilos²³⁸.

2.1.3. PUENTE VIEYU DE LUGONES

Lugones (Lluginos), zona de gran tradición histórica de poblamiento ubicada en las proximidades de la confluencia de dos ríos importantes de la cuenca central —Nora y Noreña—, ha mantenido hasta la actualidad su carácter de límite y tránsito de los concejos de Oviedo, Siero y Llanera. Así, por el necesario cruce de estos ríos desde Oviedo hacia Gijón y Avilés, y teniendo en cuenta la importancia de las comunicaciones entre estos núcleos, es lógico que la zona contase a lo largo de la historia con numerosos puentes. Este hecho dificulta en ocasiones su correcta identificación en una documentación generalmente sumaria y poco concreta como la del siglo XVI, en la que encontramos menciones genéricas a los «pontones de Lugones» junto a otras explícitas²³⁹. No resultan menos confusos los cambios de denominación, pues el documenta-

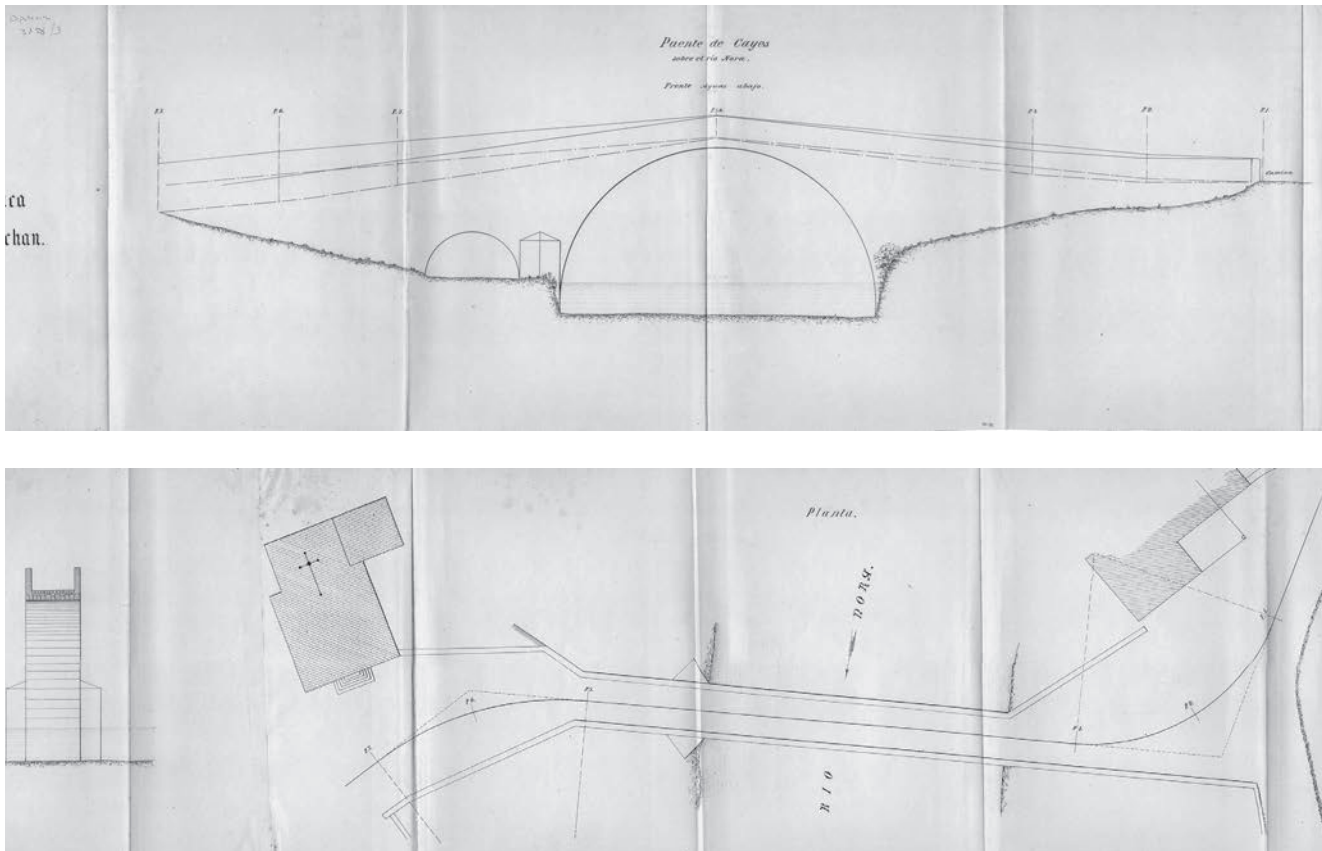
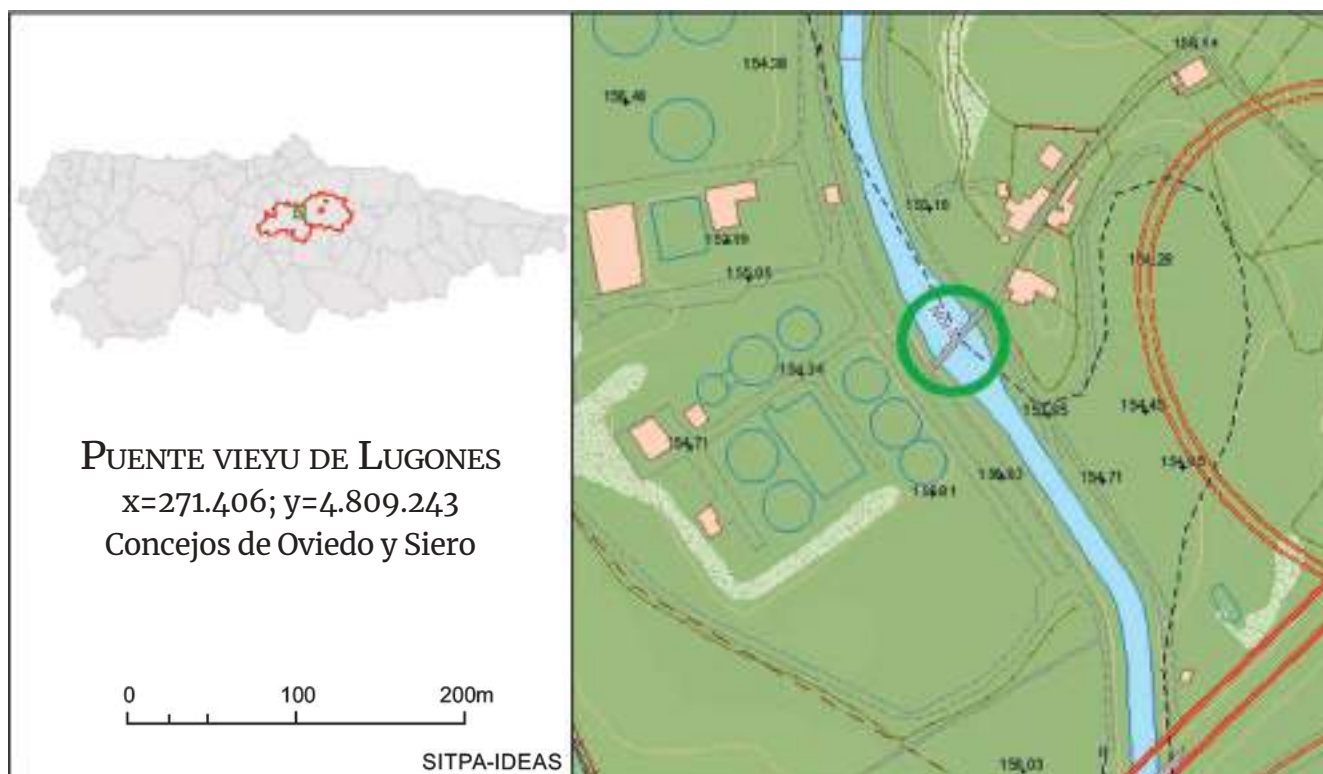


Figura 20. Plano del puente de Cayés elaborado para su reparación (1903). (ACIV, Fondo Diputación Provincial)



do en 1601 como «puente nuevo» pasará a ser conocido simplemente como «puente de Lugones», al igual que el que nos ocupa, lo que a menudo imposibilita dirimir a cuál de los dos designan los testimonios escritos²⁴⁰.

En esta línea, y al hablar de Lugones, el *Diccionario* de Madoz menciona «2 puentes de piedra de 3 ojos» sobre el Nora; uno «de construcción moderna», en la entonces nueva carretera a Gijón, y otro en el antiguo camino —sin duda, el Puente Vieyu—, uno de los beneficiarios de la Fábrica de Caminos, junto al vecino de Los Blimales; por su parte, Prieto, en el *Asurias* de Bellmunt y Canella, ubica erróneamente el puente en Colloto bajo el apelativo de «puente de Cinicio»²⁴¹.

El necesario paso del Nora hacia Gijón podría vincularse con un posible precedente romano del puente de Lugones, que

servía tanto para la comunicación con Gijón como con Avilés, como aún se expresaba en un pleito de finales del siglo XVI²⁴². Sin embargo, las primeras referencias documentales de este datan de comienzos del siglo XV, cuando el obispo Guillén de Verdemonte solicitó ayuda «a todos los arçiprestes, capellanes e clérigos e escusadores e omes e mugeres», ya que Ferrán Fernández «maestre procurador de la ponte de Lugones (...) dixo que el fasía la dicha ponte e que la non podía faser ni acabar sin ayiuda de helimosnas», puntualizando que las ayudas eran para «reparar la dicha ponte» y «seruir a la salud delas ánimas de nuestros súbditos»²⁴³.

Quizás pudiéramos vincular con este testimonio la existencia en la actual fábrica del puente de una tendencia a las formas ojivales, ciertamente enmascaradas por las continuas intervenciones realizadas a lo largo del tiempo, como varios de

los espolones y tajamares y, quizá, también uno de los arcos, así como otras cuestiones características de los puentes bajomedievales asturianos, como la estrechez de su calzada y lo heterogéneo de su fábrica, con abundante empleo del sillarejo. A finales del siglo XVI el puente fue representado esquemáticamente en el *Atlas de El Escorial*, al igual que otros dos puentes relevantes de la misma ruta, los de Puente de los Fierros y Ujo.

Intervenciones

Las actuaciones en el puente se multiplicaron desde el siglo XVI hasta finales del XVIII, cuando quedó fuera de servicio, a menudo en relación con los desperfectos ocasionados por la presa y canales del vecino molín de Xinicio, que anegaban el camino y el puente y los pontones inmediatos.

Como en el caso de Cayés y de Brañes, el puente fue afectado por la gran riada de septiembre de 1522, aunque los daños fueran menores que en aquellos, pues sabemos que esta «hizo daño en la puente de Lugones de la una parte, más fue poco»²⁴⁴. Los libros de acuerdos del Ayuntamiento de Oviedo registran el suceso y la evaluación de daños para la consiguiente reparación:

Platicaron los dichos señores (...) que los danos muchos que la lubia pasada de Nuestra Señora de setiembre abía fecho en los puentes de piedra de río de Nora y pontones de su derredor de la dicha ciudad, y para ver sy abía o podía aver algund remedio (...) acordaron de visitar los dichos daños (...) para ver e visitar la puente de Cayés e de Lugones e pontones de allí (...) la puente de Brañes e Gallegos (...) e traigan la relación de todo para que se dé orden en los reparos lo mejor que se pueda dar²⁴⁵.

Como resultado, en julio de 1523 el consistorio encargó a Francisco González de las Alas que fuese con el maestro de obra de la Catedral a ver las reparaciones necesarias, ordenó al doctor Juan Rodríguez de León y a Gonzalo Fernández de Lugones, como dueños del molino de este lugar, que arregla-



Figura 21. Panorámica a finales del siglo xx, aguas arriba, antes del encauzamiento del río. (Elena Ruiz)

sen con buenos maderos los pontones de Lugones, afectados por las lluvias del año anterior, y pidió a Juan de Arenes sacar piedra «en cierto lugar cave la ponte de Lugones» para su reparación²⁴⁶. Entre otras cuestiones, se construyó un muro de encauzamiento y se libró a González de las Alas una cantidad para «quacabe de madera el muro que se hizo a la puente de Lugones y entienda en faser ynchar de arena e cascajo los hoyos questán detrás deste muro que se fizo»²⁴⁷. En 1537 volvemos a tener noticias de la necesidad de *adobar* el puente; para ello, como en otros casos, se ordenó a los vecinos comarcanos

acudir con sus carros para colaborar en la obra, en concreto, en el relleno de un agujero a la entrada del puente hacia la parte de Siero.

Del mismo modo, es interesante observar cómo aún en 1543 la Iglesia estaba obligada a enviar personas para observar los desperfectos y canteros para trabajar en la reparación²⁴⁸. Esta comenzaría hacia 1546, conforme a una real provisión que autorizó un repartimiento para los puentes «de Cayés e Lugones e Bymales e el camino de Mieres e Coloto e Gallegos e Branes».

Dada la urgencia, se encomendó a Juan Menéndez de Pravia que adelantase los gastos «no como a personero, syno como a persona particular», debiéndole estos ser reintegrados por propios del concejo y por lo recaudado por el repartimiento. El *aderezo* fue encargado a Sancho Sánchez, cantero, e incluyó un cambio en el trazado del camino inmediato. Dos años después se abrió una investigación a varios vecinos de Villaperi «que derrocaron las piedras de la puente de Lugones, para que sean castigados», en lo que interpretamos un derribo de los pretiles. Las obras proseguían en 1549, cuando el concejo ovetense encomendó al de Siero arreglar la parte que le correspondía, y en 1554 una real provisión posibilitó un nuevo *aderezo* del puente, junto a otros relevantes²⁴⁹. Poco después, en noviembre de 1560, el puente y el camino real inmediato habrían sufrido «gran daño» por «el banzado que hizo Diego de Hevya (...) para tomar la agua para el su molyno de Jyniçio; e que, sy no se remedia, la puente prinçipal de piedra de Lugones se caerá e perderá», ordenándosele que «alze la pared de la dicha puente e lo aderece de orden y manera que no salga nynguna agua al camyno real, ni fuera dél al madre del rýo ni haga daño a la puente ni camyno», en lo que parece el mandato de elevar la pared de la margen izquierda²⁵⁰.

En 1575 se organizó un repartimiento para reparar el puente, junto a otros, para los que se estableciera dos años antes una sisa de vino, advirtiéndose que «dichos caminos y puentes hasta agora no se avían acabado de aderezar y reparar por no aber dyneros con que lo poder hacer». Según Aramburu-Zabala, por estas fechas el puente tenía obras por valor de 1000 ducados a cargo de Juan de Cerecedo. Las dificultades para el pago de otras intervenciones coetáneas harán que la ciudad de Oviedo intente bajar los remates ya realizados, encomendándose la tasación a Diego Vélez²⁵¹. Así, las obras se remataron de nuevo en el verano de 1578, y se pagaron al cantero Rodrigo de Agüero 46 ducados «por edefiçio de la puente de Lugones que él se remató en el dicho preçio», actuando como inspectores Juan de Cerecedo en octubre y Pedro Tío en diciembre. Al año siguiente, fue Toribio de Ribera el comisionado para examinar el puente, junto a los de Olloniego, Brañes y Gallegos²⁵², y en

1590 se pagaron 100 reales a Juan de la Portilla, maestro de cantería, por la «hechura de los caminos y calzadas que por remate en él hecho estaba obligado hazer camino de la puente de Lugones y San Sebastian, en el camino de los puertos de mar»²⁵³.

Los problemas continuaron en el siglo XVII, pues en la Junta General del Principado del 10 de marzo de 1649 se dio de nuevo la voz de alarma sobre el estado del puente, por entonces en «peligro de perderse»:

Propuso el señor don Alonso Ramírez quan nezessario hera el reparo de la puente de Lugones por estar a peligro de perderse y la falta tan grande que ara [sic] para los trajineros y personas que van para el reino de Castilla de los puertos de mar deste Principado y otros lugares, y también para el comercio desta ciudad. Y su merced el señor Governador dijo lo quería ir a ber por su persona, y se acordó se adereçe de lo nezessario por ser ynportante y conveniente para el comercio y contratación de todas las repúblicas deste Prinzipado²⁵⁴.

En el siglo XVIII continúan las menciones sobre la necesidad de reparar el puente y empiezan a aparecer informes más detallados al respecto: por ejemplo, en 1741 se aludía a que «el puente de Lugones padeze una pequeña quiebra que, reparada en los prinzipios, podra escusar tal vez los grandes costos que tendrá si acaeziese la perdida y caída de dicho puente»²⁵⁵. Conocemos el presupuesto pormenorizado de las reparaciones:

Por treinta y quatro brazas de pared que se hizieron en sus antepechos frontales y guardamanos de dicho puente, a diez y ocho reales cada uno, seiscientos doce reales (612 rrs).

De ochenta baras de largo que tiene dicho puente en las cubiertas de losas de cantería calcar en bruto que cubren los paredones, que lo demás que tiene parece, según informe de dicho señor, lo tenía el puente en lo antiguo, y lo que se hizo de nuevo lo tasó a tres reales cada bara de largo a todo costo, ymportan dichas ochenta baras doscientos cuarenta reales (240 rrs).



Figura 22. Vista del puente de Lugones, con la presa, a finales del siglo XIX. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)

De beinte y zinco brazas de calzada que tiene el empedrado de plano de dicha puente, a quatro reales cada una, cien reales (100 rrs).

De el socialze de las sijas y cortamares de dicha puente en el plano del río se tasó ochenta reales (80 rrs)²⁵⁶.

De nuevo, en abril de 1780 se advirtió «estar peligroso y amenazando ruina el borde del puente de Gallegos y Lugones», ordenándose su reconocimiento²⁵⁷. De este, realizado por el arquitecto Francisco Pruneda, se conserva el informe presentado a la Junta General, aunque desconocemos si se ejecutaron las medidas aconsejadas, ya que pocos años después varió el trazado del camino y el puente quedó fuera de servicio. El interés del informe aumentaría de confirmarse esta hipótesis, por tratarse de una descripción que podría estar cercana a la situación actual de la fábrica:

Reconocí el Puente de Lugones, que tiene 20 baras de antepecho que hazer de nuevo, que las regulo en doscientos reales... 200.

Quarentta y quatro baras de antepecho que hai que renovar con sus cubiertas de cantería aparejada a picón y revoque de todos dichos antepechos, con buena mezcla de cal y arena, que lo regulo en doscientos sesenta reales... 260.

Asimismo, necesitta el que seleaga el lomo de empedriado, que ttiene de largo 78 baras desde el medio de la pared de la casa al lado de hallá del nortte para evittar el panttano, que es basttante grande, rellenando este con piedra menuda y su última cama aporrillada, y ultimarlo con su capa de ttierra ligosa y encame de grijo, siguiendo así todo el largo de dicho puente.

Asimismo, necesitta quatro calagones para destraer las aguas de lo llano que haze en el centro del puente, que uno y



Figura 23. Vista, aguas arriba, con el antiguo muro de encauzamiento, destruido, a la izquierda. (J. M. Fdez. Hevia)

otro lo regulo en la cantidad de seiscientos reales... 600.

Aszienden unas y otras parttidas a la canttidad de mil se-sentta reales, regulados por los precios más moderados y en cuanto se pueda sacar un cortto salario, se entiende trabaján-dose la obra a satisfacción y conforme a arte.

Asimismo, reconocí la manguardia o paredón que sigue desde la entrada del cauze del molino de don Manuel de Estrada, siguiendo a orillas del río hashta unir con el puen-tte, que se halla derrottada hashta veintte e quatro baras de línea, por donde siempre que ai abenidas de aguas se entra-duze hasta bañar todo el camino y enttrarse por la casa quai al pie del puentte, dañando la caña del camino e inpidiendo el ttransittar siempre que aiga llena maior. Regulo por las 24 baras de línea por nueve pies de altto, cinco de grueso y todo de mampuestos de acarrada, su cimientto en agua y construido su asiento con cal y arena y guarnecido al remetar con losas

de acarrada, relleno por la parte de atrás asta la alttura de su perfil en forma de escarpe contra la calzada, como tanvién el reparo de sobre el cauze su entrada y salida, que se halla arruinado y desconzerttado su enpedriado, todo trabajado con arreglo, aszenderá a la canttidad de nuevecientos reales... 900.

Que, unidos a los mil y sesentta, azen la cantidad de mil nuvecientos sesentta reales... 1960.

Todos los reparos espresados para el dicho puente de Lugones los tengo por mui precisos y nezarios, y que sin azerse no se podrá transittar en el inbierno, además de que el antepecho le ban derotando cada día más, y los carruajes tra-bajando sobre la rrosca de los arcos por falta de enpedriado para el resguardo de las bóvedas.

Y es cuantto puedo ymformar a Vs. en puntto a este dicho puente²⁵⁸.

Las constantes reparaciones del camino de Oviedo a Lugones se documentan ya desde el siglo XVI en las actas del concejo ovetense y en el *Libro de cuentas de la Fábrica de Caminos del Principado*. Estas solían estar causadas por las inundaciones que producían la presa del inmediato molino de Xinicio; así, por ejemplo, en octubre de 1547 se indicaba la necesidad de «ver la puente de Lugones y el camino que está junto de la dicha puente, por razón del banzado que hizo al presente el señor Diego de Hebia, regidor»²⁵⁹. Es, sin embargo, en el siglo XVIII cuando contamos con un mayor número de referencias: así, consta en junio de 1777 el mal estado del camino real del Campo de los Reyes, de Oviedo a Lugones, y, sobre todo, desde el pontón de Vaqueros a Lugones, estando este «intransita-ble (...) desde la salida de esta ciudad no solo hasta el puen-te de Lugones, sino hasta el de Los Blimales de dicho conze-jo de Llanera»²⁶⁰. Estas continuas inundaciones provocaron que hacia 1796 se desviase el tramo que va desde La Malata al puente:

Se halla un trozo de camino, desde la cantarilla o pontón que nombran de La Malata hasta el que cubre las aguas con que obra el molino harinero que llaman de Genicio, cuyo tránsito es notoriamente peligroso y arriesgado en toda estación, pero que en la de ynvierno está enteramente intransitable por ane-garse con las aguas de aquel río a poco que se aumenten (...), lo que forzosamente ha llamado antes de ahora la atención del Sr. Regente, pues de su orden se destajó y demarcó su desvío para proporcionar el más seguro y práctico paso por el prado que también llaman de La Malata, dirijiéndose para la izquier-da del recordado molino de Ginicio a bolber entregarse en el camino que biene de Cayés, en la salida del monte de aquel nombre²⁶¹.

La necesidad de desviar el camino era especialmente evidente en las inmediaciones del puente, debido a los problemas cau-sados por dicho molino. Así, en marzo de 1798 se emplazó al marqués de San Esteban a que devolviese las aguas a su an-tiguo curso, el «que tenían antes de la presa de sillería, cuia maior altura acrecienta el retrozeso», y a que ampliase y ase-gurase de inmediato «el arquillo del puente por donde corren

a su molino, que se halla quebrantado, sumamente peligroso y amagando próximas desgracias». En caso de no poder cambiar el itinerario, se pedía «que se conduzca al terreno barrancoso de junto al referido molino»²⁶².

Los restos de esta «presa de sillería» o *banzáu* del marqués de San Esteban se observaban, aguas arriba del puente, hasta el reciente encauzamiento de este tramo del río. En esta presa se recogía el agua por un canal o *ñora* paralela al antiguo camino del puente en dirección a los mencionados molinos, salvándose el paso por el pontón de El Trabanco, hoy enterrado. También con anterioridad a la canalización del Nora se observaba un desagadero en el estribo del lado de Oviedo, quizás como aliviadero de avenidas para la mencionada conducción de agua²⁶³. Al margen de todas estas intervenciones, aún se puede observar, hacia Lugones, una extremada pendiente de la rampa de acceso al puente, motivada por la falta de un arco lateral, destruido en fecha desconocida.

Con la posterior desviación del tramo quedará sin servicio el Puente Vieyu de Lugones, transcurriendo entonces la ruta desde La Corredoria por la actual carretera²⁶⁴.

Descripción

Hemos estudiado el devenir histórico del Puente Vieyu de Lugones desde la Edad Media hasta el siglo XIX; describimos a continuación su estado actual. El puente ha perdido la importancia que en su momento tuvo como parte de un camino real. También ha cambiado mucho el entorno que lo enmarcaba en tiempos pretéritos. Hoy salva el río Nora, ahora encauzado, y en sus proximidades se sitúa la depuradora de Villaperi.

El puente posee actualmente una longitud de cuarenta y cinco metros, en perfil quebrado, con rampas de acceso y un tramo central sensiblemente horizontal de unos 18 m. El eje en planta del puente no sigue un trazado recto; partiendo de la margen izquierda (zona de Oviedo) se observa cómo existe una alienación de los planos de tímpanos del primer y segun-



Figura 24. Vista lateral del puente, aguas arriba. (J. Belón González)

do vano tanto aguas arriba como aguas abajo; esa alineación continúa hasta, aproximadamente, la mitad de la segunda pila, lugar en el que se produce un quiebro hacia aguas abajo, en el tercer vano.

La distancia entre paramentos es de 3 m, con un ancho de calzada libre de 2 m, que apenas darían paso a los estrechos carros asturianos que antaño circularon por él. Tiene tres vanos de luces variables: 4,80, 10,70 y 10,80 m respectivamente, enumerados de margen izquierda a margen derecha. Sus dos

pilas poseen un ancho de 3,10 y 3,50 m, y en ambas se pueden observar tajamares y espolones de planta con tendencia hulisiforme, sin poderse precisar si su terminación era en meseta plana o escalonada, por las deformaciones causadas por la vegetación. El contrafuerte de 40 cm de ancho que se observa aguas abajo de la segunda pila —que encontramos en otros puentes medievales asturianos— resalta como elemento llamativo; su misión puede ser evitar el desplome del tímpano al recibir la carga del pretil. No existe su réplica aguas arriba. Pero quizá existió.



Figura 25. Contrafuerte, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 26. Detalle del espolón, con múltiples refacturas. (Elena Ruiz)



Figura 27. Detalle de la fábrica del tajamar. (J. M. Fdez. Hevia)

La rasante es tangente al trasdós de las bóvedas mayores, con una altura máxima de 6,40 m sobre el nivel de cimentación de la segunda pila.

La primera bóveda tiene sus arranques a diferente altura, y la directriz se asimila a un trazado elíptico-circular. Se apoya en un muro estribo en el que entoncaba un muro de encauzamiento de fábrica (*manguardia*), de unos 30 m, que llegaba hasta la pequeña presa o *banzáu* derribada con las obras recientes. Este muro ha sido sustituido por el de encauzamiento actual. La bóveda central es de directriz circular rebajada; el ligero quiebro que se produce en la clave da a la boquilla un aspecto de arco apuntado, pero esta forma posiblemente sea debida más a los movimientos sufridos por algunas dovelas que a su trazado original. La tercera bóveda también posee directriz circular rebajada y presenta un curioso alabeo, debido a que las líneas de arranque no son paralelas. Curiosamente, esta bóveda se apoya en la margen derecha, en lo que podría haber sido otra antigua pila. El muro de encauzamiento actual

entronca perfectamente con ella, respetando la estructura del puente, pero se puede observar la presencia de un pequeño tajamar ojival que sobresale del relleno y un espolón circular aguas abajo. La discordancia con el sistema de apoyo de la margen izquierda, así como la fuerte pendiente de la rampa de la margen derecha, nos lleva a pensar lo que anteriormente se comentó en la descripción histórica: es probable que existiera otra pequeña bóveda, hoy desaparecida. Esta hipótesis queda apoyada por la discordancia entre las medidas actuales y las que se dan del puente en la inspección realizada en 1741, de la que ya se ha hecho mención anteriormente.

La fábrica del puente es heterogénea. En tímpanos y bóvedas se emplea mampostería concertada, revocada en el pasado con frecuencia con mortero de cal. Las boquillas de las bóvedas son de sillarejo con labra poco fina y trasdós irregular. El ancho de las dovelas no es uniforme, especialmente en las de la segunda bóveda próximas a la clave; parece que existieron intervenciones en la rosca, en algún *aderezo* del puente de los

que se hace mención en la documentación. La piedra que domina en la boquilla de las dos primeras bóvedas es arenisca con intercalaciones de dovelas calizas. En la tercera bóveda, las dovelas son de caliza arenosa de textura microscópica diferente a la que se encuentra en las otras dos. Su mejor estado de conservación — pese a ser más deteriorable por su composición — nos lleva a pensar que esta fue de construcción posterior a las otras bóvedas, aunque no sea identificable claramente esta intervención con alguna de las que tenemos constancia histórica. Puede pensarse, por los datos apuntados, que el último vano fue reconstruido — junto con la pila estribo de la margen derecha — en fecha incierta, quizás por fallo de la cimentación de esta última. Ello explicaría el trazado quebrado en planta y, también, las diferencias de fábrica que se encuentran en las pilas: así como en la primera se observan hiladas de sillares bien aparejados de buena calidad, en la pila central domina la fábrica de sillarejo o incluso de mampuestos irregulares, con calces de cascajos y afloramientos de mortero.



Figura 28. Arranque de la pila del puente hacia Oviedo, sobre una plataforma. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 29. Arco menor. (Elena Ruiz)



Figura 30. Detalle de la unión muro-estribo, tras el encauzamiento del río. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 31. Vista del puente, aguas abajo. (J. Belón González)

El estado de abandono en que durante más de un siglo estuvo el puente favoreció la aparición de abundante vegetación en el entorno y en la misma fábrica. Aprovechando las recientes obras de encauzamiento del Nora, se procedió a arrancar un árbol del primer espolón y pudo comprobarse el gran desarrollo de sus raíces, que llegaban hasta el nivel de cimentación. Otro tanto ocurrió con los tajamares de la primera y segunda pila. El desarrollo de esta vegetación ha contribuido a debilitar las uniones en los asientos y juntas de sillares y ha provocado descalces y agrietamientos. Tajamares y espolones de las pilas presentan, por ello, un estado semirruinoso en la actualidad y necesitan una urgente actuación. Por la seguridad del puente se construyeron dos anillos de refuerzo, de hormigón, en la base de las pilas y se procedió a rellenar algunos huecos de sillares ausentes, aprovechando las obras de encauzamiento del Nora.

Afortunadamente, está ya en fase de proyecto la restauración de este puente. Junto a la restitución de los pretiles, actualmente inexistentes, y la recomposición de tajamares y espolones, se debería proceder al acondicionamiento de la calzada, que no ha sido reparada probablemente desde finales del siglo XVIII. Ya hemos comentado que esta se confunde en algunas zonas por el trasdós de las bóvedas; añadimos ahora que quizá sea necesario comprobar la estabilidad en algunos puntos en donde las profundas roderas creadas por la circulación de los carros han hecho disminuir el espesor de la bóveda hasta 20-25 cm. Conviene también suavizar la pendiente en el lado de Lugones, próxima al 20 %. Con la actuación reciente parece que queda asegurada la cimentación de pilas, habiéndose comprobado que los sustratos de roca caliza en los que se apoya ofrecen suficiente garantía para la misma. También se ha efectuado un estudio del comportamiento hidráulico del puente, que garantiza suficiente capacidad de desagüe frente a avenidas. Por lo demás, es conveniente acondicionar el entorno y tratar de recomponer su belleza original.



- ¹⁰¹ MAYA GONZÁLEZ, J. L., «Protohistoria...», p. 69.
- ¹⁰² FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 276. Sobre la villa de Memorana, v. ARAGONESES, M. J., «El mosaico romano de Vega del Ciego (Asturias)», *BIDEA*, n.º 21 (1954), pp. 3-24. Sobre la imposibilidad de utilizar los topónimos presentes en el *Anónimo de Ravena* para justificar la ruta Lucus Asturum-Lucus Augusti, v. DIEGO SANTOS, F., *op. cit.*
- ¹⁰³ La del puerto de Pinos (La Cubilla) une Tuiza con Pinos. La de La Bal.lota es un antiguo camino de herradura que comunica Teyeo con Robledo. Existen varias referencias de época moderna de pontones en esta zona. A título de ejemplo: AGAPA, *Libro de cuentas de la Fábrica de Caminos del Principado*, f. 99, 4 julio 15, pago a Juan de Tuiza de 16 ducados «por el edeficio y obra del pontón y pedrera de la Loba, que está en término de las Tuizas». JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, 3 vol., 1954-1956, pp. 340, 343.
- ¹⁰⁴ AGAPA, *Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias*, t. 105, f. 36.
- ¹⁰⁵ Para las referencias sobre Diego de Muros, v. CARVALLO, L. A. DE, *Antigüedades y cosas memorables del Principado de Asturias*, Gijón, 1988, p. 454, y RISCO, M., *España Sagrada*, Asturias, T. XXXIX, Gijón, Masas, 1986, p. 109. MENÉNDEZ GONZÁLEZ, A., «La Junta General del Principado de Asturias», *Historia de Asturias*, vol. III, Oviedo, 1990, p. 532: «Las propuestas para la construcción de un camino carretero que dé salida hacia León y Castilla a través de Pajares ya se plantean a lo largo del siglo XVI (Cortes de Valladolid en 1523, de Segovia en 1548) y se renuevan en acuerdos de principios del XVIII (en 1700 y 1726), pero habrá que esperar al diseño del plan viario de Ensenada en 1752 para que se inicien las obras».
- ¹⁰⁶ El texto anterior ha sido extractado de la tesis doctoral inédita de M.ª Pilar García Cuetos, quien ha tenido la amabilidad de facilitarnos su consulta: *Arquitectura en Asturias, 1500-1580. La dinastía de los Cerecedo*. La autora cita como fuentes los libros de acuerdos del archivo municipal de Oviedo y el documento AGS, Cámara, Pueblos, fechado el 20 de julio de 1520, referenciado por CUARTAS RIVERO, M., *Oviedo y el Principado de Asturias a fines de la Edad Media*, Oviedo, IDEA, 1983.
- ¹⁰⁷ MENÉNDEZ GONZÁLEZ, A., *Élite y poder: la Junta General del Principado de Asturias, 1594-1808*, Oviedo, IDEA, 1992, p. 420.
- ¹⁰⁸ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *op. cit.*, pp. 64 y ss.
- ¹⁰⁹ ADARO Y RUIZ-FALCÓ, L., *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, vol. I, p. 53. Provisiones de 15 de noviembre de 1550, 13 de diciembre de 1550 y 24 de febrero de 1551, procedentes del AGS, RGS. Para sufragar las obras se concede una sisa de vino: «una blanca de sisa en cada azumbre de vino que hentrarse e vendiese en el dicho principado» y licencia para que se vendiesen censos al quitar.
- ¹¹⁰ Así, por ejemplo, AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 40v.: se pagan 300 reales a Juan de Larroça por arreglar las calzadas desde Oviedo al puente de Ujo. El 1 de agosto de 1579 se le pagan otros 300. Hay, más adelante, otro pago de 1675 reales «por los dichos pasos y calzadas que hay desde esta ciudad a Mieres del Camino». *ib.*, t. 86, f. 212, 1695, abril, 15: «entre el sitio que llaman de Pico de Lança y la puente de Olloniego abía un passo de cien braças de largo sin calçada, en el qual subçedían, por aberse hecho algunos pantanos, muchas desgraçias, y que combenía que se hiçiese calçada». Se acordó que las obras fuesen pagadas por los pueblos cercanos en razón de la cercanía y el número de vecinos. El pago se realizó en septiembre de 1697, por el arreglo de las calzadas y «porque compusso su puente». Hay nuevas referencias al asunto a fines de año. También en 1700, AGAPA, *Actas...*, t. 87 b, f. 123, se pagan 476 reales. En *ib.*, f. 15, 1739, junio, 2, se indica la existencia de fondos para las calzadas de las salidas de Oviedo, camino de Lena y puente de Olloniego. En *ib.*, t. 96, f. 270, 1741, junio, 14, se abonan 97.473 reales y 15 maravedís de vellón (años 1736 y 1737) para la composición de las seis calzadas y las salidas y entradas de Oviedo, así como «la calzada de pedrera y puente de madera» que se fabricó en dichos años sobre el río de Olloniego. En *ib.*, t. 105, f. 38v., año 1748, se pide reparar el camino entre Caxigal y Pajares.
- ¹¹¹ RABANAL ALONSO, M. A., *Vías romanas en la provincia de León*, León, 1988, p. 39.
- ¹¹² GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento...*, p. 242. Quizás algunos de los restos viarios pudieran datarse en Edad Moderna, bien en las reparaciones efectuadas en el siglo XVI, bien en las mencionadas en AHN, Consejos. Libros de Matrícula de la Sala de Gobierno, leg. 241: «Pola de Gordón, reparos hechos en el camino real a Asturias» (año 1760), donde se describen las obras.
- ¹¹³ LUEJE, J. R., *Guía de la montaña asturiana*, Gijón, 1977.
- ¹¹⁴ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., «Sistemas defensivos...».
- ¹¹⁵ FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 50. Tras Cruz de Fuentes, «el camino atraviesa después el túnel de Chidoso, Buschumoo, La Carva el Medio, Busían, La Cova, el Cocheu del Poyu, Potrera, Brañarredonda, Mayau de Carroceu, Serrabal, El Desiertu, Reiga, El Piniu, Chagüezu, El Padrún, Espinas, Ranero, El Tral y Carabanzo».
- ¹¹⁶ MAYA GONZÁLEZ, J. L., «La cultura material...», p. 33, para quien el castro o Castiel.lu de La Carisa sería un «establecimiento de temporada, posiblemente vinculado al aprovechamiento de los pastos de verano, o bien un asentamiento de control de la vía romana que pasa a su lado, una vez cruzado el puerto».
- ¹¹⁷ MADDOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico... (Asturias)*, Valladolid, Ámbito, 1985, s. v. *Entralgo*.
- ¹¹⁸ En AGAPA, *Libro de cuentas...*, consta un pago, de 27 de junio de 1582, a Juan de Nores «por el paso y calzada de Ridergayo, cave Paxares, y el arco que está junto a él». *ib.*, f. 100v.: libramiento de 15 de julio de 1591 a Felipe de Hano y Juan de la Portilla de 260 ducados en reales por «la obra y edeficio de la puente del río de Argayo y calzadas y malos pasos que an de reparar y aderezar en el camino real arriba de Pajares». *ib.*, f. 111, se libran otros 130 ducados por las calzadas y pontones del río de Argayo, que completan los 520 ducados del total. Se especifica que las obras acabarán en octubre de 1592. *ib.*, f. 112v., el 20 de julio de 1593 se pagan a Felipe de Hano 400 reales por las calzadas y pontones que hizo «arriba de Paxares, en el río de Argayo». En 1594 un inspector certificó el fin de las obras. En JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios...*, pp. 332-335, se cita el puente de Saltorio, sobre el Posadorio; el de Rodregario; el de Argayo, y los puentes de madera de La Romía y Los Cábaros.
- ¹¹⁹ GRANDA JUESAS, J., «Las instituciones hospitalarias en Asturias en el s. XVIII», *BIDEA*, 43, n.º 131 (1989), p. 658. JOVELLANOS, G. M., DE, *Diarios...*, p. 243. VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RIU, J., *op. cit.*, p. 469, recogiendo la información de un inventario de obras pías elaborado por Canella y Secades.
- ¹²⁰ ADARO Y RUIZ-FALCÓ, L., *op. cit.*, p. 48. Una breve referencia al atlas, en SANTAMARTA VILLEGAS, M.A., y MANGAS VILLA, L., «Notas sobre cartografía histórica de Asturias (siglos XVI al XIX)», *I Congreso de Bibliografía Asturiana*, vol. I, Oviedo, 1992, pp. 98-108. Sobre el puente de Puente de los Fierros, AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 66v., 1583, noviembre, 1. *ib.*, f. 78, 1584, marzo: «calçada devajo de la Puente de los Hierros (...), adereço de la puente y escobio de cave ella», donde se hicieron 97 estados de pedrería, además de «quebrar una pena que avía en el dicho camino»; también se ejecutó entonces el «adereço de los petriles e caireles de la dicha puente». *ib.*, f. 97v., en 1588 se pagaron a Ti.º Al.º de la Gargolla, maestro de cantería, 9 ducados por el «aderezo y rreparo» de la Puente de los Fierros, «petriles y cal y arena y más materiales», reparación efectuada «hasta el hospital» de dicho lugar. AAO, *Libro de la razón*, 1.º f. 128: en 1673 se libran 3209 reales y 28 maravedís a la ciudad de León para el arreglo de los «puentes de Fierro», según la orden recibida. JOVELLANOS, G. M., DE, *Diarios*, p. 336. ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *Una comarca a punta de lápiz. Laminarium de Mieres y Lena*, Gijón, GH, 1987, p. 131, menciona el «viejo puente de unos 11 m de luz, de traza romana, sobre el río Pajares y que, al lado de la iglesia, da paso de la actual carretera general al camino empedrado que sube a Buelles». Aguas arriba del puente se encuentra la capilla de San Bartolomé.
- ¹²¹ En relación con La Frecha, v. VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RIU, J., *op. cit.*, p. 469, donde se habla del arroyo de Abesco. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, pp. 657-658. La pola de Campomanes, uno de los testimonios de la influencia de una vía de comunicación en el desarrollo urbanístico, como también sucedió en los casos de La Pola de Lena o Siero, fue estudiada por RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, 1981, p. 67.
- ¹²² No obstante, en FERNÁNDEZ CONDE, F. J., TORRENTE FERNÁNDEZ, I. y NOVAL MENÉNDEZ, G. DE LA, *El monasterio de San Pelayo de Oviedo. Historia y Fuentes*, vol. I, Oviedo, 1978, se alude a «ilum ponticum», que, dada su situación «in valle de Eras (...) in locum nominatum Fulenti (...) per illa via antiqua (...) terra de Fulenti (...) illum fontem (...) illum rivulum maiorem», pudiera referirse al puente de Campomanes.
- ¹²³ AAO, *Actas...*, 1571, agosto, f. 146. AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 56v. Aparece, junto a los de Olloniego, Lugones y Gallegos en un pleito sobre un repartimiento para la reparación de puentes en torno a 1575: ARCHV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147. AAO, *Libro de poderes*, ff. 305-307. JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 243: «Campomanes, a cuya salida se pasa un puente, por donde corre de la izquierda un arroyo perenne que baja al río. Vega del Rey». GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos, palacios y fortalezas en el Principado de Asturias*, Oviedo, 1978, p. 32, lo califica de romano, situándolo «junto al palacio y torre de Revillagigedo». ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *op. cit.*, p. 176, ofrece un alzado y un croquis de planta y situación; de un arco, lo describe como «parecido a su congénere de la Vega del Ciego, pero de mayor anchura —unos 4 m— y también de mayor luz (6 a 7 m). Su rasante está algo más baja que la de la carretera de 1797, que en un recodo de su kilómetro 404 a 405 abraza este monumento de la época romana, completamente escondido por la arboleda y arropado por la yedra».

- ¹²⁴ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas en la Corona de Castilla entre 1575 y 1650: los puentes*, (tesis doctoral en microfichas), Universidad Autónoma de Madrid, 1990, p. 418, basado en: AGS, RGS, 1-VI-1575. AAO, *Actas...*, 1576, septiembre, 24, f. 573v. y 1577, agosto, ff. 624, 629.
- ¹²⁵ JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 346. ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *op. cit.*, p. 152: en Vega del Ciego, «puente de la antigua calzada, ¿Restos de un puente romano? 5 m de luz; 2,60 m de ancho; unas 35 dovelas». El puente es datado como «romano-medieval» en FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *Catálogo-inventario de los puentes anteriores a 1936. Principado de Asturias*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Consejería de Obras Públicas, Turismo, Transportes y Comunicaciones del Principado de Asturias y Cátedra de Estética de la Ingeniería de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1986 (inédito). A mediados del siglo XVIII, según GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 658, existía una malatería en las cercanías de Columbiello.
- ¹²⁶ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 470. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 658.
- ¹²⁷ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *Armas y linajes de Asturias y antigüedades del Principado*, Oviedo, IDEA, 1956, p. 303.
- ¹²⁸ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 95, 1587, mayo, 23: se paga a Juan de la Barcena y a Juan de Zapiella, carpinteros, 400 reales en la «obra y edefiçio (...) en la puente del río de Parajuela, en la Pola de Lena, la qual se avía llebado con la lluvia que pasó el dicho año, por la qual pasaban de ordinario todos los camynantes y requas que benían de Castilla, y hera muy nezesaria». También se libran a Sancho de la Tijera, maestro de cantería, 8 reales «por la tasaçión y moderaçión que (...) hizo de la puente de la Parajuela».
- ¹²⁹ *Ib.*, 1587, julio, 21: se pagan a Juan de la Bárcena, maestro de carpintería, 480 reales «con los cuales se le acabó de pagar la obra de carpintería y cantería, pilares de piedra y toda la obra que hizo en la puente de la Parajuela, en la Pola de Lena», por valor de 82 ducados. Sobre el término «Parajuela», recordemos que el lugar donde se fundó La Pola fue el de Parayas.
- ¹³⁰ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 416-417. AGS, RGS; 21-X-1640.
- ¹³¹ AAO, *Actas...*, 1538, febrero, 17, f. 237v.; 1588, agosto, 3, ff. 538-539 y 1589, julio, ff. 611-614. AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 96: libramiento de 17 de diciembre de 1587 por el que se paga a Pedro Alfonso, carpintero de la Vega del Ciego, 12 ducados por el puente de madera «que a su propia costa hizo sobre el río de Moñón, en el término que llaman La puente de las Ruedas, que es en el concejo de Lena, que está en el camino real y se llevó el dicho río con la lluvia, la qual se le mandó hazer por la nezesidad que della avía por ser pasaje muy nezesario para esta ciudad y puertos de mar deste Principado». Referencias a este puente en JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 349: «que trae las aguas de Muñón Cimero, que está a la izquierda, y Brañallamosa, a la derecha».
- ¹³² VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 470. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 655. ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *op. cit.*, p. 156. AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 79v., el 8 julio de 1585 se pagaron 364 reales para el «edefiçio y reparo que hiço en la puente de Santiago de Villallana». Al año siguiente, *ib.*, f. 80v., se repararon las calzadas de la zona y, de nuevo, el 2 agosto de 1589 se pagaron 50 ducados a Pedro de la Vega, cantero, por el «aderezo que hizo en la puente de Santiago de Billallana» (*ib.*, f. 98v.). En 1669, *ib.*, t. 81, f. 101v., se reparó de nuevo la calzada de Villallana, «que con conoçido riesgo de las vidas se pasara por averle deshecho el corriente del río caudaloso y arrimándose al dicho camino con las grandes que an pasado y dejando su madre y corriente antigua, y con este accidente, ronpiendo muchos prados y heredades particulares, dejando todo ynundado y sin ningún provecho (...). Y, no se remediando dicho camino, con toda seguridad se esperan mayores daños».
- ¹³³ FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S., «Castiel.los del conceyu Mieres», en *Noticias históricas sobre Mieres y su concejo*, Mieres, 1988, pp. 419-436. URÍA RÍU, J., «Cuestiones histórico-arqueológicas relativas a la ciudad de Oviedo de los siglos VIII al X», en *Symposium sobre la cultura asturiana de la Alta Edad Media*, Oviedo, 1967, p. 279, refiere los restos romanos localizados en Ujo. DIEGO SANTOS, F., *Epigrafía romana de Asturias*, Oviedo, IDEA, 1985.
- ¹³⁴ ACO, *Actas capitulares*, 1480, carpeta 18, ff. 83v. y 102v.: «4000 el próximo día de S. Martín y los 2000 restantes el S. Martín de 1481».
- ¹³⁵ MIGUEL VIGIL, C., *op. cit.*, doc. n.º 235, ofrece un documento de un inventario del año 1536 sobre el puente de Ujo: «Proceso y sentencia que la ciudad entabló con el cabildo de la Iglesia de Oviedo sobre la puente de madera de Ujo y cómo la Iglesia está obligada a sustentarlo y repararlo por razón de los prados y hacienda que lleva». CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, aporta más referencias en p. 302, nota 41.
- ¹³⁶ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 301, nota 41.
- ¹³⁷ CASO FERNÁNDEZ, F. DE, *La construcción de la catedral de Oviedo*, Oviedo, 1981, pp. 381, 386.
- ¹³⁸ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 301, nota 41. Posteriormente, se indica que el mejor lugar para su emplazamiento sería el término de El Pedroso. AGS, RGS, diciembre, 1536, docs. n.º 374 y 416. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 415-417.
- ¹³⁹ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 415-417. AGS, RGS, 20-IV-1540 (archivada en mayo).
- ¹⁴⁰ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 54: se ordenan tres pagos a Miguel de la Portilla por valor de 1430 reales; f. 66v., 1583, abril, 30, se paga a Gonzalo de la Riva.
- ¹⁴¹ *Ib.*, f. 79, abril de 1585: referencia a la necesidad de comenzar a «hacer las estaqueras para bolber la madre del río antes de llegar a la puente de Ujo». El 13 de mayo hay otro libramiento para las personas que están ya trabajando en la obra; f. 82, año 1585, en referencia a lo sucedido: «la madre dél quedó dividida y en dos braços, y por el uno dellos yba dañando y deshaçiendo lo que de la dicha puente avía quedado haçia la parte de Ujo, para cuyo rremedio fue nescesario que en el dicho río se hiçiesen estacadas rreçias y enpedrados con sus canales çiegos, para que (...) y fortificasen y echasen toda la agua del dicho segundo brazo a la madre antigua y por devajo del arco grande de la dicha puente, y que ansimismo se echase de piedra un pedazo de un pilar que el dicho río avía dejado minado y desvaratado, y una estacada enpedrada alderredor dél para que la agua no le entrase». Para la realización de esta obra se pagaron 20 ducados.
- ¹⁴² AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 303.
- ¹⁴³ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 80v.: En 14 de junio de 1586, se pagaron 11 ducados a Juan García del Pedroso por el trabajo «en tomar el río para que no derrocasse la puente de Ujo». En septiembre del mismo año, *ib.*, f. 82, se dieron 400 reales a Alonso de Heredia «para rreparar la puente de Ujo y haçerse de madera lo que avía caído della, por que no çesase el trajinar del trato y comerçio», f. 96v., 20 de diciembre de 1587, pago de 6 ducados a Miguel de Santullano «por comenzar a hazer las estacas y maderamientos que heran nezesarios para que el agua del río del conzejo de Lena fuese todo por debajo del arco grande de la puente de Ujo». Como se ha avanzado, hay disparidad en la relación de daños: dos arcos en 1588 y tres más adelante; f. 111v., año 1593: se libran 3 ducados a Juan de Santullano «por el aderezo que hizo sobre los maderamientos que se pusieron en los tres arcos de la puente de Uxo que llebó el río, por los peligros que en ella padeçian las cabalgaduras que por allí pasaban con las cargas de paños e binos e otras mercaderías que byenen de Castiella a esta ciudad e Principado, y barandas que se avían caydo segund como fue concertado por Al.º de Heredia»; en f. 112, 1593, julio, 10, se volvió sobre el asunto: «abyendo llevado una abenida grande de agua tres arcos de la puente de Uxo, lo qual, abyendo maderado con prisa por el daño que reçivían los camynantes y pasajeros que benían e yban a Castilla por no aber otro lugar por donde se poder pasar y tener nezesidad de lo hazer con más fortaleza que estaba, se encargó al dicho D. González de Prada lo hiciese con más seguridad, hechando en ello una biga de quarenta e cinco pies de largo y otras que heran nezesarias, fuertes y grandes; el qual, con los ofiçiales nezesarios, hizo el dicho aderezo y gastó en ello los dichos catorze ducados».
- ¹⁴⁴ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 416-417. AGS, RGS, 13-IX-1600, 22a-V-1610 y 31-X-1640. «En 1610 se habían ya rematado las obras en el «puente de Uxo y demás puentes del q.º de Lena» en unos 15.000 ducados, realizándose posteriormente una rebaja en un tercio del remate realizado por Juan de las Cavadas. Las referencias son, en cualquier caso, ambiguas, pues en alguna ocasión se habla de que el puente tenía cinco arcos.
- ¹⁴⁵ *Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias*, vol. III, IDEA, Oviedo, 1954: 15 de mayo de 1635, pp. 268-269; *ib.*, vol. IV, Oviedo, 1954, pp. 5-6, 14 de febrero de 1640. *Ib.*, vol. V, Oviedo, 1955, p. 93, 9 de abril de 1645. En AGAPA, *Actas...*, t. 85, ff. 101 y 105, septiembre de 1692, se planteó su reedificación y el arreglo del paso de Olloniego.
- ¹⁴⁶ AGAPA, *Actas...*, t. 93 b, f. 181, año 1727. AAO, *Libro maestro de fueros*, t. 1, f. 158. Puentes, leg. 27, n.º 9. AGAPA, *Actas...*, t. 93 c, f. 78, 1730, julio, 21 y f. 79, 1730, agosto, 23. *Ib.*, t. 109, ff. 97 y ss. Las referencias al puente de Ujo son constantes a lo largo de todo el siglo XVI en los libros de acuerdos del Ayuntamiento de Oviedo.
- ¹⁴⁷ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 116.
- ¹⁴⁸ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 416-417. En noticias de ese año, el puente «tenía diez oxos, y dellos, el primero, que era por donde yba la corriente del agua, estaba con evidente peligro de caerse por estar como estaba socavado y descimentado el pilar principal que le sustentava; y luego, más adelante, tenía otros tres oxos derrivados, caídos, que le avía llebado el río los años pasados, a cuya causa se azían y estaban fabricados



al presente de madera (...). Y para la seguridad de la dicha puente conbenía que así los dichos oxos que se avían de leblantar como los que adelante se seguían se iciesen más capaces para el despiciente del agua, alcándolos asta ygualar con el arco primero, quel averse fabricado desde su principio tan baxos avía sido causa de la mala correspondencia y deformidad del edificio», AGS, RGS, 21-V-1640. El puente fue inspeccionado por los maestros arquitectos Juan de Solís y Juan Pérez. El 31 de octubre de 1640 se mandó hacer la traza y las condiciones, y pregonar las obras del puente: AGS, RGS, 31-X-1640. Sobre la ubicación del puente de Ujo «en Santollano de Uxo», v. *supra*.

- ¹⁴⁹ ÁLVAREZ CASAL, L. S., *Comarca, 700-701*, citado por LEÓN COSTALES, J., «Miscelánea histórica de Mieres», en *Noticias históricas sobre Mieres y su concejo*, Mieres, 1988, p. 179. AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 305. Como advierte la nota a pie de página, por la fecha la observación no es del autor: en 1676 «llevó el río la puente de Santullano, del concejo de Lena, y otras».
- ¹⁵⁰ AGAPA, *Actas...*, t. 110, f. 68v. LEÓN COSTALES, J., *op. cit.*, p. 179: «... siendo uno de los más interesantes del Principado por transitar por el día y noche las postas de S. M. y por su dilatado camino real las reqüas». Sobre la construcción del puente de Santullano, v. JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, pp. 122, 244, 330-331, 351, 353, II 24, II 218.
- ¹⁵¹ En AGAPA, *Libro de cuentas...*, consta la reparación en 1582 de «calzadas, murallas altas (...) con el arco y ojo de piedra (...) en el camino real de Castilla, sobre el reguero que cae de Rozadas». URÍA RÍU, J., «Cuestiones...», pp. 279-280. LEÓN COSTALES, J., *op. cit.*, p. 183. Los restos aún se veían en los años sesenta: «Los materiales consistían en cantos rodados, unidos con argamasa. Se suponen correspondiesen al puente que substituyó al romano, y se desconoce la fecha de su desaparición, con seguridad antes del siglo XVIII». ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *op. cit.*, p. 23, ofrece asimismo datos sobre el puente, así como un trazado del antiguo camino, junto al de la carretera de Jovellanos, desde aproximadamente Ujo hasta la divisoria con Oviedo.
- ¹⁵² LEÓN COSTALES, J., *op. cit.*, p. 182. En VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 471, se manifiesta que pervivía aún en el siglo XVIII un hospital para peregrinos y enfermos. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 78: donación de Gundisalvo Petri al monasterio de San Vicente de su alberguería y puente de Mieres, en 1189.
- ¹⁵³ AMSP, FSV, n.º 554, marzo de 1233: «una terra que habemus in Mieres in loco que dicitur Duro, cabo una terra de la ponte, e de illa alia parte iacet alia terra de filiis de Petro Marrana e, de fronte, el camino del re (...). Qui presentes fuerunt, Fernandus Pelaiz, iudex; Iohannes Pelaiz, mestro d'illa ponte». Documento reseñado en RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*
- ¹⁵⁴ ACO, serie A, carp. 11, n.º 11, 12, año 1297. Serie B, carp. 7, n. 8, año 1363. Regestos publicados por GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo de los pergaminos de la Catedral de Oviedo*, Oviedo, IDEA, 1957.
- ¹⁵⁵ Traslado notarial de un testamento que Roy Díez, maestrescuela de la Iglesia de Oviedo, había hecho con fecha del 20 de octubre del año 1300. ACO, serie A, carp. 12, n.º 4. Regestos en GARCÍA LARRAGUETA, S., *op. cit.*, pp. 194-195: «a la ponte de Godos, diez maravedís. A la ponte de Mieres, diez maravedís. A la ponte de Olloniego, diez maravedís. A la ponte del Infiesto, quatro faniegas de pan descanda e de panizo».
- ¹⁵⁶ ACO, *Libro becerro*. Publicados en FLORIANO LLORENTE, P., *op. cit.*, pp. 65-67, 72-74 y 76-78. Regestos en GARCÍA LARRAGUETA, S., *op. cit.*, n.º 921.
- ¹⁵⁷ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 471. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., «Guillermo de Verdemonte. Un curial aviñonés en la sede de San Salvador de Oviedo (1389-1412)», *Asturiensia Medievalia*, n.º 3 (1979), pp. 217-274.
- ¹⁵⁸ ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *op. cit.*, p. 94.
- ¹⁵⁹ GARCÍA CUETOS, M. P., *op. cit.*, cita como fuente el documento de 1500, marzo, 31, AGS, RGS. En AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 81, se documenta, entre el 20 de agosto y el 25 de noviembre de 1586, un pago a Juan de la Portilla «por el adereço y puente que hicieron en el lugar de Mieres», por cuantía de 1459 reales.
- ¹⁶⁰ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 416-417. AGS, RGS: 21-X-1640, AGS, RGS, 31-X-1640. El autor alude a que, inspeccionado el lugar por Juan de Solís y Juan Pérez, ambos determinaron que, habiéndose dividido el río en tres brazos, había que encauzarlo y construir un puente de dos arcos; que el Consejo de Castilla objetó que «aziendo una cortamar fuerte en medio de la corriente y mexorando ciertas cepas en lo firme de los lados se podría azer competente paso con madera», y que en octubre de 1640 se mandaron trazar y pregonar

las obras de dos puentes sobre el río San Juan. Las dimensiones de este río y las características indicadas hacen pensar que al menos parte de estas referencias aluden más bien a un puente en Mieres, pero sobre el Caudal, o al de Ujo.

- ¹⁶¹ ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *op. cit.*, pp. 94 y 107. Conocida como Piedra de Cenera, ha sido emparentada con motivos antropomorfos del bronce por FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S., *op. cit.*, p. 428.
- ¹⁶² AGAPA, fondo histórico, Obras Públicas: puente de La Casona, en Cenera, sobre el río del mismo nombre, de piedra y de época «inmemorial», de unas 15 varas de longitud y 8,5 de anchura; tenía un solo arco, de 17 varas, y su estado de conservación era calificado de bueno. En cuanto al puente de Villapendi, este es referido en el *Diccionario de Madoz* como «puente de piedra» en Turón; en la citada relación aparece como «puente de Villapendi», en la parroquia de Turón, «junto a la iglesia de Villapendi, sobre el río Turón, de piedra y de época de construcción “inmemorial”». De unas 20 varas de longitud y 9 de anchura y un arco de 16 varas, estaba también en buen estado. La existencia de ambos puentes de fábrica quizás pudieran relacionarse con la comunicación con la cuenca del Nalón a través de Urbiés, en un caso, y con el culto a los mártires San Justo y Pastor, en el otro.
- ¹⁶³ Por esta zona, entre La Rebollada y Baña, existió al parecer una inscripción «cincelada en un peñasco conocido con el nombre de La Peña de la Escrita, de cuya noticia se hacía mérito entre los documentos que se resguardan en la Comisión de Monumentos»: MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental, epigáfica y diplomática*, Oviedo, 1887, p. 433. El autor refiere como testimonio de la antigüedad de la inscripción, desaparecida ya en su época como consecuencia de su voladura a raíz de la apertura de un camino, su aparición en un documento de 1103: «uillam de Uainia concedo per hos terminos (...) et Porciles et per petra scripta».
- ¹⁶⁴ El trazado fue descrito pormenorizadamente por Uría Ríu en VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, pp. 471 y ss. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 123 y ss. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 40 y 51. El obispo don Juan manda poblar el hospital de Copián para intentar poner freno a estas situaciones.
- ¹⁶⁵ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, pp. 471-473. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 294, 301. En la nota 38, testimonia que en 1528 «se está haciendo la calzada» de Picu Llanza con el dinero que a estos efectos había donado el obispo Fernando de Valdés Salas.
- ¹⁶⁶ MADRAZO MADRAZO, S., «Las transformaciones de la red viaria asturiana (1750-1866)», *BIDEA*, n.º 90-91 (1971), pp. 61-138. AHN, Consejo de Castilla, leg. 6015, exp. 17 y leg. 6017, exp. 70: informes de los comisionados y división del camino en 36 trozos, del año 1770. Otra descripción realizada pocos años después, en BNE, LÓPEZ, T., *Diccionario Geográfico de España (Asturias)*, Mss., 7295, indicaba como jalones: «Puente de Lugones, Puente de los Brimales, Benta Nueva, la Benta de la Rodriguera (...), Fonteziara, Porzeyo, Rozes y Jijón».
- ¹⁶⁷ ÁLVAREZ MARRERO, M., «Una vía antigua en Asturias», *BIDEA*, n.º 113-115 (1984, 1985). CANELLA Y SECADES, F., «Llanera», en BELLMUNT Y TRAYER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *Asturias: su historia y monumentos...*, t. III, Gijón, 1900, p. 245.
- ¹⁶⁸ BNE, *Diccionario Geográfico...*, s. v. *Llanera*. Se sitúa en el término de Los Blimales, denominación que alude a un conjunto de prados caracterizados por una abundante irrigación de agua, en cuyas inmediaciones hay un pontón sobre un afluente del Noreña.
- ¹⁶⁹ AAO, *Actas...*, 1530, agosto, 5, f. 392v.; 1537, agosto, 27, f. 207v.; 1537, octubre, 19, f. 217v.; 1537, octubre, 29, f. 218r. bis.; 1538, febrero, 8, f. 236v.; 1550, marzo, 26, f. 359v.; 1550, mayo, 2, f. 362v.; 1550, octubre, 3, f. 380v.; 1550, octubre, 15, f. 383; 1550, noviembre, 24, f. 388 y 1551, agosto, 13, f. 422.
- ¹⁷⁰ Se le menciona ya en 1573 en ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, «Repartimiento de puentes y caminos», ff. 3 y ss., pidiéndose una sisa de vino para su reparación. Otras referencias en AAO, *Actas...*, 1563, f. 507v.; 1565, julio, f. 699v., y 1578, junio, ff. 722 y 725. AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 2, 2 de enero de 1577. En *ib.*, ff. 22v. y ss., se documenta el pago de 4 reales a Juan Ruiz de Carrandi por la visita al puente de Los Blimales y, en el mismo año, por la visita de los oficiales; el 11 noviembre de 1614 se pagan otros 1686 reales para las obras: *ib.*, f. 185v.
- ¹⁷¹ AGAPA, *Actas...*, t. 96, f. 66v., 3 de junio de 1739; f. 99v., día 15 del mismo mes y año: «y en lo tocante al puente de Los Brimales, estando destinado el caudal de la Fábrica de Caminos para ella y los tres que se exponen, nunca puede pasarse a la fábrica de otro sin pagarse lo adecuado, y que acavan de gastarse en él los pobres vecinos, en cuio caso nunca llegará, aviendose acordado sin limitación la fábrica de el de Gallegos».

- ¹⁷² *Ib.*, t.105, f. 132, los representantes de Siero piden la satisfacción de los 700 maravedís del reparo (junio de 1748); t. 109, ff. 83v.- 84v., junta de 14 de julio de 1763.
- ¹⁷³ En *ib.*, t. 108, f. 237, febrero de 1756, se trata sobre el arreglo del puente a iniciativa de la Real Audiencia, que lo había acordado en auto de 11 de noviembre de 1755. La obra se remató en 915 reales y 417 maravedís. Se pide que las obras se costeasen a cargo de la Fábrica de Caminos por estar el puente incluido en su escritura de fundación y por la pobreza de las gentes del concejo. Con posterioridad, *ib.*, t. 110, f. 83v., 1766, julio, 8, los diputados del concejo de Siero expusieron que ya en la Junta General del año 1737 se había acordado reintegrar al concejo los gastos del puente de Los Blimales e insistieron en el asunto. En 1766, julio, 11, se aprobó el reintegro.
- ¹⁷⁴ *Ib.*, t. 111, f. 61, año 1775.
- ¹⁷⁵ *Ib.*, t. 111, f. 57v., año 1777.
- ¹⁷⁶ INSTITUTO GEOLÓGICO Y MINERO DE ESPAÑA, *Mapa Geológico de España E. 1:50.000, Hoja de Mieres, n.º 53*, segunda serie, primera edición, Servicio de Publicaciones, Ministerio de Industria, 1973.
- ¹⁷⁷ FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, M. V., «Geografía. Hidrografía de Asturias», en CUETO ALAS, J. (dir.), CAÑADA ACEBAL, S. (dir.) y CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. (coord.), *Enciclopedia Temática de Asturias*, t. 10, Gijón, Silverio Cañada, 1989, p. 137. Información obtenida en la estación de aforo del puente de Les Segaes.
- ¹⁷⁸ BOPA n.º 138, p. 3865.
- ¹⁷⁹ COBO ARIAS, F., CORES RAMBAUD, F. y ZARRACINA VALCARCE, M., *Guía básica de monumentos asturianos*, Principado de Asturias, 1987, pp. 211-212. RAMALLO ASENSIO, G., *La arquitectura civil asturiana (época moderna)*, Oviedo, Ayalga, 1978. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos...*, p. 78. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *Las torres señoriales de la Baja Edad Media asturiana*, León, 1991, pp. 163 y ss. Los Bernaldo de Quirós alcanzaron gran poder en la época «gracias al número de encomiendas que disfrutaban del obispado de Oviedo y, sobre todo, por las tenencias de castillos y casas-fuertes desde los cuales detentaban su poder incluso contra los intereses de la propia Catedral de Oviedo».
- ¹⁸⁰ MIGUEL VIGIL, C., *Asturias...*, p. 229: «puente de construcción aparentemente romana, semejante a otros levantados sobre el mismo río Nalón; tiene 5 arcos de diversa altura, siendo el segundo más elevado (...). Su buena conservación le hace más notable». ALZOLA y MINONDO, P., *Historia de las obras públicas en España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Turner, 1979, pp. 51 y 64, indica que «el señor Coello en su mencionado discurso de la Academia de la Historia citó algunos otros puentes romanos como el de Olloniego en Asturias, y otro cerca de Grandas de Salime». LLANO ROZA DE AMPUDIA, A. DEL, *Bellezas de Asturias de oriente a occidente*, Oviedo, 1928, p. 394: «En Caxigal, lugar próximo a Paderni, arranca, en dirección a Olloniego, un importante trozo de calzada romana». FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, quien sitúa erróneamente el puente sobre el Caudal. BERENGUER ALONSO, M., *Rutas de Asturias. Guía turística y monumental*, Oviedo, 1974, p. 249. Una guía anterior de PALAU, A., *Guía monumental y del turismo en Asturias*, Oviedo, 1951, pp. 40-41, utiliza el término «romano» en un sentido amplio, englobando puentes como los de Cayés, Ceceda, S. Román de Pravia, Cangas del Narcea o Infiesto. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A., ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.* SANTOS YANGUAS, N., «El arte provincial romano», en CUETO ALAS, J. (dir.), CAÑADA ACEBAL, S. (dir.) y CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. (coord.), *Enciclopedia Temática de Asturias*, t. 4, Gijón, Silverio Cañada, 1981. URÍA RÍU, J., «Contribución al estudio de las luchas civiles y el estado social de Asturias en la segunda mitad del siglo XV», en *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Oviedo, 1979, pp. 103-130.
- ¹⁸¹ ACO, Serie A, carpeta 3, n.º 12, Cuadernillos, carpeta n.º 2, f. 2. Publicado en GARCÍA LARRAGUETA, S., *Colección de documentos de la Catedral de Oviedo*, n.º 162: Martín II, obispo de Oviedo, señala los límites, bienes y propiedades del arcedianato de Oviedo, entre Olloniego, Trubia y el Aramo.
- ¹⁸² CANELLA Y SECADES, F., *El libro de Oviedo. Guía de la ciudad y su concejo*, Oviedo, 1887. Asimismo, en las cercanías se encuentra «coronando sobre la derecha el valle, en un alto montículo», la iglesia románica de S. Pelayo: VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*
- ¹⁸³ Como ya se ha mencionado, en un documento de Alfonso X se refieren problemas respecto al pago del portazgo: AMSP, FSV, doc. n.º 121, 1267, marzo, 28: «... otrosí me enbieron decir que ay algunos omnes que dexten el camino que sienpre fue usado e vanse por otro, e vanse por otro por no dar el portazgo».
- ¹⁸⁴ AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 163 y ss.
- ¹⁸⁵ CANELLA Y SECADES, F., *op. cit.* ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, G., *Los señoríos asturianos*, Gijón, 1989, p. 36. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.* p. 662. VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*
- ¹⁸⁶ 1274, abril, 7. Oviedo. Codicilo de Fernán Alfonso de Oviedo, arcedianato de San Salvador. ACO, Serie A, carp. 9, n.º 5 y carp. 12, n.º 4. GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, n.º 430 y 558, pp. 153 y 194-195. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 343-345.
- ¹⁸⁷ 1280. ACO, *Libro de las kalendas*, II, ff. 151r. y v.; III, ff. 150r. y v., Guterrri Roderici, canónici. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., TORRENTE FERNÁNDEZ, I. y NOVAL MENÉNDEZ, G. DE LA, *op. cit.*, vol. II, doc. 241, 18 de noviembre de 1367.
- ¹⁸⁸ FIGAREDO, R., *Hiedra, historia y piedra. Torres, castillos y palacios rurales asturianos*, Gijón, González y Huici, 1987, p. 130. BERENGUER ALONSO, M., *op. cit.*, p. 249. SOTO BOULLOSA, J. C., «Zona central: concejos de Gozon, Carreño, Illas, Corvera, Llanera, Siero, Noreña, Ribera de Arriba y zona rural de Oviedo y Gijón», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 3, (1982), p. 536: «... ligero apuntamiento hacia la clave en el central y más rebajados en los laterales. Utilización de estrechos sillares en la rosca y relleno a base de mampuesto y sillarejo irregular que dan a esta construcción el aspecto característico de los puentes medievales asturianos».
- ¹⁸⁹ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 419: «nos preguntamos si el puente que allí existe sobre el Nalón no data de esa época precisamente, a pesar de tener espolones; se trata de un puente de tres arcos, el central de mayor tamaño, y ojival tal vez porque el medio punto resultara defectuoso, siendo los laterales de medio punto. Los tajamares son angulares y de poca altura, hechos con materiales poco robustos (sillería pequeña recubriendo el sillarejo, de «conglomerado de Olloniego»), como en general sucede en todo el puente. Apoya su datación en el siglo XVI la disposición radial de las dovelas y la fuerte pendiente de las dos rasantes, utilizando el arco de medio punto (defectuosamente asumido, tal vez por estar sus constructores acostumbrados al arco ojival). Consta que su reparación se comenzó en 1574 a cargo de Toribio del Río; y un siglo después, en 1676, el río cambió su curso dejando el puente en seco».
- ¹⁹⁰ AGS, RGS, diciembre de 1536, doc. n.º 413.
- ¹⁹¹ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 293 y ss. y 301. Las fuentes originales, en AAO, Actas..., 31 de enero de 1528, f. 277; 9 de marzo de 1528, f. 281, y 12 julio 1529, ff. 339v.-340v. Sobre la reparación del puente, *ib.*, 10 de marzo de 1530, f. 375v., y 2 de agosto de 1531, f. 430.
- ¹⁹² AGS, RGS, diciembre, 1536, doc. n.º 413.
- ¹⁹³ AAO, Actas..., 1537, marzo, 7, f. 182; 1537, marzo, 14, f. 182v.; 1537, junio, 2, f. 196; 1537, julio, 4, ff. 196v.-198; 1537, julio, 11, f. 198v., y 1537, agosto, 27, f. 207v.
- ¹⁹⁴ *Ib.*, 1538, julio, 10, f. 256; 1545, mayo, 22, f. 202; 1545, junio, 12, f. 212; 1545, agosto, 7, f. 219v., y 1546, septiembre, 15, f. 258v.-259v.
- ¹⁹⁵ *Ib.*, 1558, junio, 1, f. 287. La real provisión para el *hedefiçio* de los puentes de Olloniego, Lugones, Brañes, Brimales y Gallegos, en f. 507v., año 1563.
- ¹⁹⁶ *Ib.*, 1571, agosto, f. 146; 1573, agosto, 11, f. 256 y 1574, octubre, 7, f. 274.
- ¹⁹⁷ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f. 3. AAO, *Libro de poderes*, año 1574, ff. 305-307.
- ¹⁹⁸ AAO, Actas..., 1576, septiembre, 17, f. 572v.; 1576, septiembre, 24, f. 573v., y 1576, octubre, 10, f. 578.
- ¹⁹⁹ *Ib.*, 1577, agosto, ff. 624, 629; 1577, octubre, 2, f. 660v.; 1577, octubre, ff. 667 y 670; 1578, junio, 23, f. 725; 1578, octubre, 27; 1578, noviembre, 3 y 1579, agosto, 14, f. 813. AGAPA, *Libro de cuentas...*, 1577, agosto, 30.
- ²⁰⁰ AGAPA, *Libro de cuentas...*, 7 de febrero, 23 de julio y 1 de agosto de 1579 y 7 de octubre de 1585. En relación con los caminos, el 11 de marzo de 1583 se había pagado a Álvaro Martínez, empedrador, por el empedrado «desde la Premana hasta el Pico de Lança», camino de Olloniego. AAO, Actas..., 1580, febrero, 12.
- ²⁰¹ *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. VII, p., 191. Junta de 8 de diciembre de 1669.

- ²⁰² AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 305: «el día 28 de septiembre de 1676 hubo avenida de agua, y llamáronla de S. Miguel (...), y el río de Alloniego dexó la puente y madre antigua y se pasó a otra parte». El texto tiene una nota a pie de página en que se advierte que «es evidente que éste y otros párrafos, por su fecha, no son de Tirso».
- ²⁰³ AGAPA, *Actas...*, t. 83, f. 93 y ss.
- ²⁰⁴ *Ib.*, t. 84, ff. 154v., 187, 321 y 323. Año 1689.
- ²⁰⁵ *Ib.*, f. 322v. Junta de 15 enero de 1691. La riada, acaecida entre los días 24 a 26 de agosto de 1690, habría «arrasado todas las puentes, enpotrados y estaqueras que, para los passos públicos, había en todo este principado para los reinos de Castilla, ciudad de San Sebastián, reino de Galicia y más de esta corona, de forma que, por ser las dichas puentes de cantos labrados de mucha arquitectura y averse estas totalmente arruinado de forma que no tienen paso ninguno los comerciantes y tratantes y caminantes si no es que sea con total riesgo de la vida». Definitiva fue, no obstante, la inundación ocurrida en septiembre de 1691, que prolongó el aislamiento en el que había quedado el Principado, «por la qual no se puede pasar a los reinos de Castilla, Galicia y señorío de Vizcaya si no es en embarcaciones muy peligrosas y en que muchas personas an perdido las vidas y las haciendas desde aquel tiempo a esta parte». *Ib.*, t. 85, f. 36, Junta de 18 mayo de 1692.
- ²⁰⁶ *Ib.*, t. 87 b, f. 87, noviembre de 1699.
- ²⁰⁷ *Ib.*, t. 85, ff. 66v.-70: «se reedifiquen y fabriquen las puentes de Olloniego (...). En el ynterin que se aßen y reedifican dichas puentes de piedra, se aga un puente de madera en el río de Olloniego, por ser un paso tan preçisso y continuo como se deja reconoçer».
- ²⁰⁸ *Ib.*, f. 98v. El 16 de agosto de 1692 se remató el puente de madera, conforme a lo acordado en la diputación del día 12, en favor de Fernando Cuerdo, por una cuantía de 4000 reales, con Felipe Pantiga como fiador. En *ib.*, t. 86, f. 31v., consta su finalización. Sin embargo, en junio de 1694, *ib.*, f. 54, vuelve a manifestarse que el puente de Olloniego «se alla con total ruina de caerse y poca seguridad que tiene y falta de reparo en la parte principal della».
- ²⁰⁹ *Ib.*, ff. 95v. y ss. El 25 de junio de 1694 se indica que «esta provincia se halla con todos sus puentes principales arruinados (...) con caminos y calzadas destruidos, y que en nada de esto se ha tomado providencia ni ha havido reparo».
- ²¹⁰ *Ib.*, t. 108, f. 53v. En abril de 1754 se dan «repetidas quejas de los trajinantes» por la necesidad de reparar el puente de Olloniego, lo que se repite en los años 1755 y 1756. El 6 de febrero de este año, *ib.*, f. 235, las obras se adjudicaron a un vecino, pero los problemas surgieron de inmediato: «no ha sido posible jamás obligar al maestro a la ejecución, aunque se le tubo preso mucho tiempo». El infortunio continuó, pues, una vez finalizadas las obras, a instancias de la Real Audiencia, el puente volvió a deteriorarse, «con la desgracia de haverse llevado pocos días después las grandes abenidas de agua que subzedieron uno de los arcos o llancadas», lo que conllevó otros mil reales, añadidos a los cinco mil que había costado la obra, por lo que ordenó su pago, a costa de la Fábrica de Caminos, y que se procurase recuperar lo entregado al «primero maestro de este, o sus fiadores, descontando alguna madera si la puso»; se pide que sea la Fábrica de Caminos quien corra a cargo de los gastos (*ib.*, f. 236). El 4 de mayo de 1767, *ib.*, t. 110, f. 49, se ordena reparar el puente de madera de Olloniego. Asimismo, *ib.*, f. 83v., en noviembre de 1770 vuelve a repararse por valor de 200 reales, y en el año 1773 (*ib.*, f. 68v.) se ordenó que se hiciesen los puentes de Olloniego y de Santullano a cuenta de los interesados, insistiéndose al año siguiente, cuando el 13 de abril vuelve a ordenarse su recomposición, junto al de Gallegos.
- ²¹¹ *Ib.*, t. 105, f. 44: el representante de Piloña pide que se haga una estacada para devolver «el río por su madre antigua y vaya por debajo del puente de piedra». Hacia el 30 de mayo de 1760 se menciona que «estaba ajustado con Francisco Fernández, maestro arquitecto, el reparo del camino real, carretera y puente de piedra del mismo lugar en mil trescientos treinta y cinco reales»: *ib.*, t. 109, f. 206.
- ²¹² AHN, Consejo de Castilla, leg. 860. «Cuentas de gastos de caminos y puentes de la carretera de Asturias», f. 11v.
- ²¹³ Parte de la fábrica desprendida estuvo durante años en medio del cauce; los restos eran conocidos por los habitantes del lugar con la denominación de La Peñona. Estos restos fueron testigos inanimados, por desgracia, de la muerte de varias personas que se ahogaron en sus proximidades.
- ²¹⁴ Si bien como ocurre en otros casos no sería totalmente descartable en la fábrica antigua una hipotética existencia de arquillos de desagüe, al menos en el estribo perdido.
- ²¹⁵ BNE, *Diccionario Geográfico de España*, s. v. *Llanera*. «Ygualmente, buscando otra vez el puente de Lugones y sin pasarle, se busca el puente de Jenizio; ba al de Cayés, que es el río Nora; a la Benta de la Granda, que asta aquí ay la distancia de legua y media corta; desde aquí se ba a la Benta de Premió, que ay media legua; se ba a buscar el monte y Bentas de la Peral, que habrá una legua; y de aquí se ba al Barco de Muros, que es un lugar donde ay ría, y podrá aver una legua más o menos». El camino directo a Avilés, a través de Rondiella y Villardevayo aparece en CANELLA Y SECADES, F., «Llanera» p. 245. AGAPA, *Actas...*, t. 121, s. f., [1799]. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 294.
- ²¹⁶ AAO, *Actas...*, f. 62, año 1522. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 302.
- ²¹⁷ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Llanera*. Es descrito como «bien conservado». En otra ocasión: «de un ojo o arco grande y otro chico, el grande sobre toda la madre de dicho río y el chico en tierra, a la derecha del mismo río». MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, Oviedo, 1889 p. 415. CANELLA Y SECADES, F., «Llanera», p. 245, citado por SOTO BOULLOSA, J. C., *op. cit.*, pp. 415-547, habla en esa fecha de una reconstrucción de la capilla. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Cayés*.
- ²¹⁸ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*
- ²¹⁹ ACO, *Libro de la regla colorada*, ff. 132v.-133. *Libro de los privilegios*, f. 117v.-118. Regesto en GARCÍA LARRAGUETA, S., *op. cit.*, n.º 410. 1267, agosto, 4: Pedro, obispo de Oviedo, con el cabildo de la Iglesia, da a Martín Gervas, Gutier Peliz y Alfonso Portiella la molinera de los molinos de la puente de Cayés, en el río Nora, por dos años, dando al año 3 moyos de trigo a la Iglesia. La referencia del puente en la carta puebla, en RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 339.
- ²²⁰ Documento de la Catedral de Oviedo, en AHN, carp. 1605, n.º 13. 1349, octubre 1. Puente de Cayés: «... fecha a la ponte de Cayes». Con posterioridad, en ACO, *Libro del prior*, f. 119v., existe una referencia similar sobre «la puente del Ynfiesto» del año 1494; transcripción por deferencia de Francisco Javier Fernández Conde.
- ²²¹ ACO, *Libro del prior*, f. 37v.: «... a la castannar del Monte, e dende a la ponte del molino de La Vega, e dende, segund corre el río Nora fasta la parte de Cayés, e dende pasa la ponte e va dar a las castannares que están cabo el camino françés, cabo la penna que llaman La Pedrera, e dende buélvese al río abaxo al hero que dizen La Pollana, que esta cabo el río, e dende pasa por el río e va dar derecho a la ponte de Norenna (...); iten, el hero de Los Pontones»; transcripción por deferencia de Francisco Javier Fernández Conde.
- ²²² ARChV, pleitos, Masas, fenecidos, caja 82-7. Año 1513: los vecinos de Cayés, con Diego, hijo de Pedro Gómez, zapatero.
- ²²³ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 293 y ss.
- ²²⁴ AAO, *Actas...*, años 1499, f. 49v., y 1500, f. 63v.
- ²²⁵ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 41v., 11 de septiembre de 1579.
- ²²⁶ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 302. AGS, RGS, 1512, febrero, 18: «Reparos en el puente de Cayés». AAO, *Actas...*, 1522, septiembre, 7, f. 62: «los damnos muchos que la lobia pasada de N.ª señora de setiembre abía fecho en los puentes de piedra de río de Nora y pontones de su derredor de la dicha ciudad, y para ver sy abía o podía aver algund remedio (...) acordaron de visitar los dichos daños (...) para ver e visitar la puente de Cayés e de Lugones e pontones de allí (...) la puente de Brañes e Gallegos (...) e traigan la relación de todo para que se de orden en los reparos lo mejor que se pueda dar».
- ²²⁷ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 283.
- ²²⁸ AAO, *Actas...*, 1522, f. 62v. El primero indicó que, de no existir el molino, el agua no habría subido como lo hizo, mientras que el segundo evitó emitir un juicio definitivo ante el gran volumen de la crecida. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 302.
- ²²⁹ AAO, *Actas...*, 1522, septiembre, 21, ff. 63r. y v.
- ²³⁰ *Ib.*, 1527, abril, ff. 240, 251. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 302.
- ²³¹ AAO, *Actas...*, 1524, noviembre, 20, f. 158; 1524, diciembre, 23, f. 160v.

- ²³² *Ib.*, 1546, septiembre, 24, f. 259v.; 1546, octubre, 27, f. 266; 1546, noviembre, 12, f. 264 y 1546, noviembre, 26, f. 265.
- ²³³ *Ib.*, 1558, abril, 27, f. 266; 1558, julio, 4, f. 288 y 1583, abril, 27, f. 197v.
- ²³⁴ *Ib.*, 1584, marzo, 23, f. 260v.; 1586, enero, 24, f. 359v.; 1586, mayo, 5, f. 380; 1586, mayo, 19, f. 383 y 1586, julio, 16, f. 396v.
- ²³⁵ *Ib.*, 1594, mayo, 13, f. 217, en PASTOR CRIADO, I., *Arquitectura purista en Asturias*, Oviedo, 1987. Con anterioridad, *ib.*, 1589, octubre, 6, f. 629v.; 1591, marzo, 8, f. 731; 1591, f. 24; 1593, julio, 19, f. 117; 1594, marzo, 4, f. 207v.; 1594, abril, 27, f. 213v.; 1595, f. 270v. y 1598, febrero, 20, f. 431.
- ²³⁶ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 125, 26 de junio de 1601.
- ²³⁷ Para un seguimiento de estas intervenciones, v. AAO, Libros de actas.
- ²³⁸ Archivo Central de la Consejería de Infraestructuras y Vivienda del Principado de Asturias (ACIV): expediente sobre el camino vecinal del puente de Cayés a San Cucao, de 1903 («Llanera», caja 82, n.º 15).
- ²³⁹ AAO *Actas...*, 1522, f. 69v. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 294, 302. MADOZ, P., s. v. *Lugones* refiere tres puentes de piedra sobre el Noreña: el de la nueva carretera (a Gijón), el del camino antiguo, y «el que facilita su paso a la parroquia de Lugo». En RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Siero*, se mencionan cuatro puentes de piedra en Lugones.
- ²⁴⁰ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 125, 1601, junio, 26. En 1669 se documentan los remates para reparar el puente nuevo de Lugones: AAO, *Libro Maestro de Fueros*, t. 1, f. 157, reseñado en VILLA GONZÁLEZ-RÍO, P., *Catálogo-inventario del archivo municipal de la ciudad de Oviedo*, t. II, *Oviedo*, 1987, doc. n.º 10.687, leg. 27, n.º 8. Asimismo, en AGAPA, *Actas...*, t. 82, 1672, enero, 29, f. 23v., se recoge la petición del procurador de Llanera «para reparos de la puente nueva entre los caminos y concejos de Llanera y Siero y el que viene para esta ciudad», que podría ser el situado sobre el Noreña en las inmediaciones de la Venta del Gallo. En AGAPA, *Índices de actas...* el 8 de mayo y el 1 de junio de 1787, ff. 196v.-199, se ordena que se inspeccione la «puente nueva» camino de Llanera, así como las de Cayés, y los que sigan a Candás, Avilés y Luanco, y que se reparen.
- ²⁴¹ BNE, Mss., 7295, s. v. *Llanera*. PRIETO, R., «Siero», en BELLMUNT Y TRAYER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, t. I, p. 345. La confusión entre los puentes de Xinicio y Colloto continúa hasta Fernández Casado, como resalta RODRÍGUEZ OTERO, V., «El puente de Colloto» (en prensa).
- ²⁴² ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f. 58, repartimiento de puentes y caminos, año 1575.
- ²⁴³ ACO, Pergaminos, serie A, carpeta 24, n.º 15. 14.08, abril, 27. ÁLVAREZ, A., *Lugones Hoy*, septiembre-octubre 1991, p. 12, extracta parte del documento.
- ²⁴⁴ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 283.
- ²⁴⁵ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 294, 302. AAO, *Actas...*, 1522, septiembre, 7, f. 62: se decide ver los puentes de Cayés, Lugones, Brañes y Gallegos para ver los daños y repararlos.
- ²⁴⁶ AAO, *Actas...*, 1522, f. 69v.: «... visto cómo los pontones de Lugones estaban rotos e caídos...»; se nombran comisarios para que investiguen el costo de la reparación. *Ib.*, 1523, julio, 27, f. 95v.
- ²⁴⁷ *Ib.*, 1523, septiembre, 4, f. 102v. y 1523, diciembre, 7, f. 113v.
- ²⁴⁸ *Ib.*, 1537, junio, 2, f. 196; 1537, julio, 4, f. 196v.; 1537, agosto, 27, f. 207v.; 1538, febrero, 17, f. 237v.; 1543, septiembre, 19, f. 186v. y 1546, febrero, 17, f. 237v.
- ²⁴⁹ *Ib.*, 1546, noviembre, 26, f. 265; 1547, enero, 21, f. 168v.; 1547, octubre, 14, f. 286; 1548, diciembre, 23, f. 321 y 1554, mayo, 8, f. 36v.
- ²⁵⁰ *Ib.*, 1560, noviembre, 6, f. 416. En 1572, julio, f. 192, se alude a la edificación de una casa por un tal Pedro Díaz, que perjudicaba al puente de Lugones y camino real inmediato.
- ²⁵¹ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, junto a los puentes de Campomanes, Brañes, Olloniego, Brimales y Gallegos. AAO, *Libro de Poderes*, ff. 305-307, 1574. ARAMBURU-ZABALA FIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 418: «Rematadas las obras de estos puentes —Olloniego, Campomanes, Lugones y Brañes— en abril de 1574, el dinero necesario se obtenía por sisas; en junio de 1575 se ordenó pagar a los maestros de las obras, puesto que estas se hallaban detenidas por no recibir dinero. Las cantidades de los remates sugieren obras importantes en los puentes». AGS, RGS, 1575, junio, 1. AAO, *Actas...*, 1576, septiembre, 24, f. 573v. y 1576, octubre, 29, f. 583.
- ²⁵² AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 22: pagos de 30 agosto y 6 diciembre de 1578, desconocemos si para reparar la «puente vieja» o para construir una nueva, documentada a partir de entonces. *Ib.*, f. 31, 7 de febrero de 1579, donde se reseña el pago a Toribio de Ribera de 1124 maravedís «por cinco días de ocupación que tubo en la bisita de los puentes de Olloniego, Lugones y Brañes y Los Gallegos». AAO, *Actas...*, 1578, junio, 4, f. 722; 1578, junio, 20, f. 725; 1578, julio, 7, f. 732; 1578, octubre, 20, f. 759; y 1578, diciembre, 1, f. 778.
- ²⁵³ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 99, pago de 19 de febrero de 1590. En una junta de 3 de abril de 1647 se plantea la reparación del camino desde la salida de Oviedo «hasta la puente de Lugones»: *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. VI, p. 56: «Propuso el señor D. Pedro Valdés Prada que la ciudad le tiene encargado pida a los señores de esta Junta ayude con alguna cantidad de maravedís de los de la Fábrica de Caminos para el reparo de los que ay desde esta ciudad hasta la puente de Lugones y la de Cualloto, por neçesar de reparos. Y todos los dichos cavalleros acordaron se ayude».
- ²⁵⁴ *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. VI, p. 211. Junta de 10 de marzo de 1649.
- ²⁵⁵ AGAPA, *Actas...*, t. 96, f. 295.
- ²⁵⁶ *Ib.*, 1741, noviembre, 14, ff. 311v.-312. En total, 1302 reales de vellón.
- ²⁵⁷ *Ib.*, t. 113, f. 123v.
- ²⁵⁸ AGAPA, *Documentos presentados en las Diputaciones de 1778-1780*, t. 29, f. 154v., 1780, mayo, 10. Documento mencionado en el periódico *Lugones Hoy*, septiembre-octubre de 1991, p. 12.
- ²⁵⁹ AAO, *Actas...*, f. 286v., 1547, octubre, 17.
- ²⁶⁰ AGAPA, *Actas...*, t. 111, f. 57v., 1777, junio, 2.
- ²⁶¹ *Ib.*, t. 121, s. f., 1796, septiembre, 1: «Reparo y composición del trecho de camino que ay desde la puente antigua de Lugones hasta la portilla de La Malata». *Ib.*, s. f., 1797, febrero: «El tal camino, en su presente estado es un precipicio en que tanto los transeúntes de a caballo como los de a pie van con notable riesgo, y así se experimentan en él con frecuencia desgracias en las personas, cavallerías y ganados. Al poco que llueva, se inunda con la salida del río que va a la orilla, y es preciso que los caminantes den una gran buelta por el borde de la montaña porque, de otro modo, no hay paso». A continuación, se menciona que el regente de la Audiencia, dado lo inútil de reparar el paso, «hizo que el maestro arquitecto de esta ciudad, don Francisco Pruneda, destacase y delinease un trozo de carretera por encima de los prados que llaman de La Malata para evitar el riesgo de la inundación (...) por cuio sitio se puede hacer un camino real cómodo y seguro, y beneficiar para parte del pago de su costo los terrenos de la calzada antigua y sus orillas».
- ²⁶² AGAPA, *Actas...*, t. 121, s. f. 1798, marzo, 15.
- ²⁶³ La presa del molino ha sido destruida recientemente con motivo de la canalización del Nora.
- ²⁶⁴ La fecha de destrucción del citado arco pudo producirse en el siglo pasado, a tenor de las referencias de Julio So-moza, que habla de cuatro. AGAPA, *Actas...*, t. 121, ff. 188v.-189: Álvaro Valdés acepta que el camino de Lugones pase por su terreno «según estaba estacado, y se corten algunos robles». Contribuye con 500 reales. *Ib.*, s. f., año 1799: Carlos de Simón Pontero, siendo regente de la Real Audiencia, dispuso remediar el daño «abriendo el camino por las tierras y prados superiores desde La Corredoria, como se llegó a deliberar por maestros, y poner las estacas, y permanecen aún algunas, pero se marchó sin realizarlo y el peligro crece cada día más y más». *Ib.*, t. 123, 1802, julio, 22, f. 122, se recuerda el mal estado del camino de Lugones, para cuyo arreglo se dieron 10.000 reales. Dicho libramiento no tuvo finalmente efecto.

m

2.2. RUTA INTERIOR DESDE EL ORIENTE DE ASTURIAS





PUENTE DE CANGAS DE ONÍS

Cangas de Onís (Cangues d'Onís) aparece como núcleo colector de un conjunto de itinerarios tanto en vinculación con la meseta como con el resto de Asturias: por un lado, se sitúa en la prolongación del corredor interior, que se desarrolla con cierta amplitud desde Oviedo y Llanera hasta Arriondas y continúa estrechándose hasta Panes entre las elevaciones montañosas de la sierra del Cuera y el macizo de los Picos de Europa; por otro, es receptor de varias vías que comunican con la meseta y con Liébana por el concejo de Ponga desde los puertos de Arcenorio y Ventaniella y con Sajambre a través del paso de Beza²⁶⁵. Las rutas que entraban en la villa por su parte oriental y, en particular, la que seguía el curso del Güeña, lo hacían por el puente sobre este río, calificado en 1564 como «puente nueva hazia Helgueras» y de madera en el siglo XIX²⁶⁶.

Es, sin embargo, el puente tradicionalmente denominado vieyu, romano o puentón (v. § 2.2.1) el principal punto de referencia de la infraestructura viaria antigua de la zona, para cuyo conocimiento en Edad Antigua contamos con testimonios, y que, sin embargo, pasó a un primer plano durante la Alta Edad Media en el reducido tiempo en el que, con la fundación de la corte de Cangas, esta se convirtió temporalmente en el primer centro de poder del naciente reino de Asturias²⁶⁷.

La ruta al centro de Asturias proseguía entonces hacia Villanueva, donde desde época medieval existió un importante monasterio y donde se encontraba el puente de Villanueva o «de los frailes», por pertenecer a ese monasterio, construido de piedra en 1794. Tolivar Faes señaló la existencia en la zona de los restos de una antigua capilla dedicada a San Bartolomé, que suponía construida en los siglos XII o XIII, y de una malatería y un hospital de peregrinos en Cangas²⁶⁸. El itinerario llegaba a continuación a Arriondas (Les Arriondes), donde se ensancha el surco prelitoral en dirección al centro y occidente y donde, según Uría Rúa, se desarrollaba una ruta de peregrinación desgajada de la costera en Ribadesella, prosiguiendo por el valle del Piloña al sur de Niévares, lugar en el que a mediados del siglo XVIII



Figura 32. Representación esquemática de los puentes de Cangas de Onís, Tendí, Antrialgo (Villamayor) y La Cueva, a finales del siglo XVIII. (BNE, Diccionario de Tomás López)

se refería la existencia de los restos de dos torres²⁶⁹; el camino proseguía por Antrialgo, donde en 1784 se reparaba su puente sobre el Piloña, alegándose por el concejo no haber nunca recibido fondos de la bolsa común del Principado, a pesar «de que este concejo está cruzado de caminos reales y muchos puentes (...) se transita a casi todo el Principado, por estar proporcionado a la comunicación de Montaña y Vizcaia, santuario de Covadonga y muchas ferias en los partidos de Cangas y Llanes». Aunque se pedía entonces co-

laboración para hacer el puente de piedra, este figura descrito en el Diccionario de Madoz como de madera, con cinco pilas de piedra y «reeditado en 1843 con los fondos de los ayuntamientos limítrofes»²⁷⁰. A mediados del siglo XVIII se mencionan también los «pontones de Antrialgo» y la «barca de Sorribas», camino a Villaviciosa, dentro de la ocasionalmente calificada como «calzada milenaria» proveniente de los puertos orientales, probablemente Ventaniella o Arcenorio²⁷¹.

De este modo, poco después de Antrialgo la ruta se bifurcaba: un ramal se dirigía por términos de Miyares y Vallobal en dirección norte hacia Villaviciosa, desde los puertos que comunican con la meseta, en una calzada considerada antigua en el siglo XVIII. En Miyares existió al parecer una antigua torre denominada del Omedal, reformada en el mismo siglo por Francisco de la Villa Estrada²⁷². En Vallobal se había fundado antes de mediados del siglo XIII una malatería que pervivía a fines de la Edad Moderna, aunque únicamente «para recoger cuatro pobres malatos naturales del país». Algo más al oeste, a unos tres kilómetros al norte de Infiesto, se alcanzan los únicos restos que han pervivido en el concejo de Piloña de fortificaciones bajomedievales, los del Torrión de Lodeña²⁷³. La vía podría aprovechar parcialmente el trazado de la moderna carretera, yendo a desembocar al poco de pasar Infiesto en la confluencia del Pintueles con el Piloña, donde, en el Vado de la Caña, Madoz refería un puente de piedra de un arco de «antiquísima fábrica». En las cercanías, sobre el río Fresnedal o Pintueles, se situaba en el camino un pontón de piedra «sin pretil y sumamente abundante en maleza»: La Pontiga²⁷⁴.

Continuando por la ruta principal que habíamos dejado poco después de Antrialgo hacia Villamayor, nos encontramos con diversos testimonios con probable relación con el camino, como los toponímicos vinculables a una posible torre señorial desaparecida en sus cercanías²⁷⁵; también en Villamayor Uría Ríu señaló la existencia de un monasterio de benedictinos, cuya iglesia se habría edificado en el siglo XII, en un tramo del camino relativamente carente de centros asistenciales, como testimoniaría la petición a mediados del siglo XVI de un particular de Villanueva de constituir una cofradía para mantener la seguridad en los caminos y edificar un albergue para caminantes, el cual se construyó finalmente en la cueva de Villanueva en 1577²⁷⁶.

En las inmediaciones de la desembocadura del Espinaréu, y a ambas orillas del Piloña, González Santirso observaba aún en el siglo XVIII «dos castillos o torres de piedras recias medio derruidas, sin que puedan dezirme ni yo comprender su uso



Figura 33. Vista del puente de Infiesto a principios del siglo xx. (RIDEA-Fondo Mas)

en el pasado para estar en aquel lugar que quizá pidiese defensa del puente o del camino de Castilla para los que viniesen de oriente»; al parecer, fueron derruidos a finales del dicho siglo, pues testimonios de 1802 mencionaban su reciente destrucción²⁷⁷; el citado puente de Espinaréu, de un solo arco, había sido edificado en el siglo XVI.

Llegados a Infiesto (L'Infiestu), se salvaba el río por un puente destruido durante la guerra civil que dividía a la villa en

los barrios de Pasado el Puente y Santa Eugenia²⁷⁸. La primera mención documental a *la ponte del Infiesto* es un traslado notarial de un testamento del año 1300 en el cual Ruy Díez, maestrescuela de la Iglesia de Oviedo, daba «quatro faniegas de pan descanda e de panizo» para su mantenimiento, en la tradición medieval de la fundación de obras pías para los puentes y caminos, en favor de los que se testaba para contribuir a su sostenimiento²⁷⁹. Hay que recordar a este respecto la importancia de Infiesto como nudo de comunicaciones, ya que



Figura 34. Puente de Venta de Soto. (J. M. Fdez. Hevia)

en la villa confluyen esta vía interior y otras procedentes de la zona costera de Villaviciosa y de la montaña de Caso.

Su importancia como punto de referencia en el camino se deja ver en una reseña efectuada en el siglo XVI, cuando, en alusión a unos puentes del concejo de Siero, se menciona como referencia que están en el «camino que va de la puente del Infiesto»; del mismo modo, y al igual que ocurría con otros puentes medievales, conocemos su uso como lugar donde se redactaban documentos públicos, como, por ejemplo, la escri-

tura de delimitación de los términos pertenecientes al cabildo de la Catedral de Oviedo, realizada «en la puente del Ynfiesto, veynte días del mes de setiembre de noventa e quatro años»²⁸⁰.

Por su importancia estratégica, y por aparecer en ocasiones enumerado al mismo nivel que otros de primer orden, como los de Olloniego o Godos, debemos suponer que fue puente de fábrica desde, al menos, época bajomedieval. Bajo el término «Piloña» era uno de los que figuraban en la Junta General de

9 de abril de 1645 como «arruynados y mal reparados», junto a los de Ujo, Langreo, Grado, Caneiro y Luarca, por lo que habría sido afectado por alguna de las importantes inundaciones de la época; en 1691 fue uno de los dieciséis puentes de piedra destruidos por una gran riada de reparación prioritaria para el Principado²⁸¹, y en 1716 aún se planteaba su reedificación, en tanto que

puente de piedra antiguo existente sobre el río de Pionia e inmediato a la villa del Infiesto, por ser tránsito desde el señorío de Vizcaya (...), cuyo presupuesto constaba de la planta, condiciones y tasación hecha por el maestro Francisco de la Riva, que lo fue de otras obras de cantería en el real monasterio de San Pelayo, convento de san Francisco y real castillo y fortaleza de la ciudad²⁸².

En esta línea, el *Diccionario* de Madoz recoge que el puente de piedra de tres arcos de Infiesto fue «construido con mucha solidez en 1719 y reparado en 1816, a causa de los destrozos habidos en la guerra contra los franceses, a expensas de toda la provincia»²⁸³. Su peculiar estructura, su cercanía al puente de Cangas y el hecho de que durante una época se apreciaran únicamente tres arcos en este, propició una equiparación entre ambos; en este sentido, Avello Álvarez lo califica de «hermano gemelo del de Cangas de Onís»²⁸⁴, mientras que a mediados del siglo XVIII el capitán González Santirso lo describía en los siguientes términos en su itinerario de peregrinación a Covadonga:

Puente nuevo de piedra de tres oxos, que ha sido fabricado en el primer quinto del siglo actual; de sillería y de proporciones grandes, se ha querido dar en él la importancia que la corriente de agua tiene en aquel singular lugar de gran anchura, donde el sustento del puente está en desigual altura, sirviendo con grandeza su misión de elevar el puente para que el agua no pueda dañarle, como ocurrió a los puentes anteriores, que las grandes avenidas fueron suficientes para desbaratarlos y destruirlos (...). Las proporciones del puente del Infiesto son hermosas y entran dentro del mayor acierto tanto por sus piedras monolíticas de bases como por su tamaño respecto del

río. Tan solo la excesiva proximidad de algunas casas la perjudican y, como ha de revolver sus entradas en poco espacio, los guardalados se abren en fuertes ángulos, que crean amplio lugar para conducir con suavidad a las personas y carros a lo más alto del arco central. Este bello arco central de medio punto ni es tan elevado como el del Sella ni tan fatigoso de subirle, pues aún la misma anchura, mucho mayor en el del Infiesto, se queda una mejor distribución de medidas que no se consiguen en el del Sella en Cangas de Onís, que produce el efecto de un aplastamiento por los costados que, en un esfuerzo milagroso, tales fuerzas han obligado a las piedras a elevarse en altura, produciendo un arco central de asombrosa ligereza y belleza para dar cabida al fondo del río, que lleno de árboles y montes, todos se ven por este así divino²⁸⁵.

Continuando con el paralelismo, el texto recoge la visión que los vecinos tenían por entonces del puente y su rivalidad con los cangueses, de tal modo que

los airosos taxamares que hazen el puente más ancho por esos sitios, la uniformidad de los sillares en tamaño y color uniforme agrisalado y aún la anchura espaziosa para dar passo airoso a los carruages mayores sin temores de remover piedras, así como la disposición de las rocas que le sirven de sustento, son cosas que el atiborrado y estrecho de Cangas no tiene ni tendrá xamás de los xamases. Añade vuesa merced, señor capitán, la excesiva longitud del de Cangas de Onís, que produce molestias y fatigas al utilizarlo²⁸⁶.

Tras pasar Infiesto, el itinerario transcurría hacia Ceceda (Cecea) en un camino calificado en la Baja Edad Media como «carrera antigua», cruzando el Piloña por un puente de origen medieval hoy cortado (v. § 2.2.2). Ceceda fue al menos desde época bajomedieval un importante centro alfarero que aprovechaba su cercanía a esta vía de comunicación para exportar sus productos: tenemos constancia en 1536 de la llegada de ollas de Ceceda a la ciudad de Oviedo, mientras que aún a inicios del siglo XIX el *Diccionario* de Martínez Marina reseñaba cómo «sus vecinos, especialmente las mugeres, se ocupan en las fábricas de ollas y otras vasijas hechas de barro fino del



Figura 35. Puente de Tiñana. (Elena Ruiz)

país de color amarillento, de que hacen gran tráfico, y penetran con este género hasta la montaña, donde las cambian a hierro y frutos y así entablan un doble comercio»²⁸⁷.

El camino continuaba, según Uría Ríu, por la margen izquierda del río hacia San Bartolomé de Nava, donde existió un convento de benedictinas cuyos intereses evitaron el desarrollo de la vecina Pola de Nava, fundada en junio de 1270 por Alfonso X, y que nunca llegó a alcanzar unas características realmente urbanas. Desde allí proseguiría por el arroyo de Vegadali, don-

de ya en 1351 se hacía alusión a «la puente de Vegadali» como uno de los límites del monasterio de San Bartolomé. Noticias de mediados del siglo XVIII mencionaban que en las cercanías de Nava, aproximadamente una legua al norte, en Cabornia, Cuenyas, se encontraba un «castillo» ruinoso²⁸⁸.

Ya en terrenos del concejo de Siero, debía pasarse el puente de Moldano, entre Lieres y Feleches. Asimismo, en el río de Cuna y en las cercanías de Vega de Poja se pasaba por otro puente de un arco, mencionado en el *Diccionario* de Martínez

Marina como uno de los ocho puentes de piedra del Nora bien conservados a principios del siglo XIX²⁸⁹. De ambos tenemos constancia de su construcción en piedra en el siglo XVI, mencionándose en la documentación que «las puentes de Moldano y Ruy de Cuña, entre la Pola de Nava y la Pola de Siero, no son puentes de agua caudalosa, salvo pontones de arroyos pequeños», hasta entonces de madera:

E por ser ríos caudalosos no podían pasar por ellos, especialmente en tiempo de invierno, si no era por los dichos puentes, los cuales estaban mal aderezados e reparados y se iban cayendo, y en tiempo de abenydas les llevaban los ríos por ser de madera, e no podían pasar por ellos ni tratar ny contratar de una parte a otra y peligraban en ella honbres y cabalgaduras y, si no se remedyaba, con tiempo se acabarían de caer, de que se suzedería mucho daño²⁹⁰.

La traza del de Cuna fue realizada por Juan de Cerecedo, mientras que la de Moldano lo fue por Juan de la Roça²⁹¹. Por entonces, la villa de Llanes alegaba en un pleito que ambos estaban «desbiados del dicho camino hacia la montaña una legua poco más o menos», por lo que desconocemos si se produjo una variación del itinerario, ya que aquellos formaban parte del «camino que va de la puente del Infiesto» dos siglos después²⁹².

La ruta proseguía hacia Siero, donde ya en 1141 se fundara junto a una «strata publica» una alberguería para pobres en el lugar de «Río Seco», hospital que sirvió de atracción para crear la pola, que se funda en 1270, cuando Alfonso X faculta «a los hombres de la tierra de Siero para que poblasen e hiciesen villa en el lugar de la alberguería de S. Pedro», aunque solo en 1310 Rodrigo Álvarez de las Asturias, titular del señorío sobre el concejo, lo llevó a la práctica. La función asistencial se había completado en el siglo XIII con la creación de la malatería de Marcenado, que, para Tolivar Faes, fue una de las primeras tanto en ser fundadas como en dejar de funcionar en Asturias, pues estaba ya en ruinas en el siglo XVI. Más al occidente se encontraba la malatería de La Paranza, entre los concejos de Oviedo y Langreo, y una última estaba fuera de la

ruta, en el límite de los concejos de Gijón y Siero, junto a la carretera que procede de Langreo²⁹³.

La concesión de importantes privilegios comerciales a la villa de La Pola propició su desarrollo como centro de intercambios para una amplia zona; en este marco podrían justificarse una serie de puentes antiguos en las inmediaciones de la villa, como el de Bergueres (v. § 2.2.4.1), sin relación directa con esta ruta o «camino francés», como ya era conocido a finales de la Edad Media. De la importancia y pervivencia del mercado de La Pola dan testimonio las referencias existentes en el *Diccionario* de Martínez Marina, según las cuales la villa aún a principios del siglo XIX era «notable por su mercado semanal, pues de ella sale para Villalón todos los martes la mayor parte del ganado bacuno que consume Castilla»²⁹⁴.

La ruta entre Siero y Oviedo transcurría, a decir de Uría Rúa, algo más al norte de la actual carretera por San Martín de la Carrera a Noreña, donde se fundó en 1593 un hospital para peregrinos. A unos tres kilómetros al sur de esta villa, y dentro de la parroquia de La Carrera (Siero), se encuentra un puente antiguo en las cercanías de Venta de Soto, quizás relacionable con una comunicación de Langreo a Gijón a través de Noreña²⁹⁵; del mismo modo, en Santianes del Obispo, en las cercanías de Meres y al sur del trazado, existe otro puente antiguo, quizás construido en el siglo XVIII, cuando era calificado de «puente nuevo» de piedra y arcos, con sus estribos y barbacanas a una y otra mano²⁹⁶. Tras Noreña, la ruta se dirigiría a San Miguel de la Barrera, Valvona y Bobes, donde hasta la construcción de la carretera existió un puente de trazas antiguas calificado por los vecinos de romano —en Valvona, aunque fuera de la ruta, se encuentra asimismo el puente de Valdemorán (v. § 2.2.4.2) —²⁹⁷. El itinerario, tras avanzar por Picu Sierra, donde en el siglo XVIII existían dos ventas «ya construidas de tiempo inmemorial a esta parte», Venta Blanca y la de El Cristo, cruzaba el río Nora por el puente de Colloto (v. § 2.2.3), en cuyas inmediaciones se encontraba el «callejón de Colloto (...), tan estrecho que, encontrándose carros o cavallerías cargados, es forzoso que uno retroceda, lo que es de grave perjuicio, siendo como es

camino muy frecuentado»²⁹⁸. Los intentos de variar este tramo en el último tercio del siglo XVIII generaron conflictos derivados de los intereses contrapuestos de distintos propietarios de tierras, entre ellos el monasterio de San Vicente, el regidor de la ciudad de Oviedo Méndez de Vigo y Gerónima de Argüelles²⁹⁹. Desde Colloto, una vez salvado el Nora, el camino llegaba a Oviedo por Cerdeño.

2.2.1. PUENTE DE CANGAS DE ONÍS

Puente emblemático de Asturias, a sus características de belleza y proporcionalidad se une el simbolismo de su emplazamiento en lo que fue núcleo generador y primera corte del reino astur, manifestado incluso en su fábrica, que luce habitualmente bajo su vano principal una Cruz de la Victoria, heredera de la antigua cruz de piedra existente en lo más alto del pretil del arco central, como testimonian algunas fuentes³⁰⁰.

No solo el origen del puente ha sido muy discutido. Sus propias características físicas varían en las sucesivas descripciones históricas que de él tenemos, siendo el número de arcos la principal divergencia. De este modo, el puente aparece reseñado en el *Diccionario Geográfico* de Martínez Marina a principios del siglo XIX como «altísimo, de tres arcos; uno muy grande y sublime y todos dos medianos punteados»; en el mismo siglo, tanto Madoz como Miñano refieren también tres arcos, como también lo hizo Saint-Saud en su visita de septiembre de 1891, cuando lo describió como «viejo puente de tres arcos». No obstante, por entonces ya Miguel Vigil había indicado la existencia de cinco arcos³⁰¹, información que amplió Menéndez Pidal en su proyecto de restauración del año 1941, cuando puntualizó que poco antes el Ayuntamiento había desenterrado muchos metros del puente³⁰² y que este llegó a contar con siete arcos, «cegándose posteriormente con paredes de mampostería, de tal manera que todavía hoy está oculto el arco más cercano a la Villa de Cangas»³⁰³. Esta situación de los arcos menores, unos enterrados y otros tapiados, explicaría las descripciones del siglo XIX, que hablan

de tres, frente a los seis que se ven actualmente, lo que concuerda con la hipótesis de Fernández Casado, quien señalaba que estos habrían pasado inadvertidos en los dibujos del siglo XIX, «bien porque estuvieran cegados en dicha época, o bien porque los dibujantes no repararon en ellos y además se copiaron unos a otros»³⁰⁴.

Punto y aparte es la cuestión del origen del puente: Jovellanos, al describirlo, advirtió sus arcos «punteados» y, aunque le parecía «obra romana», señaló la existencia en sus inmediaciones de «ruinas de otro puente más antiguo, sin duda romano»³⁰⁵, afirmación también recogida en el *Diccionario Geográfico* de Martínez Marina en su descripción del concejo cangués: «y con todo eso, se ven en el río ruinas de otro puente más antiguo, sin duda romano», mientras que la reseña correspondiente al concejo de Parres lo consideraba «obra de romanos o de los godos»³⁰⁶. A su vez, José María Quadrado lo reseñó como «gentil y elevado puente de un arco ojivo» y Miguel Vigil lo describió sucintamente, recogiendo también el carácter apuntado de los arcos, su reputación de romano y la existencia de restauraciones³⁰⁷. En sendas relaciones municipales de puentes remitidas a la Diputación en 1835 y 1842 fue calificado, respectivamente, de «construcción antiquísima» e «inmemorial»³⁰⁸, apelativos, por otra parte, que compartía con veinticinco de los treinta y cinco puentes catalogados. A su vez, el *Diccionario* de Madoz puntualizaba: «se ignora la época de su construcción, únicamente se sabe que en escrituras del siglo XVI se le denomina puente viejo», y, según Rada, «acaso del s. XVI, quizá se encuentran [en él] antiguos sillares romanos mezclados a los modernos»³⁰⁹.

Pese a las abundantes alusiones a su romanidad en la tradición historiográfica, hoy la tendencia generalizada considera de origen medieval la mayor parte de su fábrica actual, si bien algunos autores plantean que las trazas básicas del puente pudieron ser romanas de acuerdo a algunas características constructivas. Menéndez Pidal, responsable de la importante restauración del puente realizada en los primeros años cuarenta del siglo pasado —que incluyó la reconstrucción



de arcos, pilas, pretilos, calzada y paramentos, además de la apertura de los arcos de aligeramiento— refirió, conforme a los materiales datables en época medieval localizados, que el actual puente se originó en esta época, pudiendo haber sido romano otro anterior al actual:

Al retirar piezas en mal estado de conservación, en las partes bajas del puente fueron extraídos sillares aprovechados, pudiéndose componer una arquivolta completa de un arco románico (posiblemente perteneció a un antiguo monasterio desaparecido existente aguas arriba del Sella)³¹⁰.

Para este autor, todos los arcos ojivales corresponden a obras posteriores de restauración, «pues originariamente siempre fueron de medio punto», como parece demostrar en su análisis, coincidente con su restauración³¹¹. Por contra, Fernán-

dez Casado apostó por un origen romano no solo de la traza básica del puente, cuya actual fábrica sería, en buena medida, de esta época. Su hipótesis plantea que el arco principal era originariamente de medio punto y no ojival, siendo su aspecto actual causado por una deformación originada por el tiempo:

El arco central es francamente de medio punto, aunque las dificultades constructivas dejaron deformaciones, especialmente en la mitad izquierda, por lo cual parece iniciarse un apuntamiento que los dibujantes acentúan, influidos por la forma netamente ojival de los arcos adyacentes. El cauce de aguas normales se salva por dos arcos, el principal y el derecho, estribados directamente sobre afloramientos de la roca, en las mismas márgenes los de ambos extremos y en islote central el apoyo intermedio común (...). Los defectos que pue-



Figura 36. Vista general, aguas arriba. (Elena Ruiz)

den apreciarse en el medio punto son muy naturales, al tener que ejecutar una cimbra de tal magnitud, con las dificultades inherentes a los apoyos en el fondo del cauce³¹².

Las noticias ofrecidas por Fernández Casado pasaron a la bibliografía extranjera, nutriendo la reseña elaborada por Piero Gazzola en su monografía sobre puentes romanos, siendo el cangués el único puente asturiano que figura en ella, aunque como reconstrucción tardomedieval³¹³. Todo lo hasta ahora

planteado incide en la gran antigüedad del puente, no siendo totalmente descartable un origen romano del paso; ahora bien, a la hora de analizar los restos materiales más antiguos que conforman el puente, y al margen de la pervivencia de soluciones técnicas de origen romano, existe una cierta unanimidad en considerar aquellos como vinculados al mundo medieval³¹⁴.

Como veremos, se observan en el puente dos etapas constructivas: una, la formada por el arco mayor —de medio



Figura 37. Sillar inferior de un arco hacia Parres, con una columnilla tallada. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 38. Restos de arquivolta románica, extraídos de la fábrica del puente durante la reconstrucción de Luis Menéndez Pidal. (J. M. Fdez. Hevia)

punto, tal como demostró Fernández Casado— y sus correspondientes pilas con espolones triangulares en ángulo obtuso enjarjados en contrafuertes sobre los que se apoyan arcos de descarga; otra, la formada por los dos arcos laterales de morfología ojival, así como por los otros situados en el estribo de Parres y que, como planteó Menéndez Pidal, sustituyeron a otros de medio punto. Este último periodo es vinculable con época bajomedieval por las características tipológicas de sus arcos, ojivales, y, además, claramente fruto

de una reconstrucción, como observó este autor al encontrar reaprovechados elementos de época románica en la base de los pilares y en alguna de las dovelas del arco izquierdo, hoy presentes en la arquivolta casi completa que se exhibe aguas abajo del puente en el lado de Cangas. Desconociendo la fuente que llevó a Menéndez Pidal a atribuir estos restos a una iglesia desaparecida, aguas arriba del Sella, nos parece asimismo factible la hipótesis de que hubiesen pertenecido a la propia fábrica del puente románico y, quizás, a una capilla asociada a él, de la que formaría parte la arquivolta, en la más viva tradición de la vinculación entre capillas y puentes en época románica que se observa en otros casos. No olvidemos en este sentido la presencia de otros elementos de índole religiosa existentes en el puente, como la cruz de piedra ya mencionada desde antiguo en lo más alto del pretil. En cuanto a los restos pertenecientes a la primera etapa, claramente anteriores, como se ha visto, al periodo bajomedieval, ninguno apunta a su adscripción a época romana. Por el contrario, y sin olvidar la pervivencia de las soluciones constructivas enraizadas en esta tradición, remiten a época plenomedieval tanto los materiales antes citados como la propia existencia de espolones, triangulares, raros o inexistentes en época romana³¹⁵.

Las primeras referencias documentales conocidas del puente, reseñadas por alguno de los autores ya citados, datan del siglo XVI, cuando en la documentación del monasterio de San Pedro de Villanueva aparece «la puente vieja» en relación con unos foros³¹⁶ referidos al «molino de la puente vieja», lo que apoyaría una posible utilización de los pequeños arcos fuera del cauce por el ingenio harinero, tal y como sucedía, por ejemplo, en el puente de Ambasaguas, en Cangas del Narcea. El molino aparece aún documentado en 1702, en un siglo en el que, como hemos visto, las descripciones del puente suelen referir la existencia de «una serie de arcos pequeños»; la ausencia de estos en la bibliografía del siglo XIX se correspondería con su enterramiento, quizás en relación con un posible abandono en estas fechas del molino, del que no volvemos a tener constancia³¹⁷.



Figura 39. Vista, aguas abajo, a finales del siglo XIX. Obsérvese la ausencia de intervenciones en la margen derecha. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)



Figura 40. Vista, aguas arriba, probablemente a finales del siglo XIX, con los arquillos cegados; el izquierdo, parcialmente; y el derecho, además, roto. (Col. M. Carrasco Marqués)



Figura 41. Aguas abajo, el puente con el espolón roto en la margen de Parres, a principios del siglo xx. (Col. M. Carrasco Marqués)



Figura 42. Vista, aguas arriba, a finales del siglo xix o principios del xx. (Col. M. Carrasco Marqués)

Intervenciones

La altura del arco central restringía, al parecer, las posibilidades de que sufriera graves daños, tal y como se refiere en la obra de Tomás López, donde se menciona cómo Parres y Cangas se comunican

por un puente de piedra de varios arcos por los que no pasa el agua sino en las grandes avenidas con motivo de las nieves de los puertos próximos, pues el ojo principal es de mucha altura por estar rematado en punto alto y tiene un buque o anchura correspondiente, de suerte que no le incomodan los grandes árboles que con sigio traen las avenidas³¹⁸.

La primera referencia que conocemos de una intervención en el puente data de los años 1577 y 1578, cuando Pedro de Yntriago, «vecino del Mercado de Cangas», recibió 3780 maravedíes por sesenta y tres días de trabajo en el «edificio y reparo de la puente vieja del dicho Mercado de Cangas»; la obra había sido tasada por Juan de Cerecedo, quien en 1577 se encargara de inspeccionar este puente y el de Espinaréu. El 31 de noviembre de 1578 se volvieron a librar 18.250 maravedíes a Pedro García del Terrero y a García del Monesterio en su calidad de «maestros de la puente nueva que se hizo en el río de Espinaredo» y por el «adereço de la puente vieja del Mercado de Cangas»³¹⁹. La identificación de este puente con el «romano» vendría dada por la antigua denominación de la villa, conocida en el siglo XVI, como atestiguaba Ambrosio de Morales, como Mercado de Cangas. Asimismo, la documentación del monasterio de Villanueva hace referencia a la «puente vieja, término de Mercado y de Parres», aludiendo con ello a la situación del antiguo puente sobre el Sella como límite de ambos términos municipales³²⁰.

Tras una intervención ejecutada en 1697³²¹ estas empiezan a aparecer ya desde principios del siguiente, pues hay constancia de reparaciones en 1729, cuando se pagaron a Francisco de Con 565 reales de vellón³²², y en 1757 es uno de los puentes para cuyo acondicionamiento se destinó un sobran-

te de granos, librándose en diciembre del mismo año 3000 reales para su urgente reparación y la del paso del Golondrón por estar en «notoria ruina», considerándose, sin embargo, por entonces fácil el remedio³²³. En esta línea hay que entender la petición, en 1766, del representante de Parres en la Junta General del Principado, apoyada por los de Cangas de Onís y Amieva, de repararlo, pues «con la yntenperie de los tiempos ha padecido ruina en algunas partes de él, como se xustifica por el testimonio que se executó y se acompaña», en atención a que «en otras anteriores quiebras a merecido la piedad de Vs. el suplemento de los reparos que entonces necesitava, considerándole el único y útil para el tránsito y comercio, y sin ningunos fondos para por sí poder hacer el suplemento»³²⁴.

La crecida de 1820, que destruyó varios puentes del concejo, afectó también a este; por entonces se quiso también afirmar los pretils, intentando así evitar su destrucción, que se venía realizando desde antiguo «por vizio de los caminanttes y gentes oziosas», quienes se divertían tirando sus piedras al río, como manifestara ya un testimonio de mediados del siglo XVIII³²⁵. A su vez, en 1842 se había «desmoronado por el cimientto parte de la esquina de la media cepa hacia el sur, por el lado de esta villa», por lo que se nombró a Andrés Coello arquitecto responsable de las obras. Las pormenorizadas instrucciones explican que en su transcurso tuvo lugar un derrumbe parcial que afectó a la zona en la que se debía actuar, lo que originó un segundo proyecto; las descripciones indican que la cimentación falló en la cepa derecha y que las quiebras se advertían en la bóveda del arco, pidiéndose para la reparación aprovechar el tiempo de verano «en que disminuyen las aguas y, aún bajo este arco, el río queda en seco». Para realizar las obras sin interrumpir el tránsito era preciso

apoyar la bóveda del arco y en todo el ancho de este; y seis pies por lo menos a uno y otro costado de la cepa, hacer un nuevo revestimiento de cantería labrada por hiladas alternadas de dos y tres pies de tizón, cuyo revestimiento suba desde el cimientto hasta el arranque de la bóveda. Al mismo tiempo, es

Los arcos, unos de medio punto y otros apuntados nos hablan de distintos tiempos de reparaciones, en los que ya es difícil ver la obra primitiva contemporánea de los romanos. Si pesada es la fábrica del monasterio de Villanueva, ágil y vibrante de alegría eterna es el puente de Parres-Cangas de Onís, que en los siglos de la Edad Media fue el único puente alzado al Sella para comunicar las tierras astures de Santillana con las astures de Oviedo.

El sustentto de este magnífico puente está sobre tierras y rocas que por tener distinta altura dan nueva grazia a la consttrucción. Mirando hazia el sud, vese dentro del arco central unas tierras variadas de ondulaciones suaves, árboles y picos montañosos que elevan el espíritu de quien lo sabe saborear. En lo más encumbrado del guardalados o pretil del arco central y principal, que recoge y acarizia casi toda la agua del Sella, está una cruz de piedra, y metida en el pretil, debaxo della, una lápida con inscripción que apenas se puede entender, por estar gastadas del tiempo varias de sus letras y así ya no se puede leer.

Por vizio de los caminanttes y gentes oziosas, quassi todos los años se necesitan remover los guardalados, por arroxarse las piedras de ellos al río con contenttamiento de ver el ruydo del choque con el agua del Sella y la brillante columna blanca que se levanta para besar sin conseguirlo, la Cruz del Salvador que preside aquel lugar. El puentte es de calzada un poco estrecha, por lo que los carros le incomodan en los pretils o guardalados si no se guarda un sumo cuydado al guiar los animales que tiran por yugo. Las piedras causan deterioros que los conductores procuran disimular y unos por otros las averías no se remedian con prontitud, lo que ocasiona otras aventuras y desplomes más importantes al venir otro embitte de los eges o llantas de fierro. El puente es largo, para unir la Villa de Cangas de Onís con las tierras del concejo de Parres, ya que el medio del río Sella es raya de los dos concexos. Así es como todavía se aumentan y demoran los arreglos.

El segundo oxo de altura apuntada, del lado de la villa de Cangas de Onís, en las crezientes passa agua por el, pero el aumento de las piedras que debaxo y después del oxo se van depositando en esas crezidas, van disminuyendo la eficacia y terminará por no pasar agua por él en tiempo normal de cauze. He visto también que no hay aquído sobre el número de oxos del puente; unos afirman que hay tapado alguno pequeño y que deben contarse 9, otros que siempre lo han conozido assí no le dan más que siete y afirman algunos que hay más oxos por el lado de Parres que por el de la Villa”.

Figura 43. Descripción realizada a mediados del siglo XVIII por Cipriano González Santirso del puente de Cangas de Onís. (González Santirso, Noticias de un peregrino de Oviedo a Covadonga. 1759)

preciso demoler y reedificar hasta la misma altura que el cimientto del arco la manguardia que hay a la salida del mismo y que contiene la heredad contigua y, por último, hay que retacar las quiebras y grietas que, por falta del cimientto, se han abierto en la bóveda del arco³²⁶.

Paralelamente a esta intervención, tasada en 9410 reales, se ordenó arreglar el camino de entrada desde Cangas y variar su trazado para facilitar el acceso, siendo testimonio de la gravedad del estado del puente durante la ejecución de las obras las menciones a que su ruina «avanza día a día, a pasos agigantados». Las instrucciones, de 1844, planteaban suavizar

la subida del puente y potenciar la solidez de la obra, rellenando, sin permitir huecos, todo su perfil hasta el pavimento; su parte superior tendría medio pie de tierra, sobre la que iría el empedrado de «cuadros de cuatro en cuatro pies en cuadro cada cajón»; estos cajones debían fabricarse «con cadenas de piedra caliza, tres pulgadas de tizón de cuatro a cinco de ancho», y, los pretils o guardamanos debían tener tres pies y medio y construirse con «buen material de piedra, mezcla mitad de cal y arena». La situación se agravó entre el 15 y el 17 de agosto de dicho año, cuando, al haberse minado los cimienttos, se desplomó una gran parte del arco y una gran parte del paredón «que se halla a la parte de abajo de la entrada de



Figura 44. Aguas arriba, pila central y arco menor hacia Cangas con nuevo arranque y muro de encauzamiento, fruto de las intervenciones de mediados del siglo XIX. (J. M. Fdez. Hevia)

esta villa». La documentación intentó eximir de toda responsabilidad al contratista, recalcando que lo desmoronado solo afectó a lo que, según las condiciones, debía ser demolido para la nueva reedificación y afirmando como causa de la desgracia la casualidad y el mal estado de la fábrica: «el paredón se hallaba en el aire por estarlo sus cimientos». Al quedar el puente inutilizado, pues las personas podían pasar por él, no así las caballerías, se proyectó organizar algún tipo de control, como poner «un farol y dos personas bigilantes para el abiso a los transeúntes».

En 1876 tuvo lugar otra reparación, como indica una lápida empotrada en un pretil del puente, pudiendo incluso tratarse de la finalización de las obras anteriormente reseñadas: «Gran reparación/ de este puente/ por el Municipio/ de Cangas de Onís/ Año 1876». Los problemas continuaron, no obstante, como testimonia la comunicación enviada en 1895 por la Comisión de Monumentos a la Real Academia de Bellas Artes, en la que se llamaba la atención sobre el «lastimoso estado del bello e histórico puente de Cangas de Onís (...) harto necesitado de una mano restauradora», y la situación pervivía

en 1905, cuando se manifestaron temores por la ruina de la iglesia de Abamia y del puente cangués, y aún en 1926, cuando, por su mal estado, la citada comisión consignó trescientas sesenta y ocho pesetas para su reparación³²⁷. Por Decreto de 3 de junio de 1931, fue declarado Monumento Histórico³²⁸. En 1937, durante la guerra civil, y con motivo de la retirada de las tropas gubernamentales, se colocaron cargas de voladura en los puentes nuevo y viejo de Cangas, como indican algunas fotografías de la época conservadas en la Biblioteca Nacional³²⁹.

Entre 1940 y 1943 el arquitecto Luis Menéndez Pidal llevó a cabo una importante reconstrucción, documentada en las correspondientes memorias realizadas del autor, quien manifestaba en junio de 1941 que la desaparición de la pila del primer arco ojival del estribo izquierdo (lado de Parres) había producido

serios desplazamientos de todos los paramentos, manifestándose una profunda grieta que corre a lo largo de las bóvedas de los arcos del puente en esta zona.

Se manifiestan roturas de sillares en los arranques de los arcos mayores del puente, siendo de absoluta necesidad restaurar las partes resistentes que aparecen dañadas. La cara sur del puente es la peor conservada y donde más importantes son los trabajos que se deben realizar para lograr asegurar la estabilidad del puente. Aparecen ciegos dos arcos del puente y otro desplazado. También conviene descubrir los arcos aliviaderos, que se manifiestan sobre las pilas adosadas a los frentes de los machos del puente. En las pilas construidas de sillaría deben ser restauradas para asegurar su estabilidad y permanencia. Las partes de mampostería moderna que en trozos de ambas caras del puente aparecen hoy (...) a la vista deben ser rehechas.

Del mismo modo, en julio de 1942, la memoria explicativa de la segunda fase del proyecto proponía

la reconstrucción y restauración de los paramentos del puente en sus dos costados correspondientes a las zonas que se rehacen con sillarejo y mampostería careada de piedra, canto rodado y mortero mixto. Construcción del pretil del puente



Figura 45a. Entrada de las tropas nacionalistas en Cangas de Onís (1937). (BNE)



Figura 45b. Agujeros en el espolón y en los mechinales para cargas de voladura. (BNE)



Figura 45c. Acarreo de proyectiles para la voladura de los puentes. (BNE)



Figura 45d. Proyectiles para la voladura de los puentes. (BNE)



Figura 45e. Detalle de los agujeros realizados en las pilas para las cargas explosivas. (BNE)

con la misma clase de materiales, pero rematando con losas de sillería irregular. Construcción de la calzada del puente con encachado de piedra, canto rodado y mortero mixto. Y, por último, nos proponemos inyectar cemento en todas aquellas partes movidas o agrietadas para dar solidez y asegurar así la permanencia del monumento (...). Se propone reconstruir el puente con la amplitud y extensión que merece rehaciendo los arcos de boquilla con sillería, así como los paramentos del

puente con sillarejo y mampostería, rematando estas obras con la partida señalada para repaso y rejuntado de sillares y dovelas de los viejos arcos³³⁰.

De entre las últimas intervenciones, debemos destacar las realizadas en 1965, cuando «se derriban las casas construidas junto al puente a finales del siglo XIX y que resultaban un estorbo ocular en la perspectiva del puente», y en 1986, cuando

se llevó a cabo una última restauración, con Alonso Pereira y Toribio Gutiérrez como arquitectos³³¹.

Descripción

La abundante documentación que poseemos de las últimas intervenciones del puente, en particular del gran proyecto de restauración llevado a cabo por Menéndez Pidal, nos apor-

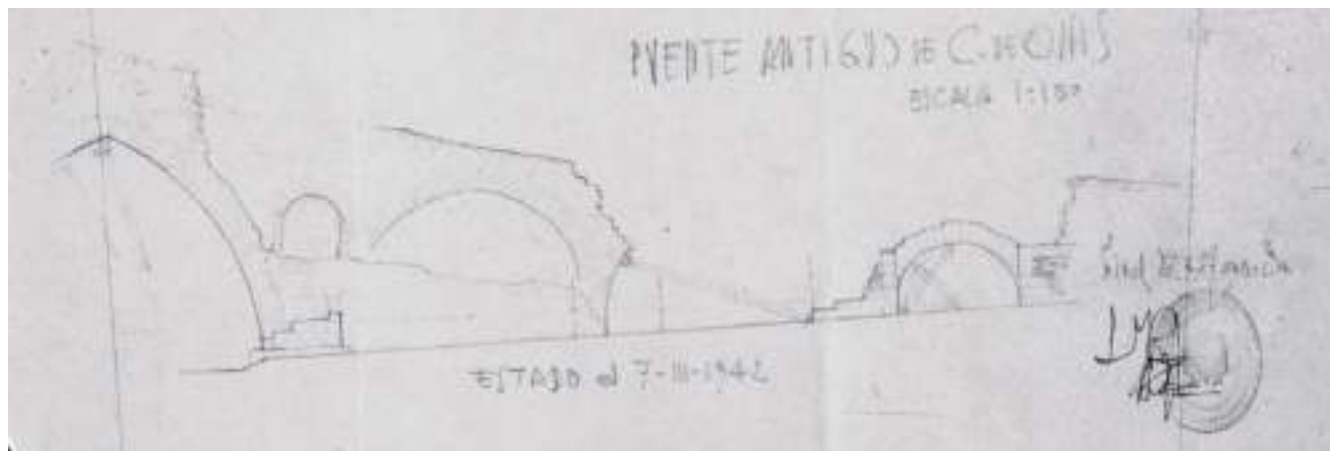


Figura 46. Plano del estado del puente a 7 de marzo de 1942, elaborado por Menéndez Pidal. (Archivo del Ministerio de Cultura)

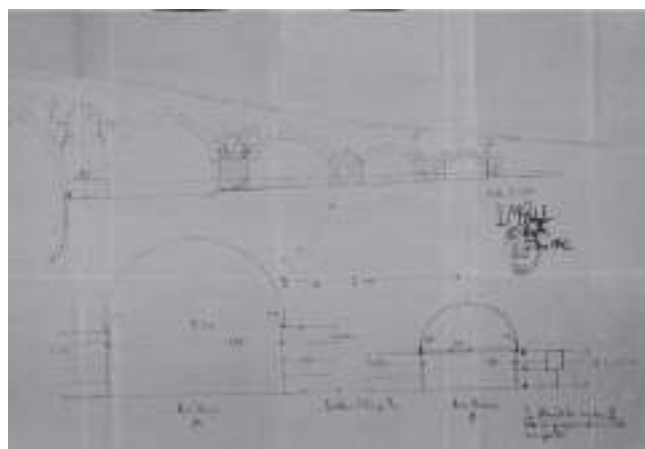
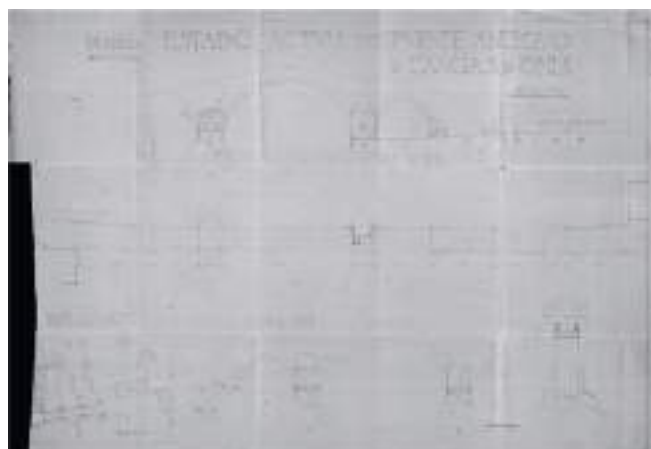


Figura 47. Planta y alzado del puente, según el proyecto de restauración de Luis Menéndez Pidal (1941). (Archivo del Ministerio de Cultura)

tan datos de inestimable interés para tratar de reconstruir su historia. Hemos reseñado, en todo lo que hemos dicho hasta ahora, todas las noticias del puente que hemos encontrado en las fuentes documentales. Sin pretender volver a la interminable discusión sobre su origen, haremos a continuación una descripción de la fábrica actual tal como la hemos visto en nuestras visitas, fijando más nuestra atención en las técnicas constructivas que se descubren en el puente y en su tipología; añadiremos, no obstante, algunos comentarios aclarato-

rios de la documentación que poseemos. Fernández Casado ya realizó, de manera brillante, la tarea que nos proponemos, y tendremos muy en cuenta su trabajo.

El puente de Cangas de Onís se presenta como un alarde del buen saber constructivo y dominio técnico, aunque la gran belleza de sus formas y de los paisajes que lo rodean quizá sea lo más admirable de él. Tal vez «grandiosidad» podría ser la palabra que lo definiera.

Del puente se ven hoy seis arcos, de los cuales tres son los principales: el de mayor luz y los que lo flanquean. El del lado de Cangas y el de mayor luz salvan el cauce, con un apoyo intermedio en un islote rocoso, mientras que el del lado de Pares se sitúa fuera del cauce. Los otros tres restantes aligeran los paredones en la parte izquierda³³². Parece ser que hay un séptimo en la zona de Cangas que está relleno, como afirma Menéndez Pidal, aunque el hecho no se puede comprobar fehacientemente sin una prueba destructiva en los paramentos, no realizada por el mencionado autor. La presencia de este arco, actualmente relleno, se apuntaba ya en la descripción del puente del siglo XVIII mencionada con anterioridad; sin embargo, en la actualidad no se aprecian cambios de fábrica claros en el lugar donde teóricamente estaría situado, quizás por las intervenciones llevadas a cabo en el siglo pasado en esta zona del estribo.

Nos encontramos en el puente un marcado perfil alomado, con asimetría en las pendientes; mayor, del lado de Cangas. Elemento singular es la presencia de arquillos de descarga que se ven en puentes romanos y plenomedievales en otras regiones. A grandes rasgos, que luego iremos pormenorizando, en el puente se observan dos tipologías bien diferenciadas en los arcos: una, la que se descubre en el arco mayor, y otra, la que encontramos en los que lo flanquean. También como comentario general, añadimos que la parte izquierda del puente es la más restaurada; fundamentalmente, en el proyecto de los años cuarenta del pasado siglo de Menéndez Pidal. Es la zona que ocultaba bajo tierras de labor gran parte del puente, probablemente desde finales del siglo XVIII hasta la obra de restauración.

Todo el diseño del puente gira en torno a su bóveda central, estribada en dos pilas laterales, para las que los peñascos de roca caliza que surgen del cauce proporcionan un apoyo idóneo. En efecto: estos peñascos, elevados unos 4 metros sobre las aguas medias, ofrecen en situaciones ordinarias una protección para su estabilidad; además, las rocas tienen formas a las que se pudieron amoldar bien los primeros sillares de apoyo.



Figura 48. Estribo, aguas arriba, del lado de Parres tras las intervenciones realizadas en los años cuarenta. (Carlos Fdez Casado, Historia del puente en España)

La bóveda tiene 21,6 metros de luz. No es, sin embargo, la de mayor magnitud entre los puentes antiguos asturianos, pues esta primacía corresponde al puente de Peñaflor (más de 25 metros); no obstante, es el más esbelto de todo el Principado por su gran peralte: la zona de clave supera los 17 metros sobre las aguas medias. La bóveda es de medio punto con un ligero quiebro en clave (ya se incluyó el comentario de Fernández Casado sobre la traza, y coincidimos con sus apreciaciones). Con gran probabilidad, esta bóveda central es la más antigua del puente, pues el argumento empleado para fundamentar esta opinión, sin ser concluyente, es muy verosímil. Tenemos que hacer, sin embargo, dos anotaciones: por una parte, en la bóveda aparece un juego de cajetones de cimbra añadido lateralmente a los que son originales y, por otra, que poco por encima del nivel de estos, una hilada de sillares en todo su ancho se retranquea unos dos centímetros respecto a los subyacentes, sin producirse un cambio en la curvatura de la bóveda. No sabemos si esto último tiene que ver con una reconstrucción completa o, más bien, con una pequeña rectificación en el trazado original. En cuanto a los mechinales añadidos, bien pudieran corresponderse con un apeo de la bóveda para la sustitución de sillares en la boquilla sur.

La fábrica en el intradós de la bóveda principal es de sillería de piedra arenisca, bien escuadrada y con buen aparejo. Las dimensiones de estos sillares son regulares, al menos en las partes bajas, de media 50 x 25 cm. En el intradós se observan rejuntados superficiales con mortero de cal. Las boquillas son también de sillería, bien labrada, de dimensión en torno a los 90 x 20 cm. Su trasdós es bastante regular, sin que se marque bien la línea. Los sillares de los tímpanos —en donde existen— tienen un perfecto acuerdo con el trasdós de la bóveda y se mantienen en hiladas horizontales, con buen aparejo. A lo largo de la historia de esta bóveda se han producido algunos movimientos de reajuste y se han sustituido sillares de boquillas en la cara sur, lado izquierdo (zona de Parres).

Las bóvedas adjuntas a la principal son ambas ojivales —7,70 y 9,50 de luz, la derecha e izquierda, respectivamente—, siendo las dos fruto de una reconstrucción, según parece, y situándose sus claves a distinta altura. La derecha, además, fue la afectada por las obras de 1842. La calidad de la fábrica empeora mucho con relación a la bóveda central en ella; de manera especial, en lo que se refiere a la calidad de la labra y de los asentos. Son claramente visibles los retacados y consolidaciones superficiales con mortero de cal, realizados



Figura 49. Vista, aguas abajo, del lado de Parres. (Elena Ruiz)



Figura 50. Empedrado de la calzada, desde el lado de Cangas. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 51. Detalle del intradós de la bóveda mayor, con mechinales y línea de retranqueo por encima de ellos. (J. M. Fdez. Hevia)

para consolidarla. Los sillares de las boquillas son de menor longitud que los de la bóveda principal, empleándose también piedra arenisca. La bóveda se estriba en la cepa reconstruida en el siglo XIX; este machón es de las pocas zonas del puente —junto con el muro de encauzamiento que lo prolonga hacia aguas abajo y zonas de alguna pilastra— que están elaboradas con sillares calizos.

En la otra bóveda ojival (la del lado de Parres) se diferencian claramente la calidad de fábrica de las boquillas y del intradós,

aunque en la parte inferior de este hay sillar a todo lo ancho. El intradós es de rajuela y está consolidado con cemento. Esta bóveda ya fue afectada por las obras de los años cuarenta, mas parece ser que solo en la consolidación.

Las bóvedas segunda y tercera de la izquierda —6,90 y 4,45 de luz, respectivamente— están totalmente restauradas y son de medio punto, aunque eran ojivales antes de la restauración. Las boquillas son de sillar con labra fina y los intradós de sillarejo con bordes redondeados, con buen aparejo.

En los planos del proyecto de Menéndez Pidal, este dibuja la segunda bóveda con traza en ojiva y desplazada de su posición actual hacia el lado derecho, por lo que cabe pensar en que fuera restaurada en alguna fecha desconocida anterior a 1940. En la parte inferior izquierda de esta bóveda fue donde encontró el sillar «con una especie de basa sumamente característica»: tiene una diminuta columna labrada en una esquina.

La última bóveda es de medio punto de 3,45 metros de luz y solo fue afectada en las obras del cuarenta por una consolidación. Menéndez Pidal afirma que todas las bóvedas del puente eran originalmente de medio punto, sin que sepamos cuál es el fundamento de su afirmación: quizá fuera el comprobar la traza del último arco.

Vamos a comentar a continuación la solución adoptada para las pilas. Una vez más hay que decir que las líneas básicas de diseño se adoptan en el arco principal y se imitan en los arcos laterales. Las pilas de la bóveda principal tienen un diseño muy semejante, aunque son de distinto espesor: la derecha, 3,60, y la izquierda, 3,80 m. Ambas se prolongan aguas arriba mediante sendos tajamares de planta ojival, que terminan en meseta plana; se continúan, sin embargo, por su parte más próxima a la pila, mediante pilastras adosadas a esta hasta la base de los arquillos de descarga. Estos tajamares sustituyen, casi con total seguridad —por coherencia de formas, no porque lo hayamos podido observar directamente— a otros triangulares previos³³³. Hacia la cara norte, la pilastra existe también; delante de ella se prolonga una especie de espolón de ángulo muy obtuso, de altura coincidente en su momento con el tajamar. Los arquillos de descarga son de medio punto superpuesto a un rectángulo. Tienen una abertura de 2,6 y 3 metros, y están afectados por la reconstrucción de los años cuarenta. Las boquillas están elaboradas con buena sillería, y el intradós con sillarejo. Estos arquillos estaban rellenos al iniciarse la restauración de Menéndez Pidal: posiblemente estuvieron así desde 1844, apreciándose en fotografías de finales del siglo XIX y principios del actual cómo el arquillo del lado de Parres, aguas arriba, estaba parcialmente descubierto.

Elementos constructivos similares a estos que acabamos de comentar se pueden ver en algunos puentes romanos y plenomedievales, quizás testimonio de una tradición constructiva común.

La función de las pilastras no es meramente decorativa, sino también estructural. Aumentan la rigidez de las pilas en sentido transversal y contribuyen a sostener el empuje del relleno en los paramentos. En este sentido es interesante comprobar cómo Menéndez Pidal achaca a la ausencia de una de ellas la aparición de una gran grieta del lado norte en el paramento izquierdo, que recorría longitudinalmente todas las bóvedas que fueron restauradas.

Si pensamos que las bóvedas ojivales —que durante siglos fueron la mayoría en el puente— son obra de una reconstrucción de grandes zonas, hemos de pensar que los paramentos del puente tuvieron que sufrir importantes derrumbes, que fueron la causa de la pérdida total o parcial de algunas de ellas, puesto que —salvo la bóveda derecha— todas tienen sus pilas o machones intermedios fuera del cauce y difícilmente cabe achacar a una crecida estos destrozos. Bien sea por lo dicho, bien por quiebra intencionada o por otras causas que se nos escapan, parece claro que en el puente hay dos técnicas constructivas bien diferenciadas: una que podríamos considerar plenomedieval —románica— y otra bajomedieval, con intervenciones que cronológicamente podrían prolongarse hasta los siglos XVI-XVII en casos concretos, como los tajamares o reconstrucción de alguna bóveda.

De hecho, los paramentos del puente parecen las zonas que, junto con pretiles y calzada, han sufrido más intervenciones. Quizá haga referencia a una actuación de importancia en ellos la «gran reparación» de 1876 de la que queda constancia en una placa del puente —en una expresión que no deja de ser, sin embargo, ambigua—. En el lado derecho, el gran paredón está realizado de mampostería concertada de baja calidad; y en la cara norte se ve cómo el muro está separado en dos niveles; el inferior, retranqueado hacia afuera, se levanta desde el terreno

de la ladera hasta los dos tercios de la flecha de la bóveda, partiendo del nivel de imposta en la zona próxima a ella. La línea del apoyo viene a converger con la definida por el retranqueo en el comienzo de la rampa; se intuye, además, lo que podría haber sido otra pilastra: tenemos la impresión de que el conjunto es una reconstrucción. Observando la fábrica en otras zonas, descubrimos la presencia de sillares en varios paños de los tímpanos: en la cara norte junto a los arcos reconstruidos (no en toda la altura); en la sur, desde la mitad del primer arco izquierdo hasta el central, etc., corresponden todas estas zonas a la reconstrucción de Menéndez Pidal. Es una lástima que no se completase de sillar todas las zonas en que se actuó por entonces, quizá por falta de presupuesto; en la zona de los últimos arcos la fábrica de sillería recta pulida pasa a mampostería careada, uniforme, pero que contrasta con la anterior.

La calzada del puente conserva un estupendo empedrado, también restaurado. Los pretiles están en buen estado, aunque la fábrica no es uniforme. En la zona próxima a la clave la calzada tiene un ancho de 3 metros, pero en los extremos este ancho es mayor, fruto también de modificaciones. Se trata de un puente carretero, aunque la circulación de carros por él no debió de ser nada fácil por la gran pendiente de las rampas. Como hemos hecho con otros puentes, resaltamos el valor del ancho entre paramentos (poco más de 4 metros), que, sin ser excesivo, sí es lo suficiente para mostrar la importancia del paso y también, como un dato más, su antigüedad.

El estado de las partes estructurales del puente es bueno, pero hemos encontrado pequeñas deficiencias que hay que señalar: en la boquilla norte de la bóveda principal, en el nivel de riñones, hay una rotura con desprendimiento de parte de una dovela; nos ha parecido apreciar un cierto deslizamiento de dovelas en la bóveda principal, pila izquierda, poco por encima del arranque; por otra parte, el tajamar de la pila derecha del mismo arco está descompuesto en su último tercio superior y conviene reconstruirlo.

Otras cuestiones menores afectan a la limpieza de la piedra en toda la cara norte, pues en zonas está muy ennegrecida.



Figura 52. Pila central y arranque del arco cercano a la villa, advirtiéndose un cambio de fábrica. (J. M. Fdez. Hevia)

Algo parecido ocurre en el intradós de la bóveda principal. La primera bóveda izquierda presenta una coloración superficial de la rajuela debido a filtraciones y escurrido superficial de agua. Conviene eliminar unas hiedras en el arco central, cara norte.

En lo que se refiere a la conservación del entorno, recomendaríamos encontrar otra ubicación para materiales que, en ocasiones, se disponen bajo los arcos pequeños y limpiar la vegetación que tapa su boca sur. Si se lograra acondicionar la

ribera izquierda, aguas arriba del puente, los alrededores de este mejorarían.

El puente de Cangas es visitado cada año por miles de personas que, camino de Covadonga o de los Picos de Europa, se sorprenden al descubrirlo. La conservación de este monumento que forma parte de nuestro patrimonio histórico exige, por parte de todos, una atención cuidada, con la que podamos lograr su permanencia para disfrute y admiración de actuales y futuras generaciones.

2.2.2. PUENTE DE CECEDA

Dentro de lo que las fuentes bajomedievales califican como «carrera antigua», «carril antiguo» y «camýn antiguo», el

actualmente cortado puente de Ceceda (Cecea) servía a esta ruta interior entre centro y oriente de Asturias como punto de cruce del río Piloña.

En la actualidad, el puente conserva ambos estribos —uno de ellos cortado en parte por la carretera—, parte de la calzada y sus pretiles de buena cantería, sin que se pueda apreciar su empedrado al estar aquella cubierta de maleza. Es interesante destacar que, a pesar de haber tenido un arco claramente ojival, los tajamares y espolones que enjarjan perfectamente con las pilas mantenían una planta triangular, sin que se puedan apreciar reconstrucciones de importancia. El estado de abandono que ha sufrido el puente después de la destrucción de su arco ha motivado diversos desperfectos en sus tajamares y espolones, pudiéndose a raíz de estos observar en algunos de ellos su relleno interior. Del mismo modo, la ruptura del

arco permite examinar la técnica constructiva empleada en la fábrica del puente; contrasta, como en el caso de otros puentes de origen medieval, una labra sumamente cuidada en los sillares de las pilas —muy regulares tanto en forma como en tamaño—, frente a un relleno interior con abundancia de canto rodado y cascajo aglutinado con argamasa.

Habiendo desaparecido al arco del puente, no es posible conocer si el ojival que nos muestran las fotografías era el original o, por el contrario, una reconstrucción de un anterior arco de medio punto, realizada entre la Baja Edad Media e inicios de la Moderna. Quizá sea esto lo que planteaba Fernández Casado, aunque de manera confusa, cuando lo describía como puente de dos arcos, «uno de ellos en ojiva perfecta», aunque para él reconstruido, y otro de medio punto.

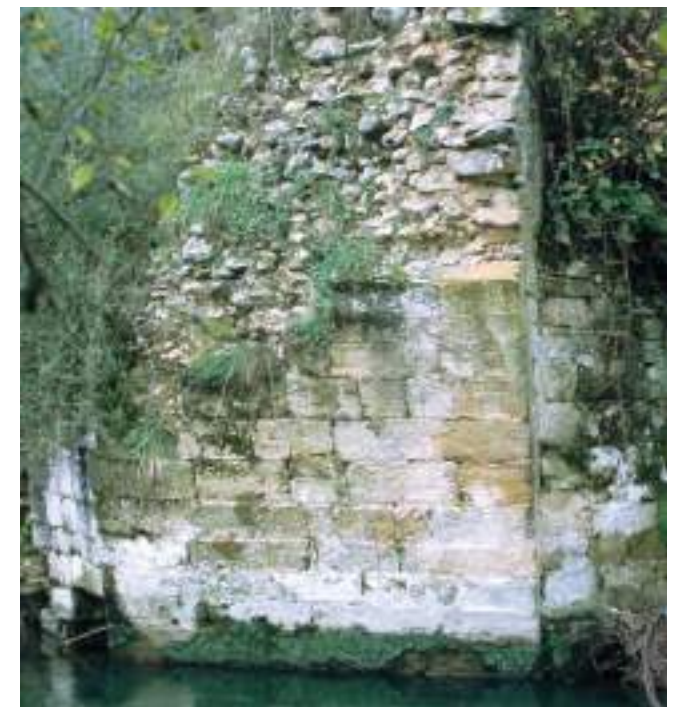
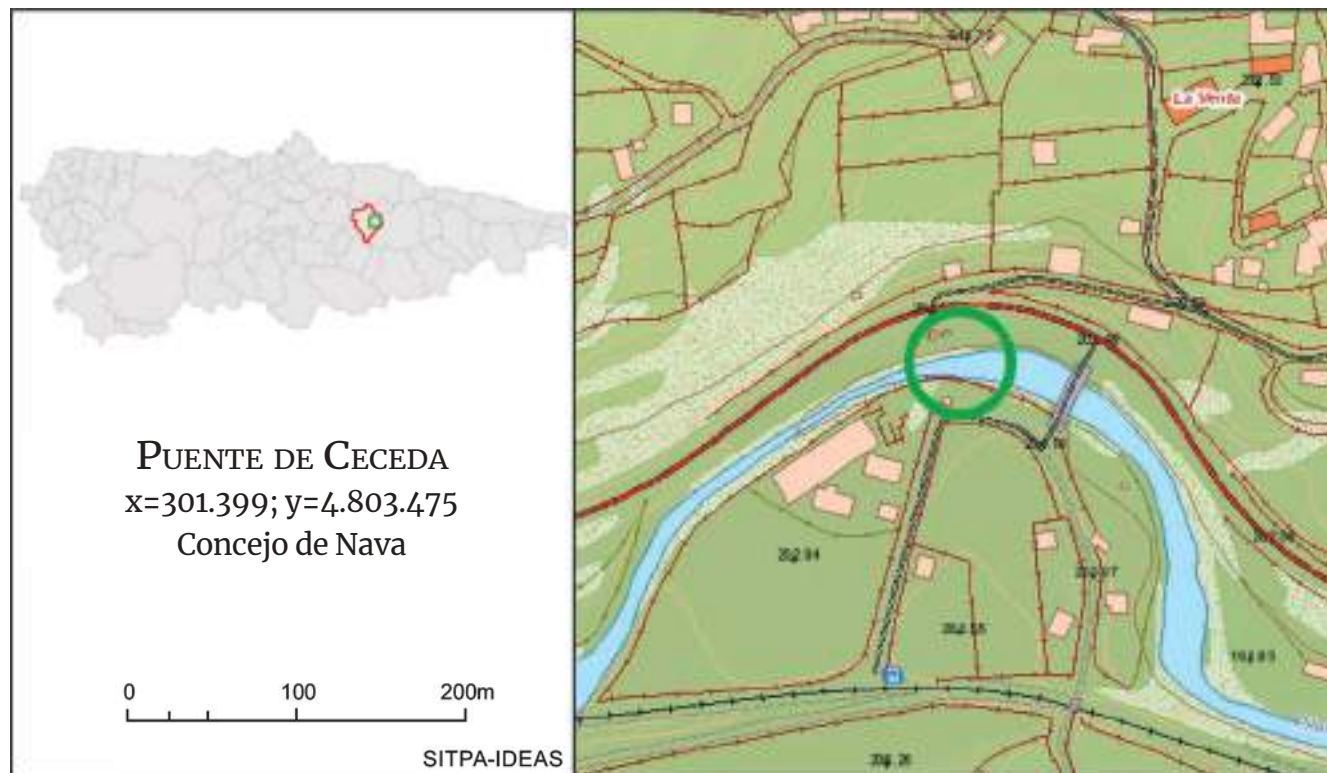


Figura 53. Vista de uno de los estribos y arranque de arco conservados. (J. M. Fdez. Hevia)

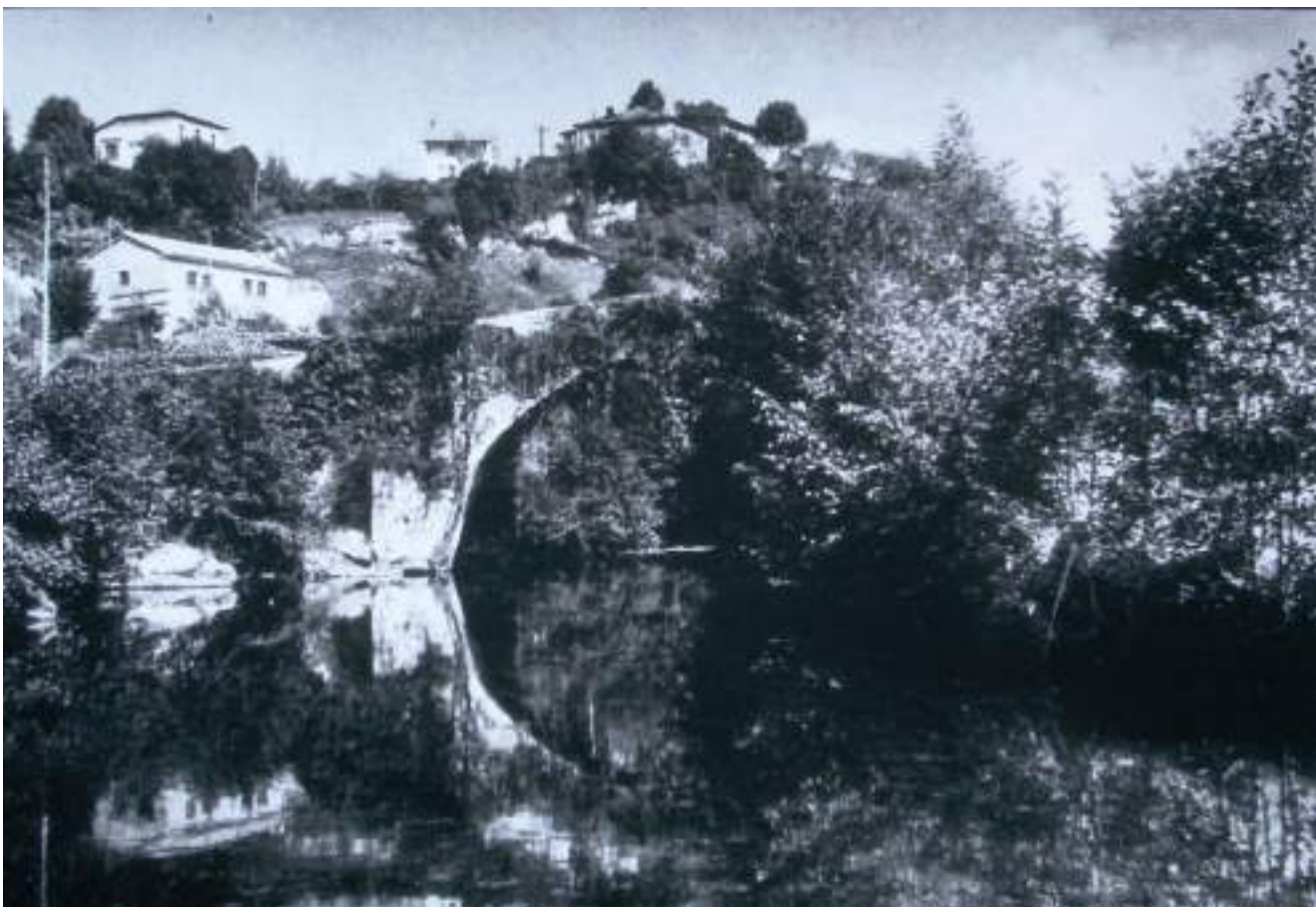


Figura 54. Vista del puente, aguas arriba, antes de su destrucción, con su arco ojival. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)

En el siglo XVIII se mencionan también el puente de madera «debaxo de Ceceda», así como el de piedra de «Caneyo», sobre el río Brañavieya, «sabiamente dispuesto para recoger (...) las [aguas] del citado río y las del arroyo de Candones»³³⁴.

2.2.3. PUENTE DE COLLOTO

Ubicado en las inmediaciones de la carretera nacional 634 en dirección a Santander, junto al puente moderno, entre los kilómetros 204 y 205, el viejo puente de Colloto cuenta con un

reciente estudio monográfico realizado desde una perspectiva arqueológica por Rodríguez Otero³³⁵; sobre el río Nora, con un caudal medio de 6,7 m³/seg, está cimentado sobre los únicos afloramientos calizos existentes en la zona, al estar estos corrientemente recubiertos por materiales del Paleógeno³³⁶; en sus cercanías se situaba un pontón de piedra hoy desaparecido, y el entorno ha sido modificado por la desviación y encauzamiento del río.

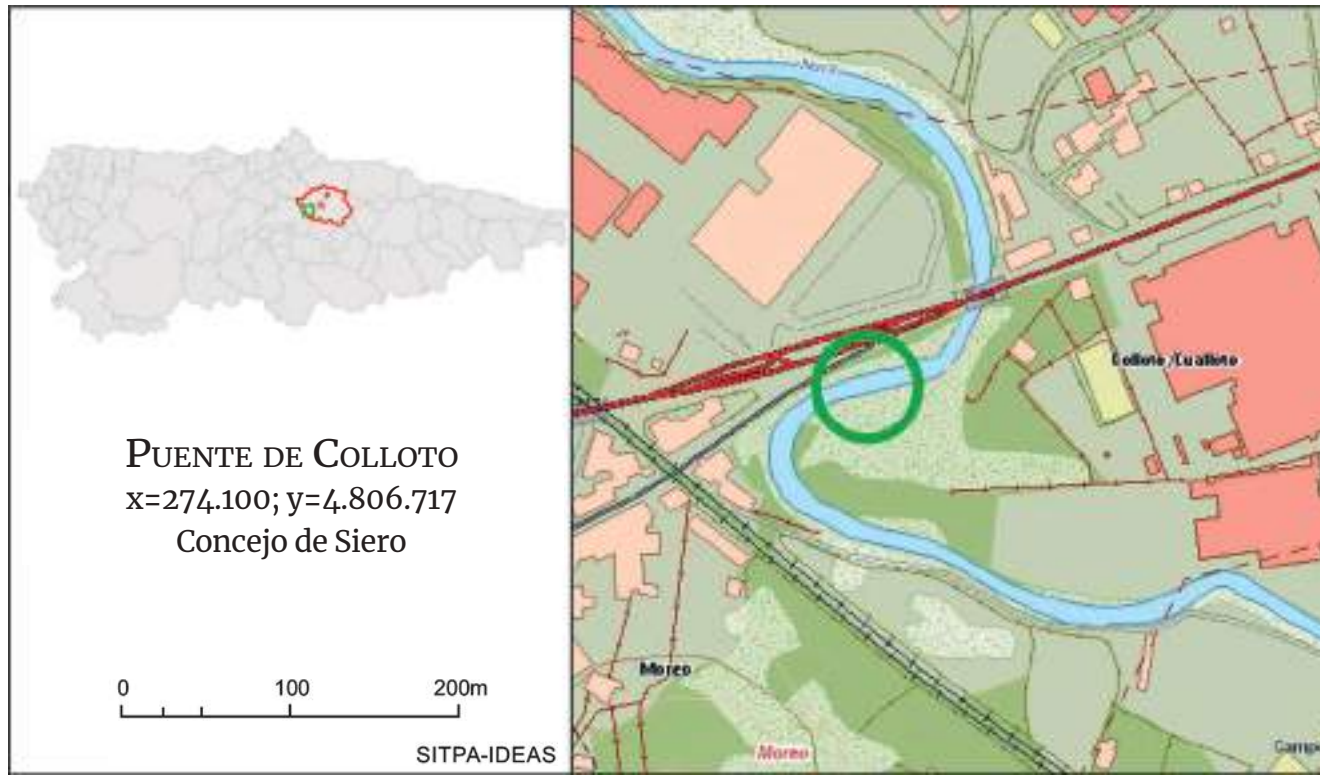
La primera aparición documental que conocemos del puente data de 1309, cuando Álvar González de Voves deja en su

testamento a la Iglesia la «casa del puente de Colloto»³³⁷. También es citado en relación con la supuesta donación de la ciudad de Oviedo a su Iglesia por la reina doña Urraca, en 1112, aunque no en el documento original, sino en el *Libro de la regla colorada*, que ofrece una copia ampliada del año 1383 donde se reseña como uno de los límites de la ciudad de Oviedo³³⁸. Lope García de Salazar localizó en él una de las frecuentes luchas nobiliarias del siglo XV, y el puente aparece citado a finales del siglo siguiente como edificado «de mucho tiempo a esta parte»³³⁹.

Reseñado en la bibliografía como «antiguo» o «romano», el puente aparece ya representado de un modo esquemático en el *Atlas de El Escorial*, obra de finales del siglo XVI en la que figuran también otros puentes de piedra de Asturias como los de Cornellana, Lugones, Peñaflor, Ujo o Puente de los Fierros. Frente a los estudios modernos que recalcan su arcaísmo tipológico, sorprende que autores antiguos no hayan reflejado apenas nada de él; de este modo, González Santirso reseñaba en el siglo XVIII su belleza, al tiempo que negaba su romanidad:

Pasamos pronto por La Bárcena, lugar pequeño, mientras el camino sigue más diligente al río Nora, que abraça por medio de un puente lleno de hermosa yedra trepadora y temblorosa a la brisa que acompaña el río. Esta verdosa planta cubre la obra de la piedra del puente, realçada con poco esmero, por lo que no debe buscarse la antigüedad romana (...). Al otro lado del puente de Nora está el terreno del concexo de Siero³⁴⁰.

Tampoco en el *Diccionario* de Martínez Marina se hace alusión al origen del puente, del que se refieren únicamente sus características formales: «puente de piedra de bella construcción, con dos arcos, y de bastante elevación». Las citas presentes en el *Diccionario* de Madoz están en la misma línea, al igual que las recogidas en el *Asturias* de Bellmunt y Canella³⁴¹, donde Rodríguez Otero destaca la confusión entre los puentes de Colloto y «Cinicio» (Lugones), arrastrada parcialmente hasta Fernández Casado³⁴². Es mencionado como «puente viejo» en el proyecto de construcción del erigido en sus inmediaciones a



mediados del siglo XIX, al tiempo que descrito con calificativos no muy benévolos:

Dicho puente se halla emplazado del modo más desfavorable: su construcción grosera (o más bien la reconstrucción de una parte de él) data cuando menos del siglo trece, y vemos que dicho puente permanece intacto sin exigir la menor reparación a pesar del sin número de años que lleva de existencia. Se deduce lógicamente de aquí que todo puente en la misma localidad con mejores condiciones subsistirá con mayor razón³⁴³.

Fernández Casado describió en su monografía las características básicas del puente, al que adscribió tipológicamente al grupo de puentes romanos del período republicano, si bien advirtió la imposibilidad de tal cronología:

Es de los puentes más perfectos y originales del grupo; revela una técnica avanzada y el resultado de una visión artística lograda por la ponderación de huecos y macizos, la simetría mantenida en planos longitudinal y transversal y un gran acierto tanto en el trazado del conjunto como en la perfección de los detalles³⁴⁴.

Para Rodríguez Otero, el puente sería realmente de origen romano, a raíz, entre otras cuestiones, de la noticia del descubrimiento de un tesoro de monedas romanas durante la guerra civil al extraer uno de los sillares interiores del arquillo de descarga en un intento de dinamitarlo. Algunas de estas monedas han sido localizadas, analizadas y catalogadas por el autor, respondiendo a emperadores romanos del siglo IV y V, como Honorio y probablemente Teodosio, Graciano y Constancio, por lo que para aquel, la datación de las monedas daría una fecha *ante quem* del puente anterior al siglo V³⁴⁵. Sin embargo, y a diferencia de lo planteado en ocasiones para otros puentes romanos, para Rodríguez Otero la concepción originaria del de Colloto ni estuvo subordinada a criterios de modulación, existiendo solamente relación «entre el largo del puente y la luz del arco izquierdo», ni se utilizó como sistema de longitud el pie romano ni existió una medida patrón en la construcción del puente,

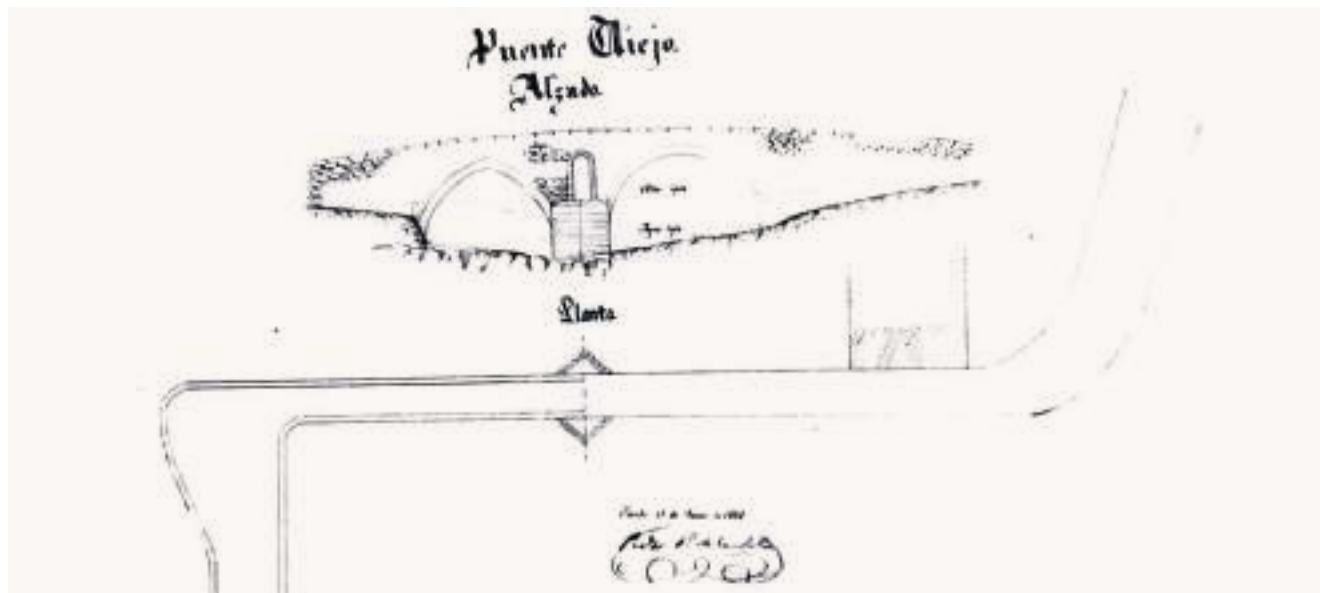


Figura 55. Alzado del siglo XIX, en el que se observa la casa adosada al estribo, al lado de la carretera. (AGA)



Figura 56. Panorámica, aguas arriba, del puente de Colloto a fines del siglo xx. (J. M. Fdez. Hevia)

hechos que en sí no negarían la factura romana del puente³⁴⁶. El autor añade también a estas consideraciones la ubicación del puente en una vía de comunicación tan utilizada desde época antigua como la que aprovechaba el corredor prelitoral para comunicar el centro con el oriente asturiano, en las cercanías de núcleos como *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera) o las comarcas de Oviedo y costeras de Gijón y Villaviciosa, con abundantes testimonios de época romana y con las que tiene fácil comunicación, advirtiendo también que este mantiene algunas características que se generalizan en la Edad Media, como «la ausencia de sillares en zonas

no estructurales, heterogeneidad de arcos y presencia de un arco ojival»³⁴⁷.

Es destacable la relativa buena conservación del puente a lo largo del tiempo, por haberse realizado en él —a lo que parece y con las matizaciones que luego veremos— obras de menor importancia que las llevadas a cabo en otros puentes relevantes asturianos, como los situados en las entradas y salidas de Oviedo; en este sentido, es el único de los grandes puentes de Oviedo que no figura de un modo explícito como destinatario inicial de la obra pía de Valdés Salas que dio lugar

a la Fábrica de Caminos del Principado, en la que sí aparecen los de Olloniego, Gallegos, Brañes y Lugones. Estas cuestiones, derivadas en parte de su ubicación geográfica, explican la pervivencia de su arcaísmo tipológico: en el examen realizado en 1859 para la construcción del puente nuevo situado en sus inmediaciones ya se resaltaba que las condiciones del relieve hacían que «en cuanto a la violencia de la corriente, es (en esta parte) el menos de temer de toda la provincia»; en efecto, la configuración del relieve y el escaso régimen torrencial del Nora en la zona propiciaban, más que crecidas provocadoras de grandes destrozos por su ímpetu, estancamientos de aguas que no producían, por lo general, grandes daños; el río era antiguamente calificado como «muy sinuoso y sin cauce fijo», que variaba con frecuencia y ocupaba los terrenos contiguos, por lo que, con motivo de la construcción del nuevo puente, se encauzó³⁴⁸.

Así, teniendo en cuenta las conclusiones del estudio arqueológico de Rodríguez Otero; la aparición documentada del puente en época medieval; su carácter, como en el caso del puente de Cangas de Onís, de delimitador de un territorio —en este caso, de Oviedo—; y su emplazamiento favorecedor a su conservación, de lo que podría ser testimonio tanto su ausencia en la relación de puentes de las salidas de Oviedo para los que se destinan fondos para su reparación en el siglo XVI como la escasez de intervenciones documentadas, nos inclinan a pensar que, en efecto, el puente de Colloto mantiene desde época bajorromana o altomedieval unas características formales relativamente estables. Sin embargo, algunos aspectos estructurales de la obra dificultarían su adscripción a un periodo concreto, cuestión ya planteada parcialmente por Rodríguez Otero; nos encontramos, por ejemplo, con elementos tales como la llamativa moldura situada en la base del estribo izquierdo, que quizás pudiera vincularse apriorísticamente más bien con el Medievo, o con el problema de la aparente continuidad entre pila, tajamar y espolón en los niveles inferiores, lo que, ciertamente, contravendría las teorías de autores como Marcel Prade o Aramburu-Zabala, quienes afirman la inexistencia de espolones en los puentes hasta bien entrada la Edad Media³⁴⁹, y que pudiera responder a añadidos poste-



Figura 57. Detalle del arranque del arco y del estribo izquierdo, advirtiéndose el cambio de fábrica a partir de la moldura. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 58. Arco de descarga asimétrico respecto al tajamar, con posibles obras en su lado izquierdo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 59. Aguas arriba, unión entre tajamar y arco derecho, con mechinales más elevados que el izquierdo, y marca cruciforme en la segunda hilada. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 60. Detalle de la fábrica del tajamar y el interior del arco. (J. M. Fdez. Hevia)

riores —técnicamente posibles, pero no apreciables a simple vista—, si bien hacemos notar que la existencia de espolones triangulares enjarjados con las pilas y más bajos que los tajamares es característica de puentes construidos en Asturias durante la época románica³⁵⁰.

El puente de Colloto, en fin, participa de una tradición constructiva iniciada en época romana y cuyos elementos básicos

son en buena parte comunes a la baja romanidad y a la Alta Edad Media —y, en particular, al románico—, lo que hace que a la hora de ofrecer una datación no podamos plantear con seguridad más que un origen anterior al siglo XII, pues arcos de medio punto, arquillos de descarga, buena labra de los sillares que se ajustan con perfección tanto en las pilas como en las bóvedas, etc., consideradas tradicionalmente como exclusivas de factura romana, aparecen también en puentes emblemáti-

cos del románico del norte peninsular, como sucede con los de Puente la Reina o Frías.

Intervenciones

El de Colloto no aparece mencionado entre los puentes afectados por la riada de 1522, reseñada por Tirso de Avilés; sin embargo, sabemos que en agosto de 1532 era necesario re-



Figura 59. Diferentes alturas de la rasante de las claves. (J. M. Fdez. Hevia)

mediar «lo de las puentes de Coloto e Branes e Galegos», planteándose en octubre del mismo año que los vecinos de Siero trajesen «la piedra guijarro neçesaria para adobar la puente de Coloto, quera L carros, y la arena los vecinos de Santa Olalla de Coloto»; al año siguiente se pregonó la obra, que fue adjudicada al cantero Rodrigo de la Sierra; por entonces se indicaba que se debía acabar la obra para que «la agua no cabe la puente», lo que interpretamos como inter-

venciones de mantenimiento que no afectaron a su estructura³⁵¹.

En 1546 fue incluido en una provisión real para reparar los caminos y puentes de Cayés, Lugones, Blimales, Gallegos y Colloto, aunque dos referencias coetáneas nos inclinan a pensar que los desperfectos se centraron más bien en el camino inmediato que en el propio puente: por un lado, la

orden de «que los vezinos de Syero enderezen el camino de Coloto quel río llevó e mal trató»; por otro, que el consistorio ovetense solicitase al cabildo catedralicio que enviase canteros para examinar el estado del camino. Más concretas son las referencias de 1549, cuando se detallaba que «la puente de Coloto estaba, a la entrada de allá, muy dannada, e convenía remediarse (...) que era de remediar del concejo de Siero», de lo que inferimos daños en los estribos y calzada de ese lado³⁵². Los problemas del camino a la salida del puente continuaron, pues sabemos que un repartimiento del año 1555 destinó 4224 maravedíes para «adobar el camino del pontón y paso de Colloto», esto es, el inmediato pontón de Colloto, hoy desaparecido. Ante los desperfectos que el río producía en la zona, se decidió la construcción de un paredón de defensa del puente, ordenándose a los pocos meses «que se pongan maderos en la puente de Colloto o piedras que no pase el carro porella y que se abra la heredad de la señora Leonor de Quirós, quabra lo que se le compró», en referencia a un traslado del camino en esa zona³⁵³.

Tras referencias de intervenciones menores hacia 1565, en 1586, quizás en relación con las avenidas documentadas por entonces, tenemos constancia de la preocupación del concejo ovetense por el mantenimiento del puente y de haberse ordenado una inspección de daños. Las obras subsiguientes fueron mal realizadas, por lo que en julio de 1590 se ordenó «rremediarla [la puente], de lo que tiene nezesidad para la mantener y no se caya, para que se bea y rremedie en tiempo antes que benga a mayor daño»; así, en marzo de 1591 se ordenó reparar los puentes de Colloto y Cayés en lo que interpretamos como la mayor intervención documentada hasta la fecha: se libraron entonces a Felipe de Hano, maestro de cantería, 50 ducados en reales en dos entregas «por el aderezo y reparo de la puente de Qualoto y pontón de junto a la dicha puente» y, en julio de 1598, otros 100 para la fábrica de la calzada «desde el nogal de cave casa de J. Menéndez» hasta el ponton de Colloto³⁵⁴.

Ya a mediados del siglo XVII, aparecen referencias al arreglo de las calzadas entre Oviedo y Colloto, mientras que en 1669



Figura 62. Vista aguas arriba, observándose en el estribo el ensanchamiento del siglo XVIII.

se conserva un expediente de reparaciones de distintos puentes, entre ellos el pontón y puente de Colloto, sobre el que se estipulaba lo siguiente:

Se an de açer cinquenta baras de antepecho de a quatro pies de alto unos con otros, los quales an de ser de buena argamasa, bien asentados y axustados de buena manpostería, cerados por ariva con sus cavalletes de piedra y cal para que re-

sistan lagua, y an de quedar bien revocados (...). A la parte de çia Asiero, en el remate del antepecho sea de açer un frontal labrado a picón, que tendrá quatro pies de alto, y ansimismo una esquina a la buelta que haze el antepecho del alto del dicho frontal, todo lo que a de quedar bien hecho y acavado³⁵⁵.

En 1773 y 1774 se repararon el pontón de Colloto y el camino inmediato, pidiéndose a los vecinos que aportasen los ma-

teriales, pagando el Principado personal para las canteras, y aludiéndose ya por entonces a una «punta de el prado que se debe cortar para el desahogo y mejor curso de las aguas»; las obras en el pontón volvieron a rematarse este último año³⁵⁶.

La situación no parece que mejorase, pues en 1777 se reiteraba el «deplorable» estado del camino real desde el pontón de Colloto hasta Oviedo y a la necesidad de construir una «carretera real» dentro de un conjunto de referencias a obras en el concejo de Siero, entre ellas «la calzada real de junto al arenal de Colloto»³⁵⁷; tres años después se pagaron 200 reales por un «paso malo» a la entrada del puente y se indicó la necesidad de reparar este, acordándose que para ello «se lebante plano, condiciones y abanze». El proyecto se presentó en marzo de 1781 y consistió fundamentalmente en nivelar la calzada «para poder bajar el lomo que tiene en medio»³⁵⁸. Prosiguieron, no obstante, las menciones a la «estrema nezesidad» de reparar el nuevamente calificado como «deplorable» camino de Oviedo a Siero por Colloto, y sabemos que las obras en el puente continuaban en junio de 1781, cuando se proyectó «hacer un antepecho a la entrada del puente de Colloto con un paredón de retén», para lo que se pagaron 1180 reales, ofreciéndose la piedra de una casa para la obra³⁵⁹. Presumimos que las obras se dilataron, pues al año siguiente aún se hablaba de la «poca o ninguna defensa (...) para la entrada de el [sic] puente de Colloto» y se comisionó al Procurador General del Principado para que las obras se ejecutasen con el menor costo posible³⁶⁰. Las referencias a intervenciones en el camino serán constantes en el futuro, en especial en el tramo en dirección a Siero; como al parecer la zona de Pico de Sierra era intransitable para caballerías, se quiso variar el camino «por el llano de la Hería de La Granda», para que, «una vez removido el estorvo», pudieran ya circular carros³⁶¹.

En agosto de 1795 se consideró «indispensable» reparar con urgencia «una pequeña quiebra que tiene el puente de Colloto» antes de que esta aumentase³⁶²; no obstante, el problema continuaba en 1802, cuando el concejo de Siero informó

a la Junta General de «cortas quiebras en el puente de Colloto, cuyo reparo es en el día fácil, y de poco coste», advirtiendo que, de no realizarse las obras, los desperfectos aumentarían con las aguas del invierno, para lo que fueron destinados finalmente 800 reales³⁶³. En 1844 y 1845 hay constancia de obras en el entorno del puente, como el ensanchamiento del camino y la construcción de tres alcantarillas en sus inmediaciones, que debían tener «cada una tres pies de luz en ancho y cinco en alto, con machones de 2 ¹/₂ pies de grueso». Además, se construyeron «un puentecillo de dos arcos rebajados para el desagüe del molino» y dos muros en el camino, que se ensanchó de tal modo que quedasen 24 pies útiles para el tránsito; el coste total fue de unos 2984 reales, de los que algunos se adelantaron por cuenta de la contribución del clero; sin embargo, la obra estuvo plagada de problemas, achacados al contratista³⁶⁴.

A principios del siglo XIX el puente aparece descrito como «bien conservado», calificativo repetido en 1859, cuando se proyectó el nuevo situado en sus inmediaciones, especificándose que «no había escabaciones» en su estructura³⁶⁵.

Descripción

El probable origen tardorromano de este puente, que se ha discutido a lo largo de los epígrafes anteriores, así como su condición de puente relevante en las inmediaciones de Oviedo, nos ha llevado a hacer un estudio más exhaustivo de su morfología y una evaluación de su actual estado con el fin de sugerir las actuaciones que a nuestro juicio son necesarias para conservarlo.

En principio, nos situamos en la hipótesis de un origen del puente que sigue las tradiciones constructivas romanas. Analizaremos algunas de las características que diversos autores estudian para comprobar esta hipótesis, en una labor paralela a la realizada por Rodríguez Otero.

Al decir de Fernández Casado, una primera impresión visual del puente sugiere, efectivamente, un diseño de su traza en la

que se buscó una compensación de huecos y macizos y un intento de alcanzar una cierta simetría en el edificio. Pero cualquier diseño de la traza de un puente se encuentra limitado por las condiciones del lugar en el que se sitúa. En nuestro caso, hemos visto cómo el puente se ubicó en la única zona del río en las proximidades de Colloto en la que se producen afloramientos rocosos con un sentido lógico evidente, que pretendía asegurar la durabilidad de la obra, en primer lugar, mediante un asentamiento firme: la cimentación es el «talón de Aquiles» de los puentes antiguos. En esa pretensión de lograr una simetría de la que hacemos referencia, nos encontramos con que el afloramiento en el centro del cauce no se produce en su eje, lo que supuso una primera dificultad en esta búsqueda.

El puente tiene dos vanos, de luces de 11,20 y 10,35 metros, medidos de margen izquierda a margen derecha, aguas abajo. El vano derecho tiene una luz de 10,15 metros aguas arriba. (Hemos de puntualizar que el arranque del arco de la margen derecha se encuentra enterrado, por lo que la medida no se ha podido realizar exactamente y la luz puede tener un error de algunos centímetros). La única pila existente tiene un ancho de 4,22 metros. Sobre ella se sitúa un arquillo de desagüe de luz comprendida entre 1,48 y 1,52 metros, dependiendo de la altura de la medida. Comentamos, de paso, que este arquillo, en lo que a puentes históricos asturianos se refiere, solo está presente, como elemento morfológico, en el que estudiamos y en el de Cangas de Onís, aunque con diferentes características físicas. Llama mucho la atención que este se sitúe sobre la pila con su eje desplazado hacia la izquierda respecto del que define la vertical del tajamar. Sin embargo, el eje de simetría vertical del arquillo se sitúa muy aproximadamente en la mitad de la distancia entre los arranques de los arcos en ambas márgenes (la diferencia entre ambos segmentos es de unos 10 cm). No parece que sea casualidad, sino que se pretendió marcar este eje de simetría en el conjunto.

En estudios de puentes romanos es frecuente calcular la relación vano/macizo como elemento característico, aunque no

definitorio, de su romanidad; en el fondo, se está haciendo referencia a que la construcción romana de puentes no era muy atrevida, en general, sino que prefiere el recurso a la masividad; en el caso de nuestro puente vemos que esta relación toma el valor 2,65 para el arco izquierdo y 2,45 para el derecho, que representan valores relativamente bajos, parecidos al de algunos puentes de Galicia de los que consta su origen romano. Pero veremos luego que la relación original pudo ser mayor.

Siguiendo con la descripción del puente, hacemos referencia a continuación a los estribos, pues nos encontramos con soluciones técnicas diferentes para su construcción en las márgenes derecha e izquierda. En la margen izquierda, la bóveda arranca con un ancho de 3,60 m, igual a la distancia entre paramentos. Unos 85 cm por encima de los mechinales, mediante una moldura característica, tanto la boquilla como los paramentos del estribo se retranquean, disminuyendo el ancho a 3,40 m. Esta técnica se observa también en la pila central, produciéndose el retranqueo a nivel de la base del arquillo. Sin embargo, en la margen derecha la bóveda arranca con un ancho de 3,60 m, y los frentes de las dovelas de la rosca se separan del plano del paramento del estribo, abriéndose en ángulo; se forman así unos muros de acompañamiento-encauzamiento, que se elevan hasta el nivel de los mechinales. Como se ve, la técnica constructiva es diferente. De paso, comentamos que los mechinales en esta bóveda se encuentran a una altura superior a los de la otra del orden de un metro, a pesar de que la luz del arco es menor.

Toda la anterior descripción nos sirve para conjeturar la existencia de una reconstrucción en una de las bóvedas del puente. Quizá sea la de la margen derecha, junto con el estribo, la que fue objeto de esta actuación. Por las referencias documentales de intervenciones que poseemos no parece que esta reconstrucción se haya producido con posterioridad al siglo XVI. Más bien se trataría de una reconstrucción temprana, de la que no tenemos constancia. Cabría pensar en que además de la reconstrucción de la bóveda se procedió a

ensanchar el tajamar, reduciéndose por eso la luz del arco derecho, pero esto no deja de ser una hipótesis añadida a la anterior. De ser cierta la primera, esta nueva hipótesis da explicación de las diferencias de altura en los mechinales (que no parecen lógicas en un diseño original) y de la presencia de marcas de cantero precisamente en el intradós de esta bóveda, a baja altura. Al margen de esta discusión, parece claro que en esta bóveda se intervino en alguna otra ocasión para una obra menor, por la aparición de un nuevo hueco de apoyo para cimbra, tallado en el intradós.

En el conjunto se puede observar cómo las claves de la bóveda izquierda y la del arquillo enrasan, aproximadamente, tanto aguas arriba como aguas abajo, mientras que la clave de la bóveda derecha está rebajada unos 80 centímetros, vista desde aguas arriba, y 70 desde aguas abajo.

Otro elemento característico de los puentes históricos son los tajamares. Su forma triangular en planta, empleada en la construcción de puentes durante siglos, está también presente en el puente de Colloto. Originalmente, su altura era ligeramente inferior a la mitad de la flecha de las bóvedas, y fue recrecido con un escalonado hasta alcanzar la base del arquillo. Técnicamente, no vemos inconveniente en que el espolón, también triangular, fuese un añadido posterior a la traza original, a pesar de que se observa continuidad con el cuerpo de la pila, mas solo en dos hiladas de sillares por encima del nivel del agua. Este espolón es de menor tamaño que el tajamar, en el sentido de que su vértice se separa menos del plano de tímpanos que este. Su altura, cuando se construyó, era inferior a la del tajamar y fue también recrecido con un escalonamiento hasta la base del arquillo.

En cuanto a los tipos de fábrica que se observan en el puente, cabe distinguir unas zonas que corresponden, quizá, a la fábrica original o a tempranas modificaciones y otras que han sufrido muchas intervenciones. Las bases de los estribos tendríamos que encuadrarlas en el primer grupo, al igual que las bóvedas. En ellas se emplea sillar de arenisca, de color pardo en la fractura, aunque con coloraciones superficiales blanque-

cinas o grisáceas por efecto de humedades y de la vegetación, y talladas a escuadra con tamaños muy regulares. En tímpanos y paramentos de los estribos aparece, hasta media altura, sillarejo con talla irregular y sin formar hiladas claras, e incluso mampostería concertada en las partes superiores de estos últimos. En las boquillas de los arcos las dovelas tienen un tamaño de 70-75 x 25-30 cm en el arco izquierdo, mientras que en el derecho las dovelas son de mayor longitud: 80 x 30. Los tizones de las dovelas van alternándose entre 40 y 70 centímetros con un perfecto aparejo de juntas.

El estado de la estructura parece bueno, sin que se observen en las bóvedas agrietamientos. Sí se aprecia, sin embargo, un desgaste superficial de la piedra en zonas próximas al arquillo en algunas dovelas del arco izquierdo, aguas arriba, y en algunos sillares del intradós de ambas bóvedas. Este desgaste es debido a los efectos de los ciclos humedad-sequedad y de la erosión eólica. En algunas zonas la vegetación pudo tener un efecto protector frente al desgaste, pero también ha dejado notar su influencia, sobre todo, en la coloración de la piedra. Aguas abajo del arco derecho se observan algunas fracturas pequeñas en dovelas inferiores, efecto de la compresión de hiedras trepadoras. La dovela de clave tiene también una ligera quiebra en su parte inferior, de forma que queda incompleta; esto produce el efecto visual —que no es real— de que el arco es apuntado. En el intradós de la bóveda derecha, tal como se comentó antes, se abrió un hueco para apoyo de cimbra, y la zona que lo rodea presenta también algún desconchón. Pero, quizá, la rotura más llamativa en la fábrica es la que se encuentra en el paredón del estribo derecho, aguas abajo. Cerca de la zona en la que se produjo el ensanche del siglo XVIII —claramente visible, por un resalte del plano de los paramentos en esta zona— se abre un gran hueco, que se prolonga en una grieta vertical hasta el nivel de la calzada. Según el testimonio de los vecinos, este hueco fue abierto intencionadamente durante la guerra civil para introducir una carga de voladura del puente. En la otra margen, prácticamente en disposición simétrica a la anterior, se descubre otra oquedad que parece un pequeño desprendimiento de la fábrica debido al empuje del relleno.

Uno de los puntos en los que con frecuencia se producen intervenciones en los puentes son los pretiles, y el de Colloto no es una excepción. A lo largo de los siglos XVII y XVIII hay constancia de actuaciones para reconstruirlos, recrecerlos, etc. Durante la guerra civil fueron derribados para permitir el paso de camiones, y hoy solo se conserva parte del pretil de aguas arriba y casi nada del de aguas abajo. Además, queda muy marcada la diferencia de la fábrica con los paños de tímpanos en algunas zonas, efecto que se podría tratar de corregir.

Creemos que los defectos en el edificio del puente anteriormente comentados han de ser tenidos en cuenta en un proyecto de restauración que, afortunadamente, ya está en trámite. Pero no solo eso. El entorno requiere una profunda modificación si se pretende dar realce a este puente y convertirlo en un lugar visitable: su singularidad lo merece. En primer lugar, sería necesaria una limpieza de la vegetación de las márgenes que mejorase la visión del puente; de manera especial, conviene eliminar un árbol que se ha desarrollado junto al extremo del espolón. Los olores por vertidos próximos necesitan ser eliminados y la limpieza de las aguas, mejorada; parece que a ello contribuirá la construcción de un colector que ya está en proyecto. Podría pensarse también la conveniencia de liberar en toda su luz el vano izquierdo. Existen, por último, dos elementos en el puente que producen un efecto antiestético, a los que conviene dar otra solución. De una parte, la presencia de una tubería negra que se introduce en el paramento del estribo izquierdo, a media altura, y de un cajetín de ladrillo visto adosado al pretil de aguas arriba; elementos ambos de una conducción de agua que se lleva a través del puente.

2.2.4. OTROS PUENTES EN LAS INMEDIACIONES DE LA RUTA

2.2.4.1. Puente de Bergueres

Situado sobre el Nora a escasa distancia de La Pola de Siero y en el camino hacia Valdesoto, el puente de Bergueres —tam-

bién denominado El Romanón— aparece citado en el *Diccionario* de Tomás López y estaría en relación con las comunicaciones meridionales de esta villa, sin vinculación directa con la ruta interior que comunica centro y oriente de Asturias. Fue incluido por Fernández Casado en su monografía sobre puentes romanos, indicando que

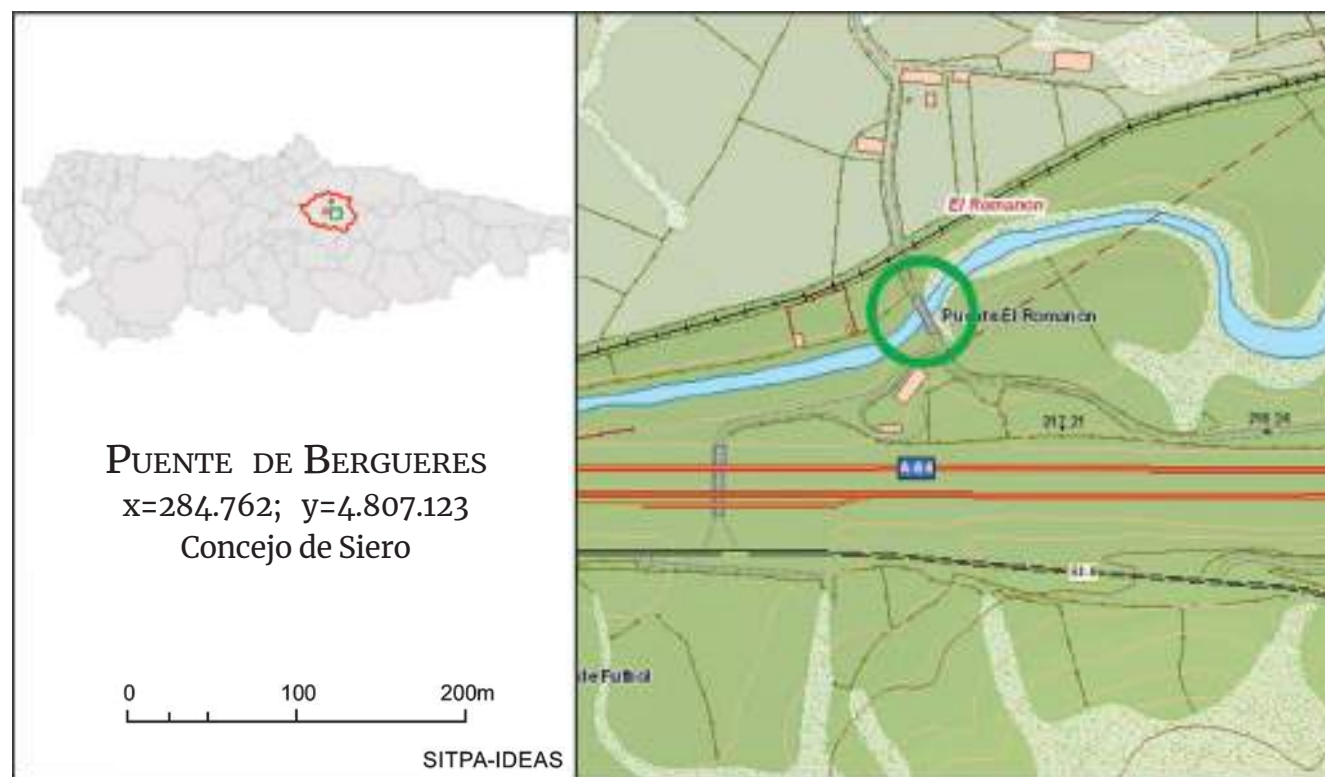
posee características de romano por sus fábricas de bóvedas, pilas y tímpanos con sillería sana y de buenas proporciones. La rasante es casi horizontal y las pilas con tajamares apuntados en los dos frentes, los cuales parece que en sus orígenes no pasaron por encima de los arranques de los arcos. Tiene un listel horizontal que separa los tímpanos del pretil, tangente a todas las dovelas de clave de los arcos³⁶⁶.

Su antigüedad es también remarcada por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*, quienes indican un origen «romano-medieval». A su vez, Aramburu-Zabala describe, sin nombrarlo, un puente en Siero que se ajusta a las características del de Bergueres, del que plantea un posible origen en el siglo XVI, basándose para ello en la existencia de obras en los puentes del concejo en 1590 y en alguna característica constructiva determinada, como los tajamares en forma de huso:

Es un puente muy secundario, de unos dos metros de anchura, y aún se ven restos del camino empedrado en dirección norte-sur; para salvar el pequeño afluente se ha necesitado canalizarlo mediante un muro y, pese a todo, el río le coge de través. Los arcos son desiguales, siendo mayor el de la izquierda, visto desde aguas arriba, siendo más bajos los otros dos. Lo más elaborado son los tajamares, en forma de huso, que suben escalonados hasta el tercio del arco; los dos espolones son diferentes entre sí, uno angular, y el otro de planta semicircular; la rasante es en «lomo de mula». En definitiva, parece ser un puente de fines del siglo XVI³⁶⁷.

Intervenciones

La primera referencia concreta que conocemos del puente data de 1754, cuando Juan de Centi conminó al concejo para que



reparase el «callejón de Colloto» con preferencia al puente de Bergueres en unas fechas en las que se estaba solicitando una importante intervención en este³⁶⁸. Veinte años después, el concejo de Siero tomó la iniciativa de acordar «reparos y ensanchar el puente de Bergueres, sito en sus términos, para que pudiesen transitar por él carros, cuando hasta entonces siempre había servido para el tránsito de los de a pie y de a caballo»³⁶⁹. Aunque se reconocía que había «camino y puentes de más frecuente tránsito y maior peligro», las obras acabaron adjudicándose a Pedro Hernán Pérez por una cuantía de 2900 reales; la intervención fue al parecer oportuna, pues, «haviéndose dado principio a dicha obra, había hallado el maestro que uno de los arcos estaba absolutamente arruinado, cuya quiebra no se había notado antes por estar encubierta entre las muchas yedras que le rodeaban». Un nuevo reconocimiento confirmó la necesidad de continuar las obras por este riesgo y por estar

ya comenzadas y tener derribados los pretilos³⁷⁰. En diciembre de 1774 Juan Francisco de Centi volvió a dudar de la utilidad de una nueva reparación del puente, manifestando que

los regidores del Concejo de Siero intentaban consumir los caudales públicos en la construcción del puente bulgarmente llamado de Bergueres, cuya obra, amás de no ser tan necesaria como otras, solo redundaba en particular comodidad de los vecinos de la parroquia de Valdesoto, de donde son varios de los citados regidores, y que, por otro lado, abandonaban tan importantes obras no solo útiles, sino indispensables a todo aquel consexo.

Las obras, no obstante, prosiguieron, encomendándose las genéricas de Siero al maestro Reguera, bajo la dirección de los maestros José de Palacio y Manuel de la Sierra, encar-



Figura 63. Panorámica, aguas abajo. (Elena Ruiz)

gados de la nueva carretera a León, y las del de Bergueres a quien venía ejecutándolas³⁷¹. Al año siguiente, se destinaron 20.950 reales de los bienes de propios del concejo a distintas obras, entre ellas la reparación de «la quiebra del puente de Bergueres»³⁷², las cuales se prolongaron durante mucho tiempo, quizás por problemas de financiación por las continuas querellas sobre las prioridades de las intervenciones. Estas intervenciones del último cuarto del siglo XVIII, de las que volvemos a tener testimonio en 1788³⁷³, son aún visibles en la actual fábrica del puente, siendo su ensanchamiento

apreciable a través de un «listel horizontal que separa los tímpanos del pretil», ya mencionado por Fernández Casado, en un procedimiento similar al utilizado con este mismo fin en otros puentes asturianos analizados, como el de Corias. Por otra parte, y en relación con la mencionada quiebra de un arco, reparada también en estas fechas, puede observarse como este fue levantado de nuevo, ensanchándose por encima de la línea de imposta mediante una moldura característica³⁷⁴. De este modo, el puente se ensanchó de dos maneras diferentes, utilizándose en los arcos laterales

la técnica mencionada en primer lugar, mientras que, en el central, como hemos visto, se optó por comenzar la reforma desde el arranque del arco, sustituyendo el espolón original por otro también triangular, más bajo y ancho que el que aún se aprecia oculto parcialmente en la otra pila. Hacemos notar que varias de las características enunciadas como romanas por Fernández Casado —buena apariencia, fábrica de bóvedas, pilas y tímpanos con sillería sana y de buenas proporciones y rasante horizontal— pueden ponerse precisamente en relación con estas intervenciones. El puente figura descrito en los apuntes de Jovellanos para la carretera carbonera como «puente de Vergueres, de tres ojos, muy firme y bien construido», de resultas de estas actuaciones realizadas años antes³⁷⁵.

De este conjunto de noticias podemos pensar en una fábrica originada con posterioridad a la fundación de La Pola en el siglo XIV, tanto por su cercanía a esta villa como por las noticias de que, con anterioridad a la gran reforma, el puente no era carretero, sino únicamente útil para su tránsito a pie o a caballo, ajustándose así a las características que tradicionalmente han venido dándose como exclusivas de los puentes medievales, en contraposición a los romanos, aptos para el tránsito de carros; este carácter de puente no carretero en origen plantearía, en caso de ser cierta la atribución dada por Aramburu-Zabala al siglo XVI, una tradición constructiva que arrancararía del período medieval.

Queremos mencionar, por último, que en un mapa inserto en el *Diccionario* de Tomás López se observan dos molinos en el entorno del puente, tanto aguas arriba como aguas abajo, apreciándose aún restos de canales junto a este³⁷⁶.

Descripción

Pocas modificaciones ha sufrido el puente desde que fue descrito por Jovellanos. Algunos detalles de su especial configuración no llamaron, sin embargo, la atención a nuestro ilustrado. En primer lugar, queremos hacer referencia a la situación en planta del puente, que no resulta coherente: su traza desvia-

da respecto al eje del cauce no parece que lo sitúe en la mejor posición para recibir el empuje de las aguas ni que favorezca el ahorro, pues pudo hacerse un puente de menor longitud, pero es posible que el maestro que diseñó originalmente la traza se encontrase con otro curso del río; los depósitos aluviales por los que discurre el Nora en esta zona no dificultarían los desplazamientos del cauce en el caso de una gran avenida.

También llama la atención la modulación de luces que se observa en los vanos del puente: visto de un lado, comienza a salvar el río con dos arcos de luz reducida (3,90 y 4,70 metros) para acabar con un vano de luz aproximadamente el doble de las luces anteriores (8 metros). Desde luego, tanto para conservar una cierta simetría del alzado como por facilidad constructiva hubiera sido una mejor solución, o bien adaptarse a un trazado de cuatro vanos pequeños, de luces parecidas del orden de los 4 metros, o bien trazar dos arcos de luz del orden de los 8 metros.

Creemos que la solución adoptada originalmente fue la primera, pues la parte de la margen derecha (la de los arcos pequeños) parece elaborada con unos métodos constructivos más antiguos. En esta reconstrucción ideal tendríamos un puente de cuatro arcos con tres pilas intermedias; en ellas se habría empleado una técnica constructiva parecida a la que se puede observar actualmente en la pila de apoyo de los arcos pequeños: elaboración de una plataforma continua que se eleva hasta el arranque de los arcos, que se produce retranqueado respecto a los paramentos de la plataforma. A la vez, servirían estas para apoyo de las cimbras. Tendría su lógica esta solución: la cimentación del puente se produce sobre terreno arenoso, y una mayor superficie de apoyo disminuye las tensiones sobre el asiento de la pila. Pero la elección del ancho de estas plataformas tenía que estar limitada por la necesidad de garantizar una suficiente capacidad de desagüe. Quizá el desconocimiento de los caudales extraordinarios del Nora fuera la causa del fallo de esta posible pila intermedia con motivo de una avenida. Posteriormente, se habría construido el arco que tiene actualmente una luz de 8 metros, dotando al puente de mayor capacidad para desaguar.



Figura 64. Tres etapas del puente: pila-plataforma originaria; espolón triangular sobre ella (ss. xv-xvi) y, por encima, ensanchamiento del siglo xviii. (J. Belón González)

Parece evidente que el arco mayor es fruto, efectivamente, de una reconstrucción, tanto por el tipo de piedra empleado como por el acabado que se observa en la margen izquierda. Este arranca desde el nivel de aguas medias, apoyándose (al menos la mitad del cuerpo de la pila) sobre una losa casi continua de piedra, de unos 15 centímetros de espesor, que le sirve de apoyo. El sistema constructivo difiere, como se ve, del de las otras bóvedas. La talla de las dovelas inferiores de la rosca, en la margen izquierda, manifiesta un mayor dominio de la técnica de cantería: sus frentes no forman un plano, sino que

se biselan hacia el exterior, engarzando estas perfectamente con el muro estribo que, abriéndose desde el plano de tímpanos, encauza las aguas hacia el vano.

El puente, originalmente de calzada muy estrecha, fue ensanchado en el siglo XVIII, como ya se ha reseñado, utilizando dos procedimientos constructivos diferentes. No obstante, el ensanche poco hizo ganar a su calzada libre, que actualmente tiene un valor máximo de 1,90 metros —antes, unos 1,5—, por lo que el puente no permite fácilmente el



Figura 65. Detalle del ensanchamiento: en un caso, a través del listel; en el otro, recreciendo las primeras dovelas. (J. M. Fdez. Hevia)

paso de carros. Si la hipótesis anterior sobre una morfología del puente más antigua que la actual es cierta, la construcción del arco mayor debió ser previa al ensanche, porque, de lo contrario, lo lógico es que se hubiese construido con mayor anchura de bóveda, sin necesidad de volar los tímpanos por encima de la rosca de dovelas; tendríamos así una etapa intermedia del puente entre la tipología originaria y el ensanchamiento del siglo XVIII.

Resulta interesante observar en el puente la forma de los tajamares, en los que se aprecian varias intervenciones. El tajamar de la pila más cercana a la margen derecha es apuntado, husiforme y con escalonamiento; este se prolonga, en sus primeras hiladas, hasta el espolón, de forma semicircular, formando la plataforma de la que hablábamos antes. Sobre el espolón semicircular se apoya uno triangular, más estrecho, que se eleva por encima del nivel de la clave del arco. En la otra pila, el tajamar es apuntado y tiene un para-

mento recto con la dirección del eje del cauce, de forma que las aguas tienden a pasar por el arco mayor; este tajamar se realizó conjuntamente con el arco, en su reconstrucción; este hecho es observable por la continuidad con la fábrica de la pila. Encima de él se apoya una prolongación triangular del tajamar, más estrecha y en ángulo obtuso, que casi parece una moldura de los tímpanos. En el paramento de aguas abajo la pila se continúa en un espolón triangular, también en ángulo obtuso, de reducidas dimensiones que se corresponde a la época del último arco, junto con su correspondiente tajamar y con el ya citado espolón triangular de la otra pila. La impresión visual que produce este espolón —y su réplica, aguas arriba—, elevándose hasta el nivel de la rasante, recuerda a los apartaderos que con frecuencia encontramos en algunos puentes de los siglos XIV-XV castellanos, pero claramente no realizan esa función, por sus reducidas dimensiones. Por otra parte, y probablemente de la época del ensanche, en la que se intervino en ambas pilas y en el arco central, sea un espolón triangular simplemente adosado al ya citado con ángulo obtuso, de mayor tamaño y menor altura que este.

Observando la tipología de los tajamares podemos dar parte de razón a Aramburu-Zabala cuando afirma que la fábrica actual es del siglo XVI; pero no adscribiríamos a ese siglo toda la fábrica, sino parte de ella. Quizá entonces hayan sido modificados solo los tajamares a los que él hace mención.

En cuanto al tipo de piedra empleada en el puente, nos encontramos con algo de caliza, pero sobre todo arenisca, erosionada en algunos sillares. La talla está perfectamente realizada en la bóveda mayor tanto en las boquillas como en el intradós, y el aparejo es muy regular, al igual que el tamaño de los sillares. Las bóvedas pequeñas se han edificado con sillares bien escuadrados, de gran tamaño. En tímpanos, sin embargo, esta calidad y regularidad se pierde. Nos encontramos con materiales de menor tamaño, irregulares en su forma y disposición, y de talla basta. Es, a grandes líneas, la obra del siglo XVIII la que demostró su calidad en el arte de la cantería, aunque solo en la reconstrucción del arco central.



Figura 66. Tajamar de la pila-plataforma adosado a esta, en forma de huso. (J. Belón González)



Figura 68. Estribo de la margen izquierda, con los paramentos que se abren para encauzar el agua. (J. Belón González)



Figura 67. Detalle del ensanchamiento del arco mayor en el siglo XVIII. (J. Belón González)

Quizá la nota más preocupante de la situación estructural del puente sea la aparición de grietas en todas las bóvedas. En la bóveda mayor estas tienen una dirección predominantemente paralela a las boquillas y fracturan algunos sillares. Se observan rejuntas con cemento, aunque requieren una actuación. No se aprecian en esta bóveda, sin embargo, deslizamientos en las dovelas, volteando perfectamente el medio punto, ligeramente peraltado. Las bóvedas pequeñas tienen también agrietamientos, que reclaman una consolidación.

En el resto del puente vemos que los tajamares —desmochado uno y con falta de sillares e incompleto el otro— tienen necesidad de una intervención. También se hace necesario restituir parte del pretil en la parte central, aguas abajo. En época reciente, según parece, se colocaron unas grapas metálicas que atan la boquilla de aguas arriba del arco mayor con la fábrica del pretil, que producen una impresión antiestética no deseable. El entorno ha sido modificado con el encauzamiento del Nora a lo largo de un tramo aguas abajo, en una actuación que

ha sido respetuosa con el puente; sería deseable, no obstante, alguna actuación similar aguas arriba, acondicionando las riberas. Por último, sería conveniente una limpieza de la maleza, que se encuentra en el entorno de los tajamares.

Vale la pena que este puente sea conservado, por su tipología singular y su peculiar atractivo, aunque haya perdido la importancia como punto de paso del Nora. Su situación, cerca de la nueva autovía en su tramo Oviedo-Lieres, puede que lo

haga más conocido. De hecho, un cartel anuncia el paso por un yacimiento geológico que recibe el nombre de puente de Ber-gueres, que toma del puente que nos ocupa.

2.2.4.2. Puente de Valdemorán

En el lugar de Valbona, sobre el río Noreña, se encuentra el puente de Valdemorán, en el antiguo camino de Langreo a Gijón.

Intervenciones

Las primeras referencias documentales que tenemos de él datan de 1754, cuando tenemos testimonio de la intervención llevada a cabo por el «agravio para muchos vecinos de

la parroquia de Balbona y otros que pasaban por el puente de Valdemorán, por donde se transita de Castilla a Gijón». Calificado por entonces como de «piedra y arco[s]», el puente estaba «muy deteriorado, arruinado e intratable, sin paredes de pasamano por avérsele caído a uno y otro lado en un todo, su pedrera descompuesta y el estrivo o barbacana desecho lo mas de él por la parte yzquierda»³⁷⁷.

Para su reparación se ordenó que los vecinos *acarretasen* la piedra, corriendo la cal a cargo del concejo, por una cuantía total de 120 reales de vellón.

Del mismo modo, en 1774 se acordó, por ser de interés general para el concejo, hacer «laderas o antepechos, empedrar y reparar las entradas y salidas» del puente, concediéndose en

enero de 1775 la facultad de utilizar el sobrante de propios para ejecutar estas obras³⁷⁸.

En la actualidad, el abandono del camino ha causado el enmascaramiento del puente por la vegetación; es apreciable, no obstante, la existencia de un buen tramo empedrado tanto a su entrada como a su salida, que quizás pueda corresponder parcialmente a estas obras del siglo XVIII. El camino, utilizado como servicio a las tierras por parte de los vecinos, se encuentra cortado por la existencia de las instalaciones militares inmediatas.

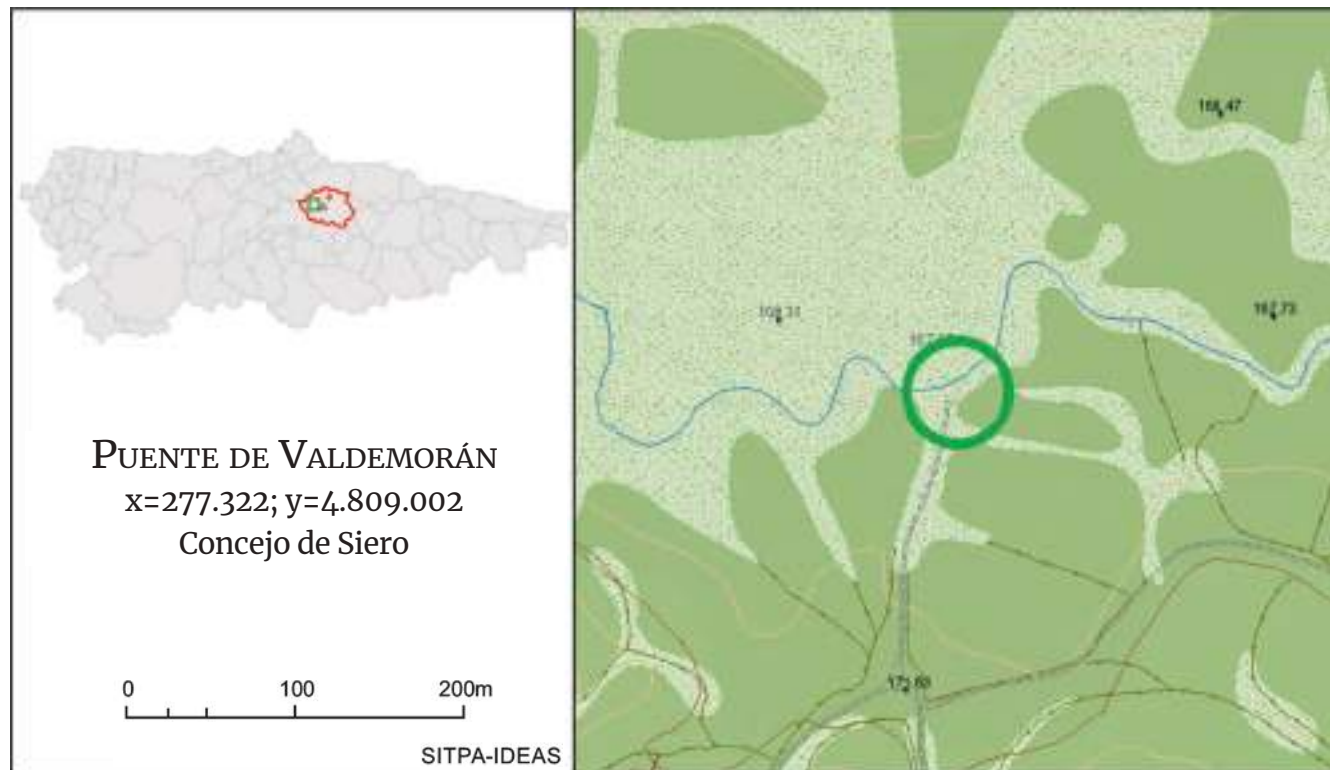
Descripción

Se trata de un puente de un solo vano con bóveda de cañón de 8,5 metros de luz; si se apoya en roca —hecho que no hemos podido observar—, esta está cubierta por las arenas del cauce.

La bóveda está realizada con sillería recta de piedra caliza, con labra fina y buen aparejo, siendo el tamaño de los sillares bastante uniforme en las zonas inferiores de la bóveda, excepción hecha de un par de hiladas de espesor mayor que el resto. Los sillares alternan a lo ancho, sin una total regularidad, la disposición a soga y a tizón, existiendo una pequeña grieta próxima a la boquilla de aguas arriba. Los sillares inferiores, por otra parte, tienen un mortero de asiento lavado.

Las boquillas son también de sillería, con dovelas de 70 x 25-35 centímetros de dimensión aproximada. Los tizones se alternan para lograr un buen aparejo de las hiladas a lo ancho del intradós. En la zona que hemos podido observar por no estar cubierta por vegetación queda indefinida la línea de trasdós de la rosca, al mezclarse con el mortero de los tímpanos.

Se aprecia un pequeño desplazamiento de dos dovelas próximas a clave, aguas arriba; sin embargo, la traza del medio punto está, no obstante, bien definida.



Aguas arriba también, en la margen izquierda, hay un muro de encauzamiento que parece añadido a la fábrica original y fue, además, recompuerto, pudiendo ser esta la «barbacana» a la que se hace referencia a finales del XVIII; su altura llega al nivel de riñones. Se mantiene la continuidad con la fábrica mediante un sillar bajo, común a la bóveda y el muro. Está mal consolidado, existiendo aguas abajo un murete de parecidas características, pero de menor altura. En la otra margen (la derecha) tienen sus replicas correspondientes, aunque allí están cubiertos parcialmente de tierras y vegetación y parecen también añadidos.

Por su parte, los tímpanos y muros de acompañamiento están muy cubiertos de vegetación, aunque se puede apreciar que son de mampostería concertada.

En las partes superiores del puente nos encontramos la calzada con restos de empedrado, que tiene un ancho de 2,20 metros. Los pretilos están derruidos casi en su totalidad, y los pocos restos que quedan de ellos están cubiertos de maleza. Muestra de la inserción del puente en un camino usado en el pasado es la presencia de un tramo empedrado —aproximadamente del mismo ancho que el puente— y que está mejor conservado en la zona próxima al acuartelamiento.

Las partes estructurales del puente se mantienen en un estado aceptable. No así el resto. En la actualidad, puente y camino han caído en un casi completo desuso, lo que dificulta su conservación. A pesar de su pequeña utilidad, no debe caerse en la tentación de abandonar totalmente este puente que, sin descartar totalmente un origen anterior, podría fecharse en la Edad Moderna, si bien la importancia de las intervenciones realizadas en él durante el siglo XVIII dificulta una adscripción cronológica más concreta.



Figura 69. Vista general. (J. Belón González)



Figura 70. Vista parcial del intradós y muro de encauzamiento en la margen izquierda. (J. Belón González)

- ²⁶⁵ Así, para SOLANA SAINZ, J. M., *op. cit.*, p. 229, Cangas de Onís formaría parte de la prolongación de una ruta de época romana mencionada en el *Anónimo de Rávena* que conectaría Asturias con la meseta por Riaño y el curso del Esla, desde donde podía proseguir, bien a través del puerto de San Glorio hacia Potes, bien a través de Ponga, Beleño, Cangas de Onís y Ribadesella. FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, menciona la relación de Cangas con esta vía interior hacia el centro de Asturias, refiriéndose al puente: «Es indudable que se trata de un puente de la vía romana, paralela a la costa por el interior, que desde Oviedo sigue aproximadamente la carretera actual, con los puentes de Colloto (romano) y Ceceda (medieval). El paso del Sella era un punto estratégico, pues es nudo de cruce con una comunicación transversal norte-sur determinada por el valle de este río y, además, cambio de región natural, pasando de la zona llana del valle del Piloña al macizo montañoso donde se alza la sierra de Covadonga».
- ²⁶⁶ SAZ, J. DEL, *Manuscrito de San Pedro de Villanueva (1725-1729)*, Oviedo, IDEA, 1955. Transcripción de Marcos G. Martínez, pp. 95, 96, 126, 128, 133, 146, 150, 151 (años 1563 a 1612). AGAPA, fondo histórico, OP, caja 18: «Relación circunstanciada de todos los puentes que existen en este concejo situados fuera de las carreteras nacionales».
- ²⁶⁷ CASO GONZÁLEZ, J. M., prólogo al libro de RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *El espacio oriental de Asturias en la Edad Media*, Temas de Llanes, n.º 46, Llanes, El Oriente de Asturias, 1989. BARBERO DE AGUILERA, A. y VIGIL PASCUAL, M., *Sobre los orígenes...*
- ²⁶⁸ En RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Parres*, se indica que «es nuevo, se halla para pasar de este concejo al monasterio referido de Billanueva, su piso es de madera con ramblas y cepas de cantos labrados, ligado con yerro a todo costo; fue construido por aquellos monges para dar paso a los vezinos y feligreses». AGAPA, fondo histórico, OP, caja 18: en 1842 los vecinos colaboraban con una cantidad anual de maíz a su mantenimiento, y con anterioridad existían barcas para el paso. En 1839 hay un expediente de reparación (Cangas/Parres). TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 257-258. GARCÍA CEÑAL Y FANJUL, E. y GARCÍA CEÑAL Y FANJUL, V., «Cangas de Onís», en BELLMUNT Y TRAYER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, t. II, p. 25.
- ²⁶⁹ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 536. GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *Noticias de un peregrino de Oviedo a Covadonga (1759)*, ed., prólogo y notas de Eduardo Martínez Hombre, Madrid, 1966, p. 262. Se menciona otra en Collía, más al norte aún. En el siglo XVIII se pasaba el río Tendí por un «modesto puente».
- ²⁷⁰ AGAPA, *Actas...*, t. 114, f. 118. 7 de noviembre de 1784. Respecto a Sorribas, sabemos que en el siglo XIX existía una barca para cruzar el Piloña, únicamente para servicio de los vecinos. Madoz, *op. cit.*, s. vv. *Piloña, Infiesto, Antrialgo y Villamayor*.
- ²⁷¹ GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, pp. 62 y 294-295. Se menciona el camino antiguo hacia Villaviciosa, pasando, bien por Cangas de Onís, bien directamente por Llerandi y proveniente de Ventaniella por Sebares, Sorribas, Brez, La Goleta, Miyares, Vallobal, Borines, Capareda, Llares y Anayo, Sietes, Breceña, Coro y Fuentes.
- ²⁷² *Ib.*, pp. 62 y 142: «... que no termina nunca de ampliar y modificar, con continua sorpresa de los feligreses de Miyares, que ya temen la desmoche por completo para edificarla según ideas propias de sorprendente belleza y atrevimiento»
- ²⁷³ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 205 y ss. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 663. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 172-173. Pudo existir otra torre señorial, de la que solo quedaría el topónimo, en Cereceda, dentro de la vía que conduce a Miyares y Vallobal, al norte del río.
- ²⁷⁴ MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Pintueles*. No obstante, s. v. *Piloña* habla de «otros 2 (puentes) en el vado de la Caña, y a la bajada de Ceceda también de madera y sostenidos por tijeras». *Ib.*, s. v. *Coya*, puente de madera en el siglo XIX. GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, lám. VII (c).
- ²⁷⁵ AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 172-173.
- ²⁷⁶ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, pp. 537-538. Se menciona la vitalidad de la cueva y las ermitas cercanas en GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.* MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Villamayor*: en el término, en el siglo XIX existía un pontón de madera sobre el río Pequeño, en donde pasa actualmente la carretera.
- ²⁷⁷ GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 135. En cuanto a su explicación, dudaba entre una fortificación de origen medieval o una construcción relacionada con el transporte de maderas para la Armada en Edad Moderna. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*: «hace pocos años que acabaron de demoler dos antiguos castillos situados como a 800 varas de la villa, uno al N. del río Grande, enfrente de los campos de Peleón, y el otro a la parte S., junto a la aldea de Mestas».
- ²⁷⁸ El lunes 18 de octubre de 1937 por el ejército republicano para tratar de retrasar el avance de la 1.ª Brigada Navarra: nota de E. Martínez Hombre en GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*
- ²⁷⁹ ACO, Serie A, carp. 12, n.º 4. Publicado por FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *La clerecía ovetense en la Baja Edad Media. Estudio socioeconómico*, Oviedo, IDEA, 1982.
- ²⁸⁰ La referencia del siglo XVI, en ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f. 70. Lo relativo a la E. Media, en ACO, *Libro del prior*, f. 119v., por deferencia de F. J. Fernández Conde.
- ²⁸¹ AGAPA, *Actas...*, t. 85, ff. 66v.-70: «se reedifiquen y fabriquen las puentes de Olloniego, Ujo, Gallegos, Grado, el de Lavares en el concejo de Villanueva, San Antolín en el concejo de Ribadesella, el Ynfiesto en el concejo de Piloña, Turiellos en el de Langreo, y el puente de Purón».
- ²⁸² MIGUEL VIGIL, C., *Colección...*, doc. n.º 847-2. El autor refiere asimismo la necesidad que existía en 1719 de reedificar el puente de piedra «antiguo» de Infiesto. En GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, Martínez Hombre plantea un posible reaprovechamiento de los dos arcos laterales en la traza del nuevo puente construido en 1716, por lo que una buena parte del puente medieval habría pervivido en este.
- ²⁸³ MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Infiesto y Piloña*. En GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, pp. 153 y ss. Martínez Hombre señala que de la reparación de 1816 es testimonio una piedra testigo encontrada en sus inmediaciones: «Acosta del Principado, año de 1816». Para el autor, quizá en la guerra de la Independencia se hubiera producido una grieta en el ojo principal del puente, por la parte interna, con una importante abertura de unos 7 metros de longitud por unos 10 cm de ancho en las partes más abiertas. Con motivo de la visita de Isabel II en 1858 se construyó un puente de madera en las inmediaciones, ante el temor de que, dada la fuerte pendiente del arco central, ofreciese el de piedra dificultades de tránsito.
- ²⁸⁴ AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 33
- ²⁸⁵ GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.* pp. 61-62.
- ²⁸⁶ *Ib.*, p. 134, donde se mencionan también algunos recuerdos de los vecinos de la época de la construcción, como la rivalidad entre los canteros gallegos o la fiesta celebrada con motivo del final de las obras.
- ²⁸⁷ AAO, *Inventario... CUARTAS RIVERO, M.*, *op. cit.*, pp. 344 y 358. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, leg. 106, s. v. *Nava*. JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*.
- ²⁸⁸ Sobre la pola de Nava, RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 118. Sobre el puente de Vegadali, v. TORRENTE FERNÁNDEZ, I., *El monasterio de S. Bartolomé de Nava. Historia y Fuentes*, Oviedo, 1982; AMSP, FSP, leg. M., n.º 447/LB, pp. 263-264, copia. El recorrido, con la mención al pontón, aparece en el siglo XVIII en GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 34. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, leg. 106, s. v. *Nava*: «En el término que llaman la Cabornia, de la parroquia de Ceceda, hay un castillejo que a mediados del siglo pasado fue su sitio monte poblado de roble (...); también se deja ver otro castillejo en el coto de Tresali».
- ²⁸⁹ GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.* ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, 147, f. 26-28. BNE, Mss., 7295, s. v. *Siero* y RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Siero*.
- ²⁹⁰ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, s. f.
- ²⁹¹ *Ib.*, f. 79v.: «Primeramente, la puente del río de Cuna sea de haçer en la parte y lugar donde está señalada y marcada en la traça que della tiene dada Joan Çerecedo, maestro de obra, con el ancho y grueso y según está figurado en la dicha traça, la qual (...) sea de sentar en muy buen asyento a do ubiere peña; (...) y, si estuviere más alto en una parte que la otra, se troçe y plane y ponga a nibel lo que tubiere y fuese menester de ancho y grueso que está figurado en la dicha traça».
- ²⁹² *Ib.*, ff. 59v. y 70. Las obras en el concejo eran por entonces: «las puentes que llaman de Santa María de Moldano e río de Nora y la puente de Redecuña y la puente nueva de Carese, Sendýn, e para aderezar las salidas y entradas de la dicha villa de Siero (...) y la calzada para los puertos de mar (...) y otras dos calzadas al Fresno de la Varreda».
- ²⁹³ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...* RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 162. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 157 y ss. y 195 y ss.
- ²⁹⁴ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Siero*.

- ²⁹⁵ Calificado como medieval por FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*, y que no hemos podido documentar.
- ²⁹⁶ AGAPA, fondo histórico, OP, cajas 18 y 21. En las cercanías se construía también desde el siglo XVI el puente de Sandín: AGAPA, *Libro de cuentas...*, 1577, enero, 12, f. 22, libranza a Juan de Larroca, de 51 ducados por el «edeficio que hizo de la puente y calzadas de Sandín, que es en el concejo de Siero», pagándosele de los 400 ducados sobrantes de los *hedeficios* destinados a este concejo.
- ²⁹⁷ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 546. En los términos de Argüelles y Bobes se documentan dos torres bajomedievales, una ya desaparecida, relacionadas al parecer con la vía de comunicación: AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 188-189.
- ²⁹⁸ AHN, Consejo de Castilla, leg. 1314, Sala de Gobierno, año 1774, ff. 2v.-3.
- ²⁹⁹ *Ib.* Se encomendó el diseño del trazado a Manuel González Reguera.
- ³⁰⁰ GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, pp. 340, 354. Martínez Hombre añade como referencia la memoria escrita por Andrés Justo Martínez para el *Diccionario Geográfico* de Martínez Marina, el 24 de septiembre de 1801.
- ³⁰¹ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Onís*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Cangas de Onís*. SAINT-SAUD, A. DE, C., DE, *Por los Picos de Europa: desde 1881 a 1924*, Salinas, 1985, p. 62. MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, p. 304.
- ³⁰² AMC, Proyecto de restauración del puente antiguo de Cangas de Onís. (I fase, junio de 1941), Luis Menéndez Pidal y Álvarez.
- ³⁰³ MENÉNDEZ PIDAL y ÁLVAREZ, L., «Los monumentos de Asturias, su aprecio y restauración desde el pasado siglo», *Anales de la Asociación Española para el Progreso de Las Ciencias*, Madrid (1954), p. 93: «Fue originariamente de siete ojos, con arcos de medio punto, y sobre sus pilas se abren los arcos de aligeramiento, también de medio punto (...). El puente se hallaba todo él construido con sillares de piedra arenisca de menudo despiece, menos en el intradós de las bóvedas de sus ojos, levantadas con mampostería, atestando a las boquillas de los arcos, construidas con sillería y despiece libre».
- ³⁰⁴ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*
- ³⁰⁵ JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, vol. I, pp. 130, 147. De «arcos altísimos, y aunque punteados, parece obra romana. El arco principal, es sublime; los dos de sus lados, medianos; hay otros pequeños sin uso. Recibe el Sella, que viene de los concejos altos. Es molestísimo por su larga y pendiente subida». Describe también el camino: «empieza uno de los caminos más perversos de Asturias, no solo en el famoso Golondrón, sino antes y después hasta llegar al puente de Cangas. Jamás podrá ser este camino tolerable, por correr en lo alto de los montes o en las estrechísimas orillas del río».
- ³⁰⁶ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. vv. *Cangas de Onís* «y con todo eso se ven en el río ruinas de otro puente más antiguo, sin duda romano» y *Parres*: «se dice obra de romanos o de los godos, es de notable altura a causa de lo que profundó el río después de haberse fabricado». VALLE POO, F., *Asturias. Costa oriental-Picos de Europa*, Salinas, 1991, p. 151, indica que a finales del siglo XIX Manuel de Foronda también hacía referencia a los restos de otro puente antiguo, en su obra *De Llanes a Covadonga. Excursión geográfico pintoresca*, Madrid, 1983.
- ³⁰⁷ QUADRADO, J. M., *Recuerdos y bellezas de España. Asturias y León*, Madrid, 1855, p. 203. MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, p. 304: «Puente sobre el río Sella, a la entrada de Cangas de Onís. Está reputado de construcción romana y parece sufrió algunas restauraciones; tiene cinco arcos, un tanto apuntado hacia la clave, y el segundo es el más elevado que se conoce en la provincia. Hay una vista de ese puente en *Recuerdos y bellezas de España*, de Quadrado».
- ³⁰⁸ En AGAPA, fondo histórico, OP, caja 18, año 1835: «Hermoso puente de piedra, de construcción antiquísima; tiene tres arcos de bastante elevación, en especial el del centro, que se cree sea el mayor de la provincia; es penoso el puente por su altura; se halla sobre las aguas del caudaloso río Sella, que desagua en Ribadesella, puerto marítimo (...). Con frecuencia es necesario componer su guardamanos, porque los transeúntes se entretienen en tirar sus cubijas por el gusto que les causa el golpe que dan en el pozo: para evitar esto ya el Sr. D. Manuel M.^º Acebedo, siendo Gefe Político de la provincia, mandó que se cubriesen los guardamanos con buenas cubijas enganchadas; proyecto benéfico y que, por las vicisitudes, no tubo efecto. Este puente divide los concejos de Parres y Cangas, así como lo hace el río Sella hasta su desagüe. Es tan absoluto por estar en camino real que, faltando él, quedaría interceptada la comunicación». En otra relación de puentes remitida a la Diputación Provincial en el año 1842, figura con las siguientes características: «situado en Cangas, en las parroquias de Cangas y Parres, sobre el río Sella; su época de construcción es calificada de “inmemorial”. Construido en piedra, tiene 280 pies de longitud, 12 de anchura y 3 arcos, con 72 pies el central». Se manifiesta entonces que tiene desperfectos, con un desmoronamiento de una cepa y que su mantenimiento corría a cargo de la provincia. Recibe en el expediente el nombre de Orrín, término con el que se conocía asimismo una venta situada en sus cercanías: GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 339.
- ³⁰⁹ MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Cangas de Onís*: «El r. Sella discurre por el O., y tiene un puente de 3 arcos, siendo muy notable por varios conceptos: el arco principal sorprende por su magnitud y atrevimiento, tiene 74 pies de luz o anchura, y 66 desde la clave al nivel del agua; a causa de esta elevación es incómodo, pues la subida y bajada son bastante pendientes; pero desde su cumbre se domina agradablemente la mayor parte del valle». RADA Y DELGADO, J. DE DIOS DE LA, *Viaje de SS. MM. y AA. por Castilla, León, Asturias y Galicia, verificado en el verano de 1858*, Madrid, 1860, p. 542.
- ³¹⁰ AMC, *Proyecto de restauración...* Memoria descriptiva, segunda fase, 1 de julio de 1942: «En la cara sur del puente y en la pila señalada en el plano con el número 7 se halla embutido en el arranque de un arco que ha desaparecido un sillar con una basa sumamente característica».
- ³¹¹ *Ib.* Memoria, presupuesto y planos: «Al operar en el puente se han descubierto las antiguas estructuras que corresponden sin duda a las partes originarias, donde se emplea siempre el arco de medio punto para todas sus bóvedas. Este descubrimiento pone de manifiesto una estructura más en armonía con el nombre de puente romano con que le distinguió el pueblo siempre». MENÉNDEZ PIDAL y ÁLVAREZ, L., *op. cit.*, pp. 93-94, «habiendo sido rehechos todos los arcos apuntados que hoy tiene el Puente, reconociéndose estas variaciones por los empalmes que ofrecen sus arranques. También se fueron cegando arcos valiéndose de paredes construidas con mampostería; todavía está oculto así el arco más inmediato a la orilla de la Villa; sustituyendo en otras partes la fábrica de sillería por la más corriente y vulgar de mampostería, etc.». Para el autor, los tajamares estarían realizados conforme al modo romano, excepto en el aparejo de sus sillares y en la acusada pendiente de las quebradas líneas de su calzada, característico contorno de los puentes medievales.
- ³¹² FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, «En la época medieval casi todos los puentes estratégicos debían tener cortado, por accidente o destrucción voluntaria, algún arco. La continuidad de paso se restablecería fácilmente mediante pasarela de madera de quita y pon. Es muy verosímil que el puente de Cangas tuviese cortado algún arco en el acceso de la margen izquierda que permitiera regular las condiciones de acceso, sirviendo, además, dada su gran altura en clave, de observatorio y de puesto defensivo (...). Dadas las características mecánicas del arco central con el gran peralte que supone ser medio punto, estar aligerado por las fuertes pendientes de coronación y arrancar directamente de la roca, el empuje resulta bastante reducido y se transmite directamente al terreno firme, que es roca viva. Como estos apoyos son inatacables por la corriente y la fábrica es sana, nada puede atentar contra su solidez. En estas condiciones existe una gran dosis de certeza al establecer que el arco principal es el primitivo. Como no precisa del contrarresto de los arcos laterales, sólo por destrucción premeditada hubiera podido arruinarse un arco de esta forma y ejecutado por los romanos».
- ³¹³ GAZZOLA, P., *Ponti Romani, II*, Firenze, 1963, p. 188: «In Spagna il ponte di Cangas de Onís, che valica il fiume Sella, è tradizionalmente detto romano e romana, forse del II secolo d. C., sembra la struttura delle pile. La parte superiore, invece, archi compresi, è senza dubbio dovuta ad una ricostruzione tardo medioevale. Il ponte consta di sei arcate; il fornice centrale è di gran lunga maggiore degli altri. Anche nel rifacimento sono state ripetute le finestre di scarico, ricavate nella muratura delle pile. La costruzione spiega una notevole eleganza: nei pilastri slanciati, negli archi arditi, nel trattamento stesso della superficie granitica. Distrutto l'arco centrale durante la guerra del 1936-39, è stato ricostruito nel 1946».
- ³¹⁴ AMC, *Proyecto de restauración...* Memoria descriptiva, segunda fase. «El puente antiguo de Cangas de Onís dicese romano, aunque el llegado a nuestros días es francamente medieval. Quizá algún fragmento, y en sus pilares, pudiera reconocerse el origen a que se atribuye su construcción, pero lo cierto es que constituye un raro ejemplar por sus grandiosas dimensiones y extensión». MENÉNDEZ PIDAL y ÁLVAREZ, L., *op. cit.*, p. 94. MARÍN VALDÉS, F. A., «Arte de la romanización en Asturias», en *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1990, pp. 233-252: «El de Cangues d'Onís, sobre el Sella, ubicado en la ruta que transversalmente cruzaba la región, es obra del Medioevo avanzado. Guarda similitud con el soberbio, pero también reformado puente de Martorell. Pese a su reedificación, los aliviaderos sobre las pilas, los contrafuertes aguas abajo y tajamares aguas arriba indudablemente prolongan soluciones romanas».
- ³¹⁵ ALVARADO BLANCO, S., DURÁN FUENTES, M. y NÁRDIZ ORTIZ, C., *op. cit.*, p. 25, refieren esta inexistencia en los puentes romanos gallegos.
- ³¹⁶ SAZ, J. DEL, *op. cit.*, dados en 1544, 1600 y 1702.

- 317 Otra hipótesis añadida a la existencia de estos arquillos, ya sin relación directa con la presencia de un molino en las inmediaciones, es una funcionalidad de aligeramiento del estribo por a la gran altura de este para intentar suavizar la pendiente producida por el gran arco central. En rigor, ambas hipótesis no son contradictorias.
- 318 · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cangas de Onís*.
- 319 AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 22, 30v., 1577, octubre, 19; f. 31, 1578, noviembre, 30. Las instrucciones dadas en 1584 por la ciudad de Oviedo a Toribio de Ribera para establecer una sisa en favor de varios puentes de Asturias, entre ellos los de «Onís y el Ynfiesto», no se refieren al puente de Cangas, ya que, como se puntualiza poco después en la real provisión otorgada para los «edificios y obras» de aquellos, por una cuantía de 73.300 maravedíes, el puente aludido es el de Santa Eulalia de Onís, localizado, por tanto, en el vecino concejo. AAO, *Libro de poderes*, f. 351. Regesto en VILLA GONZÁLEZ-RÍO, P., *op. cit.*, doc. 7606. AAO, *Actas...*, 1587, diciembre, 16, f. 498. Las referencias de ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *La arquitectura...*, p. 67, sobre la investigación en varios puentes asturianos en 1590, entre ellos «las de Cangas y Tineo», a pesar de la identificación establecida por el autor con el puente «romano» de Cangas, podría hacer más bien referencia a diversos puentes de los concejos de Cangas del Narcea y Tineo. Lo mismo puede aplicarse a lo referido por el autor en *Las obras públicas...*, p. 486, sobre la referencia de que el puente de Cangas «pudo recibir una reparación hacia 1590, a juzgar por los tajamares en forma de huso».
- 320 MORALES, A. DE, *Viaje a los Reinos de León y Galicia y Principado de Asturias*, ed. facsímil, Oviedo, 1977, p. 60. GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 341: «de esta disposición penetramos al terminar el puente al barrio baxo de Cangas de Onís, que le dizen El Mercado».
- 321 Cangas de Onís, protocolos, José de Palacio (referencia obtenida por cortesía del cronista de la villa).
- 322 · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.* Cangas de Onís, protocolos, Antonio José de Soto (referencia obtenida por cortesía del cronista de la villa).
- 323 AGAPA, *Actas...*, t. 109, ff. 97 y ss.: «paso sobre el varco de Gallegos (...) Cangas de Onís, pasos junto al de Lugones». 2 julio 1757. *Ib.*, f. 170, 29 noviembre 1757.
- 324 · *Ib.*, t. 110 b., f. 71v., 1766, julio, 1. Se libran 3000 reales. Argumentos similares resaltando la importancia de su emplazamiento se repiten en posteriores peticiones de reparación, como la sucedida a mediados del siglo XIX, cuando se hacía ver la imposibilidad de encontrar «un sitio por donde pueda vadearse ni colocarse provisionalmente una varca que al menos sirviese para el paso de las gentes» y se manifestaba el interés general de toda Asturias en él como medio de comunicación con Santander, Vizcaya y Guipúzcoa, afectando su mal estado, según se decía, incluso a los mercados de Avilés y Siero: AGAPA, fondo histórico, OP, caja 16: «Expediente sobre la reparación del puente del Orrín (Cangas)».
- 325 AGAPA, fondo histórico, OP, caja 18. GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 340.
- 326 · AGAPA, fondo histórico, OP, caja 16, «Expediente sobre la reparación del puente del Orrín (Cangas)».
- 327 · GARRIGA Y PALAU, F. J., *Resumen de actas y tareas de la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de la Provincia de Oviedo desde 1874 a 1912*, Oviedo, 1915, pp. 28 y 41-42. MAA, Actas de la Comisión Provincial de Monumentos (1904-1932), 6 de marzo de 1926: «Seguidamente, el Secretario dio cuenta de una carta y presupuesto del Alcalde de Cangas de Onís respecto al oficio que le había dirigido esta Comisión, interesándole datos acerca del ruinoso estado en que decía hallarse el antiguo puente de aquella ciudad y el coste aproximado de las obras necesarias para su reparación, acordándose librar a dicho Sr. Alcalde la cantidad de trescientos sesenta y ocho pesetas, que se fijan al efecto en el citado presupuesto».
- 328 · GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, pp. 355 y ss.
- 329 · BNE, Guerra Civil, caja 45.
- 330 · AMC, *Proyecto de restauración...*
- 331 · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- 332 Para las descripciones que se hacen a continuación aclaramos lo siguiente: 1. La cara norte del puente es la más próxima a la carretera de Cangas de Onís. 2. Los arcos los nombraremos con relación al arco central y hacemos referencia absoluta a las márgenes al hablar de «derecha» e «izquierda», *siempre desde aguas arriba*: así, el primer arco de la derecha, será en realidad el primer arco que vemos a la izquierda del arco mayor, al mirar desde la carretera; la pila derecha del arco mayor es la que se eleva sobre la roca del cauce, más próxima a la margen derecha; y así, sucesivamente. 3. El lado de la ciudad de Cangas se sitúa en la margen derecha; el de la izquierda corresponde al concejo de Parres; todo ello, como hemos apuntado anteriormente, siempre desde aguas arriba. Hacemos estas aclaraciones porque algunas referencias en la documentación pueden llevar a confusión.
- 333 · Curiosamente, estos tajamares son los únicos lugares del puente en los que a simple vista se aprecian marcas de cantero. Son abundantes los tréboles trazados con arcos de circunferencia y las uves invertidas que se cortan, aparecidas estas últimas también en la Ponte de San Clodio, con una fecha *post quem* a finales del siglo XV: ALVARADO BLANCO, S., DURÁN FUENTES, M. y NÁRDIZ ORTIZ, C., *op. cit.*, p. 227. Pensamos que son añadidos en un período localizado entre la reconstrucción de los primeros arcos laterales y la actuación de 1842, quizás entre los siglos XV-XVII.
- 334 · GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 55. Además, el *Diccionario* de Tomás López, BNE, Mss. 7295, refiere que «se pasa el río Grande por un puente de madera». MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Infiesto*, habla de un puente de madera «más abajo de Ceceda». FERNÁNDEZ CONDE, F. J., TORRENTE FERNÁNDEZ, I. y NOVAL MENÉNDEZ, G. DE LA, *El monasterio...*, vol. II, doc. n.º 213.
- 335 · RODRÍGUEZ OTERO, V., *op. cit.* Parte de los datos ofrecidos lo son por cortesía del autor, quien nos ha facilitado amablemente una copia de su trabajo con anterioridad a su publicación.
- 336 · *Ib.* Los redactores del proyecto del nuevo puente construido en el siglo XIX consideraban que el viejo no estaba, sin embargo, asentado en roca, sino que «lo que se descubre en el lecho debajo del puente viejo es una grava menuda mezclada con légamo arcilloso», observación que, en todo caso, iba en contra de su gran perdurabilidad: AGA, OP, caja 2562, año 1859.
- 337 ACO, Serie A, carp. 13, n.º 13. Regesto en GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, doc. n.º 606.
- 338 FERNÁNDEZ CONDE, F. J., «La supuesta donación de la ciudad de Oviedo a su iglesia por la Reina D.^a Urraca. Estudio crítico», *Asturiensia Medievalia*, n.º 1, (1972): «per suos terminos et antiquas divisiones: et per terminum Sancti Estephani et illo quoto de Naves et per illa Cruces de Lavanegos et per illa ponte de Colloto et per Covalugo et per rivulo de Scelos et per illa Cruce de Labares et per Pausatorio et per Vías Cavas». Para el autor, aunque la copia amplia conservada (*Libro de la regla colorada*) es del siglo XIV, derivaría también, al igual que la breve del *Libro de los testamentos*, de una realización de principios del siglo XII, dentro del *scriptorium* del obispo Pelayo.
- 339 Sobre las noticias del siglo XV, v. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Historia de Asturias: la Baja Edad Media*, Salinas, 1979. Las referencias del siglo XVI, en: AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 100, de 19 de marzo de 1591.
- 340 GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 11.
- 341 RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. vv. *Granda y Siero*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Nora*, habla de un puente de piedra «muy bueno» en Colloto. PRIETO, R., «Siero», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, t. I, p. 345; «viejos puentes, pasos y pontones, algunos de notoria antigüedad, como el de Jinicio, Colloto, Valdesoto, etc.».
- 342 · RODRÍGUEZ OTERO, V., *op. cit.*
- 343 AGA, fondo histórico, OP, caja 2562, año 1859.
- 344 FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, «es indudable que este puente no pertenece a la época republicana, dada su perfección técnica y arquitectónica, así como porque la romanización de Asturias debió venir después de las guerras de Augusto con cántabros y astures». Su descripción es la siguiente: «El arquillo marca el eje de simetría y las rasantes se contrapesan en rampa y en pendiente suave. Los arcos, de unos 10 m de luz, tienen un dovelaje cuidado que arranca más alto de la cuerda del medio punto, la cual va aproximadamente con la línea de tierra».
- 345 RODRÍGUEZ OTERO, V., *op. cit.*: «Aunque carecemos de una serie estratigráfica que autentifique tanto que el puente sea romano como que el tesorillo fue encontrado en él, existen asimismo bastantes razones como para no cuestionar absolutamente que esta tesorerización marca un momento *ante quem* tiene lugar esta estructura vial, lo que nos trasladaría, como muy tarde, al primer cuarto del siglo V. Esto, asimismo, descartaría una época cronológicamente superior a la de las invasiones no solo por la presumible situación de inestabilidad en que vive Asturias, sino también porque comienzan a cambiar los cánones constructivos». Aceptando básicamente los argumentos del autor, deberíamos asimismo tener en cuenta, por un lado, que la fecha de las monedas solo nos ofrece el dato de su acuñación, y no el de su utilización y ocultamiento, que pudo prolongarse en el tiempo, y, por otro lado, que en el período de transición entre romanidad y Alta Edad Media, y durante la monarquía asturiana, parece apreciarse una continuidad en cuanto a técnicas constructivas, calificadas como de carácter «tardorromano».

- ³⁴⁶ *Ib.* En palabras del autor, «la metrología, si es positiva, si los valores salen exactos, podría ser uno de los criterios, a falta de otros datos, que afianzase la cronología romana de un puente, pero la ausencia de metrología y modulación no negaría, por sí sola, la cronología romana de cualquier fábrica». Sobre las técnicas de modulación y metrología, v. LIZ GUIRAL, J., *op.cit.*, pp. 40 y ss.
- ³⁴⁷ RODRÍGUEZ OTERO, V., *op. cit.* El autor recuerda que el puente está situado en las cercanías de testimonios antiguos de poblamiento, a menos de dos km de la probable villa romana de Monte les Muries y a poco más del castro de estructura romanizada de La Torre, y, en cuanto a las características del puente adscribibles al mundo medieval, señala «la heterogeneidad de arcos, arco ojival y material constructivo poco trabajado en los tímpanos, siendo el resto de sus características propias del mundo romano. Lo que no sabemos en este momento es si esas características (...) son fruto de alguna remodelación posterior a la fábrica del puente o si, por el contrario, son características que aparecen en los puentes romanos posteriores al siglo II».
- ³⁴⁸ AGA, caja 2562, año 1859.
- ³⁴⁹ PRADE, M., *op. cit.*, ofrece una secuencia cronológica de la aparición de los espolones a partir de los siglos XI y XII, surgiendo los triangulares a partir del siglo XIII. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *La arquitectura...*, p. 52: «Los romanos no reforzaban la parte posterior de los pilares (popa) y ello constituía un grave defecto técnico, corregido durante la Baja Edad Media y perfectamente comprendido durante el Renacimiento. El primer paso para solucionar el problema consistía en reforzar la popa de los pilares, y finalmente se incorporaron los espolones como réplicas de los tajamares, con lo que se conseguía encauzar adecuadamente la corriente».
- ³⁵⁰ Como pueden ser los casos de los puentes de Peñaflo, Gobín y, quizás, Godos y Olloniego.
- ³⁵¹ AAO, *Actas...*, 1532, agosto, 21, f. 476v.; 1532, octubre, 21, f. 481v.; 1533, agosto, 27, f. 31; 1533, noviembre, 12, f. 38; 1533, noviembre, 24, f. 40.
- ³⁵² *Ib.*, 1546, septiembre, 24, f. 259v.; 1546, octubre, 27, f. 266; 1546, noviembre, 26, f. 265; 1547, enero, 14, f. 168; 1549, noviembre, 15, f. 347
- ³⁵³ *Ib.*, 1555, julio, 12, f. 92; 1555, julio, 15, f. 93; 1555, septiembre, 6, f. 103v.; 1555, septiembre, 16, f. 104v.; 1555, septiembre 27, f. 107; 1555, octubre, 21, f. 110v.; 1555, noviembre, 13, f. 112v.; 1555, diciembre, 9, f. 107v.
- ³⁵⁴ *Ib.*, 1565, febrero, f. 618v.; 1586, julio, 28, f. 399; 1590, julio, 11, f. 690; 1591, marzo, 8, f. 731: «y los an bisto, y estaban muy malos, para caer, y que la de Cayés tiene mucho coste para el rreparo della, y la de Coloto tiene menos coste, y con brevedad conbiene el remedio de las dos, y trajeron ziertos pareceres para el remedio de la de Coloto, de ofiziales de cantería». Las obras se adjudicaron a Felipe de Hano: AGAPA, *Libro de cuentas...*, libramientos de 19 de marzo de 1591 y 5 de agosto del mismo año: «... por razón del rremate que en él se hizo del rreparo y aderezo que por maestros fue declarado tener nezesidad para su perpetuydad la puente de Qualoto, por estar edeficada de mucho tiempo a esta parte, conforme a la traza y condiçiones hecha por los dichos maestros con los quales el dicho edefizio se rremató en el dicho Felipe de Hano y más el pontón questá adelante de la dicha puente en preçio de çinquenta ducados, de los quales conforme a las dichas condiçiones ubo de aber los beynte e cynco...» *Ib.*, f. 126: se da otro libramiento por valor aproximado de unos 434,0 maravedís.
- ³⁵⁵ *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. VI, Oviedo, 1958, p. 25, Junta General de 3 de abril de 1647. Tras tratar del casi omnipresente problema de la obligada financiación de los puentes y calzadas del reino de León, se planteó la reparación del camino de la zona: «Propuso el señor D. Pedro Valdés Prada, que la ciudad le tiene encargado pida a los señores de esta Junta ayude con alguna cantidad de maravedís de los de la Fábrica de Caminos para el reparo de los que ay desde esta ciudad hasta la puente de Lugones y la de Cullotto, por neçesitar de reparos. Y todos los dichos cavalleros acordaron se ayude». VILLA GONZÁLEZ-RÍO, P., *op. cit.*, doc. n.º 10687, *Libro maestro de fueros*, t.1, f. 157v. Puentes, leg. 27, n.º 8. Asimismo, se conservan en el Archivo Municipal de Oviedo documentos fechados entre 1656 1667 sobre diferentes calzadas de la ciudad, entre ellas la que va de Oviedo a Colloto: *Ib.*, doc. n.º 10498; *Libro maestro de fueros*, l. 26, f. 14.
- ³⁵⁶ AGAPA, *Actas...* t. 110, ff. 114, 118. En 1773, octubre, 11, referencia al plano de la obra del pontón de Colloto. Se piden informes sobre los caudales existentes en la Fábrica de Caminos. *Ib.*, f. 110, octubre, 16: «sobre la composición de el arroyo de Colloto». *Ib.*, f. 122v., 1774, abril, 8.
- ³⁵⁷ *Ib.*, t. 111, f. 55, 1777, mayo, 15.
- ³⁵⁸ *Ib.*, t. 113, ff. 184 y 190, 1780, octubre, 16 y diciembre, 22. La supresión del lomo del puente, en *ib.*, t. 113, 1781, marzo, 16; se pide se inspeccione y se saque a remate, con la condición de que «cualquiera quiebra que resulte se a de afianzar por el maestro en quien se rematase». *Ib.*, f. 195, marzo, 30, se especifican las condiciones, al tiempo que se manifiesta la inexistencia de fondos.
- ³⁵⁹ *Ib.*, t. 113, f. 198v., 1781, mayo, 8. *Ib.*, f. 199, junio, 1, referencia a obras en el camino y puente de Colloto. *Ib.*, f. 206.
- ³⁶⁰ *Ib.*, t. 104, f. 21v., 1782, enero, 2. En 1787, referencia a 50 doblones dados con anterioridad para el puente de Colloto. *Ib.*, t. 115, f. 119.
- ³⁶¹ *Ib.*, t. 115, ff. 119 y ss., 1787, referencias a reparos en Santa Eulalia de Colloto, «camino de Francia»: se piden 9000 reales. *Ib.*, t. 116, f. 25: el camino de Pico de Sierra, «dificulta la comunicación de caballerías y casi imposibilita a carros».
- ³⁶² *Ib.*, t. 118, f. 23, 1795, agosto, 25.
- ³⁶³ *Ib.*, t. 123, f. 162v., 1802, septiembre, 11.
- ³⁶⁴ AGAPA, fondo histórico, OP, caminos de Siero, caja 21,1844, junio, 18, «de 10 pies de cuerda y la altura que permita la arrasante del camino (...) de mampostería concertada con mezcla de cal y arena, rosca de rajola, aristonnes vivos de los estrivos y machón e imposta de sillería». Debían reedificarse «en este trozo, hasta la primera vuelta los dos muros de derecha e izquierda, que tendrán de altura 12 pies en el extremo inmediato al puente y 7 en su opuesto, incluso los cimientos, componiendo entre todo próximamente una línea de 200 baras». Se acordó que el camino tuviese 2 pies de espesor en la parte superior «y en la inferior, además, la cuarta parte de su altura, más el talud de un sesto de esta». A pesar de la claridad de la intervención efectuada la terminología es ambigua, hablándose en ocasiones de la «redificación» del puente de Colloto cuando, como vemos, las referencias documentadas afectan solo a sus inmediaciones.
- ³⁶⁵ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. Siero. AGA, OP, caja 2562.
- ³⁶⁶ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.* BNE, Mss., 7295, s. v. Siero
- ³⁶⁷ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.* Aramburu-Zabala Higuera, M. A., *Las obras públicas...*, p. 489: «En 1590 se mencionan sus puentes entre los que debían ser fiscalizados por no haberse comenzado las obras (...). Nosotros hemos localizado un pequeño puente de tres arcos cerca de la carretera a Valdesoto». AGS, RGS, 9-VIII-1590.
- ³⁶⁸ AGAPA, fondo histórico, OP, caminos de Siero: «... por tener su barbacana escavada y desecha ya en parte y tirar el río a dejar el río siguiendo otro curso a no atajarse su corriente con una estacada buena y bien segura que le retorne aún en las maiores abenidas (...), y, biendo que por aora era difícil su composición por estar muchos hombres en los reynos de Castilla y otros ocupados en los precisos labores del campo, lo suspendí hasta más oportuno tiempo, sin embargo de que, no acudiéndose con la prontitud posible a la composición y reparo de dicho puente, se hará cada vez mas gravosa y costosa al conzejo por los daños que en él pueden ocasionar las abenidas».
- ³⁶⁹ AHN, Consejo de Castilla, leg. 1314, Sala de Gobierno, f. 1.
- ³⁷⁰ *Ib.*, ff. 1v.-3. El Ayuntamiento acordó que el adjudicatario se hiciese cargo de estos desperfectos «no llegando su importe a dos mil reales, y que, después de finalizada, se reconociese y tasase por peritos para su satisfacción».
- ³⁷¹ *Ib.*, ff. 6-7v.
- ³⁷² *Ib.*, ff. 8 y ss.
- ³⁷³ AGAPA, *Actas...*, t. 116, f. 25.
- ³⁷⁴ Un procedimiento similar, en el puente de Lourtiguét, sobre el río Gers, es reseñado en PRADE, M., *op. cit.*, p. 201.
- ³⁷⁵ ADARO Y RUIZ-FALCÓ, L., *op. cit.*, vol. I, p. 236.
- ³⁷⁶ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...* BNE, Mss., 7295.
- ³⁷⁷ AGAPA, fondo histórico, OP, caminos de Siero.
- ³⁷⁸ AHN, Consejo de Castilla. Sala de Gobierno, leg. 1314, año 1774.

m

2.3. RUTA AL OCCIDENTE POR EL INTERIOR





PUENTE DE PEÑAFLORES

La orografía del área occidental de Asturias dificulta las comunicaciones de largo radio en dirección este-oeste, de tal modo que estas solo son realmente factibles por dos itinerarios: uno costero y otro interior que sigue, a grandes líneas, la cuenca del Narcea. Ninguno de ellos carece de inconvenientes: si el interior ve dificultado su tránsito por las montañas que se alzan entre las cuencas del Narcea y el Navia, el costero tiene problemas similares, al encontrarse la rasa litoral frecuentemente interrumpida en su continuidad por los ríos que, como el Nalón, el Esva y el Navia, la atraviesan perpendicularmente en dirección al mar. El propio relieve permite, no obstante, vías de enlace entre uno y otro itinerario a la altura de Cornellana, La Espina, la zona de Tineo o la cuenca del Navia.

Parece que tanto estos condicionantes como la evolución histórica de los asentamientos han dado, al menos de un modo general, una preferencia por la zona interior a lo largo del tiempo, tal y como han venido reseñado diferentes autores, aunque la identificación de esta vía con la descrita en el *Anónimo de Rávena* entre Asturica Augusta (Astorga) y Lucus Augusti (Lugo) por intermediación de Lucus Asturum (Lugo de Llanera) no sea unánime³⁷⁹. El desarrollo del itinerario es especialmente visible desde la Edad Media gracias, entre otras cuestiones, al impulso dado por las peregrinaciones a Santiago de Compostela³⁸⁰.

El tramo que en época romana iría de Lucus Asturum a las cercanías de Grado (Grau) ha sido estudiado por Álvarez Marrero y equivaldría, al parecer, con el posteriormente conocido como «camino antiguo a Gijón» que discurría bordeando el río Nora, sin cruzarlo, por los actuales concejos de Llanera y Las Regueras (Les Regueres): la ruta saldría de las cercanías de Lugo de Llanera, en donde se cruzaría con la proveniente de Pajares-La Carisa, tomando dirección oeste por los terrenos del actual aeródromo, Coruño y las cercanías de Ables, por el término de La Calzada; el itinerario proseguiría por La Capilla del Diablo, Torre Valdés, Tuernes el Grande, El Castiello, Mariñes, Tamargo, Valsera, Les Meleres, La Rabaza, El Pica-rín y Pumeda. Tras cruzar el arroyo de Andallón o Pumeda, el

camino sería el reutilizado en época medieval hacia Premoño y Valduno, donde la autora ha descrito varios tramos en los que aún existen restos, debajo de una carretera comarcal, en una longitud aproximada de unos 3 km. Luego la vía cruzaría el Nalón en las cercanías de Peñafior por el puente de Carril, estudiado por González y Fernández-Vallés, del que apenas quedan restos³⁸¹, reducidos a tres porciones de materiales que corresponderían al arranque del estribo derecho del puente y al de dos pilas, existiendo asimismo el recuerdo de una capilla asociada al puente. Para su descubridor, el puente de Carril, en una reconstrucción ideal, sería

un puente carretero de fábrica de mampostería con un fuerte estribo, o un estribo y una pila de su mismo ancho, a la derecha, seguido de un airoso arco de veinte metros aproximadamente de luz, bajo el cual se deslizase gran parte de la corriente. Por el otro extremo, dicho arco estaría apoyado en una robusta pila asentada sólidamente sobre las rocas del fondo del agua. Luego quizá otro arco o más..., hasta finalizar en un estribo semejante al primero. Para seguridad de peatones, caballeras y carros, tendría naturalmente a cada lado y a todo lo largo el correspondiente pretil, en medio de los cuales, quedaría, al menos en su entrada y salida, un amplio camino de cinco metros de anchura³⁸².

Para el autor, aunque de origen desconocido —bien romano, bien altomedieval—, este puente constituiría un antecedente del de Peñafior, que lo sustituiría tras su ruina, variándose así de manera definitiva el trazado del camino que, hasta entonces, se dirigía hacia la zona de Grado por Anzo, Monte de Anzo, Carbayedo, Sestiello y La Mata.

El itinerario medieval, partiendo de Oviedo a través del «camino francés» o interior al occidente, es el arquetípico y el que «aparece mejor y más tempranamente documentado en todos sus tramos y el que seguían con más frecuencia los peregrinos»³⁸³. La salida de Oviedo se realizaba por el actual barrio de La Argañosa, cruzaba el arroyo de Lavapiés por un pontón documentado en época moderna y proseguía por la leprosería de San Lázaro de Panicles. El río Nora se atravesaba por

el puente de Gallegos (v. § 2.3.1) y llegaba a L'Escampreru, donde realizaron funciones asistenciales el monasterio de San Martín, al menos desde el siglo XI; luego, una alberguería fundada en la segunda mitad del XIV; y, posteriormente, una venta existente ya en tiempos de Jovellanos. El camino discurría luego hacia Pumeda, donde cruzaba por *la ponte piedra* el río Andallón; seguía por Premoño, donde González y Fernández-Vallés refiere un hospital de peregrinos, y continuaba por Valduno hacia Peñafior³⁸⁴. Vinculado por su situación con las comunicaciones hacia el noroeste de Oviedo, el puente de Brañes (v. § 2.3.2) pudo, sin embargo, haberse utilizado como alternativa, fundamentalmente como sustituto del puente de Gallegos cuando el paso de este quedaba interrumpido, como parece testimoniar el camino vecinal que transcurría directamente de uno a otro puente por Les Cases de la Güelga, La Vega y Rodiello. Una vez cruzado el río Nora en Brañes, el itinerario podía coincidir a partir de Mariñes con el descrito por Álvarez Marrero, prosiguiendo por los términos de Tamargo, Valsera y Pumeda, o bien discurrir de Mariñes a Andallón y Santullano hacia Peñafior.

El referido tramo desde Pumeda a Peñafior ha sufrido numerosas intervenciones a lo largo del tiempo por los destrozos causados por las sucesivas crecidas del Nalón y por los posteriores intentos en época moderna de abrir su tránsito para carros. Tirso de Avilés habla en este sentido de los «muchos estragos e daños» en el camino de Grado causados por la riada de 1522, así como de los producidos por la de 1586, cuando

los caminos de Peñafior a Santa Olaya de Valduno todos se arruinaron y deshicieron, y el camino francés de Valduno se anduvo mucho tiempo por las viñas, y el hospital de la puente de Peñafior se llevó, sin quedar de él señal³⁸⁵.

Poco antes, en 1578, se habían librado seis mil maravedís al capellán de Peñafior «para ayuda del mucho gasto que el susodicho avía hecho en haçer los caminos de Premoño y puente de Pumeda, que es en el concejo de Las Regueras, que son caminos rreales que van para Santiago»³⁸⁶. Además, y como consecuencia de las citadas inundaciones, hay referencias de

intervenciones en algunos tramos, como sucede, por ejemplo, en 1640 y 1672, cuando se reparó el de Peñaflor a Valduno «por estar arruynado a causa de ir tan contiguo el río (...) con peligro de la vida»³⁸⁷. Los intentos de abrir el camino para carros desde Grado a Oviedo, al igual que se había realizado anteriormente de La Mesa a Grado, datan de mediados del siglo XVIII. La petición formal se realizó en 1766 y, aunque fue rechazada en primera instancia, se llevó a cabo, reaprovechándose los materiales del camino antiguo³⁸⁸. Las mencionadas referencias sobre el «temor a perder la vida» se repetirán a lo largo del tiempo, especialmente de 1775 a 1779³⁸⁹, cuando hay noticia de importantes reparaciones en la ruta, no tanto en las inmediaciones del puente de Peñaflor (v. § 2.3.3), de constante mantenimiento por su vulnerabilidad a las crecidas del río, como en la zona de Valduno, Premoño y Pumeda. Por ejemplo, ante la especial dificultad del paso por la zona de Pumeda, se propuso el desviar el camino y construir un nuevo puente³⁹⁰; las obras, a pesar de su necesidad, no pudieron concluirse en el tiempo previsto por coincidir con una hambruna que imposibilitó la concurrencia de los vecinos en *sestaferia*³⁹¹. Sí sabemos que en 1790 se había avanzado al respecto y que para las obras se reaprovechó el camino antiguo, justificándose en que «nada tiene de extraño lo que se está biendo todos los días de sacar un camino antiguo para emplear sus materiales en el nuevo con que se intenta sustituir»³⁹², y en 1792 se había reformado al menos «el puente y paso de Pumeda» a costa del obispo de Oviedo, aunque en 1800 las obras proseguían hacia Valduno³⁹³.

Desde la vega de Peñaflor la ruta se dirigía hacia la de Grado, donde existió un hospital de fecha de fundación desconocida que bien pudo fundarse en la Baja Edad Media, cuando la villa se convirtió en un importante núcleo como resultado de la política de promoción urbana realizada en el siglo XIII por Alfonso X y de su privilegiada situación junto a una fértil vega, en el cruce de dos importantes vías de comunicación, la del occidente que ahora referimos y la tradicional comunicación con la meseta por el puerto de La Mesa. El antiguo puente sobre el Cubia, que une la villa con San Pelayo, fue destruido en numerosas ocasiones³⁹⁴.



Figura 71. Vista general del puente de Ese de Caeras. (J. M. Fdez. Hevia)

Saliendo de Grado por San Juan de Villapañada, donde la orden de San Juan de Jerusalén mantenía un hospital del que tenemos constancia al menos desde principios del siglo XIII, se llegaba a la sierra de La Cabruñana, donde aproximadamente por las mismas fechas existía una leprosería³⁹⁵. Sin embargo, según Uría Rúa, el camino de peregrinación no pasaba por sus inmediaciones, sino por El Freisnu y Santolaya de Doriga hacia Cornellana, en un itinerario estudiado por García Díaz³⁹⁶ que cuenta en sus inmediaciones con testimonios de época antigua, como el Alto'l Castiello y Murias, en las Casas de Pando, lugar con restos constructivos quizás vinculables a época romana. El camino era visible en esta zona desde El

Castiello, recinto castreño en la parroquia de San Esteban de Doriga que, en palabras de Fernández Ochoa, pudo por su posición estratégica sobre el Narcea haber sido un centro importante de transición entre la zona minera de Salas y la de Allande, y cruzaba el Narcea en el punto llamado Las Casas del Puente, cerca de Cornellana³⁹⁷.

El paso del Narcea en esta zona fue obligado desde época antigua, al confluir esta ruta con la desviación de la de La Mesa hacia la comarca de Pravia³⁹⁸. En esta línea, la tradición historiográfica situó allí el enfrentamiento mantenido en el siglo IX por Nepociano y Ramiro I, que tuvo lugar, según las crónicas,

en el «puente del Narcea» —según Carvallo «esta puente de Narcea forçosamente avía de ser la de Cangas de Tineo o la de Cornellana, porque en todo este río no ay otra puente donde se pudiesen encontrar estos dos exércitos»—³⁹⁹. Al margen de esta identificación, lo cierto es que el puente existiría ya desde época romana tanto por la referida importancia de las comunicaciones de la zona como por la abundancia en ella de testimonios de poblamiento y de explotación minera. El paso del Narcea por Cornellana mantuvo, además, su importancia a lo largo del tiempo, como demuestra el hecho de que en el año 1024 fuese fundado el monasterio de San Salvador con un carácter de servicio y auxilio a los numerosos peregrinos que se encaminaban a Compostela. De la antigüedad del puente sería asimismo testimonio el hecho de que se conociese, ya en 1300, como «la ponte vella»; en sus inmediaciones existió una hospedería, documentada en el siglo XVI y que aún pervivía en el XVIII, pero a la que Uría Ríu atribuyó una mayor antigüedad⁴⁰⁰.

Representado cartográficamente en el *Atlas de El Escorial*, probablemente a finales del siglo XVI, junto al otro gran puente de la ruta, el de Peñaflores, el de Cornellana fue al parecer destruido en 1580, bien a causa de una inundación, bien por su antigüedad, y aún se aprecian, aunque con dificultad, algunas de sus estructuras —cimientos de los pilares a ambos lados del río—, mientras que en el centro del cauce quedaban restos de otro pilar, perdidos en una gran riada en 1959⁴⁰¹. Por lo demás, la gran incidencia de las inundaciones en este tramo propició sucesivas destrucciones y reconstrucciones del puente: así, entre 1589 y 1590 se construyó uno de piedra, cuya ubicación concreta desconocemos, a cargo de Pedro de la Bárzena, aunque ya en 1611 se manifestó de nuevo en la Junta General del Principado la necesidad de «açerse la puente de Cornellana», contándose en 1644 con una cédula real para financiar su obra⁴⁰². A mediados del siglo XVIII las referencias documentales hablan únicamente de un puente de madera, periódicamente destruido, y una barca «muy peligrosa»⁴⁰³. También dan fe de estas sucesivas ruinas las reseñas de Jovelanos del puente ya mencionado de las Casas del Puente y del situado aguas abajo del monasterio, en El Pontón, en dirección a Pravia, al que consideraba algo más moderno, y la alu-

sión, coincidiendo con el proyecto de hacer navegable el Narcea, a los vados «del puente antiguo» y «del segundo puente antiguo», ambos aguas arriba del monasterio de Cornellana, separados por poco más de 300 brazas, e identificable uno de ellos con casi total seguridad con el de las Casas del Puente⁴⁰⁴.

Paralelamente al paso del Narcea en Cornellana, existió también desde antiguo otro camino que, partiendo también de El Freisnu, se encaminaba a Bárzena, citada en la documentación plenomedieval como «Uárzena de illa ponte»⁴⁰⁵, y a Santiago la Barca por La Fonte'l Pioyu. Cruzado el Narcea, la ruta proseguía por el Cuarto de las Traviesas en dirección a Salas. Tras Cornellana, y pasando por Villazón, el «camino francés» llegaba a Salas, cuya fundación como villa urbana hacia 1270 se produjo en torno al «castello antiguo» del conde Suero Bermúdez. Como en el caso de Grado, su desarrollo urbano se basó en parte en su situación en el «camino francés» y convirtió a la villa de Salas, que contó con un hospital de peregrinos que aún pervivía en el siglo XVIII, en polo de atracción de la comarca⁴⁰⁶.

Las reparaciones del camino entre El Freisnu y Salas fueron numerosas, pudiendo destacarse las efectuadas durante los siglos XVII y XVIII, a las que probablemente pueden corresponder buena parte de los puentes del trazado. Desde Salas existían diversas rutas hacia La Espina o Valdés, consideradas todas tradicionalmente como *camín francés*. Hacia La Espina, importante referencia geográfica al menos desde época medieval, existían dos itinerarios alternativos: uno, el Camín de La Payera, que subía por la margen izquierda del río Nonaya, mientras que el segundo, el *camín vieyu* o Camín de Faxe, ascendía por la vertiente meridional de la sierra de Boudenaya por El Campu la Llanca y Casa Fontanos. El complejo asistencial de La Espina estuvo formado por un hospital dependiente del arzobispado de Santiago y otro para leprosos, el de Bazar; fundado antes de la segunda mitad del siglo XIII, y del que hoy queda como único testimonio la ermita de San Lázaro⁴⁰⁷. Aquí se produce una de las más importantes bifurcaciones del camino, dirigiéndose un ramal hacia la costa en Canero, en lo que fue el itinerario más mencionado por los peregrinos, que

contaban aún en el siglo XVIII con el hospital de Lavio; el otro ramal proseguía hacia el occidente por Tineo y, aunque mucho más accidentado, tiende a ser considerado como el principal y el más antiguo.

Tineo, donde existía otro centro asistencial de origen desconocido, vio confirmado en el siglo XIII su protagonismo con su conversión en núcleo urbano como consecuencia de la política de Alfonso IX de León. Primera villa nueva asturiana, su asociación al itinerario interior sería el factor que más contribuyó a modelar su fisonomía urbana, pronto desarrollada: en ella existió una colonia de pobladores de origen *franco* y una actividad económica de cierta importancia⁴⁰⁸.

A continuación, y por expresa decisión de Alfonso IX en 1222, el camino se dirigía hasta Obona (Oubona) y proseguía, bien por Bárcena del Monasterio, bien por Bourres, donde en el siglo XII se documenta un hospital que, como el de La Espina, dependía de la iglesia de Santiago⁴⁰⁹. Desde la zona del monasterio de Bárcena existió desde antiguo una desviación hacia Valdés y la costa; este último trazado, relacionado frecuentemente con la minería romana de la cuenca del río Esva, aparece reseñado en un apeo de la Catedral de Oviedo de finales del siglo XV como camino francés a Luarca por los lugares de Obona, Barcena, y Naraval. En las proximidades, y dentro de la parroquia de Caeras, existe un puente de apariencia antigua, del que carecemos, no obstante, de referencias documentales que nos permitan concretar su origen⁴¹⁰.

Retomando el itinerario principal, y con posterioridad a Bourres y Bárcena, se situaban los dos hospitales de la sierra de Fonfaraón, uno de los cuales aún funcionaba, según Uría Ríu, en los primeros años del siglo XX. Sin embargo, ya a finales del siglo XVIII, con las peregrinaciones en plena decadencia, el concejo de Allande pedía recuperar este camino, al no poder evitar su constante deterioro la única persona que habitaba la zona y llevaba el hospital:

Por el camino de Fanfaraón transitaban todos los peregrinos franceses al reino de Galicia, y los naturales tenían por el mis-

mo su comunicación con él con más brevedad y comodidad, pero, por no aver allí más vecinos que el que cuida de el hospital, ha ido poco a poco comiendo dicho camino el monte y sus malecias, haciéndole, como lo está, casi intransitable⁴⁴¹.

El trayecto por esta zona suponía un rodeo, por lo que, a pesar de las disposiciones reales, muchos peregrinos discurrirían por una vía más directa a través de Xera y Mirayu, donde al menos desde el siglo XIII y hasta bien entrado el XVIII existió una malatería, probablemente para mujeres, según Tolivar Faes, unos quinientos metros al sur de la moderna carretera⁴⁴².

Otro hito importante de la ruta era Pola de Allande, villa urbana a partir del siglo XIII como consecuencia de la política episcopal de promoción urbana, que contó en época moderna con tres hospitales, de los que no podemos establecer su origen medieval por falta de noticias⁴⁴³. Debemos, además, recordar que toda la zona allandesa —y, en particular, la cercana a La Pola— había sido ya un relevante cruce de rutas relacionadas con las explotaciones mineras de época romana⁴⁴⁴. Más al occidente, existieron también hospitales en Montefurado, Lago y Berducedo; y en Lendelapila, en términos del concejo, Tolivar Faes situó una de las más antiguas malaterías de Asturias, que habría cesado también tempranamente en su actividad⁴⁴⁵.

Siempre hacia el occidente, el río Navia se atravesaba en Grandas de Salime mediante el puente de piedra desaparecido del que tenemos constancia o por otro anterior, ya que, según Fernández Ochoa, su entorno fue ya en época romana un cruce de comunicaciones⁴⁴⁶. Conocida la parroquia en el siglo XV como «Santa María de la ponte de Salime»⁴⁴⁷, el puente de Grandas de Salime ha sido calificado tradicionalmente como romano. Así, Jovellanos mencionó la posible existencia de una inscripción, para él quizás romana, «que, por estar debajo del arco y tomada en hiedra y en tanta altura, parece imposible de copiar»⁴⁴⁸, de la que Miguel Vigil ya aclaró su carácter apócrifo, aunque también se refirió al puente como de «aparente construcción romana sobre el río Navia»⁴⁴⁹. A pesar de



Figura 72. Vista del desaparecido puente de Grandas de Salime, antes de 1900. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)

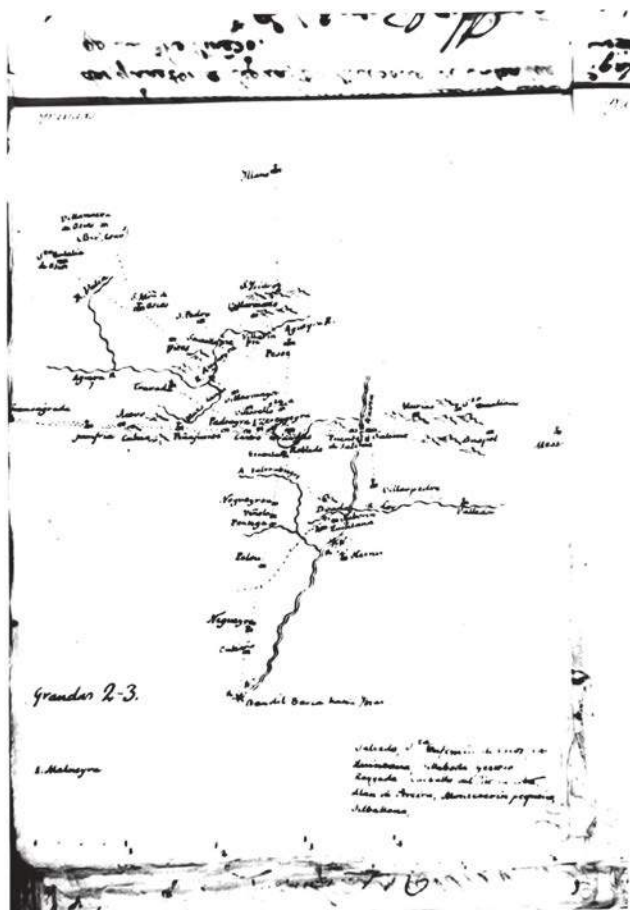


Figura 73. Croquis de finales del siglo XVIII correspondiente a la zona de Grandas de Salime. (BNE, Diccionario de Tomás López)

lo legendario de la inscripción, corroborado también por Del Llano Roza, Tolivar Faes subrayó su interés, en cuanto que relata una triple fundación piadosa (hospital, iglesia y puente) común en el período medieval; pese a ello, en el siglo XVIII ya no existía en la zona ningún centro asistencial, sino solo casas particulares que daban «cubierto y manta a los pobres peregrinos que pasan»⁴²⁰. La adscripción a época romana del puente continuó con Coello, quien lo relacionó con el de Olloniego, y, ya en el siglo XX, con Fernández Casado, quien hizo lo propio con el de Cayés⁴²¹. Sin embargo, Fernández Ochoa

calificó su fábrica como de «indudable filiación medieval» y planteó un posible precedente romano por emplazarse en el mejor lugar de paso para conectar con una probable ruta relacionada con la extracción minera cercana y con los castros de La Collada, Tremado o San Martín de Valledor⁴²². A este respecto, el *Diccionario* de Tomás López recogió la conciencia existente en Grandas de Salime de que dicho puente era heredero de otro más antiguo situado más al sur, en el término de Leyrado o Eyrado:

Y había en el Navia en aquel sitio una puente magnífica, por la que pasaba una carretera que subía por las Lomas a Fulgueyras, y a La Mesa (...) cuyos vestigios se reconocen vien en el día, y se dice que era esta el camino francés asta que llevó el río aquel puente, que, por ser muy costoso en aquel sitio, se pasó a Salime. No hay duda de que está bien fundada esta tradición, por ser mucho más cómodo aquel camino (que vajara diagonalmente con muy poco declive al dicho Eyrado y subía del mismo modo al Hospital de la (Cuya) digo Cuiha) que el que baja perpendicularmente a Salime y sube del mismo modo a Grandas⁴²³.

Así, el puente que se aprecia en las fotografías pudiera haberse construido en el siglo XVI, a tenor de la información incluida en una provisión real de 11 de diciembre de 1548, por la que se autoriza a hacer «una puente en el lugar de Salime, en el concejo de Grandas (...), la qual está hecha, e mandada repartir para ella ochocientos ducados»⁴²⁴. Las descripciones posteriores coinciden en su espectacularidad, derivada de su altura y de su asentamiento:

Solo tiene una puente de piedra en la citada de Salime (por donde pasa), de un solo ojo, mui elevado, de modo que en Asturias no parece hay otro de igual altura, y devaxo del corre el río, tan precipitado y apretado entre peñas que hace pedazos haún el árbol más robusto, y que no han podido los yngenieros más diestros suabizar su corriente para pasar por él las made-ras que se conducen para la Real Armada, aunque se han gastado muchos millares de reales⁴²⁵.

El puente necesitaba urgentes arreglos a principios del siglo XIX, como reflejan las actas de la Comisión de Monumentos y un expediente de 1906 de la antigua Diputación. Aunque aquella apoyó la petición del Ayuntamiento de Grandas y solicitó a la corporación provincial los fondos requeridos «para hacer algunas reparaciones en el atrevido y hermoso puente sobre el Navia, en Salime», apenas se realizó nada por falta de recursos y el puente acabó hundiéndose durante la construcción del embalse de Salime⁴²⁶.

Tras Grandas, la ruta proseguía hasta Pradaira, donde se localizaba una leprosería documentada a finales del siglo XV que Tolivar Faes relaciona con la ermita de San Lazaro, localizada a poco menos de un kilómetro del pueblo, en una loma por la que pasa el antiguo camino real y a unos doscientos metros de la moderna carretera. Las afirmaciones del autor sobre un posible origen anterior a 1581 y un mayor desarrollo de la malatería en los siglos XIV y XV se ven confirmadas por su mención a finales de este último siglo en el *Libro del prior* de la Catedral de Oviedo. Algo similar ocurriría respecto a la vecina malatería de Montouto, ya en Galicia, lindando con Grandas de Salime. Ambas, situadas en despo-blados a uno y otro lado del puerto, debieron existir bastante tiempo antes, estando la de Pradaira ya abandonada en 1699 y la de Montouto cien años antes. Finalmente, existía otro hospital en Cuiña, desde donde el camino se introducía en la provincia de Lugo⁴²⁷.

2.3.1. PUENTE DE GALLEGOS

Situado sobre el Nora, el puente servía de límite entre el alfoz o territorio concejil de la ciudad de Oviedo y el concejo de obispalía de Las Regueras (Les Regueras), encontrándose no lejos de él el hospital de L'Escampreru, fundado en el siglo XIV, si bien ya el monasterio de San Martín cumplía con estas funciones asistenciales en el siglo XI⁴²⁸. El origen del puente, aunque incierto, estaría probablemente vinculado con el desarrollo urbano de Oviedo y de las peregrinaciones a Santiago; así, y al margen de posibles precedentes, las primeras refe-

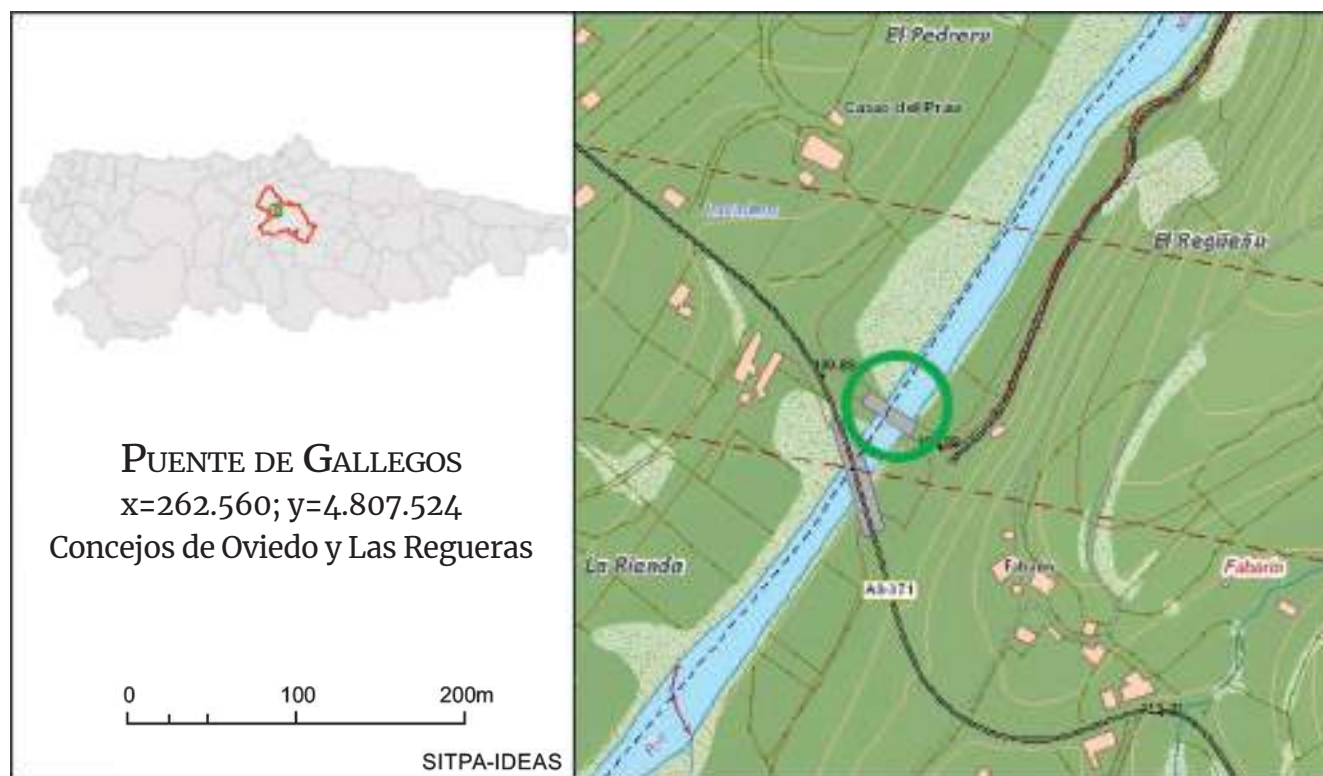
rencias documentales de la *ponte* de Gallegos datan de mediados del siglo XIII⁴²⁹.

El puente solo se documenta con asiduidad a partir del siglo XVI, coincidiendo con las preocupaciones de la capital por el mantenimiento de su red viaria —sin duda previa, pero de las que solo hay constancia en ese momento al apenas conservarse actas municipales de fechas precedentes— y con la fundación de un fondo dedicado específicamente a la reparación de puentes y caminos del de interés general para el Principado, del que el de Gallegos forma parte⁴³⁰. En la actualidad, aunque conserva restos de la antigua fábrica, esta se halla muy transformada por las continuas intervenciones realizadas a lo largo de los siglos, necesarias para mantener la comunicación de la capital con el occidente del país⁴³¹.

Intervenciones

El puente fue dañado por la inundación de 1522 reseñada por Tirso de Aviles, que «llevó la de Cayés y la de Brañes por ambas partes, e la de Gallegos e la de San Pedro de Nora»⁴³². Las palabras del cronista coinciden con los acuerdos inmediatamente posteriores tomados por el concejo ovetense sobre el «gran daño de los puentes de Cayés, Brañes y Gallegos». Todavía al año siguiente se hablaba de la «gran necesidad de reparo» del puente, cuestión urgente, ya que los gastos se podían entonces afrontar, lo que no sucedería de esperar más tiempo. Para ello se decidió negociar con representantes del concejo de Las Regueras la cuantía y la naturaleza de la intervención. La obra fue pregonada en la plaza pública de Oviedo el 29 de julio de 1523, pero, al quedar desierta la subasta, se acordó «faser un pontón de madera (...) e linpiar todas las maleças e troncos e maderas que tiene la dicha puente abajo e arriba, por manera questé más segura».

Hacia 1528 se ordenó inspeccionar el puente y en septiembre de 1532 se encargó al juez Juan González que hiciese arreglar sus *careles*. Durante el resto de la primera mitad del siglo XVI se reiteran las noticias de intervenciones de pequeña cuantía, si bien en 1546 aparece citado en una provisión real para



financiar los desperfectos causados por una riada que había afectado a casi todos los puentes del Nora⁴³³. Ya en la segunda mitad de siglo, el de Gallegos figura como beneficiario, junto a los de Brañes, Cayés, Olloniego y Los Blimales, de la obra pía de Valdés Salas para el mantenimiento de los caminos y puentes del Principado que acabaría originando la Fábrica de Caminos del Principado, fondo público de rentas instituido al efecto.

En 1563 hay constancia de una real provisión para su «hedefiçio» y en 1573 figura en otra relación de puentes para cuya reparación se solicita una sisa de vino⁴³⁴. En 1576, tras referirse que «las puentes de Olloniego y Gallegos, que son las que están en el concurso general de los camynos de Castilla y Santiago, sestán cayendo, y rotas y abiertas», se ordenó que Juan de Cerecedo y Diego Vélez, maestros de obra de la Catedral y

de la Universidad, informasen acerca de las obras necesarias. El dictamen planteó la urgencia de su reparación, ya que, en caso contrario, ambos se caerían en el plazo de un mes, alegándose que «paresce que en la puente de Gallegos tiene caydo un pilar la mitad dél»⁴³⁵. Según García Cuetos, la obra se adjudicó a Diego Vélez, quien la subcontrató a los canteros Pedro de Tro, vecino de Galicano, Junta de Ribamontán, y Miguel de la Portilla⁴³⁶. En 1578 se indicaba que «fue necesario rrepararla y ponerla bigas y maderos, piedras creçidas y otras defensas por que no se cayese», pagándose al maestro de cantería «que fiço la dicha defensa y rreparo» veinte ducados. Del mismo modo, en febrero de 1579 se pagaron a Toribio de Ribera 1124 maravedís «por cinco días de ocupación que tubo en la bisita de los puentes de Olloniego, Lugones y Brañes y Los Gallegos», mientras que en febrero del año siguiente la inspección del puente corrió a cargo de Diego Vélez⁴³⁷.



Figura 74. Panorámica del puente de Gallegos, aguas abajo. (J. Belón González)

Aunque no figura entre las «puentes arruinadas» en riadas importantes, como la de 1645, sí sufrió las consecuencias de la de 1676, pues en mayo de 1678 era necesario reparar el puente por «el quebranto de la calzada, de la puente y sus pasamuros»⁴³⁸. Con todo, fue la crecida de los días 25 y 26 de agosto de 1691, calificada entonces como la «maior inundación de agua» que había padecido Asturias y que trajo consigo «averse llevado más de diez y seis puentes de piedra, de las cuales dos estaban sitas en el concejo de la ciudad de Oviedo y sus términos, que comúnmente se nonvraban la de Los Gallegos y Brañes», la que lo afectó de lleno. El tenor de la cita y el hecho

de que la posterior resolución del Principado ordenaba que se «reedifiquen y fabriquen» los puentes afectados parece indicio de una verdadera reconstrucción:

... se reedifiquen y fabriquen las puentes de Olloniego, Ujo, Gallegos, Grado, el de Lavares en el concejo de Villanueva, San Antolín en el concejo de Ribadesella, el Ynfiesto en el concejo de Piloña, Turiellos en el de Langreo, y el puente de Purón⁴³⁹.

Pese a ello, parece que el paso continuó cortado por un cierto tiempo y que, en cualquier caso, la reconstrucción del puen-

te de piedra no habría tenido lugar hasta, aproximadamente, 1740. Mientras tanto, el tránsito se realizó por una barca, medio más habitual de lo que pudiera suponerse, y en 1715 se planteó la necesidad de hacer un puente de madera «en el río de Gallegos (...) por la gran necesidad que ay de dicho puente para el tránsito y camino por dicho paraxe»⁴⁴⁰. Hay que esperar, en efecto, a 1739 para que el Procurador General del Principado pida que se construya allí un puente «de piedra, y, en defecto, de madera» por las dificultades de tránsito que suponía su «bado intratable y su varco arriesgado y peligroso».

La obra, costeada con el capital de la Fábrica de Caminos y con dinero ofrecido por el concejo de Las Regueras, parece haberse tramitado con urgencia y estaba ultimada en julio de 1741. Sin embargo, en junio de 1742 proseguían las reparaciones en las calzadas de las inmediaciones del puente «por ser de otra forma inútil esta obra a causa de lo pantanoso de el terreno, descompuesto y arruinado de las calzadas antiguas»⁴⁴¹; existieron problemas añadidos con los pagos por falta de fondos en la Fábrica de Caminos, que solo se resolvieron en 1744⁴⁴²; también, con las propias obras, que no parecían estar llevándose con las garantías debidas, pues, si ya en marzo de 1743 se hablaba de la «ruina del petril», en junio de 1745 volvió a plantearse una posible ruina del puente por el agua que vertía en su fábrica el camino. Por ello, volvió a pedirse una intervención urgente para que «en el presente verano quede echo el rreparo nezario, sin perjuicio de el derecho que puede tener el Prinzipado a rrepetir contra el maestro en quien se rremató la prinzipal obra de dicho puente»⁴⁴³.

Las referencias sobre el mal estado del puente y calzadas inmediatas continuaron durante el resto del siglo XVIII: en 1757 se reparó el «paso sobre el varco viejo de Gallegos»; en 1773 se mandó «componer» el puente, y en 1780 se advertía que estaba «peligroso y amenazando ruina el borde del puente de Gallegos», procediéndose ese mismo año a ensanchar la calleja del puente y a una inspección del mismo por el arquitecto Francisco Pruneda⁴⁴⁴, cuyo informe aconsejó reparar la salida del puente hacia Las Regueras y reconstruir los pretiles, completamente arruinados:



Figura 75. Encimbrado del arco (1937). (Delegación del Estado para Prensa y Propaganda, BNE)

Asimismo, reconocí desguarnecido dicho antepecho por la parte de medio día, y que en brebe tiempo le pondrán raso los mal intencionados por la fazilidad con que se arruina tirando la manpostería al rriyo [sic], causa que no se puede rremediar a menos que se aga la guarnición de cubiertas de losas aparejada a picón con una cuartta de grueso, tres pies de largo y el ancho del mismo antepecho, bien ajustadas sus juntas para que unas y otras se ligen y atten, de modo que sin instrumento no se puedan derribar⁴⁴⁵.

Diez años después, en 1790, se indicaba de nuevo que, a pesar de pertenecer al fondo de caminos del Principado, está «muy pronto a ruinarsse el puente de Gallegos», pidiéndose en 1792 que se «componga» lo más urgentemente posible. Finalmente, en 1816 Manuel Fernández Ladreda refería que el puente había sido «reedificado» por Alvaro Valdés Inclán, Procurador General del Principado⁴⁴⁶.

En síntesis, se pueden plantear dos momentos de destrucción o daños relevantes en la estructura del puente: uno responde-

ría a la gran riada de 1522 y otro a la de agosto de 1691. En la actualidad, analizando su fábrica puede observarse la existencia de una base uniforme en la que los tajamares, pilas y espolones conforman una planta en forma de huso. Estos restos, correspondientes a la estructura más antigua conservada, se mantienen hasta la línea de cimbras. Por encima de esta plataforma, se aprecia la presencia de una segunda obra, tanto en las pilas como en espolones y tajamares, realizada con piedras labradas más pequeñas asentadas con algún tipo de argamasa. Por último, y al margen de otras obras menores que pudieron haber sido realizadas en estribos, calzada, pretilos, etc., aparece un tercer nivel de construcción, caracterizado por la culminación de espolones y tajamares con tejadillos de piedra más oscura, sin argamasa aparente. Tanto la segunda como la tercera obra, manteniendo tajamares y espolones en forma de ojiva, se diferencian claramente de la primera, al ser estos mucho más estrechos en planta. De todo esto, podría plantearse la hipótesis de la correspondencia de estas tres obras de fábrica con las intervenciones realizadas con motivo de las destrucciones documentadas, de tal modo que el primer ni-

vel podría corresponderse con una estructura de al menos los siglos XV-XVI; la segunda, con las obras realizadas con posterioridad a la destrucción de 1522, y la tercera a raíz de las intervenciones realizadas durante el siglo XVIII.

Descripción

El puente, como acabamos de ver, ha sufrido numerosas vicisitudes a lo largo de su historia, pasando por reconstrucciones, reparaciones parciales, rehabilitaciones, etc., que son una confirmación, en un caso más, de cómo estas obras de fábrica de puentes antiguos fueron modificadas con mucha frecuencia. No obstante, ahí está su pervivencia —asistida, eso sí— a lo largo de los siglos. Aún está por ver cuál será la evolución de nuestras modernas obras de hormigón, que rondan, las que más, en torno al siglo de antigüedad.

Nos encontramos en la actualidad con un puente en perfecto estado de uso por el que circula la carretera comarcal AS-232, que conduce al alto del Escamperu. El puente tiene una longi-



Figura 76. Vista de los arcos centrales, tímpanos reconstruidos de hormigón y detalle del espolón. (J. Belón González)

tud de unos 65 metros, con un perfil sinuoso, modificación del perfil alomado que poseía anteriormente. Su calzada asfaltada tiene un ancho de paso de 2,60 metros, con bordillos laterales de 45 centímetros, sobre los que se dispone una barandilla metálica de color amarillo. La carretera se estrecha al atacarlo por los extremos. Si no fuera por su característico perfil y su estrechez, pasaría desapercibido el hecho de que se está pasando por encima de un puente de fábrica. La obra moderna enmascara parcialmente, no obstante, su condición de puente antiguo.

Las bóvedas tienen luces que van desde los 10 metros (la tercera desde la margen izquierda) hasta los 5,60, la más pe-

queña, que se sitúa en la misma margen fuera del cauce. De las cuatro bóvedas de cañón existentes, la segunda, viniendo desde Oviedo (margen izquierda del Nora), fue volada durante la guerra civil, sufriendo también la mayor algunos daños, en una de las pocas referencias que tenemos de voladuras en puentes antiguos de Asturias. Durante la misma guerra fue reconstruida con hormigón, y el resultado logrado es muy bueno, a pesar de las condiciones de premura con las que se debió actuar. La obra es apreciable en el intradós, desde el nivel de riñones de la segunda bóveda y en los tímpanos por encima de esta y en el paño colindante de la mayor. El modo en que contrasta esta con la fábrica circundante causa un efecto antiestético.

Excepción hecha de la reconstruida y de parte del intradós de la mayor, las bóvedas están elaboradas con sillarejo, con labra basta en las caras presentadas, pero bien aparejado. Se emplea mortero de cal abundante para el asiento de sillares en el intradós. Las boquillas son de sillería recta de piedra caliza, con mejor labra que el sillarejo del intradós. Las dimensiones de las dovelas son bastante uniformes en todos los arcos (70 x 35 cm, aproximadamente). Es claramente perceptible, en las bóvedas centrales, el procedimiento constructivo. Sobre una plataforma base continua de forma ojival en planta (que se puede corresponder con restos de la fábrica de los siglos XV-XVI) se sitúan los mechinales y el arranque de la bóveda. Adosados a los tímpanos se elevan los tajamares y espolones paralelamente a la bóveda. Visto desde el intradós, resulta curioso comprobar cómo los tajamares tienen su extremo menos separado de los tímpanos que los correspondientes espolones, como si el eje longitudinal del puente se hubiese desplazado hacia aguas arriba. No entendemos por qué se produjo ese desplazamiento, que tiende a hacer bascular la plataforma hacia aguas arriba (hecho que se ha producido).

Siguiendo visualmente el levantamiento del espolón, se pueden observar los cambios de fábrica de los que se hizo referencia al hablar de las intervenciones en el puente y que son muestra clara de obras en él a partir del siglo XVII. Estos espolones con sombrero ojival se elevan casi hasta el nivel de clave —como si de contrafuertes se tratase— y le dan al puente un cierto aspecto señorial.

En los muros de acompañamiento laterales hay fábrica de mampostería, y en ellos se observan intervenciones que se corresponden con la época de construcción de la carretera, cuando se procedió a suavizar el perfil. Es posible que el arco de la margen izquierda fuera abierto posteriormente a la realización de los principales, y el tajamar y espolón correspondientes, añadidos, hecho que se podría deducir al comprobar lo que parece un cambio de fábrica, peor trabajada.

El puente se encuentra en buen estado. Conviene limpiar las hierbas que cubren algunos paños de tímpanos y las partes



Figura 77. «Puente de Gallegos, sobre el Nora, reconstruido en 20 días». (Delegación del Estado para Prensa y Propaganda, BNE)



Figura 78. Vista parcial de la segunda bóveda, reconstruida con hormigón y plataforma de apoyo. La pila bascula hacia aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 79. Detalle de un espolón, con sucesivas intervenciones. (J. Belón González)

superiores de los tajamares. Aguas arriba, en una zona que invade el cauce, crecen árboles que dificultan el curso de las aguas, que habitualmente circulan por los vanos centrales. Conviene eliminar estos árboles para dejar al cauce desarrollar toda su capacidad. En las proximidades de la margen derecha, precisamente en esta zona de la que hablamos, con caudales pequeños del Nora se estanca el agua; la zona quedaría, además, más saneada si se toma la medida que sugerimos. Por último, recomendaríamos inspeccionar la base de la pila derecha del segundo arco, para comprobar si tiene una buena base de asiento.

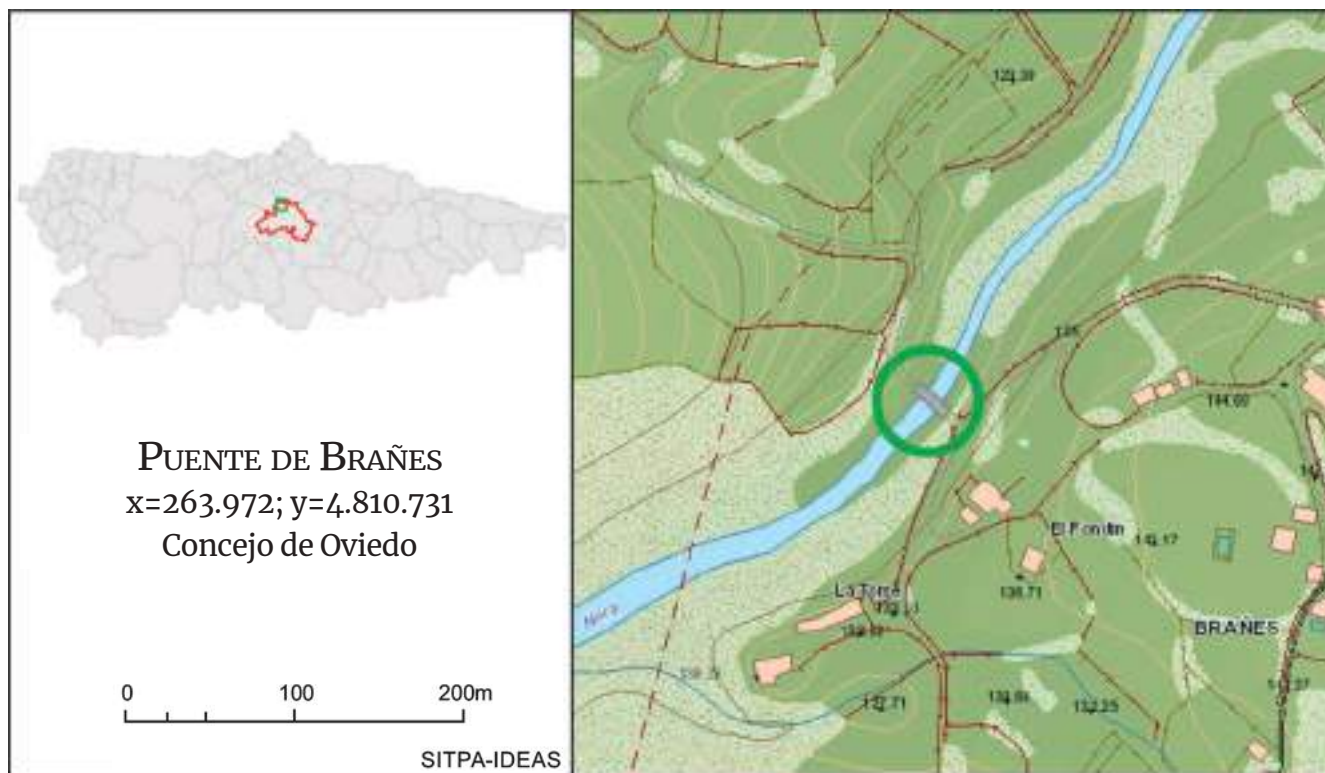
2.3.2. PUENTE DE BRAÑES

Se sitúa sobre el Nora en un punto intermedio de los caminos en dirección a Avilés por Lugones y Cayés y el interior al occidente por Gallegos, pudiendo constituir una alternativa a uno y otro itinerario. En el *Diccionario* de Tomás López se le ubica dentro de un camino que, saliendo de Oviedo por Los Pilares, se dirigía al lugar de Baselde y Venta de la Granda, desde donde podía proseguir por la sierra de La Peral, bien hacia Avilés, bien a Soto del Barco. En este sentido, existe un camino directo que une este puente al de Gallegos, de modo que, si este no era transitable, podía continuarse hacia Premoño y enlazar con el camino antiguo procedente de Lugo de Llanera anteriormente descrito⁴⁴⁷.

Las primeras referencias documentales del puente datan del siglo XVI y son acuerdos del concejo ovetense y de la Junta General referentes a sus reparaciones y a su inclusión en la Fábrica de Caminos del Principado⁴⁴⁸. Es citado por Jovellanos, quien, a pesar de describirlo como «de un grande arco puntigudo», lo califica de «al parecer, romano»⁴⁴⁹.

Intervenciones

Las menciones a la necesidad de su reparación datan de 1521, cuando la puente se calificó de «peligrosa»; las obras corrieron entonces a cuenta del concejo ovetense, en tanto que los veci-



nos pusieron la piedra y la arena necesarias. El puente fue afectado por la gran riada de septiembre de 1522 descrita por Tirso de Avilés, quien, al hablar de los hechos, indicó que esta «llevó la de Cayés y la de Brañes por ambas partes»⁴⁵⁰, a consecuencia de la cual la corporación ordenó examinar «los daños muchos que la luvia pasada de Nuestra Señora de setiembre abía fecho en los puentes de piedra de río de Nora y pontones de su derredor de la dicha ciudad» y acometer los *adobos* imprescindibles: tenemos así constancia de un libramiento de 25 reales a Gonzalo del Valle, de Brañes, por la cal que se le había tomado para reparar el puente, y en 1524 y 1528 se ordenó impedir que los carros dañasen su estructura, en una actuación similar a la sucedida a finales del siglo XV en el cercano caso de Cayés⁴⁵¹. Al igual que el resto de puentes del Nora, sufrió las consecuencias de una riada ocurrida con anterioridad a septiembre de 1546,

cuando conocemos la existencia de una real provisión para repararlo; hacia 1563 tenemos también noticias similares, aunque en esta nueva real provisión van, además, incluidos puentes ubicados sobre el Nalón⁴⁵².

En 1573 fue uno de los puentes para cuya reparación se estableció una sisa de vino; las obras se adjudicaron, según Aramburu-Zabala, en abril de 1574, aunque en junio del año siguiente estaban detenidas por falta de fondos. Para Brañes se habían presupuestado 400 ducados, y el responsable de la intervención era Francisco de la Roza. En 1576, y ante la escasez de monetario para afrontar las intervenciones de los puentes, se acordó una nueva inspección por parte de los maestros Juan de Cerecedo y Diego Vélez en un intento de rebajar los remates de las obras, considerados excesivos⁴⁵³.

Por estas fechas, y dentro del *Libro de cuentas de la Fábrica de Caminos del Principado*, constan entre marzo y octubre de 1578 diversos libramientos a Pedro Toribio, maestro cantero, por el «edefiçio e reparo de la puente de Brañes»⁴⁵⁴, y al año siguiente al mismo «por la demasía de la obra que fiço en la puente de Brañes» y los cinco días empleados en la inspección de los puentes de Olloniego, Lugones, Brañes y Gallegos⁴⁵⁵.

Ya en el siglo XVII, la riada de los días 28 y 29 de septiembre de 1676, calificada entonces como la mayor inundación hasta entonces conocida, afectó al puente, pues una referencia del 14 de mayo de 1677 informa de la necesidad de que se arreglen este y la pedrera de Brañes, que «está descompuesta y nezesita de reparos»⁴⁵⁶.

Sin embargo, fue la gran crecida de agosto de 1691 la que afectó en mayor medida al puente:

Los dias veinte y çinco y veinte y seis del mes de agosto del año pasado avía padeçido esa provincia la maior inundación de agua que avía experimentado sus naturales, de que resultó averse llevado más de diez y seis puentes de piedra, de las cuales dos estavan sitas en el concejo de la çiudad de Oviedo y sus términos, que comúnmente se nonbravan la de Los Gallegos y Brañes, y las demás de la villa del Ynfiesto y otros concejos en los caminos más públicos de ese prinzipado por donde se avía comerçiar con el reino de Galiçia, montañas de Burgos, Vizcaia y reino de Castilla (...) y con la neçesidad de no poderse socorer de los bastimentos de que neçesitavan, ni poder usar del advitrio de varcas para el reparo desta urjençia, por ser los ríos tan rápidos y tan continuas las aguas y creçientes que no se podían mantener en ellos sin el continuo gasto de renovarlas continuamente⁴⁵⁷.

El documento refiere que la inundación afectó de lleno al puente:

... avía destruydo y arruynado la puente de Brañes, deste q.º de Oviedo, llevando parte de ella, y que se pasaba con riesgo

por ella y que se necesitaba algún reparo, así por ser paso tan principal para esta ciudad, mayormente por haberse perdido con dicha inundación todos los demás puentes del camino real desde el reino de Galicia asta esta ciudad [a excepción del de Peñaflo].

Pese a esto, el de Brañes no fue incorporado a la lista de los puentes elegidos por el Principado para su urgente reparación, de la que se hizo cargo el municipio ovetense con el concurso de los vecinos y donaciones de personas interesadas en el arreglo⁴⁵⁸.

Descripción

El río Nora, después de recorrer desde su nacimiento en el concejo de Siero terrenos abiertos, inicia un tortuoso camino, más encajonado, por la falda norte del monte Naranco, constituyendo un nuevo obstáculo, junto a este último, para la salida de Oviedo hacia el norte. Allí se sitúa el lugar de Brañes, cercano a los puntos por los que discurría la ruta romana desde Grado a Lucus Asturum (Lugo de Llanera). Brañes pudo ser por aquella época un lugar de paso hacia la zona de Oviedo, falda sur del Naranco. Si por entonces existió un puente en este emplazamiento lo desconocemos; pero el puente que actualmente encontramos en Brañes es difícilmente inscribible en los de factura romana, a pesar de las opiniones de Jovellanos, que se inclinaba por esa hipótesis.

Su tipología se muestra típicamente medieval: arco de traza ojival (con muy poca posibilidad de ser datado antes del siglo XIII); arranques de la bóveda al nivel de aguas medias, que no sigue la tradición romana de situar estos a mayor altura, y apenas aparición de presencia de sillares con cuidada labra, a excepción de las boquillas. Las razones parecen suficientes para confirmar esta opinión: el puente actual es el transformado de uno de origen bajomedieval. Quizá gran parte de la fábrica actual deba datarse en el siglo XVI, por precisar más, pues la referencia a la avenida de 1522 sugiere una destrucción casi total de la fábrica anterior.



Figura 80. Vista frontal del puente de Brañes, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)

El puente en la actualidad tiene dos vanos, de luces 4,90 y 14,10 m respectivamente, enumerados de margen izquierda a margen derecha. El alzado del puente es, por tanto, asimétrico. La directriz de las bóvedas en ambos es ojival de trazado imperfecto, mucho más apreciable en el arco mayor. La altura de clave del arco se sitúa por debajo de la que correspondería a un trazado de bóveda de medio punto. Este rebajamiento fue motivado por la conveniencia de no elevar excesivamente el nivel de la clave, dando lugar a unas rampas de acceso de gran pendiente.

Solo encontramos una pila, más próxima a la margen izquierda, que está cimentada en roca. Esta tiene un ancho de 3,80 m; esta dimensión, en relación con la luz libre del arco menor, da al puente un aspecto de gran masividad, aunque esta apariencia queda aliviada por la traza ojival de la bóveda mayor, que domina prácticamente todo el cauce. En perfecto engarce con la pila hasta el nivel de arranque de la bóveda (logrado mediante sillares tallados con bisel bien apareados) existen dos tajamares (o tajamar y espolón) de planta triangular, que se elevan, simplemente adosados, hasta el nivel de riñones.

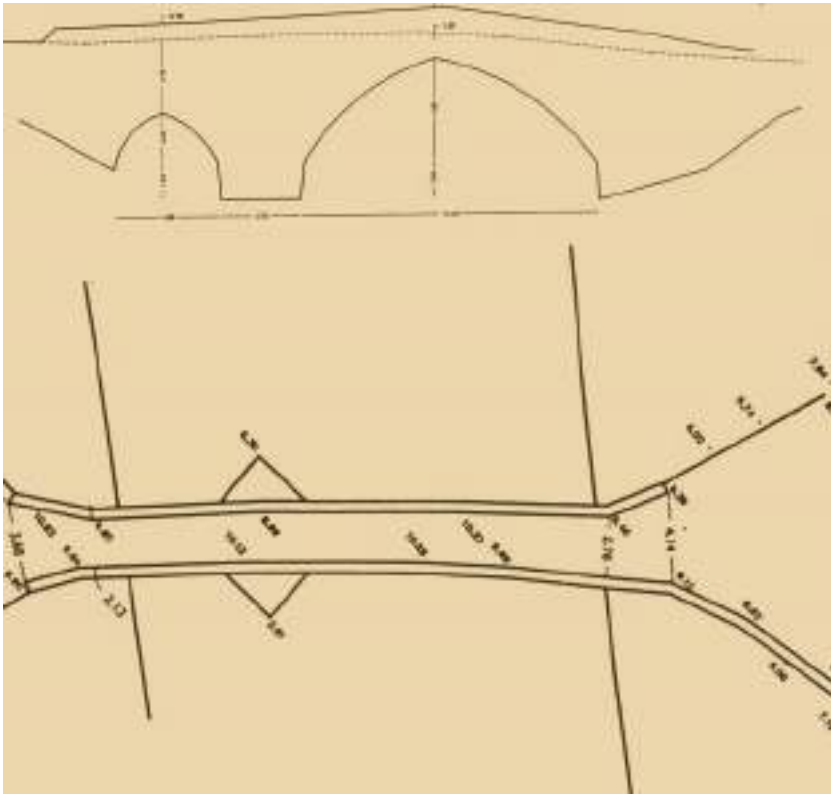


Figura 81. Planta y alzado del puente de Brañes.



Figura 82. Vista parcial, aguas arriba. (Elena Ruiz)

Las roscas de la bóveda principal están elaboradas con sillares de caliza de espesor medio de 70 cm, aunque varía ligeramente su tamaño de arranques a clave. En el intradós se emplea sillarejo de labra imperfecta, unido con abundante mortero de cal. Encontramos parecida disposición en el otro vano. Este último parece reconstruido, y pudo ser el lado que sufrió daños en la avenida de 1691.

Resaltamos un detalle constructivo interesante. El nivel de arranque de la bóveda mayor en la margen derecha es superior al del arranque desde la pila, del orden de 2 m. Este arranque se produce a salmer desde el muro estribo que, a la vez, funciona como muro de encauzamiento. Aunque esta disposición disminuye ligeramente la sección de desagüe, se logra así una

mejor transmisión de esfuerzos hacia la cimentación, descargando parte del trabajo de la bóveda.

En la pila, el arranque de la bóveda pequeña se produce también a diferente altura, coincidente prácticamente con el nivel de arranque del arco mayor desde el estribo. Las solicitaciones sobre la pila resultan asimétricas y tendentes a producir un giro de la pila hacia el intradós de la bóveda mayor, que, de hecho, se ha producido, aunque es ciertamente pequeño.

En los paramentos del puente la fábrica es bastante irregular, apreciándose el uso de sillarejo con simple desbaste, mampostería irregular e, incluso, en algunos paños, de canto rodado. Es decir, son fácilmente detectables sucesivas intervencio-

nes en los paramentos. Cabe resaltar entre ellas un recrecido del puente para suavizar el perfil fuertemente alomado que tenía, que se aprecia claramente por el cambio de fábrica.

Esta intervención también se deja ver en el muro de acompañamiento-encauzamiento de la margen derecha, aguas arriba, donde el recrecido está retranqueado respecto al del nivel anterior.

El puente, hasta fechas recientes, estuvo cubierto de abundante vegetación, pero se procedió, afortunadamente, a su limpieza: esta vegetación, aunque confiere al puente un cierto carácter romántico —y más en estos parajes—, acaba siendo perjudicial para su estabilidad.



Figura 83. Vista de los arcos y tajamar, aguas arriba. (J. Belón González)



Figura 84. Calzada. (J. Belón González)



Figura 85. Detalle de la diversidad de fábricas, testimonio de sucesivas intervenciones. (J. Belón González)

Al contrario de lo que ocurre en muchos puentes históricos, el puente conserva su pretil, aunque ha sido reconstruido en sucesivas ocasiones.

En cuanto al estado de la estructura, se debe comentar que se observan movimientos muy claros en la bóveda mayor —como si fuesen debidos a un movimiento torsor de eje perpendicular al cauce, de sentido dextrógiro—, de forma tal que se produce un desplome de la boquilla en su parte derecha aguas arriba, y lo mismo ocurre con la boquilla en la parte izquierda, aguas abajo. Estos movimientos no han dado lugar a grietas en el intradós, pero sí han repercutido en el desplazamiento de algunas dovelas. El resultado final es una traza irregular del arco. Es muy probable que estos movimientos sean inducidos por giros de la pila. La estabilidad del puente podría estar comprometida si no se consolida su cimentación.

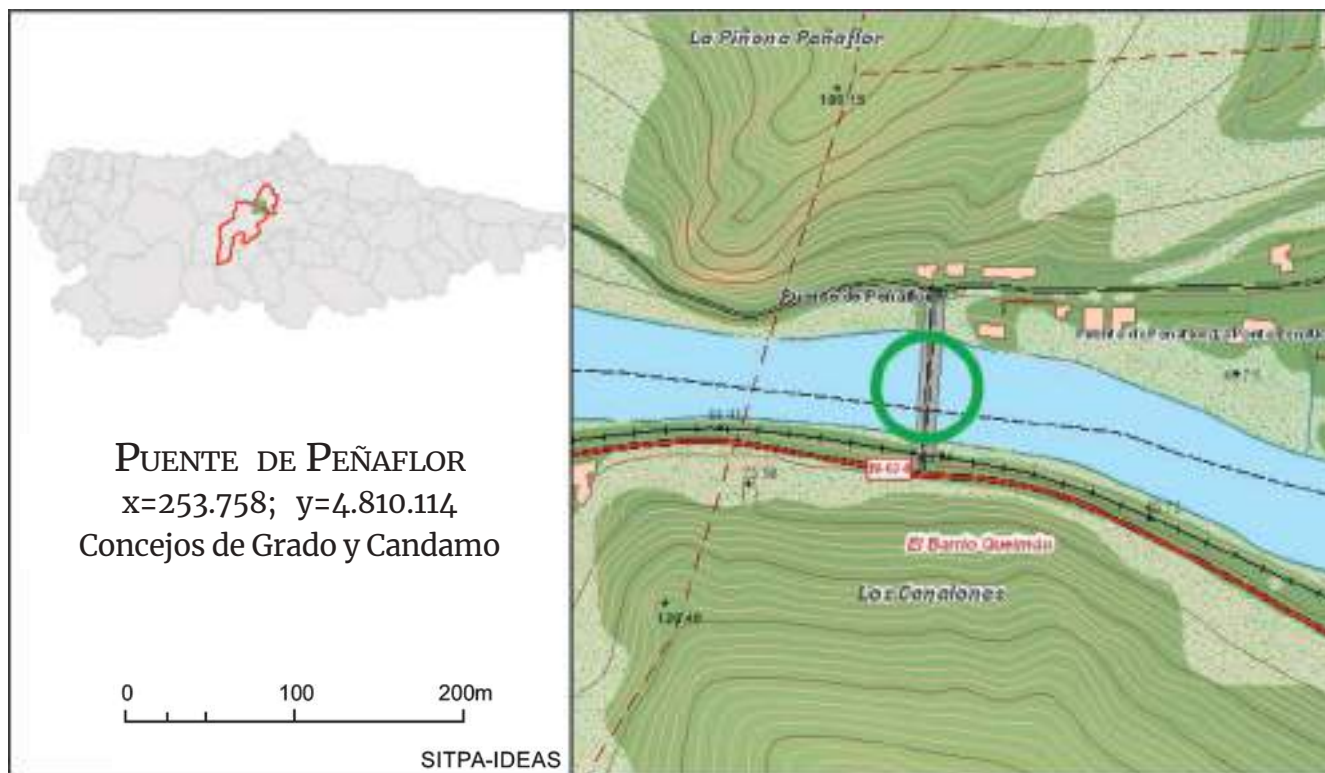
Los parajes del puente son ciertamente bellos y este uno de los pocos ejemplos que existen en Asturias de puentes con marcado sabor medieval, con sus arcos ojivales, aunque su ubicación, en un lugar recóndito, hace que sea desconocido de muchos.

2.3.3. PUENTE DE PEÑAFLOR

De origen medieval, se sitúa dentro de la principal ruta al occidente de Asturias y Galicia, siendo también utilizado en la comunicación con Oviedo a través del puerto de La Mesa.

Diferentes autores lo han calificado como el más bello e imponente de Asturias junto al de Cangas de Onís, poniendo de manifiesto la monumentalidad de su emplazamiento. En este último sentido aparece reseñado en los diccionarios de Tomás López y de Madoz, así como en las obras de Miguel Vigil y Fernández de Miranda, resaltándose siempre su importante elevación y su ubicación entre dos grandes peñas⁴⁵⁹.

Fernández Casado lo da como romano, siguiendo a Miguel Vigil y a Somoza, y recoge también la referencia de que el



PUENTE DE PEÑAFLOR
 $x=253.758$; $y=4.810.114$
 Concejos de Grado y Candamo

arco principal «compite en esbeltez con el correspondiente del puente de Cangas de Onís», dentro de su teoría de la romanidad del cangués. El autor mencionaba cinco vanos iniciales —de ellos, solo tres completos, pues un cuarto habría sido completamente transformado por las obras realizadas para el paso del ferrocarril, y el quinto quizás bajo una explanación de terreno ganado al río— y la modificación de las rasantes, apreciada por la diferencia entre las fábricas de los tímpanos, que suavizó el lomo de asno del perfil primitivo⁴⁶⁰.

A pesar de esta atribución a época romana, el origen del puente parece estar en relación con la destrucción de otro anterior emplazado en sus cercanías, a aproximadamente kilómetro y medio, el llamado puente de Carril, cuyos restos fueron descubiertos y analizados por González y Fernández-Vallés⁴⁶¹.

Así, el puente de Peñaflor aparece citado por primera vez en un documento del año 1144 en el que Alfonso VII, con su mujer doña Berenguela y sus hijos, donan una tierra y diversos bienes para la fábrica del puente y para fundar una alberguería en sus inmediaciones, en una asociación característica de puente y centro asistencial que se repite a menudo en la Edad Media⁴⁶². Con su edificación, producida en aquellos momentos, de tratarse de una construcción *ex novo*, o con alguna anterioridad, de tratarse de una reconstrucción, el antiguo trazado del camino sufriría una pequeña desviación para el cruce del Nalón, convirtiéndose en adelante el nuevo paso de Peñaflor en básico para comunicar centro y occidente por la zona interior de Asturias hasta la construcción de la carretera moderna que lo evita. El «pontem de Pennafro» vuelve a documentarse en diciembre de 1164 como límite de un deslinde de la Catedral de Oviedo⁴⁶³.

Su hospital u hospedería fue destruido por una avenida del Nalón en 1586, como detalla Tirso de Avilés, aunque sabemos de la posterior existencia de dos capillas, una a cada lado del puente —ya derruidas a mediados del siglo XIX—, una de las cuales fue afectada por una explosión accidental por motivo de una reparación del puente a finales del siglo XVIII. Según Fernández de Miranda, los vecinos atribuían a la capilla de San Blas o «del obispo», situada a la salida del puente, alhajas y montones de oro bajo el nombre de «tesoro de la torre»; no sería así totalmente descartable la hipótesis de una torre relacionada con el cruce del Nalón por el estratégico paso de Peñaflor, bien con un carácter defensivo, bien con un carácter económico, como posible precedente de la capilla⁴⁶⁴. Entre las construcciones cercanas, Cid Priego reseñó la casa de la obispalía, entre la carretera y el río, y la originariamente románica, aunque muy restaurada en los siglos XVIII y XIX, iglesia parroquial de San Juan, templo del camino de peregrinación con derecho de asilo⁴⁶⁵. La primera documentación gráfica del puente es su representación cartográfica a finales del siglo XVI dentro de la hoja correspondiente a Asturias, León y Galicia del denominado *Atlas de El Escorial*.

Intervenciones

Las periódicas inundaciones que sufrió Peñaflor, bien documentadas, también afectaron al puente. De ahí que, pese a su origen en el siglo XII, su fábrica haya sufrido numerosas modificaciones. Por ello, algunos autores han planteado que el actual puente es una reconstrucción realizada en el siglo XVI⁴⁶⁶, sin duda en coincidencia con las grandes riadas documentadas en este siglo, como la de 1586, que destruyó el hospital de peregrinos anexo al puente y afectó a este, como relataba Tirso de Avilés:

Un nogal grande quedó mucho tiempo en el pilar del arco de la dicha puente, la qual estuvo en grande detrimento y peligroso de se caer.

Sin embargo, y a diferencia de lo que ocurre en la mayor parte de los puentes del Nalón, no conocemos ningún documento

que refiera su destrucción, pues la única noticia de la que pudiera inferirse su construcción *ex novo* en este siglo, el acuerdo del Ayuntamiento de Oviedo por el que se autoriza el pago en el año 1577 al cura de Peñafior, por valor de seis mil maravedíes, «para ayuda de pagar las calzadas e puente que hizo camyno de Santiago», no tuvo por objeto el puente que nos ocupa, sino el cercano de Premoño, también conocido como *la ponte piedra*⁴⁶⁷. En otras ocasiones, esta atribución al siglo XVI se fundamenta en un análisis de la fábrica, como el realizado por Aramburu-Zabala:

Tiene espolones angulares bajos y arcos de medio punto con dovelas radiales; en cuanto a los tajamares, tiene un tajamar central angular, y a la derecha se ve otro en forma de huso, con capuchón escalonado, tal vez obra del siglo XVII; a la izquierda se ve otro tajamar angular, reformado en forma de huso, parcialmente, en fecha reciente; la existencia de un gran arco central de medio punto provoca un fuerte perfil de «lomo de mula», de doble rasante, actualmente modificada; está construido con sillería irregular. Todo ello nos indica su pertenencia al siglo XVI⁴⁶⁸.

Sin embargo, y como veremos más adelante, en la actual fábrica del puente se puede observar una base primitiva constituida por tajamares y espolones triangulares que forman parte todavía hoy de la pila central que también existieron en la más cercana a la vía del ferrocarril, posteriormente sustituida por estructuras ojivales. Sería este primer nivel del puente, junto con el arco mayor, lo que interpretamos como parte de la fábrica románica del puente, siendo el resto de las estructuras producto de posteriores remodelaciones.

Las intervenciones continuaron produciéndose en los siglos siguientes: Aramburu-Zabala menciona que en 1640 se afirmaba que sus dos arcos grandes se habían deteriorado, probablemente a causa de la riada que había desbaratado el camino de Valduno durante el invierno⁴⁶⁹. A su vez, como consecuencia de las inundaciones de septiembre de 1676 las actas del Principado indican que «se arruinó mucha parte de la puente de Peñafior»⁴⁷⁰; aunque el puente no fue incluido entre



Figura 86. Vista general, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)

los dieciséis puentes de piedra destruidos por la gran riada de 1691, en 1715 se advirtió de su peligro de ruina⁴⁷¹. Es precisamente a lo largo de este siglo cuando se acumulan las noticias sobre daños y reparaciones; de hecho, sabemos con cierto detalle los problemas que su estructura tenía por entonces por las declaraciones del representante del concejo de Peñafior en 1727, cuando se opuso al establecimiento de repartimientos para reparar la carretera a Castilla, reconociendo su necesidad, por considerar

aún más forzoso el reparo del puente del concexo (...) por allarse este con la notoria falta o quiebra de sillares en el arco

u ojo principal de ella y, asimismo, el tránsito que ay desde dicha puente al lugar de Peñafior tan sumamente yntransitable que en la más breve avenida de el río llegan a experimentar no solo los naturales de dicho lugar, sino tan bien todos los que transitan desde los reynos de Galizia a esta ciudad, allándose en la prevision de subir y trepar por todas aquellas peñas con gran riesgo de su vida⁴⁷².

Fernández Miranda refirió nuevas reparaciones poco tiempo después, afirmando que el puente se «reconstruyó» en 1736 y volvió a sufrir desperfectos entre 1757 y 1760. Por estas fechas la Junta General del Principado acordó reparar las quiebras del



Figura 87. Vista aguas arriba, antes de las intervenciones con motivo de la construcción del ferrocarril. (RIDEA-Fondo Mas)

puente, encargándosele al maestro Pedro Menéndez las obras por valor de dieciséis mil reales; sin embargo, apenas realizadas estas, una nueva llena en 1759 causó diversos desperfectos, por lo que se ordenó que maestros de obra indagasen si los trabajos se habían realizado con el cuidado y los materiales convenientes. Encargado de nuevo Pedro Menéndez de reparar los desperfectos, se encomendó al arquitecto Manuel Reguera González la inspección de las obras, así como dar la planta y las condiciones necesarias para unas actuaciones centradas en las pilas, tajamares y calzada del puente y en su camino y paredón inmediatos, para lo cual realizó una visita en barca «para reconocer los reparos de las zepas que están debajo del agua» en compañía de un oficial que ya había trabajado con el maestro responsable de las obras. Los trabajos continuaban en 1766,

cuando se actuaba en el *cairel* del puente⁴⁷³; en 1784 vuelve a hablarse de su ruina, ordenándose tasar su reparación, algo que, sin embargo, solo se ejecutó tres años después, volviendo en agosto de 1787 a plantearse la necesidad de intervenir a la mayor brevedad posible⁴⁷⁴. La situación se agravó en 1790, cuando se mencionaba que la «ruina» del puente «aún escude al estado que llegó el año de cincuenta y cinco», detallándose entonces que afectaba a una «socavación de las piedras fundamentales», con gran riesgo por la gran rapidez de la corriente en aquella parte del río⁴⁷⁵. Ante los avances en la quiebra, y atendiendo a que «era de recelar que a las primeras abenidas se fuese abajo el puente», se pidieron nuevos informes a Julián Antonio Vigil, «arquitecto empleado en el Nalón», quien dictaminó que este «se hallaba tan expuesto, que era de temer se biniesen al suelo

sus arcos principales a la primera arriada o crecida del río, por estar la cepa o pilastra que los sostiene sin cimienta en la mayor parte de su extensión, lo que en el día se podría reparar, poner con toda solidez, solo con la cantidad de mil pesos, poco más o menos». Para apoyar la necesidad de la intervención se subrayó la importancia estratégica del puente, «único paso preciso» para comunicar la capital con muchos pueblos del occidente, a la vez que camino real a Galicia. Significativamente, se pidió que la obra se ajustase a jornal y no por remate, pues «la solidez que exige un reparo de esta naturaleza se abiene mui mal con el interés del que toma una obra por alzado», siguiendo así el ejemplo dado por el Consejo de Castilla cuando ordenó que las cepas del nuevo puente de Santullano se construyesen también a jornal. En el reconocimiento para la reparación de la quiebra participaron Antonio Hernández, el arquitecto Julián de Vigil y su «sobrestante (...) que lo fue en la de Tuñón», aludiendo al puente de piedra construido en la citada localidad por esas fechas. Para la obra, calificada de «peligrosa y de corta duración»⁴⁷⁶, se utilizaron herramientas empleadas en este puente, así como dos chalanas fondeadas en el río procedentes de Sama que sirvieron para el andamiaje; los plazos no se cumplieron, pues los trabajos se suspendieron temporalmente y hubo que acabar habilitando, por un periodo de cinco años, una casa particular para conservar los materiales y herramientas⁴⁷⁷.

Aunque en 1799 consta que «se reparó el puente de Peñafior en un cepón y antepechos hasta dejarle corriente en todos aquellos defectos que se han notado»⁴⁷⁸, las obras continuaron a lo largo de los siglos XIX y XX, siendo de especial importancia la intervención efectuada en la fábrica con motivo de las obras del ferrocarril de vía estrecha y la nivelación de la rasante del puente⁴⁷⁹.

Descripción

A riesgo de repetir lo ya puesto de manifiesto por otros autores, hay que decir que el puente de Peñafior es uno de los más majestuosos que tenemos en Asturias, parangonable con el de Cangas de Onís, si bien el que nos ocupa puede que sea menos conocido. Al igual que en aquel, la elección de su ubicación fue



Figura 88. Panorámica, aguas abajo, durante la adaptación a la vía férrea. (Col. M. Carrasco Marqués)

un acierto. En el caso del puente de Peñaflor, se aprovecha un estrechamiento del valle en un lugar flanqueado por imponentes peñas de cuarcita que ofrecían condiciones adecuadas para el estribado lateral y el apoyo en el cauce. Una vez más, hay que destacar que su buena cimentación (con alguna pequeña excepción) ha sido la condición fundamental de su durabilidad: solo dos puentes antiguos en el Nalón resisten con su cimentación en el cauce.

Ya queda constancia de la importancia de este paso a lo largo de la historia y del gran número de intervenciones de que ha sido objeto; vamos a analizar ahora su situación actual, identificando, en la medida de lo posible, lo que vemos en la fábrica con lo que descubrimos en la documentación histórica.

Es necesario dar algunas cifras, para empezar. El puente tiene cuatro vanos, con bóveda de cañón de luces variables⁴⁸⁰. De margen izquierda a margen derecha (aguas arriba), sus luces son: 3,90, 25,70, 17,2 y 13 metros, respectivamente. El segundo arco es el de mayor luz entre los puentes de fábrica del Principado y es de una factura de gran calidad, como luego comentaremos. Las pilas intermedias tienen espesores que difieren ligeramente cuando se miden aguas arriba y aguas abajo; damos la medida media con una enumeración, también, desde margen izquierda a margen derecha: 5,80, 5,50 y 4,95 metros. Todas las pilas intermedias están cimentadas en roca, y este hecho es el que motivó la elección de luces variables para los arcos, pues con esa cadencia se encuentran los afloramientos en el cauce.

Queremos hacer, antes de seguir adelante, una pequeña aclaración: Fernández Casado habla de la existencia de cinco vanos en el puente, de los que solo se ven tres; un cuarto sería el modificado para realizar el paso de la vía férrea, y el quinto estaría bajo la explanación de la actual carretera. La fotografía del puente antes de adintelarse el paso para el ferrocarril que mostramos deja patente cómo en realidad existían dos arcos superpuestos en la margen izquierda, y el cuarto vano del que habla Fernández Casado sustituye, verdaderamente, a dos arcos. El porqué de esta disposición tan curiosa se puede encontrar en la modificación de un perfil previo con una rampa de gran pendiente de un lado, que enlazaba con el antiguo camino. Al realizar las obras a finales del siglo pasado de la nueva carretera, se mantuvo el arco inferior y, en vez de



Figura 89. El puente tras la construcción de la vía férrea. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)



Figura 90. Detalle del adintelado para el paso de la vía férrea. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)



Figura 91. Vista parcial de la remodelación del primer vano, en el siglo XX. (J. M. Fdez. Hevia)

rellenar de fábrica hasta alcanzar el nivel de la nueva rasante —lo que hubiera constituido unos tímpanos de altura desproporcionada—, se optó por el trazado de un arco superpuesto estribando ambos en la misma pila.

En el puente encontramos una gran diversidad de las formas en planta de tajamares y espolones, que son indicio claro de diferentes intervenciones llevadas a cabo en él. En la primera pila (margen izquierda), el tajamar tiene una planta mixta triangular-ogival, con el lado curvo hacia el primer vano, y otro recto, de mayor longitud, que se dirige hacia el vano mayor. El espolón correspondiente tiene planta ogival, superpuesta a una estructura base con muy pocas hiladas de forma triangular, con una terminación de ambos en meseta plana⁴⁸¹. En la segunda pila, nos encontramos con formas triangulares para el tajamar y el espolón, terminado este último con escalonamiento. Ambos pueden ser los originales, aunque se observan en ellos intervenciones para consolidarlos (es este, por otra parte, uno de los tajamares de los que se habla con preocupación a mediados y finales del siglo XVIII, por estar socavado). Por último, en la pila más próxima a la margen derecha, tajamar y espolón presentan formas ojivales en planta, terminando el primero con escalonamiento y en meseta plana el segundo. Este tajamar estuvo también afectado por socavaciones. Su origen está muy relacionado con el de las últimas bóvedas, que, como veremos a continuación, están reconstruidas. Para acabar con este punto comentamos que los tajamares y espolones tienen continuidad con la fábrica de las pilas. Todos los espolones se elevan hasta a una altura —aproximadamente la misma— coincidente con el arranque de las bóvedas. El tajamar central se eleva, sin embargo, hasta el nivel de riñones, mientras que los laterales están cercanos a los arranques.

Las bóvedas y su posible reconstrucción merecen un breve comentario. Tenemos la impresión de que la bóveda mayor no ha sufrido ningún derrumbamiento, porque la fábrica de sillar, de tamaño uniforme, no sufre variación significativa en todo el intradós. El aparejo de sillares está, por lo demás, perfectamente realizado, con las caras de contacto bien



Figura 92. Panorámica del puente, observándose el quiebro de la planta causado por las reconstrucciones. (Fotografía realizada por un vecino de Peñaflor)

aplanadas. Este hecho es fundamental para el comportamiento resistente una vez puesta en carga la bóveda. A pesar de su gran luz, no se aprecian las modificaciones significativas de su medio punto que cabría esperar si no se hubiese producido el descimbrado de manera adecuada. Las boquillas de esta bóveda están realizadas con sillares de longitud variable (entre 90 y 120 centímetros), que definen un trasdós que intesta irregularmente con los tímpanos. En las reparaciones menores que creemos ha sufrido esta bóveda se restituyeron algunas dovelas próximas a los arranques, en especial en la zona próxima al tajamar central. El estado de la bóveda parece bueno; únicamente se observa un pequeño desplazamiento de dovelas justo por encima del arranque tanto aguas arriba como aguas abajo; a esto se añade la rotura por agotamiento resistente de una de ellas justo encima del tajamar (pila derecha, aguas arriba) y una fractura de la dovela de clave, con desprendimiento de su parte interior. La bóveda tiene suficiente capacidad de reajuste y nos parece que estos defectos no afectan de manera inmediata a su estabilidad. No obstante, estos afectan a zonas críticas y necesitan ser controlados.

En las otras dos bóvedas (tercera y cuarta)⁴⁸² se observan reconstrucciones claras por la pérdida de continuidad en los

Condiciones con las que se deben fabricar los reparos del puente de Peñaflor.

1.^a Que la cepa primera acia Peñaflor se debe atacar con sillería bien ajustada y apretada en el rompimiento que se reconoce en su frente, que es de cuatro pies de ancho, seis de macizo y tres de alto; y en la segunda y principal del puente se atacará otro sobre el puente, digo sobre la peña, en el largo de diez y seis pies, que es el ancho de ella y de dicho puente: y por que se reconoce que la peña está muy escarpada, de modo que no se puede asegurar piedra alguna sobre ella, y de tan mala calidad que no sufre picarla ni ponerla a nivel, es necesario principiar este ataque con una hilada de maderos cortados según el declive de ella, que sean de roble, y de no más alto que el preciso para nivelar la peña; y sobre esta dicha hilada se atacará con buena cantería bien ajustada.

2.^a Ygualmente, se deberá atacar otro en la cepa del tercer arco que mira a la capilla, y dicho reparo se halla en el estribo y parte de ella cortando desde la cepa a la mano que corre el río, y este reparo es de diez y siete pies de largo, tres de alto en la mitad y de uno y uno y medio en lo restante; y en la siguiente acia la capilla que hace frente a la dicha se debe atacar otro que tanvién reconocí de doce pies de largo, dos de alto hasta cerca de su mitad, y lo restante de uno; y este se deberá atacar con solo cantería, por quedar cuasi en seco y poder hazer su ataque con otra commodidad que los que quedan dichos.

3.^a Que todos los cortamares de dicho puente se deban de reparar y levantar no más que hasta la altura que antiguamente tenían, buscando para dicho efecto piedras de la mayor magnitud que se pueda, y maíormente la de los ángulos de ellos, las que se deberán de engalapagar con galápagos de yerro contra las dos laterales que, por uno y otro lado, se unen siempre con ellas; y esto se deba entender en cada hilada desde donde se empiezen a renovar dichos estrivos.

4.^a Que, levantados dichos estrivos o tajamares ala altura dicha, deberá ver la última hilada construida a nivel y engalapagadas del modo que queda dicho todas las piedras que la guarnecen según la circunferencia de los cortamares hasta la unión del puente, cubriendo el mazizo interior con unas lossas bien ajuntadas.

5.^a Que se haia de fabricar la calzada que arruinó el río a la parte de Peñaflor según la que quedó y anteriormente fue fabricada; y el paredón que acompaña dicha calzada se deberá plantar desde cimientos en donde lo necesite, pues en algunas partes le tiene por no haver sido tanta la impresión del río en ellas. Debe levantarse dicho paredón hasta la superficie de la calzada de modo que las mismas cubiertas de él sirvan de azeras a ella, puestas las que no fuesen gruesas al canto, bien unidas y apretadas. Debe, asimismo, dicho paredón de plantarse en tres pies de grueso y rematar en dos y medio hasta dicha altura, y fabricado con buena piedra; y el cal para dicho paredón y para todas las demás que van espresadas en estas condiziones, por ser la arena del río de ínfima calidad, se seberá hechar a cinco partes de arena, tres a lo menos de cal.

Figura 93. Condiciones de obra de M. Reguera en 1759. AGAPA, Documentos presentados a la Junta de 1759, f. 86 r. y ss.



Figura 94. Vista lateral, aguas abajo, con espolones ojival, triangular y ojival de base triangular, todos a la misma altura. (Carlos Fernández Casado, Historia del Puente en España)

planos de boquillas, que tienen retranqueos; además, porque hay un evidente cambio de fábrica en el intradós, donde se emplea sillarejo en las zonas altas, muy estrecho y asentado con abundante mortero. En la tercera bóveda se observa mejor el cambio en la zona próxima a la última pila. Quizá la referencia de 1676 en la que se habla de que «se arruinó mucha parte de la puente» concuerde con un derrumbe de estas dos bóvedas, por fallo del estribado en la última pila. Es bien significativo que sea esta la pila que presenta un cambio hacia formas ojivales desde su base, con terminación en sombrerete escalonado del tajamar, elemento característico en puentes de finales del XVII⁴⁸³; la última, por otra parte, parece que tiene una segunda reconstrucción, apreciable por un cambio brus-

co de la curvatura próxima al arranque. Esta reconstrucción dispuso una fábrica en el intradós de calidad menor que la anterior: es también sillarejo, pero más estrecho que las dovelas que inician las hiladas a lo ancho del intradós y con labra de peor calidad. En lo que se refiere a su estado actual, la tercera bóveda parece que tiende a desrriñonarse del lado de aguas arriba, junto a la pila central (hecho que se debe controlar); la cuarta presenta en la actualidad muchos desprendimientos y es necesario consolidarla.

En los tímpanos se observa una fábrica multicolor que aporta al puente un aspecto distintivo. En torno a la última pila se observan —lógicamente, por ser una zona reconstruida—

cambios de fábrica claros. No se trata de ir desmenuzando cada uno de los paños, pero se pueden ir descubriendo intervenciones en varios de ellos. Tratando de sintetizar, diremos que, en general, los tímpanos están elaborados con sillería recta de dimensión variable dispuesta en hiladas horizontales. Sin embargo, se descubre un cambio significativo que se debe mencionar: corresponde al recrecido de los tímpanos para suavizar el perfil alomado, y se aprecia de manera especial en el paramento de aguas abajo, en donde se cambia la sillería por mampostería concertada, marcándose la línea del antiguo perfil. En algunos de los sillares de los tímpanos —de nuevo en la zona que rodea la última pila— se descubren marcas de cantero, coincidentes con las existentes en espolón y tajamar ojivales de la última pila.

Las intervenciones de este siglo afectaron al primer vano y a la calzada. La primera hay que calificarla de afortunada, una vez admitido que era necesaria esa disposición de la vía férrea. La intervención en la calzada, sin embargo, pensamos que lo es menos, porque rompió todo el sabor antiguo del puente de Peñaflo.

La calzada se ensanchó 1,5 metros mediante voladizo sobre ménsulas de una losa de hormigón, después de que había sido transformada la rasante. Los pretilos fueron sustituidos por barandillas metálicas. El ancho del tablero actual es de 6,10 metros.

Algunas de las intervenciones que conviene llevar a cabo en el puente ya han sido mencionadas. Para terminar, añadimos ahora que sería aconsejable encontrar otra solución para la coronación con hormigón del tajamar central (que resulta antiestética), la limpieza periódica de la vegetación y un saneamiento de la margen derecha, donde nos encontramos con una escombrera.

La gran significación del puente de Peñaflo reclama una atención adecuada. Afortunadamente, está redactándose ya un proyecto de restauración y conservación que mejorará, sin duda, el estado del puente.



Figura 95. Vista parcial de la bóveda mayor, con su boquilla y fábrica de intradós, aguas arriba. (J. Belón González)



Figura 96. Intradós de la última bóveda reconstruida probablemente en al menos dos ocasiones. (J. Belón González)



Figura 97. Reconstrucción apreciable de los dos arcos que flanquean la pila del arco menor. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 98. Vista de un tajamar, aguas arriba. (J. Belón González)

- ³⁷⁹ SANTOS YANGUAS, N., *La romanización de Asturias*, Madrid, Itsmo, 1992, pp. 236, 265. DIEGO SANTOS, F., «Problemas de onomástica...».
- ³⁸⁰ ASÍ, GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Recuento de los túmulos sepulcrales megalíticos de Asturias», *Archivum*, n.º 23, Oviedo (1973), pp. 5-42, refiere una gran tradición de poblamiento desde el megalitismo en las zonas de Allande, Tineo y Salas, frente a una escasez de testigos en la zona costera. BLAS CORTINA, M. A. DE Y FERNÁNDEZ-TRESGUERRAS, J., *Historia primitiva...* Para la época medieval, v. VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. Y URÍA RIU, J., *op. cit.*, pp. 552, 555, así como RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. Y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, pp. 96, 112 y 124.
- ³⁸¹ ÁLVAREZ MARRERO, M., «Una vía antigua en Asturias» (I), *BIDEA*, n.º 113, Oviedo (1984), pp. 867-878. *Id.*, (II), n.º 115 (1985), 509-516. La autora plantea su prolongación hasta el Gijón romano y reseña la aparición de restos materiales en el actual aeródromo de Llanera, Ables y Pumeda, además de los de Premoño y Valduno. No obstante, estos últimos pueden ser más bien datables en épocas medieval o moderna.
- ³⁸² GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Vestigios...», pp. 16-17.
- ³⁸³ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. Y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 90
- ³⁸⁴ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Un hospital de peregrinos jacobeos en Premoño, Las Regueras», *BIDEA*, n.º 20 (1953). En este lugar, el autor identificó un edificio de planta de los siglos XVI-XVII conocido como La Portada, como el citado en el catastro de Ensenada como hospital de peregrinos. Lo cita asimismo GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 664: «refugio y albergue de los peregrinos que pasan en romería al apostol Santiago de Galicia. Se encuentra en el lugar o barrio de Premoño y se nombra Santa Ana. A los peregrinos se les permite descansar 24 horas, y a cada uno se les da cama, luz y lumbre».
- ³⁸⁵ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 284.
- ³⁸⁶ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 23, año 1578.
- ³⁸⁷ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 414. AGAPA, *Actas...*, t. 82, f. 24v.
- ³⁸⁸ AGAPA, *Actas...*, t. 110 b., f. 32, 22 de junio de 1766.
- ³⁸⁹ *Ib.*, t. 113, f. 33: 21 de enero de 1779: se acuerda reparar el camino real de Oviedo a Grado o «camino francés que bulgarmente llaman» por los «continuos clamores de los conzejos de Las Regueras, Grado, Somiedo, Miranda, Salas, Cangas, Tineo, Valdés, Navia (...), advirtiéndose muchos pasos que no se pueden transitar sin notorios riesgos de la vida». En agosto de 1775 la situación del camino ya era tal que se decía de él: «el camino del concejo de Las Regueras está tal que los que le acostumbramos a transitar a menudo tenemos miedo a perder la vida en los varios principios y espuestos pasos que a cada paso tiene».
- ³⁹⁰ *Ib.*, t. 113, ff. 203v.-205v., año 1781: reparación del tramo de Premoño, en el camino a Grado «por los pasos de la vajada a Premoño y suvida a este lugar». De nuevo se alude a «que el paso tan importante al puente de Premoño se alla tan arruinado en su calzada que no puede transitarse sin peligro de la vida, como que cada día suceden funestos lanzes a los transeúntes». Se habla de un coste de 4 o 5 mil reales, «incluyendo también en la obra un paso que llaman la Peña del Obispo, inmediata al puente de Peñaflor». Por entonces se pedía variar el camino de la zona de Pumeda, porque, por «su fragosísima situación no se podría conseguir su reforma sin ynbertir allí solo acaso el todo de dicho ymporte», de lo que resultaría un atajo de más de un cuarto de legua «para lo que es indispensable la construcción de un nuevo puente». En *ib.*, t. 114, f. 24, el 9 de julio de 1782 se acordó la ejecución de la reparación del camino, que no se había llevado a cabo, y la posibilidad de variar el tramo aludido «por muy arriesgado y costoso (...) haciendo un puentecito en el río entre las dos erías». En *ib.*, t. 116, f. 28, el 14 de julio de 1788 se pagaron 45.000 reales para la reparación del camino de Grado.
- ³⁹¹ *Ib.*, t. 116, f. 310, 18 de septiembre de 1790 y t. 117, ff. 32 y 79, reuniones de 8 de julio de 1791 y 22 de septiembre de 1792.
- ³⁹² *Ib.*, t. 117, f. 310, 1790, septiembre, 18.
- ³⁹³ *Ib.*, t. 117, f. 79, 1792, septiembre, 22; t. 120, f. 4, 1796, octubre; t. 122, f. 30, 1800, marzo, 11: sobre el mal camino de Oviedo a Grado. *Ib.*, f. 48v., 1800, mayo, 3: reparo del callejón de Valduno «hasta la fuente que se halla en la peña inmediata». *Ib.*, f. 64, julio, 24; f. 74, 1800, octubre, 10: camino de Valduno: el párroco advirtió que «dando nueva dirección a este camino por encima de la yglesia parroquial es muy fácil y de poco desperdicio». Se acuerda se vea la posibilidad.
- ³⁹⁴ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 414 y 1471, reseña un documento bajo el epígrafe de «Repartimiento para el puente de Grado. Año 1590. AGS, RGS, febrero de 1590» que atribuye, creemos que equivocadamente, al puente de Peñaflor. Se trata de una reparación rematada en el maestro de cantería Juan Colado en 650 ducados, más 110 de cal y arena, que debía traer Pedro de la Bárcena. El 17 de febrero se repararon 760 ducados en seis leguas en contorno (AGS, RGS, 17-II-1590): «sepades que R.º Xuarez, en nombre del q.º, justicia y rrejimiento de la villa de Grado, en el dicho prinzipado, nos hizo rrelación que en el Río de Nabia abía una puente de piedra muy grande y prinzipal en el paso que yba a la ziudad de Santiago y reino de Galizia y muchas partes de Castilla y camyno francés, la qual tenía mucha necesidad de que se reparase». La denominación como «puente de Grado», unida a la mención al río de «Nabia» hacen pensar en un error de transcripción por la similitud gráfica entre este término y el de «Cubia», en el que se situaba el puente de S. Pelayo de Grado. AHA, caja 22-1, Protocolos, Pedro de Quirós, 1592, enero, 7, Puente de San Pelayo, s. f.: traza de Juan Colado y Domingo Pérez. Lo llevan a cabo Juan y Diego de Villa, junto con Felipe de Hano.
- ³⁹⁵ La leprosería del alto de La Cabruñana sería así anterior a la fecha de 1519 dada tradicionalmente como punto de fundación: TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 19, 27.
- ³⁹⁶ GARCÍA DÍAZ, P., «La vía de La Mesa en su tramo costero. Nuevas aportaciones», *BIDEA*, 43, n.º 131 (1989), pp. 609-648.
- ³⁹⁷ FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 254. MAYA GONZÁLEZ, J. L., «La cultura material...», p. 33. GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Un fragmento de la estela de Castiello de Doriga (Cornellana)», en *Miscelánea histórica asturiana*, Oviedo, 1976, pp. 181-185. Otros testimonios son el palacio de Doriga, originado a partir de una torre del s. XIV, así como la iglesia románica de S.ª Eulalia: CASARES RODICIO, E. Y MORALES SARO, M. C., *El románico en Asturias (centro occidente)*, Salinas, Ayalga, 1984, p. 166. FIGAREDO, R., *op. cit.*, pp. 168-169. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 184.
- ³⁹⁸ GARCÍA DÍAZ, P., *op. cit.*
- ³⁹⁹ CARVALLO, L. A. DE, *op. cit.*, p. 202. En realidad, como se resalta en BARRAU-DIHIAGO, *op. cit.* pp. 185, 200, las crónicas de Alfonso III únicamente hablan de un «pontem Narciaie» (albeldense), «ad pontem flubii cui nomen est Nartie» (rotense) y «ad pontem fluuii Narciaie» (ovetense).
- ⁴⁰⁰ FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *Colección de fuentes para la historia de Asturias. I. Monasterio de Cornellana*, Oviedo, 1949. 31 de mayo de 1024. ACO, Serie B, carpeta 6, n.º 9. 1300, diciembre, 23. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 245. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. Y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 102, «la ponte viella». VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. Y URÍA RIU, J., *op. cit.*, GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 665.
- ⁴⁰¹ ADARO Y RUIZ-FALCÓ, L., *op. cit.* CANELLA Y SECADES, F., «Salas», en BELLMUNT Y TRAVER, O. Y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, vol. III, p. 433, habla de cómo «Sandoval alcanzó a ver este puente hundido por su antigüedad en 1580». GARCÍA DÍAZ, P., *op. cit.*, p. 632, indica que en tiempos más recientes habrían desaparecido también otros restos, entre ellos «muros antiguos» y «contrafuertes».
- ⁴⁰² AHA, Protocolos, Oviedo, Alonso Pérez, caja n.º 45, s. f., Pedro de Quirós, caja n.º 20, por deferencia de Raquel Alonso Álvarez. Antes, como reseña ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 413, «en Cornellana se abandonó en 1580 la idea de reconstruir el puente que el río se había llevado por completo, pretendiendo sustituirle por una barca». AGS, RGS, 20-II-1580. *Actas de las Juntas...*, vol. II, IDEA, pp. 62, 124. AGAPA, *Actas...*, 1644, abril, 16, f. 130v.
- ⁴⁰³ Por estas fechas Gil de Jaz había potenciado la ruta de La Mesa hasta Grado, abriéndola a carros. Paralelamente, hay constancia de su iniciativa en favor de levantar un puente en Cornellana. AGAPA, *Actas...*, t. 110, f. 2v., 1763, agosto, 14: el Procurador General del concejo de Salas refería «la ruina que amaga el puente de Cornellana por tener dos vigadas pudridas y su piso con muchas roturas por falta de chaplón». *Ib.*, t. 110, ff. 7 y 26: el 20 de octubre de 1763 y el 23 de abril de 1765 se libraron tanto en uno como en otro caso 2000 reales para su arreglo, con un voto en contra «respecto a que este puente no es ni debe ser de quenta de la bolsa común del Prinzipado por que nunca hubo allí puente alguno hasta que en uno de estos años antecedentes lo mando edificar el Sr. Gil de Jaz a costa de aquel concejo de Salas, quienes, si lo necesitan, lo pueden reedificar,

- y, si no, pasar por el varco, como lo hacían antes de aora y se executa en muchísimas partes del Principado, en donde, con justa razón, les debía hacer la bolsa común sus puentes». *Ib.*, t. 123, f. 221, 1802, octubre, 26.
- ⁴⁰⁴ JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, pp. 293 y 294. AGS, Secc. Marina, l. 336. (Plano M.P. y D. XXXVII-57).
- ⁴⁰⁵ ACO, *Libro de los testamentos*, ff. 97r.-98r. 1095, julio, 16; documento pelagiano.
- ⁴⁰⁶ GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 666.
- ⁴⁰⁷ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.* TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, p. 97. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, pp. 110-111. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 665. La malatería aún se mantenía a mediados del XVIII. En la vertiente tinetense de La Espina existía en el s. XVIII el hospital de La Perera (La Preda).
- ⁴⁰⁸ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 666. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, pp. 112-118: «el itinerario principal y más antiguo de la peregrinación jacobea se desviaba hacia las comarcas sudoccidentales del país, adentrándose en un territorio de atormentada geografía y escasamente poblado».
- ⁴⁰⁹ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.* GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 667. El hospital de S.^a María de Borres seguía en funcionamiento en el s. XVIII.
- ⁴¹⁰ FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 43-44. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío del cabildo...*, por deferencia del autor. Aunque el puente parece haber sido realizado por canteros expertos, es difícil plantear su antigüedad; testimonios orales de los vecinos parecen inclinarse por una construcción o reconstrucción del siglo XIX.
- ⁴¹¹ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 582. AGAPA, *Actas...*, t. 112, f. 485; en septiembre de 1778 se pedía su reparación con cargo a la Fábrica de Caminos: «su apertura es mui útil y aún necesaria así para estos vecinos y demás pueblos confines como para los extranjeros. El costo de ello es de poca consideración (...), aunque mui sobre las fuerzas de aquellos naturales».
- ⁴¹² VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 582. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 667. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 161 y ss.
- ⁴¹³ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 582.
- ⁴¹⁴ FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.* pp. 42-44.
- ⁴¹⁵ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 143 y ss.
- GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, pp. 651-652, da una relación de los que pervivían en el s. XVIII: Fonfaraón, Berducedo, Lago, Montefurado, Cima la Villa y Valparaíso.
- ⁴¹⁶ FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.* pp. 42-44. Como testimonios arqueológicos anteriores, existen las referencias de GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Recuento de los túmulos...», p. 91, de estructuras tumulares de Grandas a Fonsagrada, «junto a la carretera».
- ⁴¹⁷ GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., «Las primeras rutas jacobea», en *Sancta Ovetensis*, vol. III, IV, Oviedo, 1964, 1965, p. 122. ACO, C. 40, ff. 31, 31.
- ⁴¹⁸ JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 285.
- ⁴¹⁹ MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, p. 394: «Según noticia facilitada en 1884 por D. Julio Somoza, de Gijón, fue aquella leída y copiada con gran dificultad por un empleado del gobierno, en la forma que sigue; cuyo texto conservan algunos particulares de Grandas: PEDRO DE PEDRE/ DE CASTRO NATURAL/ HIZO EL PUENTE DE SALIME/ LA IGLESIA I EL HOSPITAL, / I LA CATEDRAL DE LUGO/ A DONDE SE FUE A ENTERRAR. / ABRIL AÑO DE 1113. Ni la redacción ni el año ni la ortografía guardan correspondencia, circunstancias que dan motivo para suponerla sino apócrifa, traducida al lenguaje vulgar (...). La poca probabilidad de que la inscripción fuese labrada para no ser vista y la interpretación poco razonable que se le dio hacen dudar de su existencia». LLANO ROZA DE AMPUDIA, A. DEL, *op. cit.*, p. 489. «Miré la bóveda detenidamente con unos prismáticos y no he visto tal lápida. Esto no es más que una "trova" tradicional en la comarca».
- ⁴²⁰ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, p. 174. GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 657: en Buspol, Grandas, Salime y Travada.
- ⁴²¹ ALZOLA Y MINONDO, P., *op. cit.*, p. 64. FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.* A una distancia de media legua de Grandas, sobre una garganta del río Navia, de más de 40 m. de profundidad. «Hace pocos años se derrumbó causando la muerte de un pastor. Vigil lo da como romano. Estaba a poca distancia de la presa de Grandas de Salime y se hundió durante la construcción de la misma».
- ⁴²² FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 43. En este sentido, en 1901 la Comisión Provincial de Monumentos dio cuenta de «varios objetos hallados en la vía romana de Grandas de Salime», gestionándose su ingreso en el Museo. GARRIGA Y PALAU, F. J., *op. cit.*, p. 36.
- ⁴²³ BNE, Mss., 7295, s. v. *Grandas*. Dentro del itinerario antiguo del camino francés descrito, existían al parecer en la Baja Edad Media los hospitales de La Mesa (Campo) y de Buspol: FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío del cabildo...*
- ⁴²⁴ FERNÁNDEZ MARTÍN, L., «Provisiones reales a favor de Asturias durante la regencia de los reyes de Bohemia», *BIDEA*, n.º 84-85 (1975). AGS, RGS, 1548, diciembre, 11: «Gonzalo de Oviedo, en nombre de la villa y concejo de Allande, que por provisión nuestra fue mandado hacer un puente en el lugar de Salime del concejo de Grandas, que es todo en las cuatro sacadas de Asturias, la qual está hecha e mandada repartir para ella ochocientos ducados, e después de pagados aquellos con falsa relación que hicieron después de hecha la dicha puente, mandamos repartir otros doscientos ochenta ducados, los cuales se abían repartido sobre los concejos comarcanos, que era uno la dicha villa y concejo de Allande, de lo qual avía benido mucho daño a los dichos sus partes, porque la dicha puente merescia y estaba bien pagada en los dichos ochocientos ducados, los cuales abían llevado los maestros que lo hicieron e avían sido contentos con ellos, y lo demás lo avían llevado personas poderosas que abían entendido en ello, como hera un Lope Núñez de Herrón e Lope de Herrón que se avían concertado con los canteros».
- ⁴²⁵ BNE, Mss., 7295, s. v. *Grandas*. En la descripción se menciona que la villa tenía dos puentes, «la una de piedra, por la que pasa el camino francés, y la otra de madera, edificada aora nuebamente para pasar las maderas reales, que abrigan en un magnífico tinglado construido a costa del real herario junto a este último puente, que es de madera; por que, aunque con mucho menos coste se pudo hacer de piedra, como este lo podía construir cualquier cantero, no se manifestaba tam byen la instrucción y estudio del yngeniero que lo levantó de una invención nueva, y este fue el motivo que dicen tubo para que no se hiciese de piedra, de que hay mucha copia junto al mismo puente».
- ⁴²⁶ AGAPA, fondo histórico, OP, exps. varios: «la puente de esta villa necesita de repararse, y ya se hizo ver su necesidad a la Diputación Provincial para que tomase las medidas (...) por no tener fondos». V. también: GARRIGA Y PALAU, F. J., *op. cit.*, p. 42.
- ⁴²⁷ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 173 y ss. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío...*, «en Grandas sólo menciona la leprosería de Pradaira y el hospital de Cuiña»; referencia por cortesía del autor.
- ⁴²⁸ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 90.
- ⁴²⁹ ACO, Pergaminos, serie A, carp. 7, n.º 7 y 8. LARRAGUETA, S. G., *Catálogo...*, n.º 345, año 1247, noviembre. AMSP, FSV, n.º 685, año 1252. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «Mercedes regias...», p. 184.
- ⁴³⁰ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 293 y ss. En AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 55, hay referencias al arreglo de los caminos de las inmediaciones y hacia el año 1580 se pagan 220 reales a Pedro Ti.º, por «calzadas y caminos desde esta ciudad hasta puente Gallegos, camino real para Santiago». *Ib.*, f. 81, en 1586 se pagaron otros 1000 maravedís a A. García de La Mortera, cantero, por tasar las calzadas, pontón y sangraderas desde el pontón de Las Mazas hasta el pueblo de Gallegos, y, además, otros 3025 reales a Francisco de la Riba por obras en las calzadas, acompañados de otros 100 reales y medio al mismo «por el pontón y sangradera» desde Lavapiés a Gallegos, en el Camino de Santiago a Galicia.
- ⁴³¹ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 90, «vestigios de su antigua fábrica, probablemente correspondientes a los siglos XV o XVI».
- ⁴³² AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 283.

- ⁴³³ AAO, *Actas...*, 1522, septiembre, 7; 1523, julio, 1, f. 91; 1523, julio, 29, f. 96; 1523, agosto, 7, f. 98; 1528, septiembre, 16, f. 308; 1532, septiembre, 4, f. 477v.; 1532, septiembre, f. 480; 1536, agosto, 18, f. 165v.; 1546, octubre, 27, f. 266 y 1546, noviembre, 26, f. 265. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 294, 302.
- ⁴³⁴ AAO, *Actas...*, 1563, f. 507v. y 1565, febrero, f. 618v. AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 2, 1577, enero, 2. La sisa, en ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, «Repartimiento de puentes y caminos». Figura junto a los puentes de Campomanes, Olloniego, Lugones, Brañes y Los Blimales.
- ⁴³⁵ AAO, *Actas...*, 1576, septiembre, 17, f. 572v. y 1573, septiembre, 24, f. 573v.
- ⁴³⁶ GARCÍA CUETOS, M. P., *Arquitectura en Asturias...*; por deferencia de la autora. AHA, Protocolos, Oviedo, Nicolás López, leg. 28, (II). Marzo de 1577, por valor de 541 ducados.
- ⁴³⁷ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 14: «ansi mismo por estar como estaba la puente de Gallegos, que es una de las para quien se fiço el primero rrepartimiento de los dichos tres myl e quinientos ducados, para se caer y con mucho peligro de las abenidas de agua...». *Ib.*, f. 31. 1579, febrero, 7. AAO, *Actas...*, 1578, julio, 30, f. 742 y 1580, febrero, 12, f. 839.
- ⁴³⁸ *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. V, p. 263: «Ujo, Langreo, Grado, Caneyro, Luarca y Piloña». AAO, *Actas...*, 1678, mayo, 25, f. 64v. Hay voces que se oponen a que la capital corra con los gastos de la reparación, al estar el puente incluso en la Fábrica de Caminos del Principado.
- ⁴³⁹ AGAPA, *Actas...*, t. 85, ff. 66v.-70, 18 de mayo de 1692.
- ⁴⁴⁰ *Ib.*, t. 91, ff. 45, 177. Sobre la barca, t. 97, ff. 220, 220v., 1713, mayo, 12. Por las referencias dadas en una descripción de 27 de junio de 1742 parece que esta se hallaba al sur del puente: «para la entrada y salida del puente, calzadas para subir al Escampredo y azia el barco de abajo».
- ⁴⁴¹ *Ib.*, t. 96, ff. 45v., 239v. y 295; t. 97, f. 34v. Los vecinos del concejo habían dado 1500 reales a condición de que el puente se hiciera de piedra. Obras adjudicadas a Francisco Fernández, quien pide ayuda en relación con una avenida producida el 30 de mayo anterior que le había llevado materiales que tenía junto al puente, y con el reaprovechamiento de materiales y la presa de un molino situado aguas abajo del puente, propiedad de Melchor de Hevia.
- ⁴⁴² *Ib.*, t. 99, f. 83, 1743, julio, 3: «no aviendo caudales en esta bolsa, se saquen de qualquier otra común con la calidad del remplazo de los primeros efectos». Entre 1739 y 1742 se habían gastado unos 20.000 reales de vellón. *Ib.*, t. 100, ff. 46v. y 47, 1744, agosto, 16.
- ⁴⁴³ *Ib.*, t. 99, f. 6, 1743, marzo, 20; t. 101, f. 60, 1745, junio, 4: «Que la nueva fábrica del puente de Gallegos se halla amenazada a padezer ruina con una quiebra que se motiba en las aguas que caen del camino real». *Ib.*, t. 102, 1745, junio, 22; t. 105, f. 74; t. 105, ff. 108, 116v., junio del año 1748, se reseñan las reparaciones realizadas.
- ⁴⁴⁴ *Ib.*, t. 109, f. 170, año 1757; t. 110, f. 109v., 1773, abril, 13; t. 110, f. 109v.; t. 113, f. 123v., 1780, abril, 18; t. 113, f. 195v.
- ⁴⁴⁵ AGAPA, Documentos presentados en las Diputaciones de 1778 a 1780, tomo 29, f. 154v., 1780, mayo, 10.
- ⁴⁴⁶ AGAPA, *Actas...*, t. 117, f. 12v., 1790, diciembre, 3; t. 117, f. 81v., 1792, diciembre. FERNÁNDEZ LADREDA, M., «Las Regueras», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, vol. III, p. 346.
- ⁴⁴⁷ Álvarez Marrero, M., *op. cit.*
- ⁴⁴⁸ CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 293 y ss.
- ⁴⁴⁹ JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios...*, II, p. 270. ESTEFANÍA ÁLVAREZ, M., «Antigüedades romanas que se recogen y comentan en los diarios de Jovellanos», *Zephyrus*, XIII (1962), p. 362.
- ⁴⁵⁰ AAO, *Actas...*, 1521, febrero, 18, f. 6v.: «que se repare el puente de Brañes». CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 302. AAO, *Actas...*, 1521, febrero, 20, f. 7. AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*
- ⁴⁵¹ AAO, *Actas...*, 1522, septiembre, 7; 1522, diciembre, 12, f. 70v.; 1524, noviembre, 21; 1525, agosto, 25 y 1528, enero, 4, f. 275v. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 294, 302.
- ⁴⁵² AAO *Actas...*, 1546, septiembre, 24, f. 259v.; 1546, octubre, 27, f. 260; 1546, noviembre, 26, f. 265 y 1563, f. 507v.
- ⁴⁵³ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 418 (AGS, RGS, 1-VI-1575). AAO, *Actas...*, 1576, septiembre, 24, f. 573v.
- ⁴⁵⁴ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 22v., se pagan 110 ducados a Pedro Toribio, maestro cantero. AAO, *Actas...*, 1578, marzo, 5, f. 711v.
- ⁴⁵⁵ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 31, 30 de enero de 1579, se pagan al mismo 350 maravedíes. *Ib.*, 7 de febrero de 1579, consta su supervisión, pagándose 1124 maravedíes a Toribio de Ribera por una inspección. *Ib.*, f. 31, se pagó a los oficiales encargados del «edificio y reparo» de los puentes de Brañes y Olloniego.
- ⁴⁵⁶ AAO, *Actas...*, 1677-1678, f. 60v.
- ⁴⁵⁷ AGAPA, *Actas...*, t. 85, 18 de mayo de 1692: no se podía «pasar a los reynos de Castilla, Galicia y señorío de Vizcaya sino es en embarcaciones muy peligrosas».
- ⁴⁵⁸ AAO, *Actas...*, 1691, septiembre, 5, f. 196v, 198 y 1691, septiembre, 28, f. 207v. AGAPA, *Actas...*, t. 85, ff. 66v.-70, «se reedifiquen y fabriquen las puentes de Olloniego, Ujo, Gallegos, Grado, el de Lavares en el concejo de Villanueva, San Antolín, en el concejo de Ribadesella; el Ynfiesto, en el concejo de Piloña; Turiellos, en el de Langreo; y el puente de Purón (...). En el ýnterin que se açen y reedifican dichas puentes de piedra, se aga un puente de madera en el río de Olloniego, por ser un paso tan preçisso y continuo como se deja reconoçer».
- ⁴⁵⁹ BNE, Mss., 7295, s. vv. *Peñaflor, Báscones y Sama de Grado*: «el mui elebado puente de piedra llamado de Peñaflor, sírbenle de empujos dos empinadas peñas y sierras», «puente mui alto de cinco arcos», «Peñaflor tiene el más magnífico puente de piedra de todo Asturias». *op. cit.* s. v. *Peñaflor*. MIGUEL VIGIL, C., *Asturias...*, p. 390: «De carácter romano: apoya entre dos elevadas y ásperas montañas que las cruza el río Nalón, a media legua de Grado. Consta de cinco huecos; el segundo arco de la margen izquierda tiene de elevación unos veinte metros y compite en esbeltez con el puente de Cangas de Onís». FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *Grado y su concejo*, Imprenta Provincial, 1982, reconoce la «solidez de esta magnífica obra», atribuyéndola en parte a «su fuerte estribación en dura roca», fácilmente observable en época de estiaje: «la amenaza constante de Peñaflor era el Nalón, cuyas aguas lo arrasaron veces diversas, y de ahí que, temerosos sus habitantes, en las grandes avenidas amarrasen a los árboles los hórreos y paneras que amagaba llevarse la corriente».
- ⁴⁶⁰ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.* SOMOZA GARCÍA-SALA, J., *Gijón en la historia general de Asturias*, vol. I, (época romana), Gijón, 1908, p. 276.
- ⁴⁶¹ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Vestigios...».
- ⁴⁶² *Ib.*, p. 21. El documento original no se conserva, pero sí tres extractos de diferentes autores, coincidentes en lo esencial. FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *op. cit.*, p. 67.
- ⁴⁶³ ACO, Pergaminos, serie B, carpeta 3, n.º 11. 1164, diciembre. En el regesto ofrecido por GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, aparece erróneamente como *fontem*.
- ⁴⁶⁴ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 304. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Peñaflor*. AGAPA, *Actas...*, t. 117 ff. 160 y ss., 1793, diciembre, 13: referencia a que, con motivo de la reparación del camino Grado-Oviedo y del «recalce del puente», se pidió a D.^a Juana de Llano Ponte permitiese «almacenar en la casa de nobenas del santuario de N.^a S.^a, sito junto al puente (...) una grande hornada de cal en piedra, por pocos meses en que considera fenecerá la obra». Las lluvias del invierno hicieron que el edificio, mal retejado, permitiese el paso del agua, y una explosión lo destruyó y afectó a la pared de la capilla, que «se ba desmoronando». Se pide la reparación de ambas construcciones.
- ⁴⁶⁵ FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *op. cit.*, p. 67. CID PRIEGO, C., «Zona interior centro occidental (I): Concejos de Candamo, Grado, Las Regueras, Santo Adriano y Yermes y Tameza», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 3 (1982), p. 333.
- ⁴⁶⁶ FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *op. cit.*, p. 68: «Idéntico servicio prestaba, antes del que nos ocupa, otro puente, de carácter románico también, aunque de menos mérito, construido en el siglo XII, que había sido arrasado por las aguas, como lo fueron otros puentes de madera que sucesivamente hubo en estos sitios desde tiempo in-

- memorial». FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., «Grado», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.* (III), p. 293: «de obra romana, según unos, aunque la construcción no pasa del siglo XVI». RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 94: «El puente antiguo que todavía hoy levanta su airosa arquería en Peñafior, puede considerarse digno sucesor del que transitaban en la Edad Media los peregrinos que se dirigían de San Salvador de Oviedo a Santiago». Sin embargo, es recogido como puente medieval por FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁴⁶⁷ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 304. Sobre la referencia al libramiento para calzadas y puente, v. AAO, *Actas...*, 1577, octubre, 25, f. 670. La duda se despeja en AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 23, 1578: «para ayuda del mucho gasto que el susodicho avía hecho en haçer los caminos de Premoño y puente de Pumedá, que es en el concejo de Las Regueras, que son caminos rreales que van para Santiago».
- ⁴⁶⁸ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 414, según AGS, RGS, 21 a-V-1640.
- ⁴⁶⁹ *Ib.*, «tenía dos ojos grandes, los quales con las dichas abenidas y crezientes del río se abían deteriorado».
- ⁴⁷⁰ AGAPA, *Actas...*, t. 83, f.121, «se arruinó mucha parte de la puente de Peñafior, que por aora a poco costo se podría reformar para el passo común y que, no acudiendo a este reparo, sin duda llegaría a mayor daño, que no se atajasse con seis y ocho mil ducados».
- ⁴⁷¹ *Ib.*, t. 91, f. 177, mayo, 15.
- ⁴⁷² *Ib.*, t. 93.b., f. 194v., 1727, mayo, 27.
- ⁴⁷³ AGAPA, *Documentos presentados a la Junta de 1759*. f. 89. Con posterioridad, alusión en AGAPA, *Actas...* t. 108, f. 280v. Se acuerda el reconocimiento del puente y de sus quiebras; «que, no siendo mucho el reparo, y atendiendo a ser necesario, se ordene su composición con la bolsa del Principado». *Ib.*, t. 109, ff. 23-25. FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *Grado y su concejo*, p. 65: «y otros de mayor consideración, a juzgar por las obras contratadas, en 1760» (13.000 reales). Como consecuencia de una riada, reseña también que «la invasión del camino por las aguas era cosa frecuente, y ya en 1760 pagó la Diputación 4000 reales por el arreglo de esa calzada y el paredón de defensa». AGAPA, *Actas...*, t. 110, f. 46v.; el 23 de marzo de 1767, libramiento de 114 reales para el arreglo del cairal del puente. En 1780, «composición de un paso malo a la entrada del puente de Peñafior», *Ib.*, t. 113, f. 184, 16 de octubre de 1780, por valor de 200 reales.
- ⁴⁷⁴ AGAPA, *Actas...*, t. 115, f. 19, 6 de diciembre de 1784. *Ib.*, t. 115, f. 59, 8 de agosto de 1787. Miranda los refiere como daños menores en relación con los de 1760.
- ⁴⁷⁵ *Ib.*, t. 116, f. 229, 1790, septiembre, 4.
- ⁴⁷⁶ *Ib.*, t. 120, f. 294.
- ⁴⁷⁷ *Ib.*, t. 120, ff. 281, 294, informe de Antonio Heredia. *Ib.*, t. 120, f. 32, agosto, 11, petición de un vecino de Peñafior de que se le satisfagan la custodia de los materiales acopiados para la composición del puente; t. 120, f. 280, 20 de noviembre de 1797, resumen semanal de lo gastado en el puente de Peñafior, por un valor total de 7171 reales y 18 maravedís.
- ⁴⁷⁸ *Ib.*, t. 120, f. 89. Antepecho por el camino a la parroquia de S.^a M.^a de Grado.
- ⁴⁷⁹ MAA, Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de Oviedo, *Libro General de Actas, 1884-1903*. Sesión del 16 de diciembre de 1902: «El señor Canella dio cuenta del informe emitido por él a demanda de la Diputación Provincial sobre el puente de Peñafior en Grado, que las obras del ferrocarril de San Esteban amenazan». FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *Grado y su concejo*, p. 68.
- ⁴⁸⁰ En realidad, en la margen izquierda hay un vano superior partido, que queda definido por un vaciado de la fábrica, con forma casi rectangular en el plano de paramentos. Su techo es una losa de hormigón, y un muro-pared de sillería con apertura de paso separa la vía del tren del otro espacio. Debajo de este conjunto se sitúa una bóveda de cañón que es el vano cuya luz damos. La solución adoptada para el paso de la vía nos parece excelente.
- ⁴⁸¹ Resulta sorprendente comprobar cómo las aguas a la salida de este vano se encuentran inmediatamente con un afloramiento rocoso, que hace —casi— como de tapón; quizá por eso se modificó también la forma del tajamar: con su disposición actual las aguas tienden a discurrir hacia el vano mayor.
- ⁴⁸² Omitimos el estudio de la bóveda pequeña junto a la vía (primera), de factura reciente y en buen estado.
- ⁴⁸³ En esta pila se observan numerosas marcas de cantero, observándose una clara diferencia entre las que aparecen en la fábrica de la pila, que parece la más antigua, y las de tajamar y espolón. Mientras que las primeras son signos, las segundas son, por lo general, letras de apariencia bastante moderna.

m

2.4. RUTA DE LA COSTA





PUENTE DE PIANTÓN. VEGADEO

La ruta costera en dirección este-oeste ha sido tratada historiográficamente de modo muy dispar a lo largo del tiempo, dudándose actualmente de su propia consideración como itinerario de larga distancia en épocas antigua y altomedieval. Las cuestiones que apoyan su existencia en este período se han basado en interpretaciones acerca de tres cuestiones: las noticias que ofrece el *Anónimo de Rávena* sobre una ruta litoral costera, los precedentes historiográficos sobre la denominada «ruta de Agripa» y lo referido por algunas crónicas en relación con su posible reaprovechamiento como vía peregrinaria entre los siglos IX a XI a causa del *timore maurorum*, en las que se afirma literalmente «ante d'aquello —el camino clásico—, por Alava et por Asturias yva el camino francés»⁴⁸⁴.

Respecto a la primera cuestión, ya se ha subrayado lo tardío y problemático de esta fuente, además, de difícil aplicación para Asturias⁴⁸⁵. Por otro lado, y frente al protagonismo dado tradicionalmente a una posible vía litoral que comunicaría la costa cantábrica, en la actualidad tiende a resaltarse el papel desempeñado con este fin por el transporte marítimo en un ámbito de activa relación intercantábrica que llegaría hasta Aquitania. De este modo, Esteban Delgado interpreta este trazado terrestre en función de la navegación romana de cabotaje, necesitada de la existencia de núcleos costeros como fondeaderos, como en el caso asturiano podrían ser los ejemplos de las rías de Villaviciosa, Ribadesella, Avilés, San Esteban, Navia o Vegadeo. En la periodización realizada por la autora, se desarrollaría primero esta comunicación marítima, que propiciaría la creación de un número importante de estos refugios costeros; estos, junto a la propia ruta marítima de cabotaje, darían lugar al desarrollo posterior de unos recorridos terrestres paralelos a la costa «que fueron frecuentados de forma reiterada, dando lugar a trayectos que a lo largo del tiempo se irían ampliando y consolidando en una probable ruta». Así podría haberse creado esa ruta paralela a la costa, «transmitida por fuentes escritas muy tardías que no ofrecen plena garantía»⁴⁸⁶. Se trataría, pues, más bien de caminos que comunicarían diferentes núcleos portuarios o defensivos que una verdadera vía de largo recorrido, lo que respalda cuestiones planteadas ya a mediados del siglo XX por Lacarra, Uría

y Vázquez de Parga sobre la inexistencia de la ruta de Agripa o de una temprana ruta costera de peregrinación y sobre su verdadera magnitud y cronología, planteándola más como soldaduras de caminos de corto radio que como una verdadera vía de amplio radio⁴⁸⁷, puesto que, según estos autores, la citas de las crónicas en favor «de la ruta costera no implicarían realmente su existencia como tal:

La ruta de la costa por tierra es más tardía y en realidad nunca llegó a establecerse un camino normal y único. Las numerosas montañas, ríos y rías que debían cruzarse dificultaban su trazado. Si bien es verdad que se encuentran menciones de monasterios y aún hospitales en algunos puntos de la costa cantábrica, esto no prueba que existiera un camino público que los enlazara, pues el comercio lo mantienen estos puertos con el interior, sobre todo con Burgos, que era el principal centro de contratación de los productos que se importaban, y tuvo siempre sus comunicaciones radiales de norte a sur⁴⁸⁸.

Tales consideraciones siguen vigentes en estudios posteriores, que inciden en que el uso altomedieval del itinerario «continúa tropezando hoy con escollos casi insalvables para muchos de sus hipotéticos tramos, por el silencio exasperante de los documentos y la escasez o irrelevancia de otro tipo de evidencias: toponímicas, arqueológicas, etc.» y por la evidencia de que durante toda la Edad Media la ruta costera fue menos frecuentada que el camino del interior y contó con menos infraestructuras asistenciales para el viajero⁴⁸⁹. Así, no se daría una utilización importante de este camino —y, sobre todo, por extranjeros— hasta el siglo XIII, cuando empiezan a desarrollarse núcleos habitados de alguna importancia, y el mayor número de testimonios en este sentido se desarrollaron en los siglos XIV y XV, tras formarse las villas nuevas costeras en el litoral cantábrico⁴⁹⁰. Sin embargo, y aunque la fundación de las villas marítimas habría dado lugar a una potenciación de este eje viario costero, también pudieron haber favorecido en mayor medida unos itinerarios en dirección norte-sur que unían lo que en la documentación medieval aparecen como «puertos secos», o de montaña, con los «puertos mojados», o marítimos⁴⁹¹. Incluso el posterior camino real costero siguió

en época moderna con problemas de tránsito, como indica Santos Madrazo:

La cita, durante el siglo XVI, de un itinerario costero entre Fuenterrabía y Avilés no quiere decir que excediera la cualificación de un sendero, incluso peligroso para el transporte a lomo, como todavía es descrito a mediados del siglo XIX; (...) de la desembocadura del Bidasoa a la del Miño, el transporte es impracticable incluso para las caballerías de carga, lo que obliga a recurrir al cabotaje so pena de descender en busca de un itinerario interiorizado y distante más de 100 km de la orilla del mar⁴⁹².

Problemas ya reseñados en el siglo XVI, como la falta de puentes y barcas para el paso de la mayoría de los numerosos ríos que debían cruzarse, con los consiguientes riesgos, continuaban presentes en el siglo XIX, cuando el camino de la costa era «menos seguro y más escaso en víveres y de peores posadas, y también porque en tiempos de avenidas no pueden pasarse las barcas»⁴⁹³. En el *Diccionario* de Madoz aparece definido como «malísimo, fragoso, desigual y casi intransitable en el invierno. Nunca se ha cuidado de mejorarle, ni se han proporcionado recursos para una obra tan útil y aún necesaria»⁴⁹⁴.

A estos condicionantes se sumó la evolución de la política viaria española, que desde el siglo XVIII se centró en una planificación radial en cuyas prioridades se excluían, en palabras del Santos Madrazo, «la mejora de caminos transversales que presentaban un interés económico o la unión de extensas zonas con su capital regional», aunque con posterioridad vayan atendándose estas necesidades⁴⁹⁵.

Los escasos indicios materiales han propiciado que el diseño del trazado en Asturias haya combinado estos elementos con otros toponímicos y con alusiones documentales de época medieval. Fernández Ochoa propone la ruta como probable en época romana y ofrece un trazado muy aproximativo que, en líneas generales, discurriría de Llanes hasta Ribadesella por la rasa litoral, entre la sierra del Cuera y el mar, coincidiendo en gran parte con el trazado de la carretera y cruzando po-

siblemente el Sella por Lloviu hasta Ucio, núcleo identificado en ocasiones con el Noega Ucesia de las fuentes tardías. Hasta Villaviciosa el itinerario transcurriría por Rodiles, Seloriu y Miravalles, donde la autora plantea una posible bifurcación: por un lado, siguiendo la costa hacia Cabueñes y Gijón y, por otro, por el valle de Valdediós hacia la vía interior en dirección a Lucus Asturum.

Desde Gijón la ruta proseguiría hacia el oeste, bien bordeando el cabo Peñas, bien un tanto más al interior en dirección a Pravia, para, a partir de allí, continuar hacia San Martín de Luiña por La Malatería y Santa Ana, o por la costa a través de Los Cabos y Somaos, con núcleos cercanos que, como Muros y Cudillero (Cuideiru), podrían atraer a los peregrinos. Desde San Martín de Luiña continuaba por Novellana, las Balloutas, Cadavedo y Canero, donde enlazaría con la ruta de La Espina coincidiendo con la posterior ruta jacobea de la costa por Valdés y Navia hasta Ribadeo⁴⁹⁶.

La escasez de noticias solo empieza a revertirse tras la fundación de las pueblas, constatándose una revalorización del espacio costero y, por tanto, del trazado, a partir de la nueva articulación territorial. Es entonces, a partir del siglo XIII, cuando se documenta una interrelación entre las pueblas y, con ello, una actividad viaria que se reflejó en la creación de centros asistenciales y las infraestructuras en obras públicas (construcción de puentes y calzadas y mantenimiento de los caminos...) indispensables para la supervivencia de aquellas. Se creó así en 1330 un hospital para peregrinos extramuros de Llanes, primer centro asistencial de la ruta costera oriental con fecha concreta de fundación. Con anterioridad, ya en los siglos XI y XII, y asentados junto al camino, se habían creado los monasterios de Celoriu y Bedón. Entre las malaterías, con una atención más especializada, Tolivar Faes refiere las de Cañamal, en las cercanías de Llanes, calificada por el autor como «moderna», y la de Ardisana, fuera ya de la ruta y más en relación con una comunicación con el interior⁴⁹⁷.

Del mismo modo, tenemos referencias de varios puentes de los que desconocemos su fecha de construcción, que quizás



Figura 100. Puente en la villa de Llanes. (Col. M. Carrasco Marqués)

habría que vincular con la fundación de las villas costeras asturianas, y con una cronología, por tanto, en torno a los siglos XIII-XVI⁴⁹⁸. Este podría ser el caso del puente de Santiuste, que en el siglo XVI era reseñado como paso de los vecinos de la villa de Llanes hacia el oriente «por donde ban a los puertos de Sierras dalbas e Piedras Luengas y Palomera y Pie de Concha»⁴⁹⁹. En la zona, entre Santiuste y La Franca, sobre los ríos Ahijo y Cabra, en la divisoria de los concejos de Llanes y Ribadedeva, se documentan posteriormente los puentes de La Presa y de El Campo, que conocemos a partir de fuentes de época moderna. El primero fue descrito en 1835

como «bastante arruinado», siendo necesario repararlo por estar situado en «el camino real de la costa (...) por la ruina que ofrece», y en 1842 se detallaban su situación, en la parroquia de Colombres y en «camino provincial»; su condición de antiguo, pues su fecha de construcción era desconocida; su construcción, «de rajola»; y sus dimensiones: 14 pies de longitud, 9 de anchura y asimismo 9 en su único arco; su conservación era mala, insistiéndose en lo antes apuntado y, al igual que ocurría con el ejemplo anterior, era también mantenido de forma mancomunada por los concejos de Llanes y Ribadedeva. Las advertencias no debieron caer en saco

roto y el puente debió sufrir una importante modificación pocos años después, de lo que da fe el «Proyecto de construcción del puente de La Presa, sobre el río Ahijo, en el lugar de La Franca, y en el camino real que comunica Santander con Asturias», de 1845⁵⁰⁰. El puente de El Campo, de dos ojos y mancomunado entre los concejos de Llanes y Ribadedeva, era calificado en 1835 como en «buen estado», sin duda por las reparaciones efectuadas en él unos cien años antes, en 1728, según reseña Gómez Pellón⁵⁰¹, y por las mismas fechas como situado en «camino provincial», de cronología «desconocida» y de «piedra sólida», con unos 50 pies de longitud, 12 de anchura y dos arcos de 12 y 7 pies. Por entonces estaba en «buen uso», y para su conservación se reservaban entre 200 y 300 reales de los bienes propios municipales, cuidando de él los concejos de Ribadedeva y Llanes⁵⁰².

Prosiguiendo hacia el occidente, para atravesar el río Purón tenemos constancia ya en el siglo XVI de la existencia de un puente de piedra, destruido, junto al de San Antolín, en una riada que tuvo lugar los días 25 y 26 de agosto de 1691 junto a otros quince más, no figurando en la lista de los reconstruidos por el Principado. A finales del siglo XVIII estaba arruinado y se intentaba reparar. En el *Diccionario* de Tomás López se le menciona como «puente de madera de mediana construcción», mientras que en el de Madoz se detalla que era de madera y pilastras de piedra⁵⁰³.

Llanes, villa rodeada al sur por el río Carracedo, tenía tradicionalmente, según reseña Aramburu-Zabala, el privilegio de ocuparse de sus propias obras públicas sin tener que cotizar para las ajenas⁵⁰⁴. En los diccionarios de Tomás López y de Martínez Marina se reseñó la existencia de un «puente de piedra de tres ojos, los dos pequeños» que separaba los barrios de Las Barqueras, Cueto de Arriba y Cueto de Abajo⁵⁰⁵. También dentro de Llanes se documenta el puente de la Villa. Ya extramuros, y también quizás al margen de la ruta costera, estaban los conocidos a fines del siglo XVI como la «puente vieja»⁵⁰⁶ y los puentes de Agüera y Los Palomos —este último en Meré, en dirección a Cabrales o al puerto de Beza, siguiendo el río Las Cabras—, que, a falta de otros da-



Figura 101. Restos del puente antiguo de Santianes, fuera del camino costero, en las inmediaciones de Colunga. (J. M. Fdez. Hevia)

tos, podrían haber sido construidos a finales de la Baja Edad Media y eran

muy provechosos e convenientes para todos los pasajeros e viandantes y mercaderes de pie e de cavallo que pasan con sus mercaderías de bueis y vacas y roçines y otros ganados que se llevan a vender y vienen con sus bastimentos de la probinçia de Vizcaya al reino de Galiçia y la çiudad de Orduña e a Medina de Pumar y otras ferias e mercados donde pasan por los dichos a vender dichas mercaderías⁵⁰⁷.

Ya en el camino costero, algunos kilómetros al sur de la vi-

lla, Gómez Pellón refiere que los puentes de La Vega, Bolao y Cagalín fueron reparados a finales del siglo XVIII. El primero, situado en los prados de Melendro, cerca de L'Arquera, tenía el problema de continuas inundaciones invernales, aunque su conservación y problemas parecen haber tenido cierta similitud con el resto⁵⁰⁸.

Un poco más al occidente, y sobre el río Bedón, se alzaba el ya mencionado puente de San Antolín, junto al monasterio de San Antolín de Bedón. El puente fue de piedra al menos en la Baja Edad Media, pues un documento de finales del siglo XVI señalaba que

la puente de Santo Antolín estaba hecha de cal y canto, e puente de mucha costa, y la llevó el río, y agora la hicieron de madera (...) con sus pilares de madera⁵⁰⁹.

Aramburu-Zabala refiere que en junio de 1635 el río desvió su corriente y destruyó nuevamente este puente «situado en el camino de Santiago, a una legua de Llanes», cuya reconstrucción se autorizó en 1640⁵¹⁰. Volvería a alzarse de fábrica, fugazmente, pues aparece en una relación de puentes de cantería destruidos por una riada a finales de dicho siglo, volviendo a pedirse nuevamente su reparación.

Entre San Antolín y Ribadesella, existían sobre el río Nueva al menos en el siglo XVI un puente y un pontón, reparados a mediados del siglo XVIII⁵¹¹, y en el río Guadamía, en el límite entre los concejos de Llanes y Ribadesella, otro puente, también documentado ya desde finales del siglo XVI y reparado al menos en el último tercio del XVIII, que en el *Diccionario* de Tomás López es descrito como «puentecilla de piedra de un arco sobre dicho río de Amía»⁵¹².

El camino proseguía hacia Ribadesella (Ribesella) por el lugar de Collera, atestiguado como parte del camino francés desde el siglo XV⁵¹³. En Ribadesella sabemos de la construcción a finales del siglo XVI del puente de El Pilar, edificación llevada a cabo por Domingo de Mortera con un costo de unos 1400 ducados⁵¹⁴. Ya en el concejo de Colunga y sobre el río del mismo nombre Madoz hablaba de un puente de piedra «muy antiguo». Asimismo, el *Diccionario* de Tomás López reseñaba la existencia de este «puente de piedra junto a la villa» sobre el Colunga, que denominaba So el Rivero, además de otro en el arroyo de Sales y un tercero, el de Santianes, más al norte de la villa, documentado a finales del siglo XV dentro del «camino que va de la puente de Santianes para la pola». El camino real de la costa, como era conocido en época moderna, transcurría además por los de Sales y Colunga⁵¹⁵, y al margen, a lo que parece, se sitúa el puente de La Llomba (v. § 2.4.3.1), en la rasa de Luces (Lluces). La ruta se introduce entonces en el concejo de Villaviciosa, que cuenta con importantes testimonios arqueológicos de época

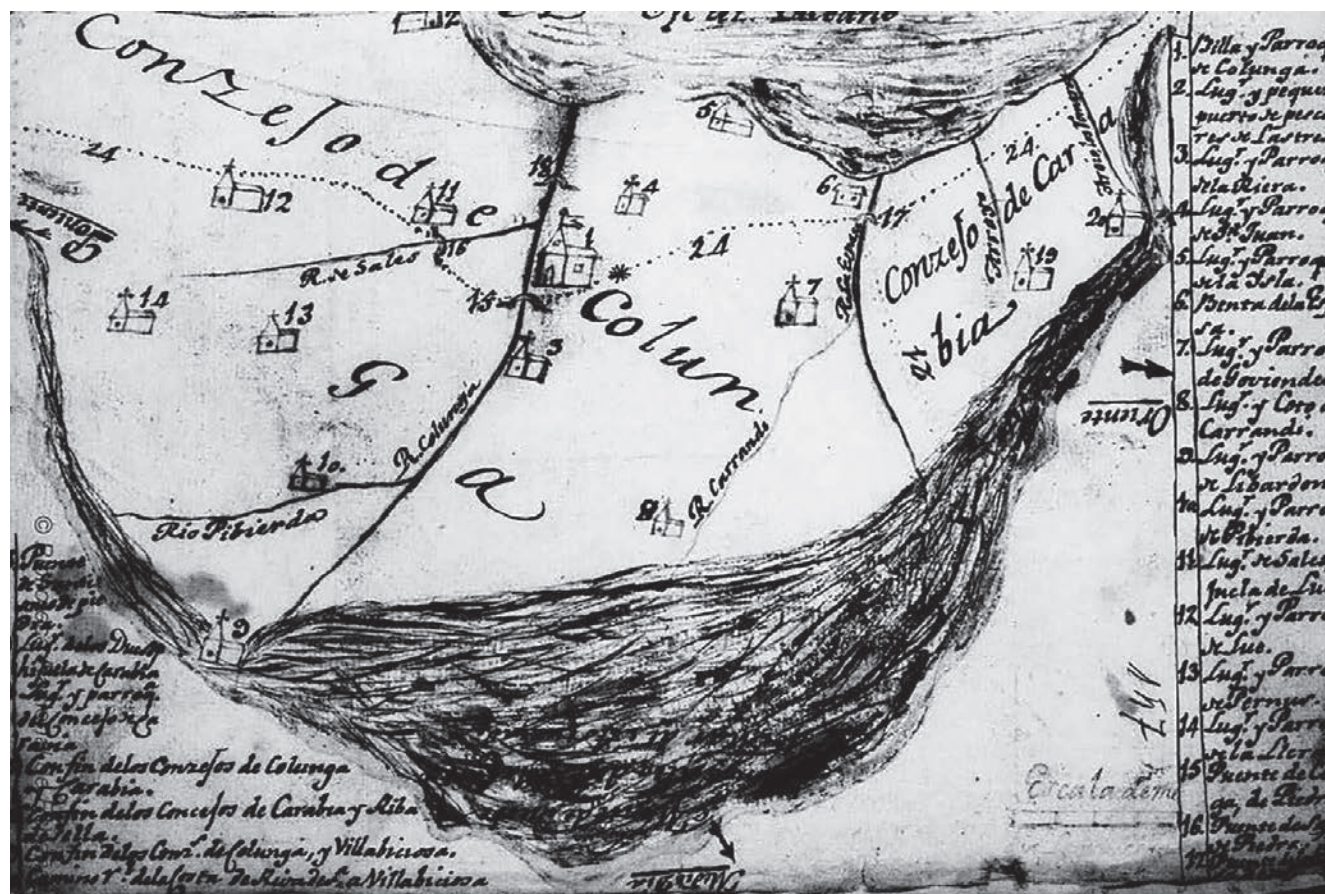


Figura 102. Representación esquemática de los concejos de Caravia, Colunga y Villaviciosa a finales del siglo XVIII, con indicación de los puentes de La Espasa, San Juan de Duz, Sales, Sebrayu, Villaviciosa y Amandi. (BNE, *Diccionario* de Tomás López)

romana y altomedieval. La ría de Villaviciosa, sobre la que se asentó la puebla de Maliayo en 1270, fue desde muy temprano una zona altamente poblada que, como ya indicara Uría Rúa, reunía

condiciones geográficas excelentes: en el fondo de una ría, y casi en el centro de una de las comarcas más fértiles de Asturias, resultaba la puebla de Villaviciosa como pronto se va a denominar, un punto de contacto entre la tierra y el mar, situado precisamente en la convergencia de varias vías de comunicación, que naturalmente descienden de los valles que en abanico se extienden hacia el mediodía, siguiendo el curso de

los riachuelos, que se van a reunir no lejos, unos kilómetros antes del puente de Buetes⁵¹⁶.

De este modo, en Villaviciosa confluyen las rutas que unen esta zona con Gijón y las comarcas asturianas orientales, así como con la zona central y los puertos de montaña, en especial el de Tarna. Vinculados con el trazado costero hacia Gijón nos encontramos con puentes relacionados en alguna ocasión con un origen romano, como, en el tramo de El Castiellu de la Marina, el de La Ferrería, y en el de Seloriu a Santa Mera, los de Sorriego y de Los Bueyes⁵¹⁷. El puente de Sorriego (La Cai, Seloriu) figura representado esquemáticamente en uno de los



Figura 103. Pontón de Sorriego (Colunga). (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 104. Torre de Dueños. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 105. Restos de la presa de la ferrería de Dueños. (J. M. Fdez Hevia)

mapas incluidos en el *Diccionario* de Tomás López⁵¹⁸. Reseñado en la carta arqueológica de Villaviciosa, es para sus autores un pequeño puente de un arco de medio punto en el camino que, bordeando la ría, conduce de Seloriu a Bárcena, siendo posiblemente el tramo continuación de la calzada Seloriu-Colunga⁵¹⁹. En 1587 sabemos de su reparación por los maestros de cantería de la merindad de Trasmiera Hernando de la Portilla y Pedro de la Roza, a quien el primero había subcontratado. Fue asimismo uno de los puentes fiscalizados hacia 1590 para evitar irregularidades⁵²⁰.

Otro puente documentado desde época medieval es el de «Buetes», en las inmediaciones de la villa. Su cercanía al núcleo fortificado de La Peña'l Castiellu hizo que en algunas de sus reparaciones se emplease piedra de este, sobre todo para su calzada inmediata⁵²¹. Aunque el lugar está directamente vinculado a la fundación de la puebla de Villaviciosa, la primera mención documental que conocemos es la del extracto de la colección documental de Valdediós realizada por Jovellanos, que recoge un foro de dos *fazas* de tierra «junto a la puente de Huetes» en 1443⁵²². Este puente, y el de San Juan de Amandi, necesitaba ser reparado en 1796 a consecuencia de una inundación, pues la inspección efectuada por los canteiros José Solares y Pedro Martínez, vecinos de las parroquias

de San Vicente de la Palma, refería la ruina de su entrada por la parte de la villa:

Que, según el conocimiento de su arte, la seguridad del puente al presente es ninguna y conocido el pie de su ruina a que camina por faltarle paredones de un lado y de otro que le aseguren como el paso de la gente, con un carro, de acaballo y de a pie, pues las abenidas de agua que acabaron de pasar le peracabaron de destrozar (...) porque, como se halla descubierta de piedra su llegada y socabado el terraplano, se harán pantanos y ollas y, entonces, imposible el paso absolutamente por la más elevación del puente⁵²³.

La dificultad estribaba en no haber «donde hacer barbacanas que les defiendan, quedando así inútiles unas obras tan costosas como necesarias»⁵²⁴, por lo que sugerían levantar muros de sostenimiento

de doscientos y sesenta pies de largo y diez y ocho de ancho con el grijo, arena y piedra acia la parte que viene para Villaviciosa; puede asegurarse dándoles la altura de nueve pies y medio para la parte que menos, y de ese modo se evitará la ruina y destrucción de dicha puente⁵²⁵.

Su reparación, en cualquier caso, se estimaba vital para la supervivencia tanto del puerto de Tazones como de la propia villa de Villaviciosa, pues por él llegaban todos los artículos —leña para los hornos, pescado y sal proveniente de Tazones y Gijón, mercaderías, granos y ganados—, que no eran solamente para el concejo de Villaviciosa, sino que abastecían a otros lugares, como en el caso de la exportación de sal y pescado, «particularmente, mielga seca y atún escabechado», hacia Castilla, y de la trashumancia de los ganados de la montaña⁵²⁶.

En las inmediaciones del concejo de Gijón, perviven los restos del puente de La Ferrería de Dueños, que, en la parte baja del río España, se localizaría en la posible calzada romana entre Gijón y Ribadesella. Catalogado en la carta arqueológica de Villaviciosa y Gijón, se conserva algún tramo del camino antiguo y el arranque izquierdo y los extremos del puente, de aproximadamente 10 metros de anchura y 30 de largo. A su lado, existen ruinas de un torreón medieval y restos de edificaciones, canales y represas pertenecientes a la antigua ferrería⁵²⁷. Avello Álvarez, sin atribuirle directamente un origen romano, menciona estos restos y un camino enlosado

al final del camino de Arroes a La Ferrería, camino que, en épocas no muy lejanas, servía para comunicar aquella localidad con Quintes (...); al pie de las fachadas N y S pasaba antiguamente un camino de unos 2 m de ancho, que comunicaba la ensenada de España con la Venta de la Esperanza. Este camino se hallaba enlosado, aunque, en la actualidad, se halle cubierto de vegetación por su desuso⁵²⁸.

La ferrería aparece documentada ya desde el siglo XV en un apeo de la Catedral de Oviedo, dentro del cellero de Quintes de «Santa Locadia», y el puente de «Ferrería de Dueñas» en 1583 dentro del «paso y camino francés de la marina, q.º de Villaviciosa»⁵²⁹. El propietario de la ferrería a inicios del siglo XVI era Gregorio García de Jove, fundador del mayorazgo del mismo nombre y propietario de otras dos ferrerías en el río Peón⁵³⁰. La explotación de esta ferrería tuvo, sin duda alguna, consecuencias en el desarrollo de las infraestructuras viarias de las inmediaciones, aspecto este que debió generalizarse en las ferrerías bajomedievales. En este sentido, en 1536 tenemos constancia del proceso de construcción o reedificación del puente, cuando el arrendador de las «ferrennas» de Dueñes, se quejaba de que tenía

echos y edefycados de cantería todos los pilares de la dicha puente y otras cosas della (...), e que en ello a gastado mucha suma de maravedís, syn questa villa [Villaviciosa] ni los otros lugares y personas que gozan y para cuyo provecho es la dicha puente, la ayan pagado ni an querido pagar (...), aunque la justicia a dado mandamiento.

Aquel alegaba que, de proseguir esta situación, el puente no podría acabarse, «de lo que los pelegrinos e biandantes llevarían mucho danno, por estar la dicha puente en camino muy pasajero para Santiago e para otras partes»⁵³¹. En las mismas fechas, el concejo de Villaviciosa pidió licencia para realizar una sisa de hasta 500 ducados «en el vino y en los otros mantenimientos» para la «puente en el rryó de Dueñas, la qual tiene necesidad de rreparar» para que la villa estuviese «bien proveída» y para «seguir ciertos pleitos que la dicha villa tiene en este Príncipe»⁵³². En 1590 volvemos a tener noticias

del puente por las referencias dadas por Aramburu-Zabala, quien dio cuenta del remate de su reparación, junto a las de Sebrayo y Carrasquita (Casquita), en favor del maestro canteiro Hernando de la Portilla por valor de 2100 ducados, finalizándose al parecer las obras, que también fueron fiscalizadas, en mayo de aquel año⁵³³. Sabemos que el puente fue destruido el 4 de mayo de 1617 y que, aunque el concejo trató poco después de rehacerlo, se acabó construyendo de madera, por un valor de 3000 maravedís, y en tal condición pervivía a comienzos del siglo XIX⁵³⁴.

El camino, tras llegar a Gijón, proseguía al occidente por los concejos de Carreño y Gozón en dirección a la comarca de Pravia, otro de los territorios con un poblamiento antiguo más documentado y en cuyo ámbito se ha identificado el emplazamiento de la antigua Flavionavia de las fuentes clásicas.

Otra importante ruta era la que, partiendo de Villaviciosa, se dirigía hacia el área central de Asturias, teniendo como puntos de referencia Lucus Asturum (Lugo de Llanera) en época romana y Oviedo en época medieval. El itinerario atravesaba la parroquia de Camoca, donde se encuentra el puente de Casquita (v. § 2.4.1), y desde allí se dirigía por El Castiellu y las inmediaciones de la villa romana de Puellas hacia Valdediós, donde Alfonso III fundara en el siglo IX la iglesia prerrománica de San Salvador y donde desde el siglo XIII se encontraba el monasterio de Santa María, que, sin duda, cumplió funciones asistenciales a los peregrinos que por allí transitaban. La ruta proseguía hacia La Pola de Siero por Sariego y Vega de Poja, donde existen diversos pontones, alguno documentado desde época bajomedieval⁵³⁵.

Tanto desde Gijón como desde Oviedo el camino al occidente por la costa transcurriría por las inmediaciones de Avilés, cuyo desarrollo urbano a lo largo de la Edad Media —y, sobre todo, tras la concesión de su fuero en el siglo XI— habría reestructurado la red viaria de la comarca ligada al antiguo territorio de Gozón, en conexión con la importante actividad comercial del puerto avilesino. Sin embargo, se documenta en mayor medida la creación y el mantenimiento de caminos y

calzadas que el levantamiento de puentes. Incluso la propia situación de la villa, junto a la ría y separada por el río Tuluego del arrabal marino de Sabugo, no supuso ningún acicate para la construcción de puentes de fábrica en época medieval y solamente en el siglo XVI se levantará con estas características el puente de Los Pilares o de San Sebastián sobre la ría, en el camino a Gozón, mientras que los dos que unían la villa con Sabugo se mantuvieron de madera hasta su desaparición en el siglo XIX.

La comarca praviana, a la que llegaba procedente de Grado (Grau) y Cornellana un ramal de la vía de La Mesa, recibía también esta ruta costera⁵³⁶. El necesario paso del Nalón en su desembocadura se realizaba, según testimonios documentales medievales y modernos, en barcas como las ubicadas en La Bimera, Peñaullán, Forcinas y otras existentes en los concejos de Soto del Barco (Sotu'l Barcu), Muros y Candamo. La barquería de La Bimera está documentada ya en el siglo XIII, aunque pudo existir también en sus inmediaciones un puente para cruzar el Nalón, denominado en 1226 «illa ponte de illa vega»⁵³⁷. Pasado el río, la ruta enlazaba con Santianes de Pravia, identificada a menudo con la antigua Flavionavia, y, en cualquier caso, centro de la corte del rey Silo durante el siglo VIII, en una zona que cuenta con amplios testimonios de poblamiento de época romana y altomedieval⁵³⁸, por lo que la fundación de la puebla en el siglo XIII no haría sino impulsar el desarrollo de la red preexistente, aunque desviándola algo más al sur. El camino proseguiría hacia Los Cabos, donde, en una casa en la que existió una capilla dedicada a Santiago, fue encontrada la estela romana de El Togado, de época altoimperial, si bien no es desconocido un camino más directo, que pasaba por La Malatería y la capilla de Santa Ana hacia San Martín de Luiña⁵³⁹.

Desde esta zona, que contaba en época medieval con un hospital situado a la entrada de la villa de Pravia, otro en Cudillero (Cuideiru) y un tercero en Soto de Luiña, el camino proseguía hacia el occidente a través de una geografía, como la de Las Balloutas, poco favorable para el viajero; poco más adelante, en el lugar de Tablizo, se encontraba el célebre *pont qui trem-*

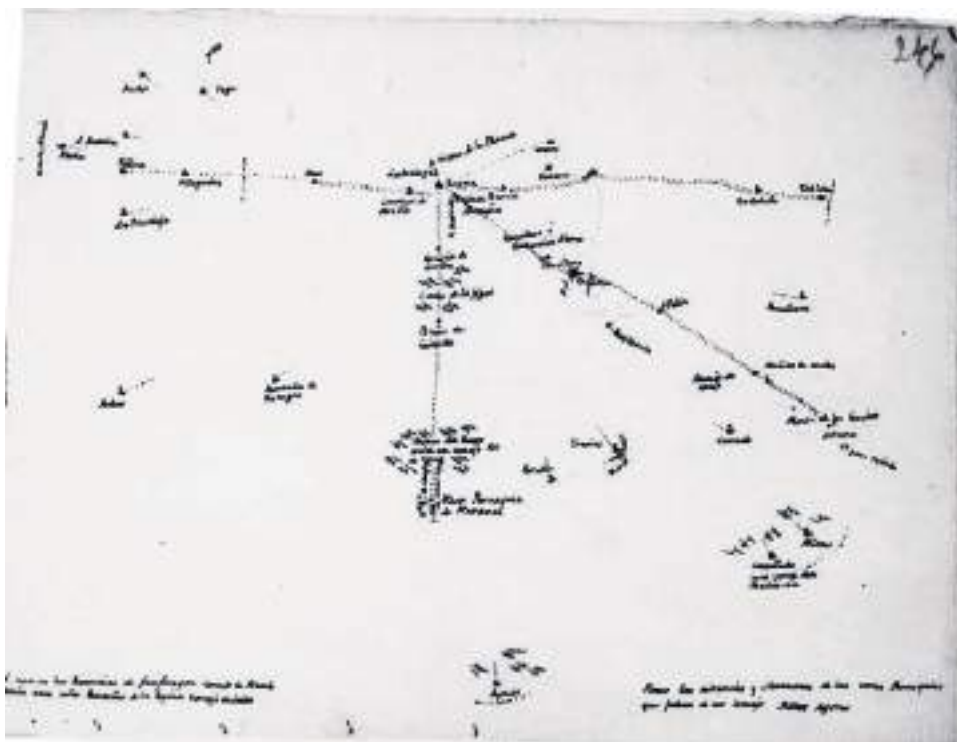


Figura 106. Croquis de la zona de Luarca a finales del siglo XVIII, con intersección del camino costero con los provenientes de Salas y Tineo. (BNE, Diccionario de Tomás López)

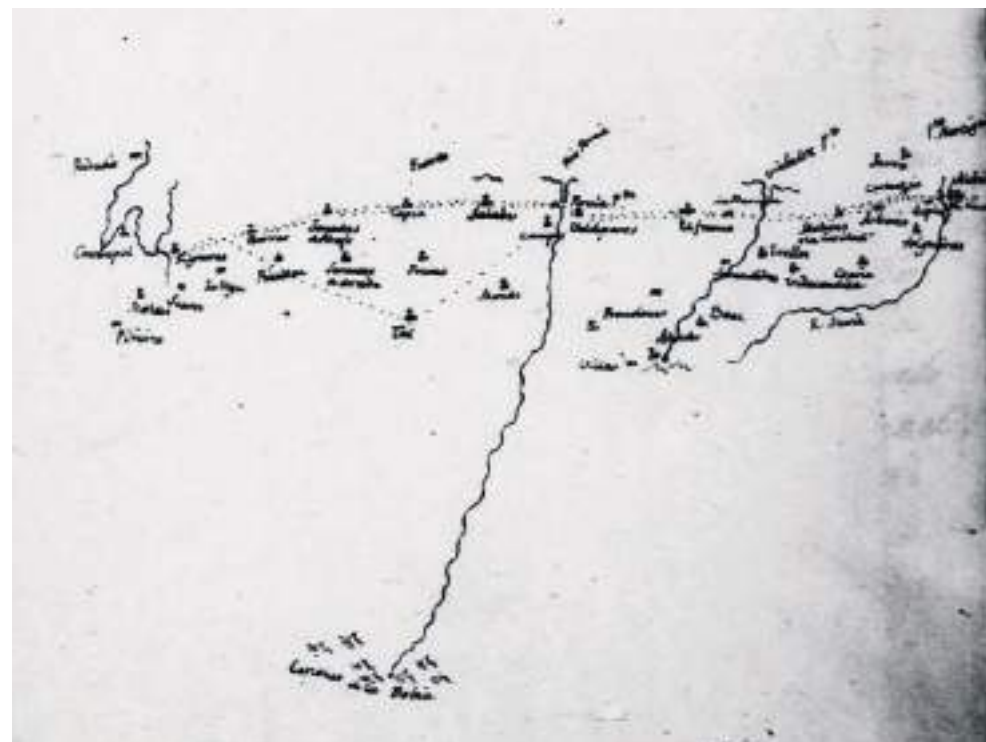


Figura 107. Croquis del tramo Navia-Ribadeo a finales del siglo XVIII. (BNE, Diccionario de Tomás López)

ble —puente que tiembla—, conocido así por su inestabilidad por los peregrinos medievales que, en sus canciones, tantas veces recogidas en diferentes trabajos, aludían al peligro de su paso:

*Quand nous vinsme au pont qui tremble
Nous etions bien trente ensemble,
Tant de walons qu'allemande,
Et nous disions, s'il vous semble
Compagnon, marchez devant*⁵⁴⁰.

A este respecto, Uría Ríu indicaba que en los años cuarenta del pasado siglo los ancianos de la comarca recordaban aún la existencia de un puente de madera en dicho lugar, al que casi alcanzaban en pleamar las olas⁵⁴¹.

La ruta continuaba por Villademoros —en cuya torre se encontraron monedas de época romana— hacia el río Caneiro, donde en 1645 tenemos constancia de la ruina de un puente. Antes de cruzarlo, y a mano derecha, el referido autor indicaba la existencia de otro antiguo hospital, del que solo se conserva el topónimo⁵⁴², donde la ruta confluía con el ramal del Camino de Santiago que, con varios hospitales y malaterías medievales, provenía de Salas y La Espina; desde allí discurría por el antiguo concejo de Lavio y atravesaba las parroquias valdesanas de Muñás, Brieves y Trevías, donde existía el castillo de L.lendecastiel.lu, conocido en la Edad Media como «de Alba», y en donde a finales del siglo XIX fueron encontradas en una era de trillar «hasta una docena de objetos, la mayor parte moharras de lanza y puntas de dardos o flechas, y una especie de cuñas o hachas de dudoso

empleo»⁵⁴³. A su vez, en el valle del Caneiro el camino confluía, según Fernández Ochoa, con la ruta minera de época romana que, proveniente de Allande, pasaba por Navelgas, Naraval y Trevías⁵⁴⁴.

El itinerario proseguía por Barcia —donde la tradición refiere la existencia de un hospital— hasta llegar a Luarca, fundada como puebla en 1270; la villa contó con otro hospital, edificado en 1440, y su puente fue uno de los calificados en 1645 por la Junta General del Principado como ««arruinados y mal reparados»»⁵⁴⁵. Más al occidente, en el límite con el concejo de Navia y asociada a una ermita, se encontraba la malatería de Barayo, junto a la desembocadura del río del mismo nombre, que, para Tolivar Faes, existiría al menos desde el siglo XIII y habría tenido algún tipo de relación con

el hospital de Navia. Sobre el Anleo, en su confluencia con el Navia, existía al menos en época moderna el puente de piedra de «Las Azenias»⁵⁴⁶.

Tras pasar por Navia, cuya fundación como puebla data de 1270, la ruta proseguía hacia Jarrio —donde existía un hospital desde el siglo XIV—, Valdeparés y El Franco, pasando el río Porcía por el puente del mismo nombre⁵⁴⁷. En las respuestas generales del catastro de Ensenada se refiere una venta-mesón en las inmediaciones de este puente, así como un hospital en Salave y otro en Tapia, zona, por otra parte, profusamente documentada en época romana por las explotaciones mineras de Salave y Andía⁵⁴⁸. El puente de Porcía, descrito a finales del siglo XVIII en el *Diccionario* de Tomás López como «bueno, curioso y seguro», tenía en la época cuatro o cinco arcos y había sido construido a finales del siglo XVI por Pedro Nunez de San Jurxo por un valor de 8050 ducados⁵⁴⁹. Las peticiones para su reparación en el siglo XVIII lo describen como «bastante dilatado y de hermosa fábrica (...) de sillaría, el más ancho y llano de todo el Principado; tiene en ambos lados empujo de peña, está en el camino real y único de correos y tránsito a Galicia»⁵⁵⁰. Existe también en Porcía, según Martínez Faedo, restos de un pilar de un puente más antiguo, situado a la derecha del moderno, en el prado donde se celebra la romería y cerca de un molino⁵⁵¹.

El itinerario hacia Galicia discurría al sur de la actual carretera, por Tol, San Juan de Moldes y Vegadeo. En las cercanías se encuentra el puente de A Veguía y, poco antes de Vegadeo (A Veiga), cruzando el río Suarón, el de Piantón. En Seares, entre los actuales términos de Vegadeo y Castropol, se mencionaba a fines del siglo XIII la «calzada de Seares». La fundación *ex novo* en 1299 de la puebla de Castropol, sustituyendo a la fallida de Rovoredo, pudo modificar el trazado viario anterior por su capacidad de atracción del comercio, en un fenómeno, por otro lado, extensivo al resto de las pueblas asturianas. El paso del Eo se realizaba, ya a principios del siglo XIII mediante «barcas piadosas»⁵⁵².

Tras Piantón (v. § 2.4.2), el camino proseguía por el barrio de La Cal y Sela de Murias para llegar a Abres, donde existía se cruzaba el Eo por *a ponte vella*⁵⁵³.

2.4.1. PUENTE DE CASQUITA

El puente se sitúa sobre el río Grases, en el «camino real de Oviedo a Villaviciosa», y aparece documentado ya al menos desde época bajomedieval como «puente de Carresquita» dentro del «camino francés»⁵⁵⁴. Si bien la antigüedad del paso está suficientemente constatada, no ocurre lo mismo respecto al origen de la fábrica. Es uno de los puentes en los que trabajaron en 1591 los maestros canteros Hernando de la Portilla y Francisco de la Roza, figurando entre los que por esas fechas debían de ser fiscalizados, por lo que suponemos que la intervención tuvo cierta relevancia⁵⁵⁵.

Descripción

Es un puente con una bóveda de cañón peraltada de 7 metros de luz, a la que se añade una bovedilla lateral de arco rebajado de 2,3 metros para la misma magnitud, y que sirve de desagüe a un canal de un molino.

La cimentación se produce sobre roca, que ofrece una buena superficie de apoyo al nivel de las aguas. Tras disponer dos hiladas de sillarejo de labra basta, aunque bien asentados, se sitúa un conjunto de cuatro mechinales de apoyo de cimbra. El intradós se completa con sillarejo calizo que no resalta por su calidad. El aparejo es irregular y en algunas zonas hay rellenos con mampuestos. Superficialmente, la piedra está atacada por la humedad y adquiere coloraciones negruzcas; también se han desarrollado líquenes, que aportan una coloración verdosa a algunas zonas del intradós.

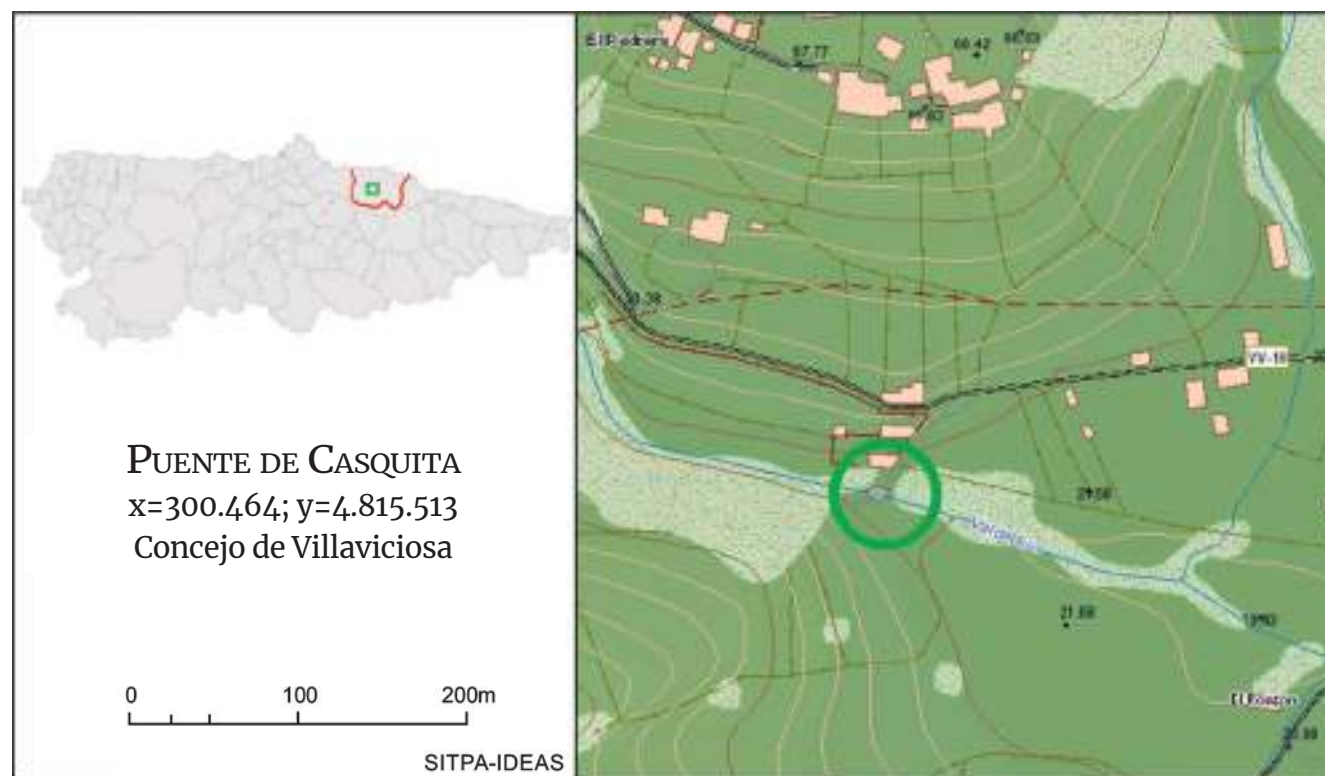




Figura 108. Panorámica del puente de Casquita, enmascarado por la vegetación. (J. M. Fdez. Hevia)

El puente ha sido ensanchado hacia aguas abajo casi en la mitad de su ancho actual, hecho que se puede observar en el intradós, al producirse un cambio en la fábrica. Actualmente, la calzada libre del puente es de 6 metros y con anterioridad debía ser del orden de los 3,2 metros. Aunque las boquillas no han sido realizadas con un esmero especial, es de mejor calidad la de aguas arriba, con sillarejo de longitud

bastante regular (70 centímetros) y ancho variable. Aguas abajo las dovelas no están bien escuadradas. Parece que el arco de aguas arriba está más peraltado que el de aguas abajo, de forma que la clave de aguas abajo se sitúa a menor altura que la de aguas arriba; este hecho puede ser debido a asientos de la bóveda en el descimbrado, al realizarse la obra del ensanche.



Figura 109. Arquillo de desagüe lateral. (J. Belón González)



Figura 110. Detalle del intradós. (J. Belón González)

La calidad de la fábrica en los estribos es muy heterogénea, con muchos añadidos en las zonas más alejadas de la bóveda principal. Está realizada en su mayor parte con mampostería a hueso de tamaño irregular.

La apertura del arquillo de la margen izquierda es obra que puede ser simultánea con el ensanche. Aunque no lo podemos

asegurar con certeza, el puente fue recrecido para lograr la rasante horizontal que posee actualmente; la vegetación que cubre todos los paramentos impide observar toda su fábrica, pero se observa un cambio lateral en las proximidades de la bóveda que insinúan este hecho.

El puente es de una calidad técnica pobre y el estado actual de su estructura aceptable. Es necesaria una limpieza de la vegetación de los paramentos de los estribos, que probablemente revelará la necesidad de un rejuntado con mortero que evite el derrumbe de los paredones. Los pretiles están derruidos casi por completo; su misión de protección es sustituida por unas zarzas que no invitan a acercarse a la zona. Habría también que limpiarlas y rehabilitar posteriormente los pretiles.

2.4.2. PUENTE DE PIANTÓN

El puente se sitúa en una comarca con amplios testimonios de época romana, entre los que destaca especialmente la estela funeraria de Nicer, *principis albionum*, hallada en las inmediaciones de lugares con topónimos tan significativos como A Pedreira y A Corredoira⁵⁵⁶. Ya en época medieval, San Esteban de Piantón aparece citado en los siglos XI y XII como monasterio familiar en documentación de la época⁵⁵⁷.

En las respuestas generales del catastro de Ensenada, ya en el siglo XVIII, se habla de dos puentes de piedra y ocho de madera, así como cinco barcas en Piantón, Paramios y Abres, siendo los dos referidos puentes de piedra, el de Piantón y el de Santiago de Abres⁵⁵⁸. El primero suele vincularse en su origen a la red viaria romana de la zona y, más en concreto, a la costera, y fue descrito por Cabo y Martínez:

Tiene tres ojos, el central de mayor tamaño. Posee tajamares triangulares aguas arriba. Está construido con sillarejo de pizarra. Sufrió una remodelación para ampliar la caja del puente, una vez hecha la carretera. Así, se observa un postizo, aguas abajo, de hormigón y de piedras⁵⁵⁹.



Figura 111. vista general del puente, aguas arriba. (Elena Ruiz)

Aunque atribuida en ocasiones a época medieval, la fábrica actual, como veremos, parece ser relativamente moderna⁵⁶⁰.

A esta misma ruta costera⁵⁶¹ se atribuye el puente de Abres⁵⁶², «del que tan sólo se conserva un ojo en sillarejo de pizarra»⁵⁶³, aunque Ferreira Priegue, en su obra sobre los

caminos medievales gallegos, lo sitúa en una ruta norte sur de Ribadeo a Becerreá por Villaosende remontando el curso del Eo, que cruzaría en Santiago de Abres y continuaría por Santiso de Abres, donde volvería a introducirse en Galicia. En esta ruta, y junto al puente de Piquín, en Lugo, una referencia de 1379 menciona el itinerario como «*camino antiguo*»⁵⁶⁴.



Figura 112. Detalle del tajamar y la bóveda de la margen derecha. (J. Belón González)



Figura 113. Vista del puente, aguas abajo. (Elena Ruiz)

Descripción

Está situado sobre el río Suarón, afluente del río Eo en la vertiente asturiana. Tiene tres vanos, y solo el central salva todo el cauce en nivel de aguas normales, contribuyendo los laterales al desagüe con ocasión de crecidas. El vano central es de 9 metros de luz, y cercana a los 6 metros la de los laterales. Su dimensionamiento es excelente desde el punto de vista hidráulico y refleja un buen conocimiento del régimen del río.

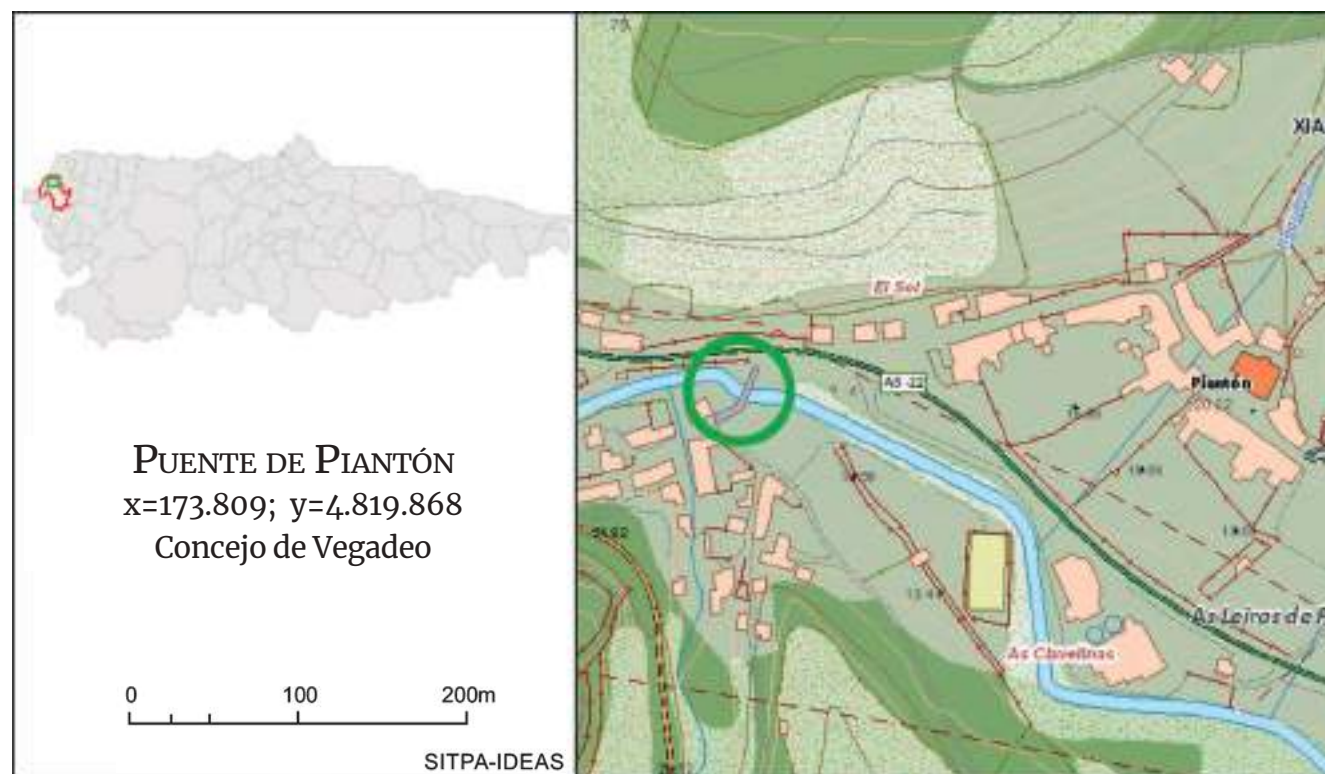
La observación de la fábrica actual sugiere que se corresponde a una época cercana —quizá al siglo XVIII—, lo que no obsta para que en su mismo emplazamiento o en algún otro cercano existiese otro anterior de características tipológicas más antiguas, del que no queda ningún resto. Este hecho se pone de manifiesto en la traza de los arcos y en las características de los tajamares —típicos de esa época—, que no son efecto de refacturas parciales ni recrecidos: las bóvedas son de directriz carpanel y los tajamares con terminación en sombrero piramidal.

La planta del puente tiene un tramo curvo en la margen izquierda —correspondiente a la zona de acceso desde el pueblo—, que se continúa por otro recto hasta desembocar perpendicularmente en la carretera comarcal, y bajo el que se sitúan las bóvedas. El alzado del puente es ligeramente alomado, con una línea superior del pretil paralela a la tangente imaginaria de los trasdoses, resultando el conjunto de tímpanos muy proporcionado con el juego de huecos de los vanos; para nuestro gusto, un diseño realizado con preocupación estética, muy conseguido.

El puente fue ensanchado del orden de 1,10 metros hacia aguas abajo, empleándose una fábrica de tamaño superior a la existente entonces, pero sin que la intervención resultase muy llamativa; este hecho es claramente observable en el intradós de las bóvedas y en el contraste de fábricas entre boquillas y paramentos de aguas arriba y aguas abajo.



Figura 114. Intradós de la bóveda central ensanchada. (J. M. Fdez. Hevia)



Nos parece que el paramento de aguas arriba presenta una homogeneidad más elegante, a pesar de que emplea un material de pizarra —muy lajoso— de peor calidad.

El de Piantón ha sufrido intervenciones muy recientes; unas, encomiables, y otras, menos afortunadas. Entre las primeras incluimos la realización de un muro de contención para la carretera que entronca perfectamente con el puente, sin desentonar con el conjunto (continuidad con los pretilos, que se abren en aletas, incluido). La rampa de acceso parece rehecha de hace poco tiempo, con un gran cuidado de la fábrica y buena terminación de la albardilla de los pretilos. Una tubería recorría el frente de aguas abajo, afeándolo; aunque en una de las fotos que incluimos se ve esa tubería, esta ha-



Figura 115. Vista antigua del puente de Piantón, aguas abajo, durante una crecida. (Col. M. Carrasco Marqués)



Figura 116. Detalle del arco antiguo del puente de Abres. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 117. Dovelas de esquistos pizarrosos en las boquillas de aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 118. Vista antigua del puente de Piantón. (Col. M. Carrasco Marqués)

bía sido eliminada en una segunda visita que realizamos al puente y actualmente discurre por el centro de la calzada.

En el aspecto negativo, hay que reseñar la solución adoptada para el calce y relleno de la pila central izquierda, que desentona grandemente con el conjunto. Se elaboró entonces, para solucionar el desprendimiento de la base de pila, una cepa de apoyo, sobre la que yace una plataforma rectangular que continúa en el fuste, todo ello con un antiestético hormigón. En menor magnitud, se realizó una intervención paralela en la pila central derecha, también aguas abajo.

El puente admite el tráfico rodado de vehículos, con su ancho de calzada libre próximo a los 3 metros. La calzada tiene

una capa de hormigón bastante bien conservada. Nos parece que puede ser puesto como ejemplo de puente bien cuidado y constituye un representante excepcional de su tipología, único en Asturias.

2.4.3. OTROS PUENTES EN LAS INMEDIACIONES DE LA RUTA

2.4.3.1. PUENTE DE LA LLOMBA

Situado en la parroquia de Luces (Llucos), en la rasa del mismo nombre, el puente de La Lloba se ubica fuera de la ruta



Figura 119. Vista del empedrado. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 121. Vista parcial. (J. M. Fdez. Hevia)

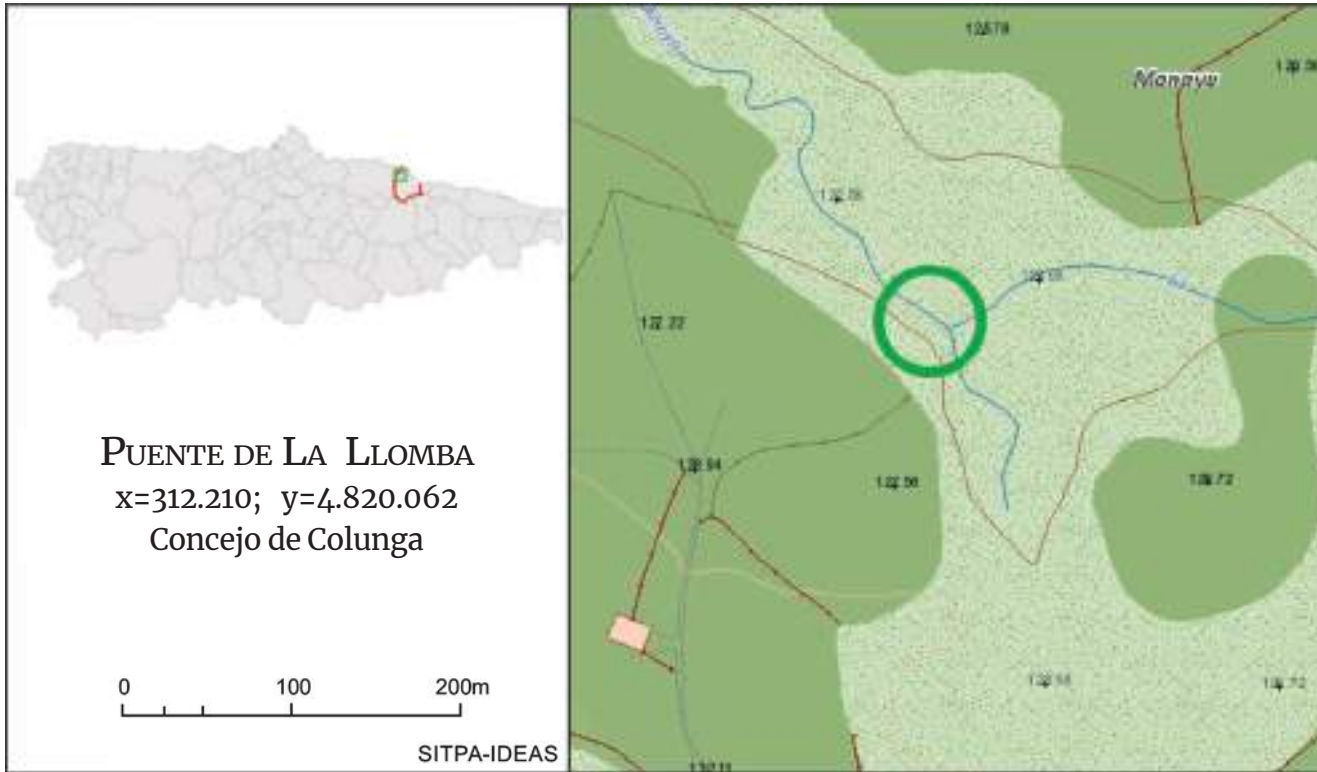


Figura 120. Detalle de la inscripción en el empedrado del puente. (J. M. Fdez. Hevia)

costera, en un camino cuya utilidad en época antigua nos es desconocida. Esta localización, la desproporción de su tamaño respecto al pequeño cauce que salva y el empleo de grandes sillares labrados y encajados a hueso en la estructura de su fábrica y de grandes piedras en su calzada son indicios que nos hablan de la gran antigüedad del puente y que lo separan de otros que salvan cursos similares. Del mismo modo, el ancho del camino que se bifurca a su salida y de cuya funcionalidad, quizás en dirección a la zona de Villaviciosa, apenas tenemos noticias, nos plantea un origen antiguo, difícilmente asimilable a las características de una vía medieval. Es, del mismo modo, llamativo el epígrafe existente en un bloque del empedrado, con las letras /S.V.[A.B.]/ marcadas con un instrumento punzante⁵⁶⁵.

Descripción

Es un pontón de 3,10 metros de luz, con una altura máxima de 2 metros sobre las aguas del arroyo que salva. La bóveda es de medio punto, elaborada con sillares de grandes dimensiones. La fábrica en la rosca es de sillares de labra fina, de piedra arenisca, con forma trapezoidal, de dimensiones variables que van desde 55 x 40 a 30 x 18 cm, en la zona de clave. Su trasdós es dentellado, y en él intestan los tímpanos sin intercalación de mortero. La bóveda está peraltada y se apoya en dos hileras de sillares de 84 centímetros de soga, sobre los que se sitúan los mechinales. El trazado del medio punto es perfecto, al igual que el aparejo.



Los pequeños muros estribo están realizados con mampuestos de tamaño diverso, algunos incluso ciclópeos, simplemente desbastados. Aguas arriba las zonas de los mismos que flanquean el arco están parcialmente derruidas, al igual que hay un pequeño desprendimiento en el muro estribo de aguas abajo.

El ancho del puente es desproporcionado en comparación con sus dimensiones verticales. Antes y después del pontón se conserva el empedrado de un camino del mismo ancho que el puente. Tras pasarlo, viniendo desde Luces, el camino empedrado parece que se bifurca, llegando a tener un ancho de 4,30 metros.

Aguas abajo, enfrentado al vano, se levanta un árbol que dificulta el discurrir de las aguas altas. Todo el entorno estaba rodeado de vegetación, que actualmente está siendo limpiado y acondicionado por alumnos de un centro escolar cercano, que han ido descubriendo nuevos tramos del camino, oculto entre malezas o enterrado.

Nuestra impresión es que el pontón no desmerece nada de una técnica constructiva romana, aunque, como ya se ha indicado, es difícil una atribución directa a esta época con los datos que conocemos actualmente.

- ⁴⁸⁴ GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., «Las primeras rutas jacobeanas». MARTÍNEZ, E. y BLAS, C. DE, *Llanes en la ruta jacobea*, Oviedo, IDEA, 1968. PORTILLA, M. J., *Una ruta europea. Por Álava a Compostela. Del paso de San Adrián al Ebro*, Álava, 1991, pp. 4-6.
- ⁴⁸⁵ ESTEBAN DELGADO, M., *op. cit.*, pp. 137-140, y BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, pp. 37-38, quien identifica en parte esta ruta costera con el Iter XXXIV y en parte a una ruta marítima de cabotaje. GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Mansiones del trayecto de vía romana Lucus Asturum-Lucus Augusti», *Archivum*, VI (1957), pp. 287-300. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 31 y ss.
- ⁴⁸⁶ ESTEBAN DELGADO, M., *op. cit.*, pp. 107, 129 y 130. Este comercio marítimo mencionado contaría en el cantábrico oriental con los puertos de Burdigala (Burdeos), Oiasso (Irún) o Flavióbriga (Castro Urdiales) como los más importantes y necesitaría otros muchos puntos de apoyo, debido a las propias características de la navegación romana: «los barcos romanos navegaban de día sin perder de vista la costa, con derrotas de cabo a cabo, y (...) la velocidad en circunstancias normales oscilaba entre los 3 y 4 nudos a la hora. Por eso pensamos que debieron de existir puertos intermedios a lo largo de la ruta y radas naturales utilizadas como refugio en circunstancias anómalas y de forma esporádica». Para los mencionados núcleos costeros asturianos, v. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 31 y ss.
- ⁴⁸⁷ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 498: «más que una vía general concebida como unidad, no eran sino trozos interpuestos entre poblados de alguna importancia, que solo tardíamente se se habrán soldado (...). Sin llegar a admitir la existencia de la *Vía marítima de Agripa*, que Gómez Arteche y otros suponían abierta hasta Aquitania durante la campaña de Augusto, tenemos que reconocer que los vestigios señalados en varios lugares por diferentes arqueólogos e historiadores justifican la hipótesis de que haya existido como una especie de soldadura entre ellos con el transcurso del tiempo. Se puede suponer la existencia de una vía de oeste a este por Asturias y que su prolongación enlazase con el Portus Victoriae de una manera u otra; es decir, porque en la totalidad de su recorrido hubiesen ejecutado obra los legionarios imperiales, o porque, habiéndolo hecho solamente en algunas partes, los itinerarios naturales vinieron a hacer los enlaces». ESTEBAN DELGADO, M., *op. cit.*, p. 128. BARRENA OSORO, E., *op. cit.*, p. 86.
- ⁴⁸⁸ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, pp. 10 y ss. Para la negativa a contemplar un ramal costero en época medieval en la zona guipuzcoana, sobre todo con una estabilidad y permanencia como para integrarse en una vía regular de comunicación de largo recorrido que canalizará el tránsito, concretamente el de los peregrinos a Santiago de Compostela, en los siglos de presión musulmana —siglos IX-X—, único prisma en el que se ha asentado la existencia de tal vía en esa época: ARIZAGA BOLUMBURU, B., y BARRENA OSORO, E., «El litoral vasco peninsular en la época pre-urbana y el nacimiento de San Sebastián», *Lurralde: investigación y espacio*, n.º 13 (1990), pp. 277-312.
- ⁴⁸⁹ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 128.
- ⁴⁹⁰ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 498.
- ⁴⁹¹ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 249.
- ⁴⁹² MADRAZO MADRAZO, S., *El sistema...*, vol. I, pp. 37, 53.
- ⁴⁹³ AHN, Consejo de Castilla, leg. 3633, año 1824.
- ⁴⁹⁴ MADDOZ, P., *Diccionario...*, p. 275. URÍA RÍU, J., «El viaje de Carlos I por Asturias», en *Estudios de historia de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1989, pp. 197-283. GÓMEZ PELLÓN, E., «Los caminos de Llanes a fines del siglo XVIII», *BIDEA*, n.º 21 (1987), p. 263.
- ⁴⁹⁵ MADRAZO MADRAZO, S., «Las transformaciones...», p. 183.
- ⁴⁹⁶ FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 55 y ss.
- ⁴⁹⁷ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*,
- ⁴⁹⁸ URÍA RÍU, J., «El viaje...», p. 235 y ss., recoge la inexistencia de puentes durante la mayor parte del recorrido al este de Villaviciosa a principios del siglo XVI.
- ⁴⁹⁹ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f. 32.
- ⁵⁰⁰ AGAPA, fondo histórico, OP, caja 19. En la relación de 1835 aparecen además datos sobre un «pontigo de piedra de un ojo entre el lugar de Colombres y el de La Franca, sitio del Bado».
- ⁵⁰¹ GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, p. 266.
- ⁵⁰² AGAPA, fondo histórico, OP, caja 19, relación de 1845.
- ⁵⁰³ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147. AGAPA, *Actas...*, t. 85, ff. 66v. y 70. BNE, Mss., 7295, s. v. *Llanes*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Vidiago*. GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, pp. 267, 273.
- ⁵⁰⁴ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 410-411: «Este privilegio debía de prorrogarse periódicamente; así se hizo en 1612, y se solicitó de nuevo en 1640».
- ⁵⁰⁵ BNE, Mss., 7295, s. v. *Llanes*. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Llanes*. MADDOZ, P., *op. cit.*, puente «de tres arcos de piedra».
- ⁵⁰⁶ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, ff. 42v., 43, 52v. y 62v.
- ⁵⁰⁷ *Ib.*, f. 53.
- ⁵⁰⁸ GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, p. 273. AGAPA, *Índices*, f. 108. En 1784, reparación del puente de Vega, en Llanes.
- ⁵⁰⁹ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f. 53.
- ⁵¹⁰ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, pp. 410-411. AGS, RGS, 15 bis-XII-1640.
- ⁵¹¹ ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147. GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, p. 273. Las referencias al puente de Nueva son abundantes a finales del siglo XVI, cuando se reconstruyó; fue fiscalizado en 1590: AAO, *Libro de poderes*, f. 400. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 412, AGS, RGS, 9-VIII-1590, transcribe «Nieva», situándolo cerca de Avilés.
- ⁵¹² ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147. GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, p. 273. BNE, Mss., 7295, s. v. *Cuerres*.
- ⁵¹³ FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío...*, por cortesía del autor.
- ⁵¹⁴ AHA, Protocolos, Pedro de Quirós, caja n.º 18, s. f., 1598. En BNE, Mss., 7295, s. v. *Ribadesella* se menciona, al oeste de la villa, un «puente grande de piedra de dos arcos de piedra labrada, antes de S. Pedro». También su obra fue fiscalizada a finales del siglo XVI: AAO, *Libro de poderes*, f. 400. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 411: «En agosto de 1590 consta que se había hecho un repartimiento para el puente de El Pilar, en el concejo de Ribadesella, pero aún no se había empezado a trabajar en la obra», AGS, RGS, 9-VIII-1590. Con anterioridad, y al menos a principios del siglo XVI, el cruce de la ría se realizaba por barcas: URÍA RÍU, J., «El viaje...», p. 241.
- ⁵¹⁵ BNE, Mss., 7295 y MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Colunga*. El puente de Santianes aparece en ACO, *Libro del prior*.
- ⁵¹⁶ URÍA RÍU, J., «Apuntes para la historia de Villaviciosa», *Valdediós*, Oviedo, 1959, p. 65.
- ⁵¹⁷ MARTÍNEZ VILLA, A., REQUEJO PAGÉS, O., CABO, C. y JIMÉNEZ, M., «Las cartas arqueológicas de Gijón y Villaviciosa. Método y resultados», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 237-245.
- ⁵¹⁸ BNE, Mss., 7295
- ⁵¹⁹ MARTÍNEZ VILLA, A., REQUEJO PAGÉS, O., CABO, C. y JIMÉNEZ, M., *Carta arqueológica del concejo de Villaviciosa*, Servicio de Patrimonio de la Consejería de Cultura: LUZ, 33 m. Ancho, 3,30. Arco de 1,75 metros de radio y 2.07 de altura. Conserva restos de pretil.



- ⁵²⁰ · AHA, Protocolos, Alonso Pérez, caja 45. 11 enero de 1587, 13 mayo de 1591. Protocolos, Pedro de Quirós, caja 21, 1591, mayo, 13; referencias por cortesía de Raquel Alonso Álvarez. AAO, 1591, julio, 7, *Libro de poderes...*, f. 400 y ss. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 412: «En mayo de 1590 consta que ya habían terminado las obras, incluso con mejoras, pero en 9 de junio se le ordenaba hacer nuevas obras por valor de 70 ducados». AGS, RGS, 16-V-1590, 9bis-VI-1590. Repartimiento para mejoras en 30-VII-1590.
- ⁵²¹ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. Villaviciosa.
- ⁵²² · JOVELLANOS, G. M. DE, *Colección de Asturias*, p. 57.
- ⁵²³ · AHN, Consejo de Castilla, leg. 1813.
- ⁵²⁴ · *Ib.*, 1797, marzo, 17, Villaviciosa.
- ⁵²⁵ · *Loc. cit.*
- ⁵²⁶ · *Loc. cit.* Con la denominación de «mielga» o «colín» se conoce en la costa central asturiana a un pequeño escualo cuya carne fue tradicionalmente curada en los puertos asturianos para la exportación hacia Castilla: BARRIUSO FERNÁNDEZ, E., *El léxico de la fauna marina en los puertos pesqueros de la Asturias central*, IDEA, Oviedo, 1986.
- ⁵²⁷ · MARTÍNEZ VILLA, A., Requejo Pagés, O., Cabo, C. y Jiménez, M., *Carta arqueológica...*
- ⁵²⁸ · Avello Álvarez, J. L., *op. cit.*, p. 201.
- ⁵²⁹ · ACO, *Libro del prior*, vol. I, f. 3r., por cortesía de Fernández Conde: «e dende a la agua de las ferrerías de Duennas e dende fasta la mar». AGAPA, *Libro de Cuentas...*, f. 67, 5 de febrero de 1583.
- ⁵³⁰ · CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 108.
- ⁵³¹ · AGS, RGS, diciembre de 1536, doc. n.º 194.
- ⁵³² · *Ib.*, n.º 245.
- ⁵³³ · ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 412. AGS, RGS, 16-V-1590 y 9bis-VI-1590. Repartimiento para mejoras en 30-VII-1590 y 9-VIII-1590. AAO, *Libro de poderes*, ff. 400 y ss., año 1591. El maestro subcontrató las obras a Pedro de la Roza.
- ⁵³⁴ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. Villaviciosa.
- ⁵³⁵ · FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío...* A finales del siglo XV, «la ponte de Taranna»; por cortesía del autor. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*: «dos puentes de piedra».
- ⁵³⁶ · GARCÍA DÍAZ, P., *op. cit.*
- ⁵³⁷ · SANZ FUENTES, M. J. y RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Colección diplomática del monasterio de S. Vicente de Oviedo (siglos XIII-XIV)*, vol. I, 1.º, 1201-1230, Oviedo, 1991, doc. n.º 94, p. 149, septiembre de 1226.
- ⁵³⁸ · GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Pravia, “capital” del reino asturiano», *Asturiensia Medievalia*, n.º 3 (1979), pp. 85-104. DIEGO SANTOS, F., *Epigrafía...* FERNÁNDEZ CONDE, F. J. y SANTOS DEL VALLE, M. C., «La corte de Pravia. Influencias visigodas en los testimonios arqueológicos», *BIDEA*, n.º 41 (1987), pp. 315-344. *Id.*, «La corte de Pravia. Fuentes documentales, cronísticas y bibliográficas», *BIDEA*, n.º 42 (1988), pp. 59-84.
- ⁵³⁹ · GARCÍA DÍAZ, P., *op. cit.*, p. 643.
- ⁵⁴⁰ · VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 564.
- ⁵⁴¹ · *Ib.*, p. 559.
- ⁵⁴² · *Ib.*, FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 57. *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. V, p. 263. En 9 abril de 1645 manifestaban los procuradores la ruina de los puentes de Ujo, Langreo, Grado, Caneyro, Luarca y Piloña, situados «en los caminos más pasajeros» y por donde entraban los mantenimientos para el Principado.
- ⁵⁴³ · *La Ilustración Gallega y Asturiana* (1880), p. 242.
- ⁵⁴⁴ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 57.
- ⁵⁴⁵ · VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 567, recogiendo referencia de TRELLES Y VILLADEMOROS, M., *Asturias Ilustrada*, t. III, pp. 207-208. *Actas de las Juntas...*, vol. V, IDEA, p. 263.
- ⁵⁴⁶ · TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 13 y ss. MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, J., «Navia remota y actual: datos y referencias para su historia. Otras noticias sobre el siglo XVIII», *BIDEA*, n.º 90-91 (1977).
- ⁵⁴⁷ · VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 568.
- ⁵⁴⁸ · PÉREZ DE CASTRO, J. L., «Las Tapias, Serantes, Campos y Salave según el Catastro de Ensenada», *BIDEA*, n.º 90-91 (1977), pp. 173 y ss. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 58.
- ⁵⁴⁹ · AHA, Protocolos, Pedro de Quirós, caja n.º 18, s. f.; ref. por cortesía de Raquel Pérez Alonso. A la suma de los 850 ducados debían añadirse otros 300 de «costas» y 710 de «prometidos». AAO, 1588, «Carta de pago de la ciudad de Oviedo de lo que le tocó pagar para su construcción.», en VILLA GONZÁLEZ-RÍO, M. P., *op. cit.*, n.º 10682, leg. 118, doc. 4; *Libro maestro de fueros* 1, f. 157v.; puentes, leg. 27, n.º 4.
- ⁵⁵⁰ · AGAPA, *Actas...*, 12 junio 1766, f. 98v. La reparación se mencionaba como imprescindible, ante la inexistencia de un vado en las cercanías; sobre la situación en aquel momento del puente, se indicaba que «se halla actualmente este conocidamente rruinoso por la escabazón que en diversos pilares de él ha hecho, y aumenta cada día la ynsignuada rapidez del referido río», pidiéndose se reconociese y evaluase. Asimismo, se afirmaba posteriormente que «en el monasterio de Lorenzana se halla un monje muy práctico en estas obras de río por haver ejercido en el siglo el empleo de yngeniero, y que podría facilitarse su benida para el reconocimiento de dicha obra y levantar un plan de sus circunstancias y costo». En 1780, vuelve a referirse la necesidad de reparar el puente, advirtiéndose, en caso contrario, la necesidad en breve plazo de reedificarlo. *Ib.*, t.111, f. 465: 9 de septiembre de 1778: «la media cepa de puente está descortezada, con mucha escavación y otras bastante ruinosas. A poco más, será mui grande la quiebra». Se pide que se sufrague el costo, ya que no hay dotación en los concejos. Con posterioridad (1778, noviembre, 23 y 1779, septiembre, 2), se informa del coste y se hace saber «que hay un monje en Lorenzana que fue ingeniero y se podía traer con facilidad al reconocimiento. Se acordó viniese». Consta en 1784, mayo, 8, el remate de las obras y su pago en 1787, junio, 1. Junto al citado ingeniero, el último tercio de la obra fue realizado por los maestros Roza y Pereda. *Ib.*, t.113, f. 67v.
- ⁵⁵¹ · MARTÍNEZ FAEDO, L., y MARADONA, J. L., *Inventario arqueológico del concejo de Tapia de Casariego*, Consejería de Cultura, Servicio de Patrimonio. En BNE, Mss., 7295 se menciona la existencia de «unos molinos con cuatro molares buenos» junto al puente de Porcía.
- ⁵⁵² · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 58. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*
- ⁵⁵³ · JARDÓN, J., «Piantón, Vegadeo», *La Nueva España*, martes 19 de mayo de 1992.
- ⁵⁵⁴ · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Tebía*. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío...* San Juan de Camoca: «desde la puente de Carres-quita» (fines del siglo XV); ref. por cortesía del autor.
- ⁵⁵⁵ · AHA, Protocolos, Oviedo, Pedro de Quirós, caja 21, s. f.; ref. por cortesía de Raquel Alonso Álvarez. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 412. AGS, RGS, 16-V-1590, 9 bis-VI-1590. 30-VII-1590. 1590 y 9-VIII-1590. AAO, *Libro de poderes*, ff. 400 y ss., 1591.
- ⁵⁵⁶ · DIEGO SANTOS, F., *Epigrafía...*, pp. 71-73. CABO, C. y MARTÍNEZ, A., «Inventario arqueológico del concejo de Vegadeo», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 227-228. Se cita también un pequeño castro en Piantón.
- ⁵⁵⁷ · FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *Colección diplomática...* Año 1146. En 1079 aparece en un documento de la catedral ovetense. GARCÍA LARRAGUETA, S., *Colección de documentos...*

⁵⁵⁸ PÉREZ DE CASTRO, J. L., «Piantón, Paramios y Abres en el catastro de Ensenada», *BIDEA*, n.º 88-89 (1975), p. 597.

⁵⁵⁹ CABO, C. y MARTÍNEZ, A., *op. cit.* pp. 227-228, describen el puente; respecto al de Abres, «está situado en el límite con Galicia. La mitad asturiana es la mejor conservada, mientras que la gallega fue prácticamente destruida y recubierta con hormigón».

⁵⁶⁰ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.* MENESES FERNÁNDEZ-BALDOR, M., en ÁLVAREZ GARCÍA, L., *et al.*, *op. cit.*, afirma que «no remonta más allá del siglo XV».

⁵⁶¹ Esta comunicación con Galicia se describe brevemente en el *Diccionario* de Tomás López, que enumera los puentes del recorrido y advierte que en aquel tiempo no existía el puente de Abres, sustituido entonces por barcas: «El Eo no tiene puente de piedra. La tubo al llegar a la ría que llaman Abres, en donde sí tiene barcas»: BNE, Mss., 7295, s. v. *Abres*: «después, siguiendo a su origen, tiene de madera el de aquí, llamado de Santiso, el que llaman puente nuevo, que está entre Conforco y Villaudrid; más arriba, otro que no sé el nombre; después, puente de San Jorje, en Galicia, después puente de Pequín, lo mismo. No sé de más».

⁵⁶² Respecto a este puente de Abres, hemos de decir que las referencias históricas nos hablan del emplazamiento de un puente de piedra en la localización del actual, pero, tras la ruina de este y sus sucesores, el que nos encontramos es una obra muy reciente, aunque en su proyecto se tuvo en cuenta, muy probablemente, la continuidad formal con la traza anterior. Pensamos que se trata de una verdadera reconstrucción desde cimientos.

El puente está constituido por una viga de hormigón en U invertida, con voladizos, que se apoya en dos machones laterales. En el de la margen derecha se continúa mediante una bóveda de medio punto elaborada con laja de pizarra bien dispuesta, y en la que se emplea mortero de cemento. Tras la bóveda, un muro de acompañamiento, elaborado con la misma fábrica, que se continúa, ya fuera de la estructura del puente y con peor fábrica, hasta el nivel de los prados que flanquean la carretera. La pila en la margen derecha tiene tajamar de planta rectangular, que termina en ángulo muy obtuso; en su parte inferior se apoya sobre una plataforma de fábrica que sobresale del contorno de la pila, de escasa altura y que se apoya, a su vez, sobre roca. El arranque de la pequeña bóveda se marca mediante un resalte en el fuste, detalle constructivo que, efectivamente, se haya también en Piantón y podemos considerar como típico de los puentes de la zona, sin que tampoco haya que exagerar su importancia. En resumen: el puente actual no es un puente antiguo. Está en buen estado de conservación, siendo un puente bien dimensionado hidráulicamente, (correspondiendo el vano lateral a un extra de capacidad de desagüe, porque habitualmente no circula por él el río) y que se encuentra en estado de servicio, circulando por él la carretera local hacia Abres.

⁵⁶³ CABO, C. y MARTÍNEZ, A., *op. cit.*

⁵⁶⁴ FERREIRA PRIEGUE, E., *op. cit.*, p. 244. El puente es ya citado en el s. XVI.

⁵⁶⁵ ADÁN, G. *Inventario Arqueológico del Concejo de Colunga*, 1992, Servicio de Patrimonio, Consejería de Cultura del Principado de Asturias.

m

2.5. RUTAS DE LOS PICOS DE EUROPA





PUENTE DE LA RIERA

Los Picos de Europa, macizo calcáreo surcado por una red hidrográfica que ha modelado a su paso profundas gargantas producto de la continua erosión fluvial, constituyen una unidad geográfica natural cuyos caminos aprovechan en gran medida las direcciones dominantes de los diversos valles que lo atraviesan, tanto en sentido norte-sur, caso de la comunicación con la Liébana siguiendo el Duje, como en sentido este-oeste, caso de los itinerarios que siguen los ríos Casaño, Cares y Deva; así, ya en el *Diccionario* de Madoz se hablaba, dentro del apartado de los caminos existentes en el concejo de Cabrales, de tres itinerarios principales a partir de Arenas: uno hacia las Peñamelleras y Santander, siguiendo hacia el este los valles del Cares y del Deva; otro hacia Onís, paralelo al río Casaño, donde conectaría con el corredor prelitoral hacia el centro de Asturias, y un tercero hacia Liébana, siguiendo el río Duje⁵⁶⁶.

El origen de la red viaria de los Picos ha sido tradicionalmente atribuido a época romana y a motivaciones estratégico-militares, pues la zona se ha querido relacionar muchas veces con el escenario de las guerras cántabras hasta el punto de identificarla en ocasiones con el *mons Vindius* de las fuentes clásicas. Este sería el caso no solo del ejemplo arquetípico de la «calzada de Caoro», sino, de un modo general, con la «fabulosa maraña de calzadas» entre el Dobra y el Cares referida por algún autor. Esta interpretación del uso militar de las rutas fue mantenida por Sánchez Alborno, quien apostó por el uso por los musulmanes derrotados en Covadonga del itinerario que seguía el Cares hacia Caín y Valdeón⁵⁶⁷.

Paralelamente a este tipo de explicaciones, cabe asimismo plantear el probable conocimiento y explotación ya en época antigua de la riqueza mineralógica de la zona, aprovechamiento del que tenemos constancia documental en el siglo XVI, y que pudo, efectivamente, datar de mucho tiempo antes⁵⁶⁸.

Pese a estos antecedentes, la red viaria de los Picos mantuvo durante la mayor parte del tiempo un alcance comarcal, pues ya al menos en el siglo XVI ninguna de sus rutas era mencionada

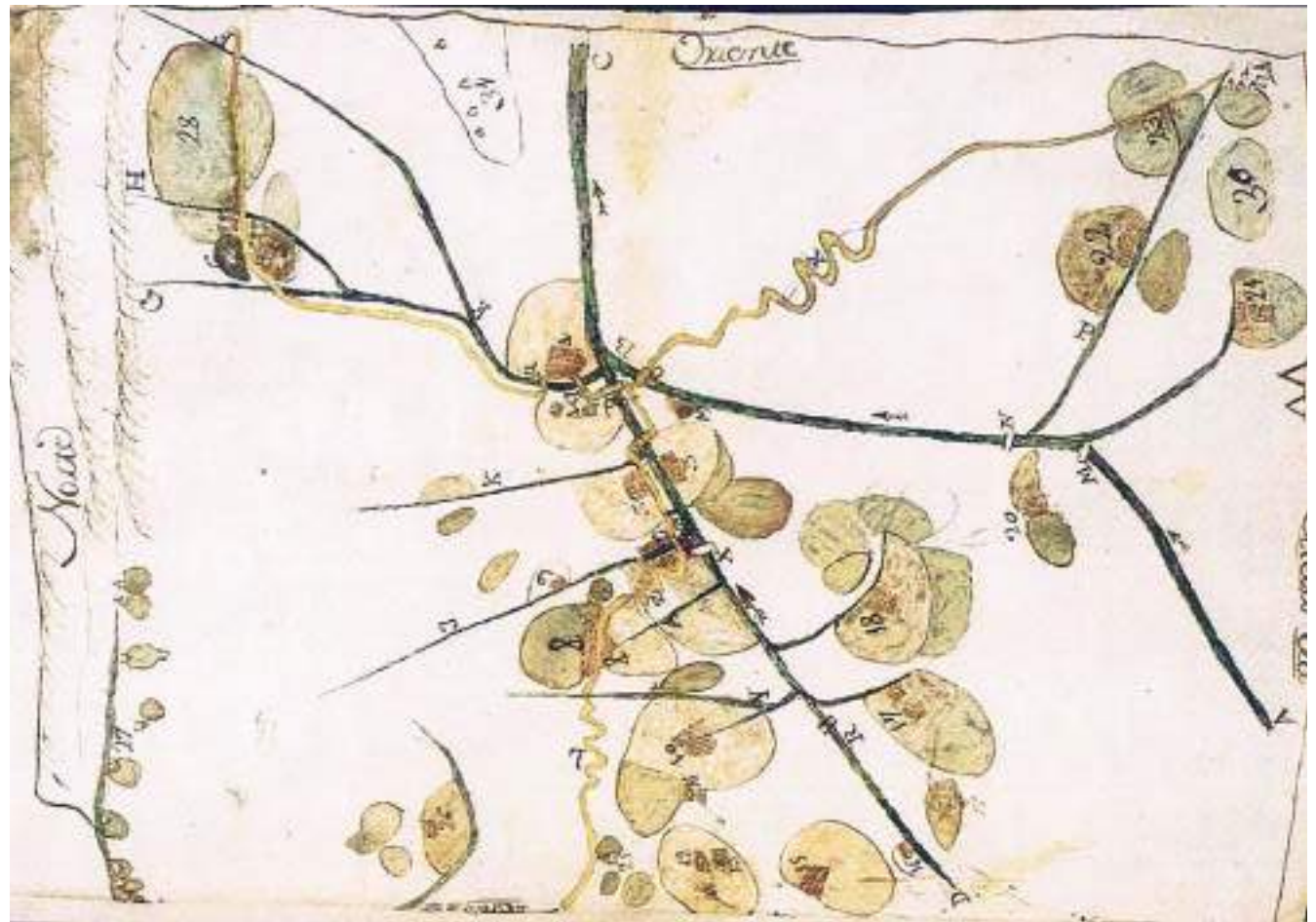


Figura 122. Croquis de las poblaciones, ríos y puentes del concejo de Cabrales a finales del siglo XVIII, donde aparecen los puentes de La Jaya (marcado con la letra M), Poncebos (N) y Cares (O), sobre el río Cares; Golondrón (R), Casaño en Carreña (X) y Poo (S), sobre el río Casaño (P), y dos puentes en Arenas sobre el Ribeles (Q) y (r) y puente denominado de la Ría (T). (BNE, *Diccionario* de Tomás López)

como de tránsito habitual para los viajeros y comerciantes de las villas costeras, quienes se desviaban, bien al occidente para seguir el paso de Beza, bien al oriente, a través de Cantabria, por distintas rutas, como la de Sierras Albas y Piedras Luengas (Liébana), La Palombera, e incluso Pie de Concha, hacia donde se dirigían en ocasiones durante el invierno para evitar, por su baja altura, la interrupción del camino por las nevadas⁵⁶⁹. En esta misma línea, y en palabras de Mañana Vázquez:

La ruta de los Picos de Europa habría de servir para la comunicación local entre Liébana y Asturias por un lado, y entre Liébana y Castilla por otro lado, pero es inverosímil que sirviese para comunicar Asturias con Castilla: el gigantesco rodeo y los brutales desniveles que habrían de vencerse hacen desechar este itinerario, y mucho menos como producto de la ingeniería romana⁵⁷⁰.

Ruta Liébana–Asturias

Calificada por Madoz como «camino de herradura que conduce a la Liébana y a Oviedo», se trata de la ruta referida en el *Diccionario* de Tomás López⁵⁷¹ y descrita por Fernández Ochoa, quien la dio por romana —como ya lo hiciera el conde de Saint-Saud, en su monografía sobre los Picos de Europa— y analizó su trazado con cierto detenimiento, en particular desde Sotres.

El itinerario pudo partir en época romana de un ramal de la vía entre León y Portus Blendius (Suances) y continuaría aproximadamente por Riaño hacia Aliva y Sotres siguiendo el Duje. La comunicación proseguiría por la lebaniega Llomba del Toro hacia Sotres y cerca de Tielve, que el camino dejaría a la izquierda; por esta zona, en la que Fernández Ochoa refiere restos del trazado explanado sobre roca, se prosigue por Camarmeña, siguiendo el curso del Cares, hacia Poo, Ortiguero y Avín. En este tramo, o en ramales secundarios, existieron desde antiguo varios puentes.

Uno de ellos es el «puentecito de piedra» de Sotres, sobre el Duje, citado en el *Diccionario* de Martínez Marina —que luego el de Madoz referirá como de madera sobre pilastras, quizás como consecuencia de una destrucción temporal—. Otro es el conocido como puente Saleras, a la entrada de Tielve, también sobre el Duje, y de cronología incierta: citado a principios del siglo XIX en el *Diccionario Geográfico* de Martínez Marina meramente como «puentecito», el de Madoz lo describe como puente de piedra y madera sobre pilastras de piedra y actualmente es un puente de fábrica, lo que testimonia la dificultad de datar pequeños puentes en ríos con un acusado carácter torrencial, que provocan continuas destrucciones⁵⁷². El puente tiene al lado un pequeño edificio utilizado como generador de energía eléctrica que pudo haber sido molino con anterioridad y, pocos metros más arriba, una pequeña presa en la que se recoge el agua que, por debajo del puente y en un canal adosado al pilar, llegaba a un molino situado aguas abajo del puente moderno de sus inmediaciones.



Figura 123. Paso de las Estazadas, hacia el interior de Asturias. (J. M. Fdez. Hevia)

Un tercer puente para comunicar con Bulnes, ya fuera de la ruta, es el de La Jaya (v. § 2.5.1), si bien existen testimonios gráficos de un cuarto puente antiguo, de dos arcos de medio punto, en Poncebos, representado esquemáticamente en un plano del siglo XVIII de la zona, mencionado por Tomás López a finales del mismo siglo y calificado de romano por Del Llano Roza, quien da noticia de su destrucción a principios del XX, al realizarse la moderna carretera⁵⁷³.

Tras Tielve, el *Diccionario* de Martínez Marina informa de que la comunicación se realizaba a través de Portudera por mediación de la calzada de Caoro, atravesando los ríos Cares y Casaño por dos puentes de piedra en la zona de Arenas, en dirección a Onís⁵⁷⁴.

En Arenas la ruta se bifurcaba en dirección oeste hacia Cangas de Onís y en dirección este hacia las Peñamelleras. Confluencia de los ríos Cares, Casaño y Ribebes, en la zona se sitúan



Figura 124. Puento de Sotres. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)

varios puentes de antigüedad diversa; entre ellos, algunos de época moderna que se escapan del ámbito de este trabajo, como el construido probablemente entre los siglos XVII-XVIII en la carretera hacia Alles y que sirve de paso hacia la iglesia parroquial de origen románico de Santa María de Llas o el del siglo XIX, en la carretera Arenas-Panes, cerca del km 32. También otros dos, a los que presumimos mayor antigüedad: los existentes sobre el Cares (v. § 2.5.2) y sobre el Ribeles (v.

§ 2.5.3). Siempre en dirección oeste, hacia Cangas, se refieren dos itinerarios distintos.

El primero es el camino real que atraviesa el río Ridón, en el que el *Diccionario* de Martínez Marina refiere un puente de piedra, así como un antiguo castillo en La Pica de Alba, entre Poo —lugar con evidencias de explotaciones mineras hacia 1588, en el «collado de las Lucías», y donde se encuentra el



Figura 125. Camino de herradura inmediato al puente de Saleras. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 126. Puento de Saleras. (J. M. Fdez. Hevia)

Puento Vieju (v. § 2.5.4)— y Carreña, donde refiere el puente de piedra de La Ría (v. § 2.5.5) y conocemos otros testimonios de minería antigua «junto a las peñas de las Lucías, término de Carreño [sic]»⁵⁷⁵. En Asiego, al norte de Carreña, los diccionarios de Martínez Marina y Tomás López reseñan la pasada existencia de una fortificación de la que no quedaban más referencias que las toponímicas, y vuelve a haber constancia documental en el siglo XVI de explotaciones de cobre y plomo,



Figura 127. «Mapa del puerto de Era, con sus majadas», entre Arenas y Tielve (1780), con los puentes de Tielve, Poncebos y Arenas sobre el Cares y el Casaño. (ARChV, Planos y dibujos, desglosados, n.º 232)

entre otros minerales, en algunos casos ya entonces «minas antiguas y desiertas», lo que evidencia un reaprovechamiento de las romanas o medievales⁵⁷⁶.

La otra ruta que unía Arenas con Cangas de Onís, descrita por Fernández Ochoa, tendría en común con la anterior el tramo hasta Carreña, transcurriendo luego a lo largo del Casaño, donde se alzan los puentes de Casaño, en Carreña, los de Be-

rodia y La Olla (v. § 2.5.6), y el de Pompedro, en La Molina (v. § 2.5.7)⁵⁷⁷.

El camino proseguía por Ortiguero, donde vuelven a darse noticias de una explotación minera desde al menos el siglo XVI, se introducía por Avín en el concejo de Onís y continuaba por Benia, en cuyas inmediaciones se encuentra la mina del Milagro, explotación de cobre con una amplia secuencia de utiliza-

ción que arranca de la prehistoria para enlazar con los períodos romano y altomedieval⁵⁷⁸; con posterioridad transcurriría por Piedrafita siguiendo la margen izquierda del río Güeña, en el cual, y a la altura de Mestas de Con, existía en 1842 «camino real a La Riera» un puente de piedra de origen «inmemorial», según informa un inventario municipal de puentes⁵⁷⁹. La ruta continuaba por Intriago, donde aún existe un pequeño puente «ligeramente curvado y de arco con ligero apuntamiento»⁵⁸⁰, de cronología indeterminada, no inventariado; sí lo estaba, sin embargo, el puente de La Teja, sobre el Güeña, de madera y edificado en 1841.

De Intriago la ruta proseguía por La Estrada, lugar de significativa denominación, y Corao, ya en Cangas de Onís, donde Fernández Ochoa refiere tramos enlosados hacia Plubia y donde Tirso de Avilés indicó en el siglo XVI la existencia en el camino de «una columna de las con que [los romanos] solían señalar las millas»⁵⁸¹. A mediados del siglo XIX allí solo existían el puente de madera de Los Pollones, en las inmediaciones del pueblo, y el de Miyar, sobre el río Chico; por entonces, la necesidad de reconstruir el primero era «absoluta», al ser «de gran utilidad en razón a ser camino real», aunque abundan las referencias coetáneas sobre la necesidad de reparar diversos puentes, fundamentalmente de madera, a causa de una gran avenida producida en 1820⁵⁸².

En Corao el camino confluía con otro que aprovechaba el valle del río Chico, que se unía en las inmediaciones con el Güeña, en una zona en que se mencionan los puentes de Berdayes, en Labra, sobre el Quintanal, y de Trescendi, en la misma parroquia, sobre el río Trescendi, ambos de piedra e «inmemoriales»⁵⁸³. En Soto de Cangas (Sotu Cangues), dentro del camino real existía en el siglo XIX el puente de madera de La Mecedura, «sobre las aguas que vienen de las montañas del Santuario de Covadonga», que, caído su precedente «inmemorial» en la avenida de 1820, fue reedificado de madera y piedra en 1837⁵⁸⁴.

En La Mecedura se unen el río Covadonga y el Güeña, enlazando de esta manera la ruta que baja de aquel valle con la que discurre hacia el centro de Asturias. En esta desviación hacia

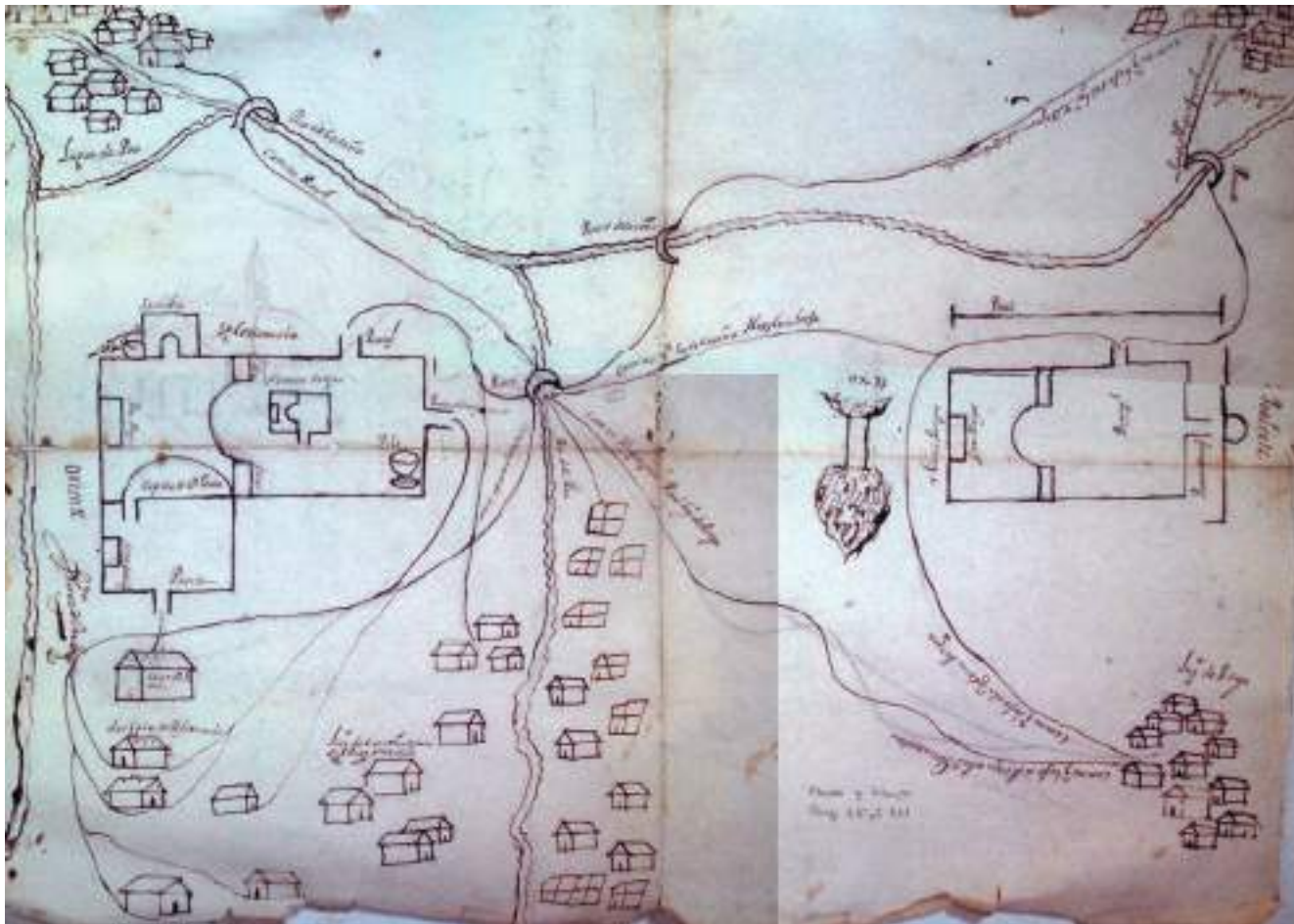


Figura 128. Plano de Carreña, del año 1698, en el que se representan los puentes de Poo, sobre el Casaño; El Conceyu, sobre la Ría; sobre el Casaño, en Carreña, y el puente de Inguanzo. (ARChV, Planos y dibujos, desglosados, n.º 521)

La Riera y las montañas de Covadonga existieron varios puentes calificados en el siglo XIX como «inmemoriales»; en primer lugar, el puente antiguo de Soto de Cangas (v. § 2.5.8), y más al sur, siguiendo el valle del río Covadonga, en La Riera constan inventariados varios puentes, tres de ellos de piedra e «inmemoriales»: el de Combes, de unos 15 pies de longitud, 12 de anchura y un arco de 9, al que le faltaban los pretiles, y cuya conservación corría a cargo de la parroquia de La Riera; el de «la iglesia», de pequeñas dimensiones, un solo arco y bien conservado, y, por último, el propio de La Riera (v. §

2.5.9). En este lugar, además de los ahora citados, a mediados del siglo XVIII habían sido edificados otros por orden del abad del monasterio de Villanueva y existían en 1822 otros dos puentes deteriorados⁵⁸⁵.

Retomando la ruta, desde Soto de Cangas el itinerario se dirigía hacia Cangas de Onís (Cangues d'Onís) siguiendo el río Güeña por Sosierra, donde sobre el arroyo de este nombre existía un pontigo de madera que necesitaba repararse a principios del siglo XIX. La entrada en la villa canguesa se reali-

zaba en el siglo XIX por un puente de madera con pilastras de piedra, sobre el Güeña.

Ruta Arenas de Cabrales–Peñamellera

El camino partía de Arenas siguiendo el arroyo Ribeles, donde atravesaba tres puentes pequeños de piedra ya citados en el *Diccionario* de Martínez Marina. Su trazado es representado esquemáticamente en un mapa integrado la obra de Tomás López, en el que se observa que abandona el concejo de Cabrales por Arangas en dirección a Rozagás, ya en Peñamellera. Con posterioridad, y a través de Ruenes, el camino descendía el curso del río Jana hasta Trescares y luego proseguía por las márgenes del Cares, donde se encontraba con los puentes de Lavidre (v. § 2.5.10) y Lornia (v. § 2.5.11), también representados en dicho mapa⁵⁸⁶.

La existencia en la zona de fortalezas antiguas y puentes ha sido reseñada desde antiguo. Entre las primeras, destacan en el concejo de Peñamellera Alta la torre de Alles y la de Mier, cerca de la casa-fuerte de los Mier, lugar inmediato al puente de Lornia. En Peñamellera Baja, y quizás en relación con un sistema defensivo fronterizo entre los reinos de Castilla y de León durante la Edad Media, estaban el Picu Jana o Picu las Torres y el torreón de La Pica de Peñamellera; otras edificaciones fueron las desaparecidas torres de Bores y de Colosia (Panés) y la de Siejo, relacionada con el puente de Siejo, que canalizaba las comunicaciones con la villa de Panés⁵⁸⁷.

Desde Mier, pasando la barca de Niserias, documentada en época moderna, y rodeando el Cueto Peñamellera, se llegaba al puente de Robriguero (v. § 2.5.12). El camino continuaba hacia Panés cruzando el río Deva por Puente Llés, definido por Madoz como «buen puente de piedra» y destruido en 1809⁵⁸⁸. Otros puentes antiguos de la zona, referidos por Rodríguez Otero, son el de L'Acebal (v. § 2.5.13) en Abándames, dentro de un conjunto monumental atribuido a época romana e integrado por un recinto fortificado, un puente, una fuente y una calzada, en un enclave que domina la unión Deva-Cares, la vega de Abándames y el paso natural a la costa a través del



Figura 129. Puente desaparecido de Poncebos y caminos inmediatos en roca. (Col. M. Carrasco Marqués)

Cuera, y otro muy antiguo en Cierros de Martín, del que restan escasamente dos hiladas de su estructura⁵⁸⁹.

2.5.1. PUENTE DE LA JAYA

En Camarmeña, sobre el río Cares, el puente está en directa relación con Bulnes, lugar donde el *Diccionario* de Tomás López señaló una «torre fortísima y de echura zelindrica, y pertenece a los del apellido Perez de Bulnes», y de la que Saint-Saud refirió sus ruinas, datándola en el «siglo XIV».

Avello Álvarez, a la vez que recoge estas cuestiones, refiere un hallazgo de restos romanos, que desconocemos si pudieran relacionarse con alguna construcción para el control del territorio ya en esta época⁵⁹⁰.

El puente figura en el mencionado *Diccionario* de Tomás López como uno de los tres existentes a finales del siglo XVIII sobre el Cares, mientras que en los de Martínez Marina y de Madoz, ya en el siglo siguiente, aparece referido como «puente de piedra»⁵⁹¹. Sea cual sea el origen de la ruta, las característi-

cas constructivas de la fábrica actual, de arco apuntado y con un ancho de camino de herradura, remiten a un origen —o, al menos, a una tradición constructiva— medieval, y en tal sentido es descrito tanto por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* como por Valle Poo⁵⁹².

Descripción

El puente es uno de los escasos ejemplos que se conservan en Asturias de puente medieval con arco de directriz ojival. Téc-



Figura 130. Vista en planta de la calzada del puente. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 131. Aguas arriba, arranque del estribo derecho sobre roca. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 132. Vista lateral, aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)

nicamente es de unas características pobres, aunque no se puede menos que admirar la valentía de sus constructores, que debieron de trabajar en condiciones extremadamente difíciles.

Tiene el puente un solo vano de unos 9 metros de luz y una longitud total que supera los 20 metros. La pila estribo está cimentada en la margen izquierda en una roca que vuela sobre el cauce, ofreciendo una base plana de apoyo a una altura de 4,5 metros sobre las aguas. En la otra, la superficie de apo-

yo está a menor altura, del orden de los 2 metros. En la margen derecha se levantó un paredón para definir un plano de arranque de la bóveda propiamente dicha. Este paredón no mantiene su verticalidad en la zona del intradós, pero produce un impacto estético agradable, anunciando la curvatura de la bóveda.

La pila estribo está realizada en su base con sillar con labra basta que mantiene de manera imperfecta la continuidad a lo ancho. En la zona del intradós de la bóveda se emplea sillarejo

calizo, al igual que en las boquillas, en las que se cuida algo más la labra. La estabilidad de la bóveda se confía más al mortero que al buen apoyo entre las piezas labradas. Se comprende por eso que la bóveda presente pequeños movimientos; está cedida en la zona derecha, en la que se aprecia una inflexión en la curvatura. Aguas abajo se ve también un quiebro en la línea de la boquilla que pudo ser debida al movimiento de una dovela en el momento del descimbrado o posterior. La cimbra, por cierto, debió de apoyarse en las mismas rocas laterales, porque no se ven mechinales en el intradós.

La fábrica en los paramentos de tímpanos y estribo es de mampostería de tamaño variable según la altura, aunque en algunas zonas próximas a la boquilla se ven algunos sillares que se empiezan a situar en hiladas horizontales, pero esta continuidad se pierde pronto y la calidad de la fábrica cambia también horizontalmente. El estribo derecho es de gran esbeltez, y no es extraño que se hubiesen producido desprendimientos en algunos paños del paredón que hiciesen necesario la inclusión de parches en la fábrica. Parece resaltar una parte superior, en la que los mampuestos son de mayor tamaño y bajo los cuales se adivina una línea descendente, dibujada con el cambio de fábrica: corresponde posiblemente al perfil alomado que el puente poseía originalmente, que luego fue recreado para conseguir una rasante horizontal.

Al bajar hacia el puente se puede comprobar cómo la anchura de la calzada es mayor en la parte central, debido a desplomes de los tímpanos. La ausencia de pretilos y la estrechez de la calzada (1,90 metros) hace desaconsejable el paso para los que sufran vértigo, porque la altura, superior a los 10 metros hasta el nivel de las aguas, impresiona. El estado de la estructura es aceptable, pero debe ser controlado periódicamente. Conviene limpiar la vegetación que cubre parte de los paramentos; la tarea, sin embargo, no se presenta fácil. Para quien no lo conozca, el puente y su entorno merece ser visitado. La ruta del Cares, que discurre cercana al puente, ya se ha ganado su prestigio entre los excursionistas amantes de la naturaleza, y la visita al puente solo exige un pequeño desvío del camino.

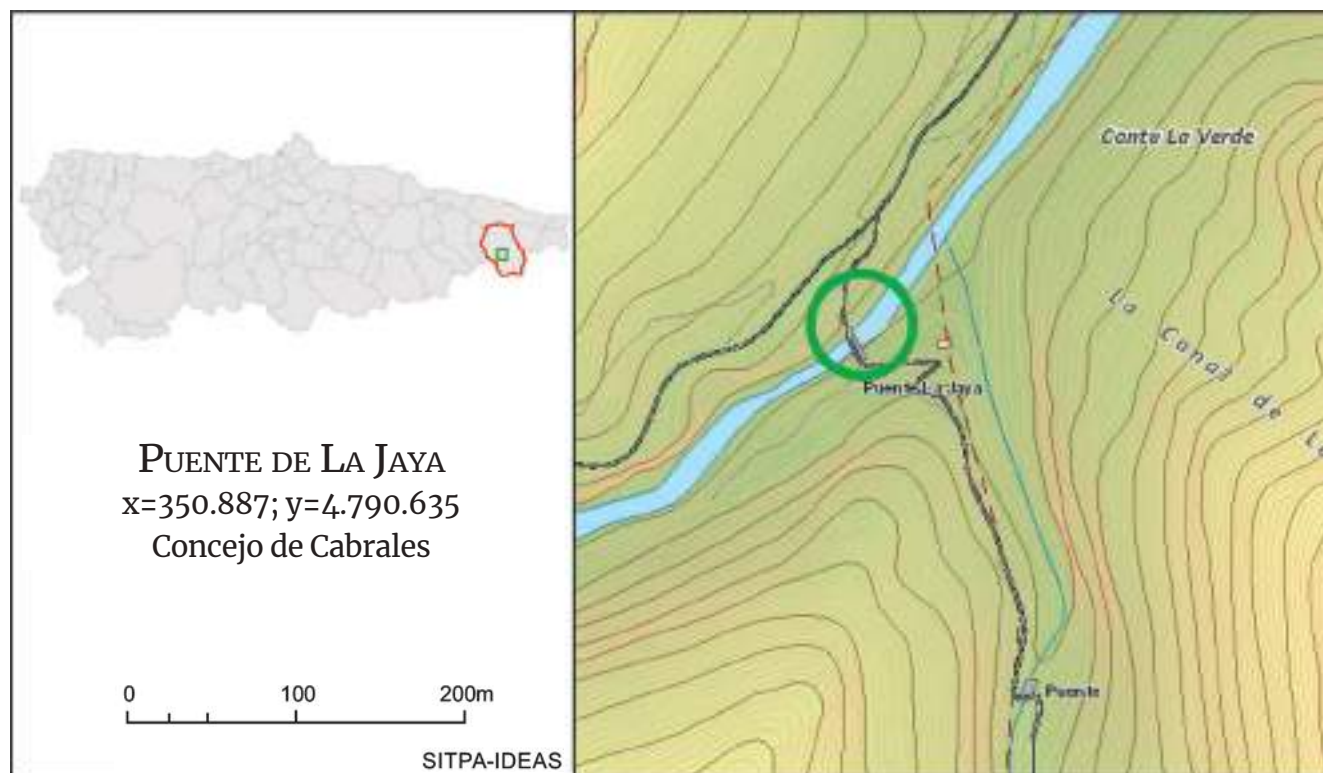


Figura 133. Vista frontal, aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)

2.5.2. PUENTE DE ARENAS, SOBRE EL RÍO CARES

Sobre el río del mismo nombre, y a 900 metros antes de entrar en Arenas de Cabrales, el puente se sitúa en un emplazamiento relacionado con la calzada de Caoro y con el camino proveniente de Camarmeña y Poncebos. Aparece en un dibujo del siglo XVII inserto en un pleito depositado en el Archivo

de la Real Chancillería y es citado en el *Diccionario Geográfico* de Tomás López. Reseñado en el *Diccionario* de Madoz como «muy necesario para la comunicación de la Liébana con Asturias»⁵⁹³, a inicios del siglo XX llegó a ser comparado nada menos que con el de Cangas de Onís⁵⁹⁴. Descrito como puente romano-medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*, en la actualidad parece haber perdido en gran medida sus características tipológicas originarias tras su reaprovechamiento por la moderna carretera⁵⁹⁵.

Descripción

Puente de una sola bóveda de cañón de 13 metros de luz, cimentado en roca caliza. Las boquillas están realizadas con sillares, también calizos, de unos 75-80 x 30-35 cm; las dovelas son de un tamaño considerable si las comparamos con las de puentes de parecida luz de la zona.

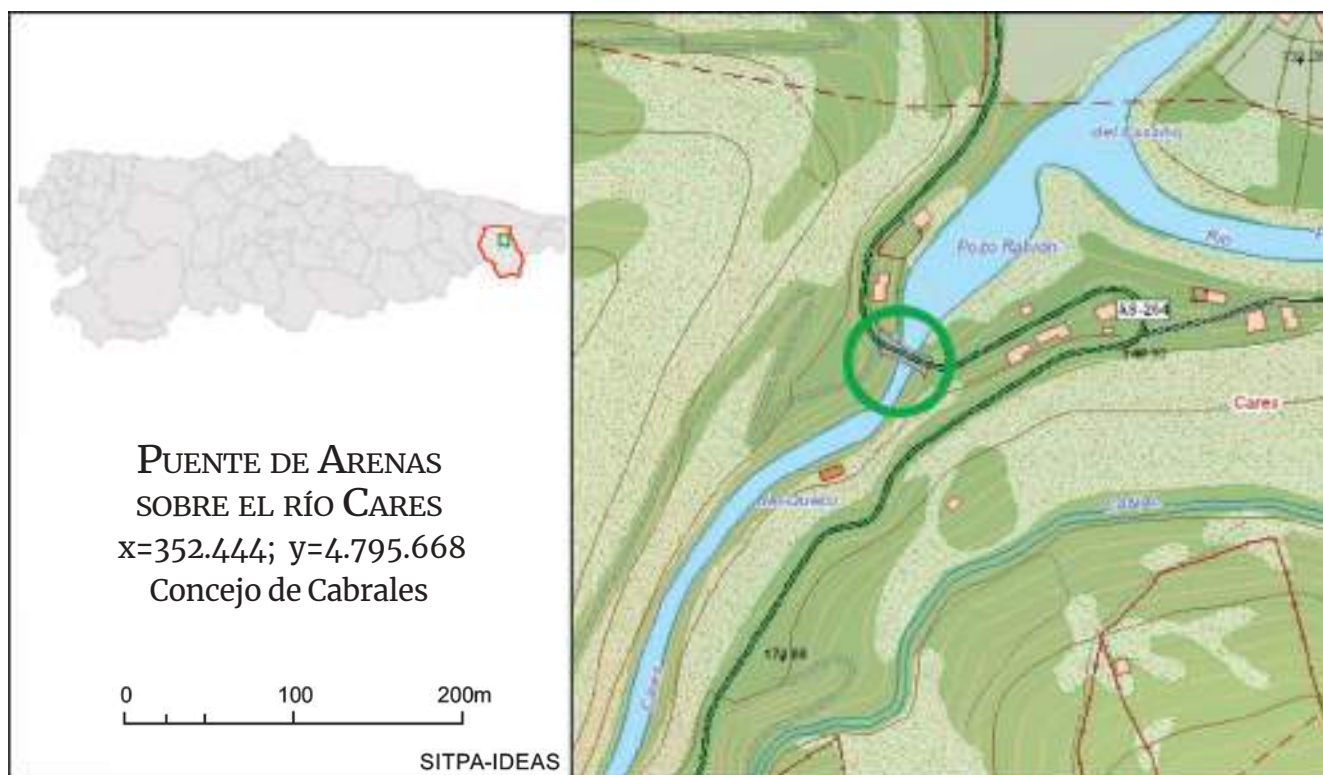
Se ha sugerido que el puente tenía un perfil alomado en el pasado —hipótesis razonable, si se imagina el nivel del antiguo



Figura 134. El puente en 1937. Obsérvese el ligero apuntamiento del arco. (BNE)



Figura 135. Vista lateral del puente, aguas abajo, a finales del siglo XX. (Elena Ruiz)



camino—, aunque este hecho no lo hemos podido comprobar al observar la fábrica. Sí se puede observar, por contra, que el puente original tenía una anchura próxima a los 3,60 metros, medida que sobrepasa lo estimado como habitual para un puente medieval y que podría ser un dato a favor de un posible origen romano del puente.

El asiento en las rocas de cimentación se logra en una superficie plana en la margen derecha y con nivelación empleando sillarejo, que se adapta a la forma natural de la roca, en la izquierda. No obstante, da la impresión de que en esta última alguna pieza ha sido sustituida.

Las hiladas de sillares recorren todo el ancho de la bóveda y se mantiene en todo el intradós un aparejo cuidado. El puente

no tiene tajamares. Con ocasión de las obras de la carretera se adosaron muros de contención para la misma, que resaltan del plano de boquillas. Se aprovechó también la ocasión para ensanchar la calzada, superponiendo un tablero de hormigón de 4,80 metros de ancho; este se apoya sobre ménsulas en voladizo situadas 60 centímetros por encima del trasdós de la clave. Sobre este tablero se extendió la capa asfáltica de rodadura. Los antiguos pretilos fueron sustituidos por una barandilla metálica, repuesta en varias ocasiones.

Actualmente, se aprovecha el voladizo existente para situar una conducción de agua, pero su presencia apenas se nota.

El estado de conservación del puente es bueno y, aunque, como en muchos otros de la zona, la vegetación está presente,

en este no daña su estructura; no obstante, conviene controlar su crecimiento.

Poco se puede hacer ya para recuperar este puente a su estado original; sin embargo, debería hacerse notar su importancia, pues dentro de los puentes de la zona es uno de los pocos que podrían enmarcarse en una tradición constructiva romana.

2.5.3. PUENTE DE ARENAS, SOBRE EL RÍO RIBELES

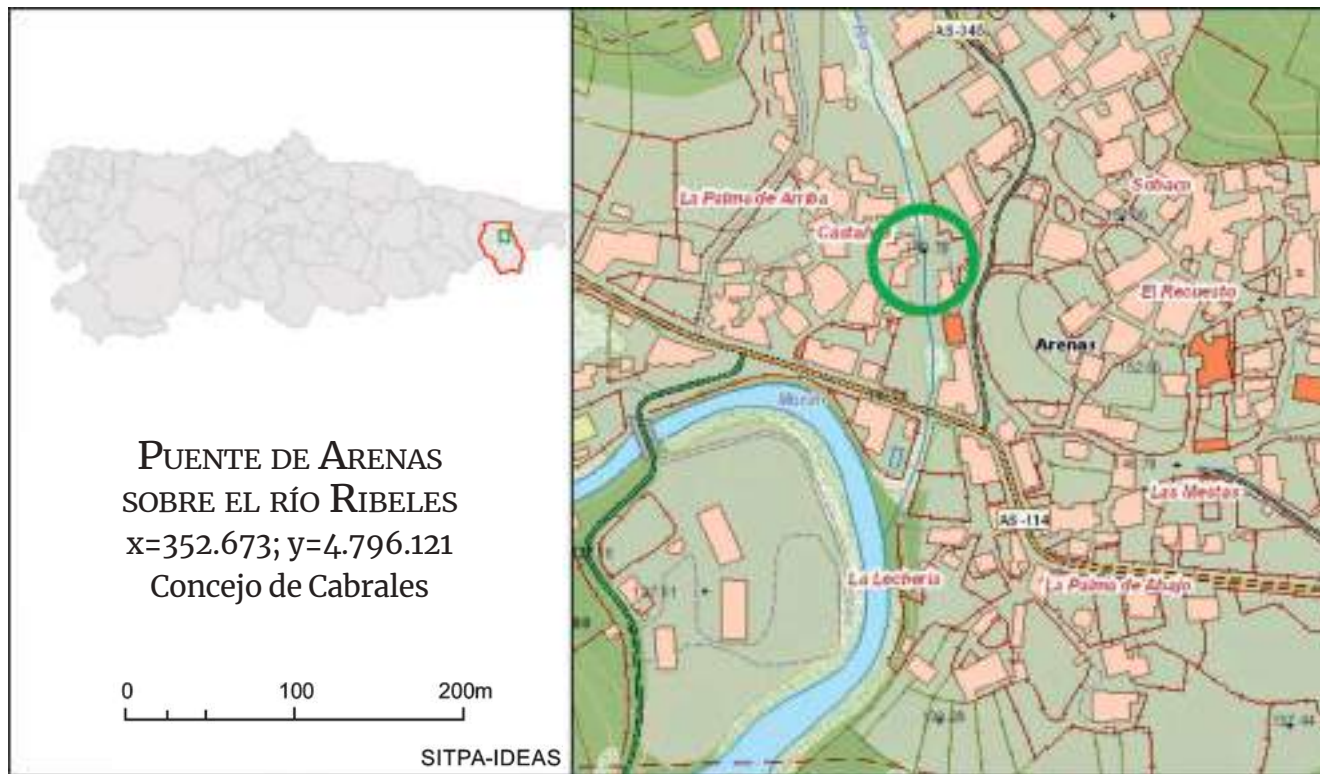
El puente aparece representado en el mapa de Cabrales del *Diccionario* de Tomás López y en el de Madoz figura reseñado como «puente de piedra». Atribuido al siglo XV por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*, en la actualidad se encuentra muy enmascarado por las construcciones adyacentes⁵⁹⁶.

Descripción

El puente está en medio de la localidad de Arenas. Es de un solo vano, con arco de trazado irregular, cimentado en afloramientos rocosos que surgen en el nivel de las aguas. La luz del arco es de 8 metros y la rasante se sitúa 4,7 metros sobre el nivel de aguas medias.

El alzado del puente debió ser alomado, aunque actualmente la calzada es horizontal y está asfaltada. Se observan, en este sentido, recrecidos de los tímpanos para suavizar las pendientes. La distancia actual entre paramentos es de 3,40 m, aunque originalmente era menor (alrededor de 2,80 metros) y en un momento indeterminado el puente fue ensanchado hacia aguas abajo. Se puede observar este hecho por la diferencia de sillares en las boquillas de aguas arriba y aguas abajo, de mayor tamaño y mejor calidad en la labra estos últimos.

Al margen de intervenciones desafortunadas de épocas recientes que mencionaremos, la fábrica original de la bóveda se



llevó a cabo con una calidad técnica deficiente, que forzó posteriormente sucesivas intervenciones y deformaciones, visibles hoy en día. En primer lugar, el apoyo de la cimentación no fue todo lo bueno que hubiera sido de desear, por asiento imperfecto de las hiladas. Las cimbras se debieron apoyar directamente en las márgenes, porque no se ve mechina alguno en el intradós. El puente se sitúa en un arroyo secundario, pero de caudal no despreciable durante los períodos de crecidas. Se observan descalces y posteriores rellenos en el nivel de la cimentación, motivados posiblemente por la violencia de las aguas, que debieron ser causa de movimientos inducidos en la bóveda. Observada parcialmente, la bóveda parece que inicia un trazado de arco rebajado; sin embargo, en la zona central desde aguas abajo parece ligeramente peraltada. Especialmente en la rosca de aguas arriba, las dovelas pierden su disposición radial.

La fábrica de sillarejo del intradós es irregular tanto en su tamaño como en su labra, con mezcla, también, de piedra caliza y arenisca. Alguna de las piezas se ha desprendido, observándose además sucesivos rejuntos con mortero.

Los pretilos del puente, de mampostería concertada y rellenos de hormigón, son de una altura desproporcionada (1,30 metros y 1,60 en la margen derecha, aguas abajo) y se levantaron en época reciente. Hasta hace muy poco tiempo estaba adosada al paramento de aguas arriba una caseta con un grupo transformador que, aunque ya eliminada, todavía deja notar su efecto en la fábrica. Aguas abajo existe una edificación adosada al estribo que debe aprovechar la zona más alta del pretil como pared de fondo. Un muro de hormigón entronca, además, con el estribo izquierdo. A todo esto se añade la presencia de una tubería de vertido de aguas residuales, que desagua junto al estribo izquierdo. El entorno del puente resulta, pues, bastante desafortunado y convendría tratar de mejorarlo.

La vegetación está presente en el intradós de la bóveda, causando daños palpables; también en parte de los paramentos. Solo queda reclamar una mayor atención para este puente, que actualmente se encuentra en estado de descuido.



Figura 136. Vista, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 137. Vista, aguas arriba. (J. Belón González)

2.5.4. PUENTE VIEJO DE POO

Situado sobre el río Casaño, a la entrada de Poo desde Arenas, el puente aparece representado esquemáticamente en un dibujo inserto en un pleito del año 1698 conservado en el Archivo de la Chancillería de Valladolid. Es asimismo mencionado en el *Diccionario* de Tomás López, a finales del siglo XVIII, y en el de Martínez Marina, a inicios del siguiente, como uno de los dos puentes del lugar por los que pasaba el camino real de Onís a Peñamellera y Liébana. Para Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*, se trata de un puente medieval⁵⁹⁷.

Descripción

El puente viejo de Poo tiene una longitud de 35 metros. Con su rasante horizontal situada 7 metros sobre el nivel de aguas medias, tiene un solo arco de medio punto, de 12,7 metros de luz.

La pila estribo derecha arranca desde una roca situada casi a nivel de las aguas, mientras que la izquierda está simplemente apoyada en las arenas de la margen. En la ribera derecha, aguas arriba, hay un muro de encauzamiento que queda adosado al estribo y está relleno en su trasdós.

Aguas abajo, la pila tiene adosados muros de encauzamiento de características parecidas al anterior. Tanto los tajamares como los espolones son de pequeña altura, 1,5 a 2 metros.

En el intradós de la bóveda se emplean sillares calizos, bien labrados a escuadra y dispuestos con aparejo cuidado. Su tamaño es bastante regular (65-70 x 30-40 cm). En el intradós, en la zona izquierda, hay una doble hilada de mechinales, una de las cuales no tiene réplica en la zona derecha. Como en la bóveda no se aprecian reconstrucciones, hemos de pensar que se trata de un cambio realizado al llevar a cabo el levantamiento de la bóveda.

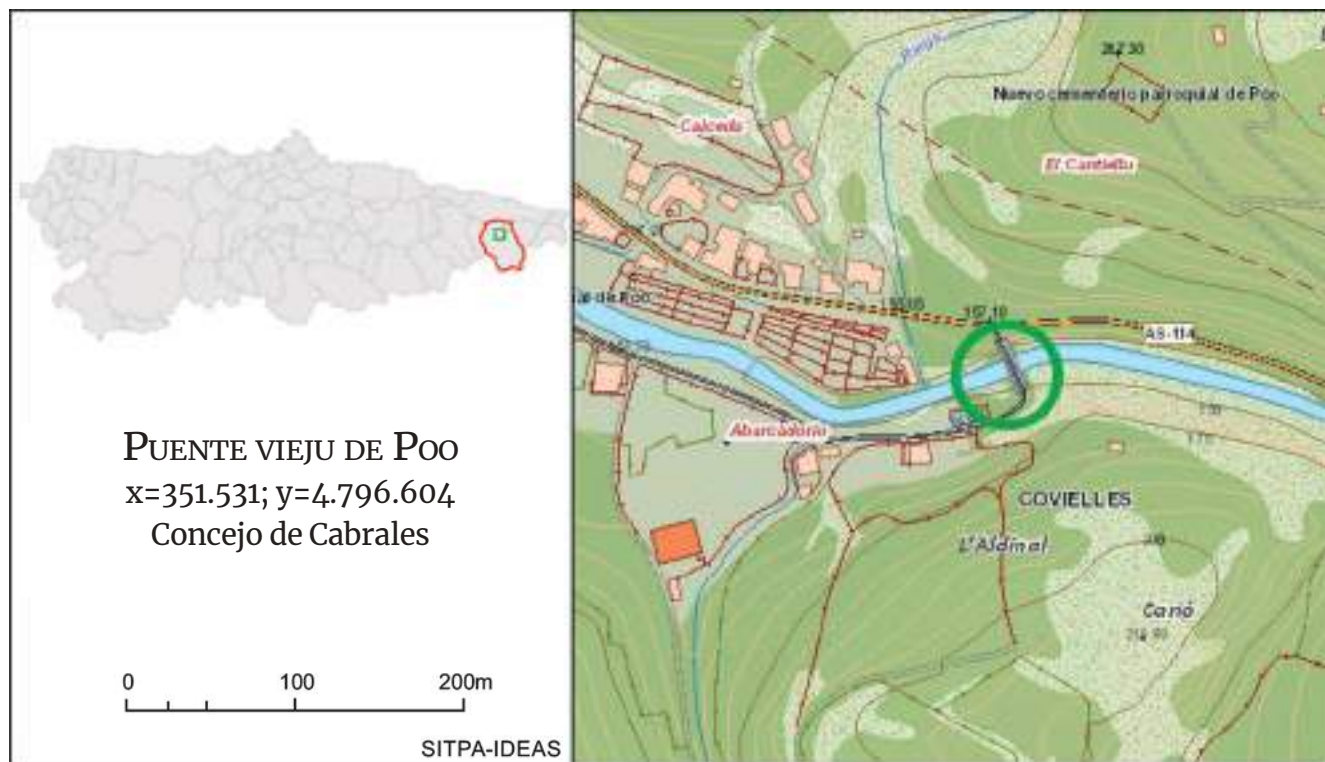


Figura 138. Vista frontal, aguas arriba. (J. Belón González)

El acuerdo de las primeras hiladas con la roca base en la margen derecha no está bien logrado y parece que se dispusieron sin uso de mortero (o bien ha sido lavado superficialmente); algún sillar parece resultado de un recalce. En lo que a las rosas se refiere, están realizadas con dovelas calizas de (70 x 25-30 cm). El trasdós queda desdibujado por el mortero de base de los pretiles —muy arcilloso— y en otras zonas queda oculto por la vegetación. Los largos estribos están realizados con mampostería irregular, con fábrica poco cuidada y cubiertos grandes paños de vegetación.

El estado de la estructura puede calificarse de bueno. Aparte de las hiedras en las zonas mencionadas, en el intradós de la bóveda aparecen arbustos que es necesario eliminar. Los pretiles del puente se conservan en un estado aceptable, siendo una excepción a la regla general en estos puentes.

Nos parece, en contra de la opinión de algunos, que el puente hay que situarlo en Edad Moderna, quizá en el siglo XVII, pues el hecho de que su rasante sea horizontal, su anchura (3,40 metros entre paramentos) y el tipo de fábrica empleado pue-



PUENTE VIEJU DE POO
 x=351.531; y=4.796.604
 Concejo de Cabrales

0 100 200m

SITPA-IDEAS



Figura 139. Panorámica, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 140. Detalle del intradós de la bóveda y de los muros de acompañamiento. (J. Belón González)

de corresponderse mejor con esta época. En cualquier caso, se trata de un puente antiguo cuya conservación merece la pena. Si se acondicionase el entorno, eliminando un vertedero próximo y cortando alguna maleza, mejoraría la visión del puente desde la propia carretera.

2.5.5. PUENTE DE EL CONCEYU

En las cercanías del puente de Casaño, el de El Conceyu se sitúa en el que el *Diccionario* de Madoz calificaba como «antiquísimo barrio llamado La Ría, que fue el origen de la actual villa», en Carreña. El puente aparece representado esquemáticamente en un dibujo inserto en un pleito del año 1698 conservado en el Archivo de la Chancillería de Valladolid y es mencionado tanto en el *Diccionario* de Tomás López, a finales del siglo XVIII —donde se indicaba su situación en el arroyo de La Ría, que divide la capital— como en el de Martínez Marina, a inicios del siglo siguiente, que solo refería su condición de puente de piedra. Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* lo consideran medieval⁵⁹⁸. Su denominación podría indicar, al igual que ocurría con otros puentes, como el de Zarameo, en Proaza, o el de Turiellos, en Langreo, la utilización del lugar como centro habitual de reunión del *conceyu*.

Descripción

De tipología muy parecida al puente de Arenas de Cabrales sobre el arroyo Ribeles, se trata de un puente también urbano; el que nos ocupa conserva bien sus características medievales, que están muy modificadas, sin embargo, en el de Arenas.

El puente tiene un perfil vertical alomado, con rampas de acceso de 9 y 6,5 metros de longitud. Es de un solo vano con bóveda de cañón de 9,30 metros de luz, cimentada en roca y con arranques a distinta altura por amoldarse su trazado a los niveles de la roca que aflora en las márgenes del arroyo. En la margen izquierda el arranque se produce 2,8 metros por encima del nivel del lecho y del orden del metro en la

margen derecha. La altura máxima de rasante es de 7,5 metros. Su ancho, de 3 metros entre paramentos y 2,15 de calzada libre.

La bóveda está realizada con sillarejo bastante estrecho (15-20 centímetros) y longitud uniforme (60-65 centímetros), y conserva bien su traza. No se observan en ella intervenciones de importancia. Sin embargo, puede descubrirse la presencia de una grieta longitudinal paralela a la rosca, aguas arriba, que se debe controlar.

Los pretiles son de mampostería concertada y han sido intervenidos con frecuencia. Tienen una altura considerable: 1,30 metros. En el trasdós de la bóveda se ha interpuesto cascajo, en alguna zona, para apoyo del pretil. Aguas arriba, este tiene un ligero vuelo sobre la rosca, justo por encima de una conducción de agua, que es el único elemento extraño —no deseable— en la estructura del puente que se puede apreciar. La calzada conserva su empedrado, excepto en la zona de clave, contribuyendo a mantener la imagen de puente antiguo.

El arroyo de La Ría discurre encauzado por un canal en cuyo lecho se han embutido trozos de roca. Los muretes del encauzamiento se han aprovechado para llevar las conducciones de alcantarillado. Esto hace que mejore el entorno del puente, produciéndose una sensación de limpieza del conjunto. La presencia de vegetación —que parece en ocasiones inevitable— no daña la estructura y da al puente una presencia agradable. Conviene, no obstante, proceder a su limpieza. Creemos que este puente puede ser puesto como ejemplo de lo que puede ser una integración urbana de un puente medieval y animamos a que se siga conservando su buen estado.

2.5.6. PUENTES DE BERODIA Y LA OLLA

El *Diccionario* de Madoz refiere un puente de piedra en la parroquia de Berodia. Allí, sobre el río Casaño, en las cercanías

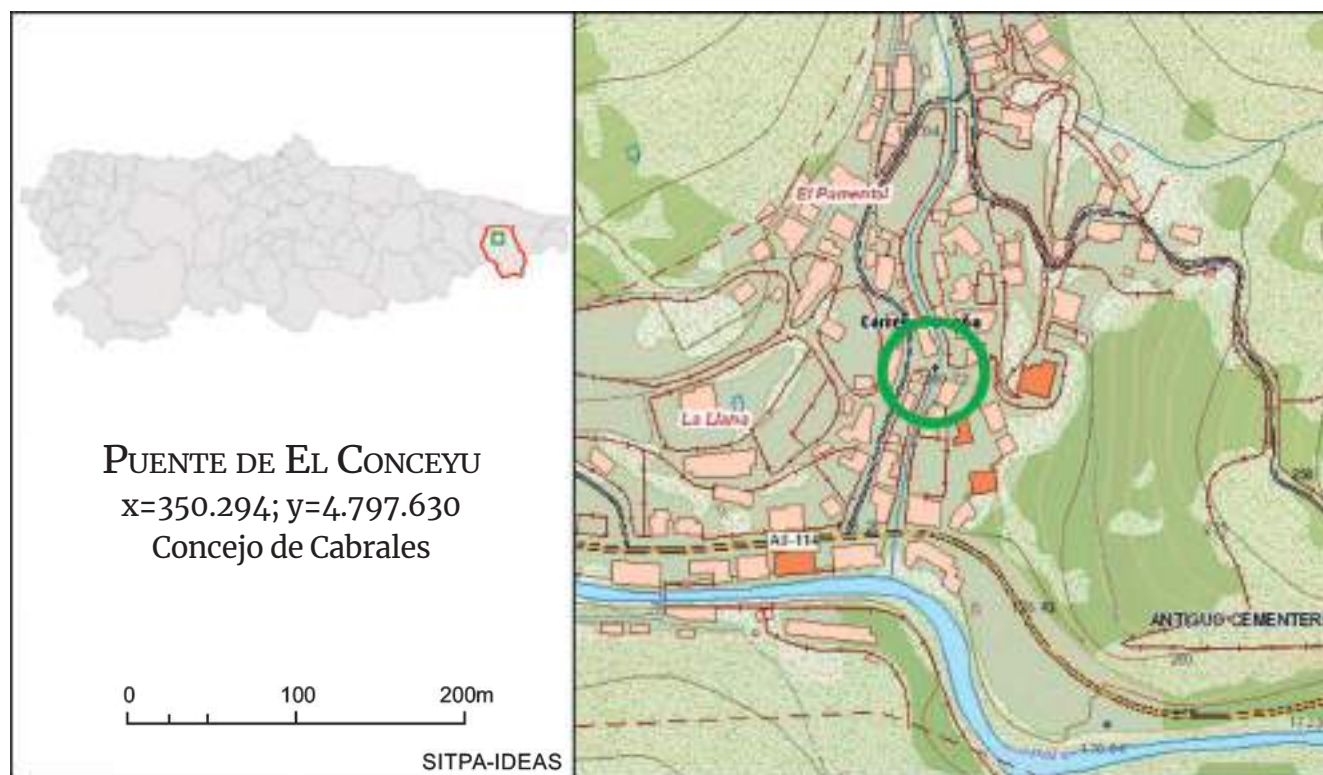


Figura 141. Panorámica general, aguas abajo. (Elena Ruiz)



de la desembocadura con el Ricao, se encuentra el puente de La Olla, en un camino de herradura al que sustituyó otro carretero al que da servicio el vecino de Berodia, cuyo estribo corta el camino antiguo⁵⁹⁹. Sus características constructivas y su ensanchamiento en fecha indeterminada, aunque sin poder ser considerado como puente carretero, lo hacen también anterior al de Berodia. Una postal de los años treinta del siglo pasado, basada probablemente en una fotografía muy anterior (v. fig. n.º 148), nos muestra su fábrica antigua con un arco claramente ojival, así como el encimbrado de unas obras cuya finalidad desconocemos⁶⁰⁰.

Descripción

Ambos puentes son de un solo vano, con bóveda de cañón; de 9,6 metros de luz el de Berodia y de mucha menor dimensión el de La Olla. Este último está cimentado sobre roca y tiene el arranque de su bóveda muy por encima del nivel de aguas medias; sin embargo, su elevada altura responde a una concepción adecuada porque, al situarse en una garganta del río Casaño, las crecidas del río son pueden llegar a ser de gran importancia.

En el denominado puente de Berodia solo la pila estribo de la margen derecha está directamente cimentada sobre roca, comenzando el arranque de la bóveda unos 2,3 metros por encima de las aguas medias. Hasta lograr esta altura, la pila estribo de la margen izquierda se eleva en planta rectangular desde el nivel de las aguas, donde está apoyada, aparentemente, sobre el lecho del río. El arranque de la bóveda queda marcado perfectamente porque se produce retranqueado respecto del muro de apoyo. La altura máxima de rasante es de 7 metros sobre el nivel de aguas medias. Sorprende que no exista ningún muro de encauzamiento en el estribo de la margen derecha.

La calidad de la fábrica es mejor en el puente de Berodia, con buenos sillares, tanto por su tamaño como por lo elaborado de su labra, en el muro estribo de la margen derecha y en la bóveda. En su colocación se nota un cuidado en las



Figura 142. Vista del arco, aguas arriba. (Elena Ruiz)

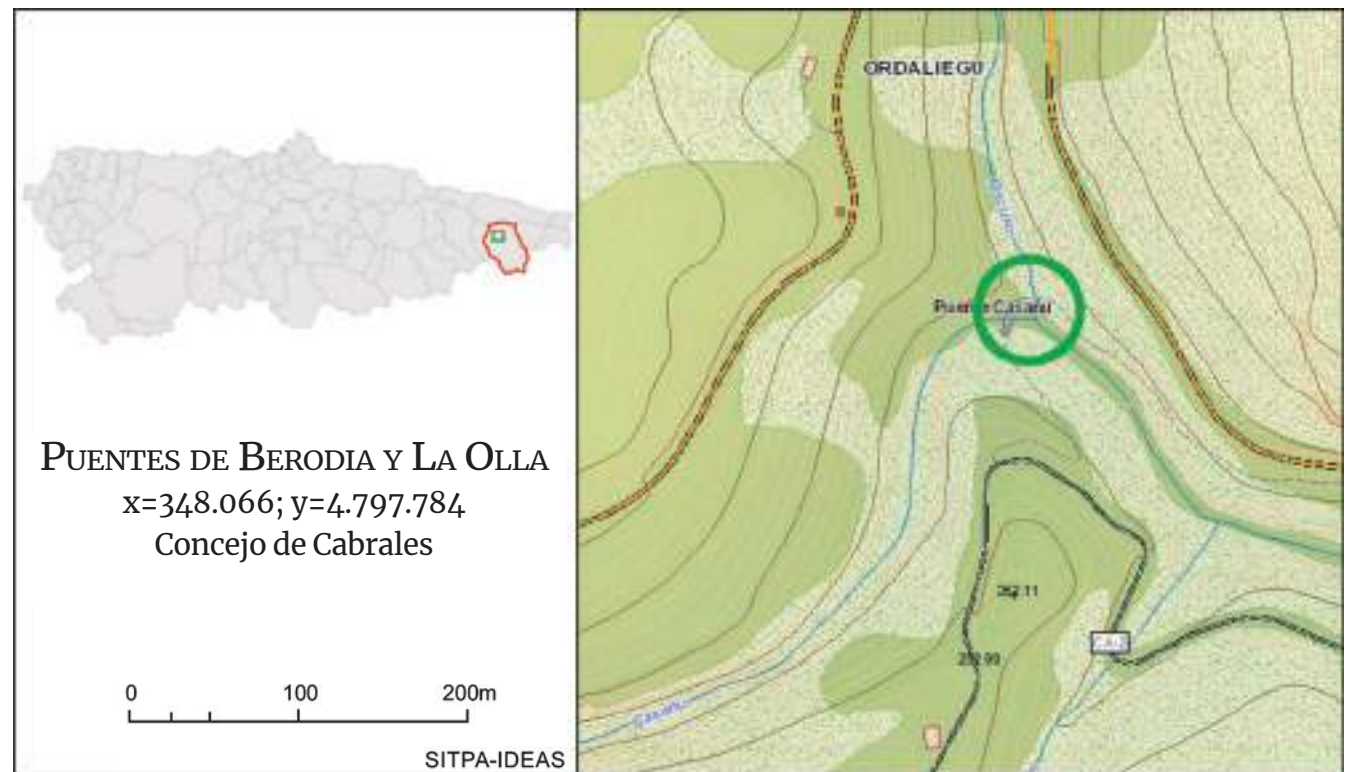




Figura 143. Puente de La Olla, enmasacrarado por la vegetación. (J. M. Fdez. Hevia)

juntas y asientos y un uso muy medido del mortero. El largo de las dovelas es regular en toda la rosca (70 centímetros), marcándose bien el trasdós; su anchura disminuye, sin embargo, de arranque a clave. Poca diferencia hay, sin embargo, en los paredones de los estribos de ambos puentes y en los pretiles —en las zonas en que existen—, realizados con mampostería caliza, sin apenas labra y tamaño irregular, dispuesta a hueso.

El perfil de ambos puentes es ligeramente alomado; el de Berodia, con un tramo de acceso de 6,6 metros hasta llegar a la clave y un tramo de descenso, más suave de 19 metros de longitud, correspondiente a la margen derecha. Ya se comentó que el puente de Berodia es carretero, como demuestra su ancho suficiente (3 metros entre paramentos), mientras que, a pesar del ensanche sufrido por el puente de la Olla, este no deja de ser un puente de camino de herradura.

Ambos puentes, apenas distanciados entre sí 200 metros, han caído prácticamente en desuso, pero su estado de conserva-



Figura 144. Vista general del puente de Berodia. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 145. Vista del puente de Berodia, aguas arriba. (J. Belón González)



Figura 146. Estribo del puente de Berodia, superpuesto al antiguo camino hacia el puente de La Olla. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 147. Cimentación y arranque del arco del puente de Berodia. (J. Belón González)



Figura 148. Vista antigua del puente de La Olla. (Col M. Carrasco Marqués)

ción es aceptable. Únicamente hay que resaltar la presencia de vegetación en diversas zonas de ambos puentes, que a largo plazo resulta perjudicial para su estructura. El puente de La Olla, además, está casi oculto por el arbolado que lo circunda. El pretil del lado de aguas arriba del puente de Berodia está muy destruido y, como curiosidad, el de aguas abajo presenta un hueco en la vertical de la clave del arco de origen desconocido: la albardilla, sin embargo, mantiene su continuidad.

Dada su antigüedad, tanto el puente de Berodia como el de la Olla merecen una atención y no ser relegados al olvido.

2.5.7. PUENTE DE POMPEDRO

El puente, sobre el río Casaño, en La Molina, y al margen de la ruta principal de Liébana a Cangas de Onís, forma parte de un camino de herradura considerado en ocasiones como vía romana. Reseñado en el *Diccionario de Madoz* como «puente de piedra», fue calificado de medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁶⁰¹.

Descripción

Se trata de un pontón que une dos grandes macizos calizos que, formando una garganta impresionante por su profundidad (más de 14 metros), es atravesada por el Casaño.

El puente tiene un atractivo especial, que viene marcado por el grandioso entorno que lo rodea: grandes paredones de roca caliza que se alzan, imponentes, formando parte de los Picos de Europa. Frente a esta grandeza contrasta la pequeñez del puente: 4 metros de luz; 2,5 metros entre paramentos, con unos pretils muy anchos proporcionalmente (0,50 metros) y 0,90 metros de altura, de forma tal que uno se siente encajonado y seguro al atravesar sus 6 m de longitud. El perfil del puente es fuertemente alomado, lo que le da un típico aspecto medieval.

La bóveda del puente no completa el medio punto y está realizada con sillares calizos de 75 centímetros de longitud y an-

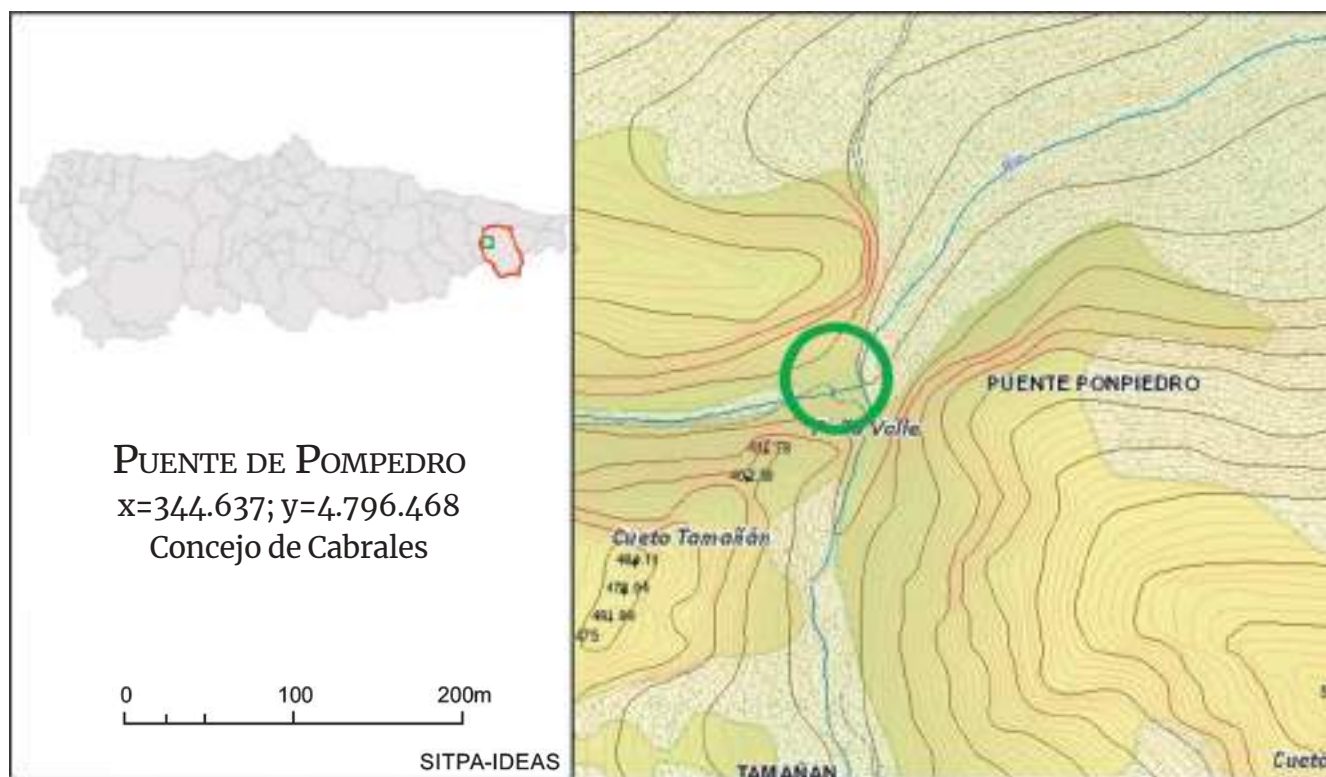


Figura 150. Camino de herradura en las proximidades del puente. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 149. Vista de la calzada y los pretilos del puente. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 151. Camino de acceso al puente con su característica forma curva. (J. M. Fdez. Hevia)

cho variable entre los 25 y 40 centímetros; su construcción debió ser una operación arriesgada; posiblemente, una terraza que sobresale en uno de los macizos sirvió para apoyo de la cimbra. Los pretilos han sido elaborados con mampostería concertada con piezas simplemente desbastadas y algo redondeadas, acabando en una albardilla de forma semicircular, rejuntada con cemento.

Uno de los aspectos más interesantes del puente y su entorno es el empedrado de grandes piezas, que se conserva en buen estado tanto en la calzada del puente como en el camino que a él lleva. En la misma calzada se observan marcas de roderas, aunque la estrechez del puente hace pensar que fueron causadas por *rastros*, medio de carga que sustituye habitualmente a los carros en la montaña asturiana. La disposición del empedrado en la calzada marca con claridad su eje.

Parte del puente está recubierto de vegetación, que convendría limpiar. Por lo demás no aparecen daños significativos en su estructura que lleven a dudar de su estabilidad.

2.5.8. PUENTE DE SOTO DE CANGAS

Sobre el río Diva o Covadonga, aparece citado en un catálogo de puentes realizado por el concejo en 1842 como el puente de «don Manuel, de Cangas (...) junto a su casa de Soto de Cangas», a orillas del camino de Cangas a Covadonga. El informe describe las que por entonces eran sus características: puente de piedra de origen «inmemorial», en buen estado de conservación, con 66 pies de longitud, 6 de anchura, y 40 en su único arco, cuyo mantenimiento corría a cargo de Soto⁶⁰². Si bien el calificativo de inmemorial se repite en numerosos puentes del concejo, su arco apuntado y la estrechez de la calzada irían acordes con una tradición constructiva de tipo medieval. Figura como puente de datación indeterminada en el inventario de patrimonio arquitectónico del Principado, en tanto que es considerado como medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁶⁰³.



Figura 152. Vista general. (Elena Ruiz)

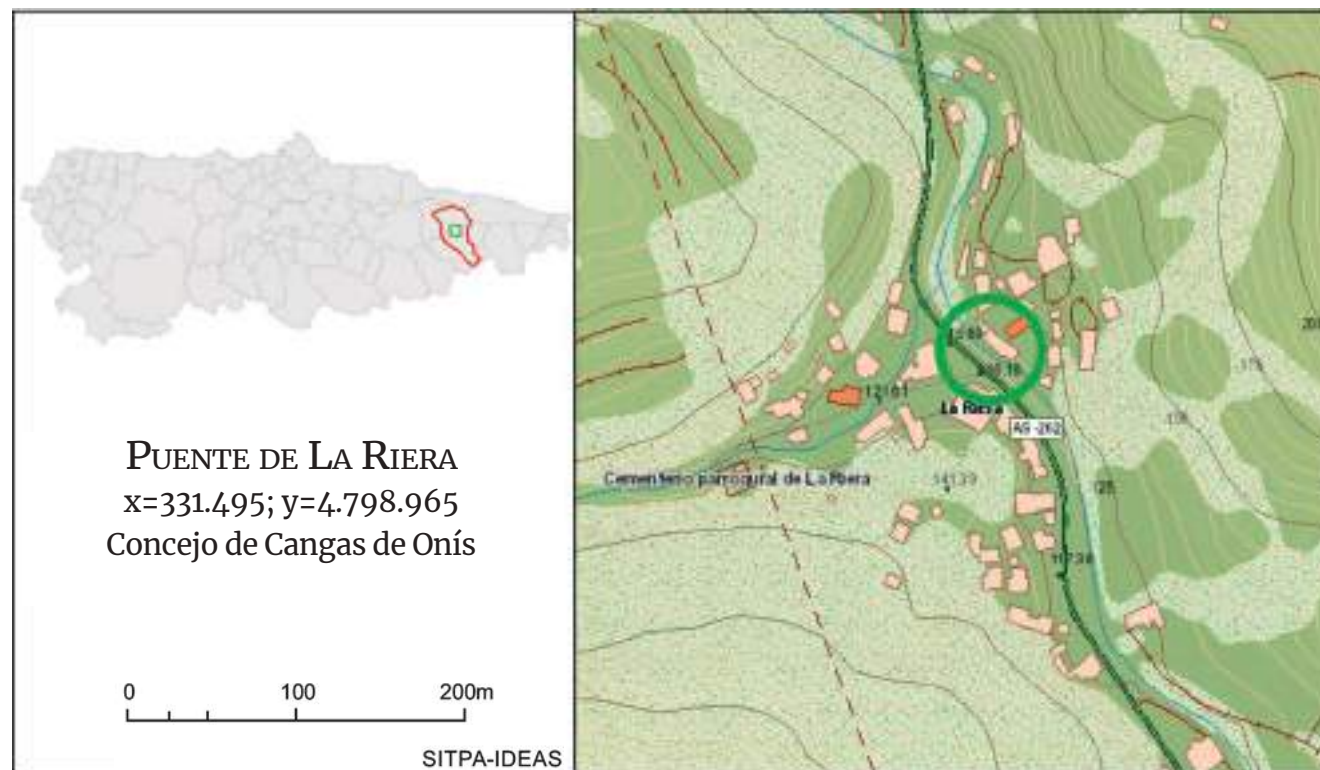
Descripción

El puente ofrece un aspecto rústico que le da un cierto atractivo. Ciertamente, se trata de un puente de pequeña importancia. Tiene 10 metros de longitud y una sola bóveda apuntada y rebajada, de 7,6 metros de luz.

Ha sido elaborado con una técnica poco depurada, pero suficiente para que haya permanecido en pie hasta la actualidad. Está cimentado en roca en ambas márgenes y los arranques de la bóveda se producen a distinta altura. Las primeras hiladas, de sillarejo basto en piedra caliza, se apoyan bien en la margen derecha, un metro por encima del nivel de aguas normales. El apoyo es más imperfecto en la margen izquierda. El arranque de la bóveda en la parte izquierda es sorprendente: el arco se inicia desde la base con mampuestos o sillarejo mal escuadrado, sin esperar a alcanzar el nivel del arranque en la otra margen. Los mampuestos se van superponiendo escalonadamente, sin disponerlos en dirección radial. Solo un poco por encima del nivel de arranque en la otra margen cambia la calidad del sillarejo, que presenta una mejor labra y tamaño más regular, y comienza a situarse como suele ser normal en la formación de la boquilla: radialmente. Quizá haya que pensar en una reconstrucción de la zona superior de la bóveda. Para la construcción de la misma las cimbras se debieron apoyar en las márgenes, porque no se ven cajetines de apoyo.

Los tímpanos y paramentos de los estribos son de mampostería y están recubiertos por una vegetación que apenas los deja ver. La rasante es horizontal, y en época reciente se cubrió con una capa asfáltica. En el momento de visitar el puente apenas se descubriría esta por tener otra capa de tierra encima. Es posible que antiguamente presentase un perfil alomado.

El puente conserva unos pretiles de 50 cm y 45 cm de ancho respectivamente, que dejan un paso libre de 1,80 metros. La estructura de la bóveda está cedida en la parte izquierda, sin que amenace ruina, pero conviene reforzarla. No hay presencia de



arbustos en el intradós que dañen la estructura, pero sí es conveniente una limpieza general de la maleza de los paramentos.

El puente cumple su utilidad, permitiendo el paso a los vecinos de unas pocas casas situadas en la otra margen de la carretera del santuario de Covadonga. El gran número de visitantes que la recorren podrían recibir una mejor impresión si se resaltase la presencia del puente, con un entorno limpio.

2.5.9. PUENTE DE LA RIERA

Sobre el río Diva o Covadonga, fue inventariado por el concejo en 1842 como el puente de «El Murio (...) en el centro de La Riera», de 24 pies de longitud, 14 de anchura y un solo arco de unos 12 pies. De origen «inmemorial», por entonces estaba bien conservado, aunque le faltaban «parte de los guardama-

nos», y su mantenimiento corría a cargo de la parroquia. Figura en el inventario de patrimonio arquitectónico del Principado y Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* lo consideran de origen medieval⁶⁰⁴.

Descripción

Se trata de un pequeño puente, de unos 12 metros de longitud, perfil alomado, y de un solo vano de 8 metros de luz.

La bóveda, que voltea a la perfección el medio punto, está cimentada sobre un afloramiento rocoso en el nivel de las aguas medias. La fábrica empleada en su construcción es de una gran calidad: sillares con labra fina, bien escuadrados y asentados, y perfecto aparejo. La boquilla marca claramente la línea de trasdós.



Figura 153. Vista general. (Elena Ruiz)

En tímpanos y estribos se emplea mampostería concertada, pero con selección del tamaño del mampuesto y distribución uniforme del mortero. En estas zonas, frecuentemente olvidadas por su pequeña contribución en la estructura resistente, se observa un cuidado de los detalles.

En la margen derecha el puente colinda con propiedades particulares. Existe un muro de encauzamiento del río (que sirve también de contención de tierras) de unos 2,5 metros de altura; está realizado con mampostería concertada y entronca con el puente. Aguas arriba, en la misma margen, una bonita casa de piedra, cimentada a nivel del lecho, presta su servicio al puente, facilitando su paredón el movimiento de las aguas hacia el vano. En el lado de la carretera (margen izquierda) hay un tajamar semiderruido, aguas arriba, y un pequeño muro de mampostería a hueso, aguas abajo.

El estado de la estructura del puente es bueno. Conviene limpiar la vegetación que ocupa toda la zona central en toda la altura del pretil y tratar de encontrar una solución más discreta para el paso de una tubería de conducción de agua que recorre el paramento aguas abajo. Tenemos la impresión de que se ha logrado un conjunto puente-entorno muy bien integrado, muy agradable a la vista para los visitantes de estos bellos parajes de Covadonga.

2.5.10. PUENTE DE LAVIDRE

Situado a la entrada de Trescares y ocasionalmente relacionado con el sistema viario romano de los Picos⁶⁰⁵, se emplaza en un camino no carretero que enlaza con Tresviso por las brañas de la zona. El puente figura en un mapa inserto en el *Dicciona-*

rio de Tomás López a finales del siglo XVIII como «Puente de la Vide». Mencionado simplemente en el de Madoz, fue descrito por Canella y Secades como «en pavoroso sitio (...) [el] alto, viejo y sorprendente puente de Lavidre, sobre el Cares». Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* lo consideran medieval⁶⁰⁶.

Descripción

De un solo arco, próximo a los 13 metros de luz, el puente domina el cauce del río Cares, sobre el que se eleva majestuoso, alcanzando una altura máxima en clave de 11 metros sobre el nivel de aguas medias.

La técnica constructiva del puente se adecua a un modelo tipo que encontramos en varios de los puentes sobre el río Cares. Se busca un estrechamiento del río, siempre que es posible, con afloramientos rocosos en los márgenes. En esa roca se realiza la cimentación. A continuación, se eleva una plataforma hasta el nivel del diámetro teórico de la bóveda de medio punto, sin que se marque claramente el nivel de arranque. Normalmente, esta plataforma es de planta rectangular, prolongada aguas arriba por muros de encauzamiento, cuando las condiciones geométricas de la roca de apoyo lo permiten. En el caso del puente de Lavidre, la cimentación se realizó sobre bloques calizos de las márgenes, adaptándose las primeras hiladas de sillarejo a la forma natural de la roca. En la margen izquierda se realizó un muro de encauzamiento que no existe, sin embargo, aguas abajo; no obstante, sí se mantiene un mayor ancho de la plataforma, que resalta del plano de paramentos, hasta una altura de unos 4 metros sobre el nivel de aguas medias. A esta altura se ven en el intradós los clásicos mecinales de apoyo de cimbra. En la margen derecha el comienzo de la bóveda enrasa con el nivel anterior, y no fue necesario elevar una plataforma. Los paramentos se abren ligerísimamente en ángulo. La buena cimentación de este puente ha sido condición fundamental para su durabilidad.

Para la elaboración de la bóveda se empleó fábrica de sillarejo de arenisca y caliza, de tamaño regular, 65-70 x 15-20 centí-

metros, que se conserva también en todo el ancho del intradós de la bóveda, con una buena alternancia de juntas. El trazado de la bóveda es bastante regular, ajustándose a una directriz semicircular, aunque aparece un ligero quiebro en clave visto el arco desde aguas arriba.

En los paramentos de los estribos se emplea mampostería concertada, que ha sido rejuntada con mortero de cal en alguna ocasión. El perfil del puente es alomado, con fuertes pendientes y asimetría. La rampa de acceso desde la zona de la carretera Arenas de Cabrales–Panés tiene 14 metros, por los 8 metros que tiene la otra vertiente. La ausencia de pretiles en el puente disminuye este efecto, pues el dominio visual corresponde a la rosca del arco, dándole al puente un aspecto quijotesco —grande y esquelético—.

Los detalles anteriores, junto con la estrechez del puente (2,80 metros) nos hablan de un origen medieval del mismo, aunque no se pueda precisar más. La calzada conserva gran parte de su empedrado, regularmente dispuesto. En la zona central, esta coincide prácticamente con el trasdós de la bóveda. Del lado de Tresviso nos encontramos en el extremo del puente con una *portiella* para el control de paso de ganado.

En general, la conservación de la estructura del puente es buena. En el intradós de la bóveda, en la margen derecha se puede ver un tronco de árbol de tamaño respetable, que urge eliminar. Otras zonas del intradós y gran parte de los estribos están cubiertos de hiedra. No se aprecian grietas, y el estado de conservación de la piedra es aceptable.

Pensando en una posible actuación en el puente, además de lo ya mencionado, sería conveniente restituir los pretiles, pues su ausencia representa un peligro para el paso. Posiblemente esto disminuiría, sin embargo, su belleza actual. Es aconsejable también la colocación de una señal indicativa en la carretera que señale la presencia del puente: para muchos sería un elemento más, digno de verse, en la ruta turística de los Picos de Europa.

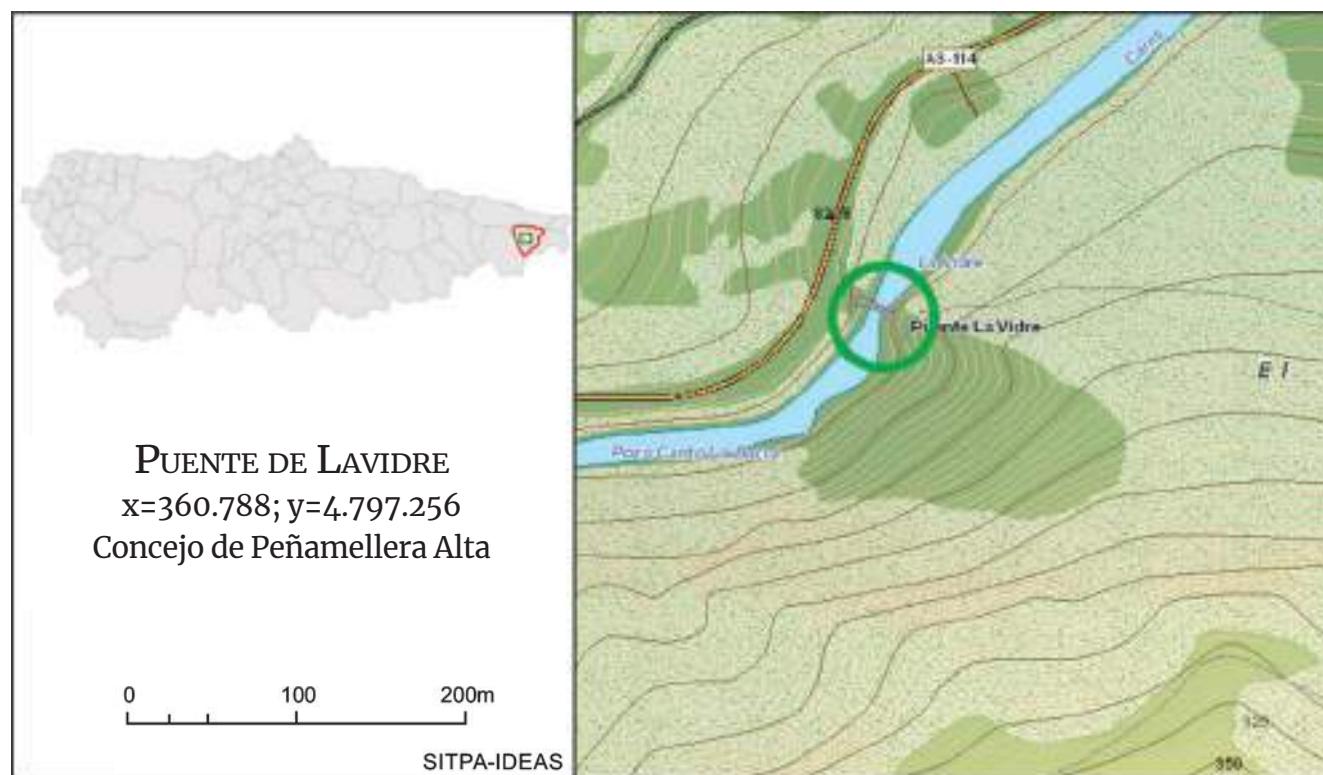


Figura 154. Vista aguas arriba. (J. Belón González)



Figura 155. Cimentación en la margen izquierda. (J. Belón González)



Figura 156. Vista del puente en 1900. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)



Figura 157. Camino de herradura excavado en roca. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 158. Vista desde el camino trazado en la peña. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 159. Vista general del puente. (J. Belón González)

2.5.11. PUENTE DE LORNIA

Sobre el Cares, en la ruta proveniente de Arenas y tras el puente de Lavidre, el camino cruza el puente de Lornia, cerca de Mier. Este aparece representado esquemáticamente en un dibujo inserto en un pleito del siglo XVII y en uno de los mapas del *Diccionario* de Tomás López. Su ubicación fue descrita con detenimiento en el *Diccionario* de Madoz, donde se resaltaba su difícil conexión con el vecino pueblo de Mier y que el camino inmediato se encontraba excavado en roca. Para Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* se trata de un puente del siglo XV⁶⁰⁷.

Descripción

Puente de un solo vano, con bóveda de cañón, de 14 metros de luz, realizada con sillarejo de piedra arenisca. La calidad de la labra es deficiente y la técnica constructiva poco depurada: escuadrado imperfecto del sillarejo, juntas y asientos con excesivo mortero e hiladas que pierden su continuidad a lo ancho de la bóveda. Es en las rosas de dovelas donde se observa un mayor cuidado de la fábrica, con empleo de sillarejo de tamaño más regular (60-65 x 20 cm).

El puente era originalmente bastante estrecho, como es típico en la mayoría de los puentes medievales: unos 2,40 metros entre paramentos. En obra realizada probablemente en el siglo XX (de la que no poseemos documentación) se ensanchó mediante voladizos de hormigón de 90 centímetros, de forma que el tablero actual tiene un ancho de 4,30 metros. Esta intervención es claramente observable, entre otras cosas, porque la antigua calzada constituye una alfombra central de hierba, flanqueada por los añadidos de hormigón, diferenciándose perfectamente la zona intervenida. Los pretiles que debía de tener el puente fueron sustituidos por barandillas metálicas, que hoy se encuentran en mal estado, por oxidación.

El puente presenta actualmente un ligero perfil alomado, con el tramo más próximo a la carretera Arenas-Panes casi ho-

horizontal y más pendiente desde la vertical de clave a la otra margen. Es muy posible que en la época del ensanche se re-creciesen también los muros estribo para suavizar las pendientes. El difícil acceso y la abundante vegetación que cubre los paramentos nos ha impedido, sin embargo, observar con detalle el cambio de fábrica para confirmarlo.

Ha contribuido a proteger la estabilidad del puente hasta la actualidad el hecho de que su cimentación se haya llevado a cabo sobre roca, si bien el apoyo se realiza muy poco por encima de las aguas medias, y un metro por encima de este se situaron los mechinales de apoyo de la cimbra. Con todo lo anterior, parte de la pila estribo de la margen izquierda quedó con descálces por pérdida de sillares, y se hizo necesario rellenarla y reforzarla con hormigón recientemente, aprovechándose además para prolongar la pila con un muro de encauzamiento. La obra era necesaria, pero el resultado final discutible, por antiestético.

Una observación superficial del puente puede llevar a concluir que su estado de conservación, salvo pequeños detalles, es aceptable. Sin embargo, la temida vegetación ha jugado sus pasadas en el puente, y el intradós presenta agrietamientos provocados por el crecimiento de raíces arbóreas que hacen temer, de no detener el proceso, por su estabilidad. El puente, bien conservado, puede constituir un motivo de atracción, aunque los lugares de pesca frecuentados por la zona lo hagan ya conocido por muchos.

2.5.12. PUENTE DE ROBRIGUERO

Sobre el río Cares, en el camino proveniente de Arenas, y tras los puentes de Lavidre y Lornia, el puente de Robriguero era ya citado como «viejo» en el *Diccionario* de Tomás López, en el siglo XVIII; fue relacionado indirectamente con un origen romano por Martino y es considerado como medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁶⁰⁸. La situación del pequeño arco, fuera del cauce del río y a mucha altura sobre este, nos muestra la gran magnitud de las riadas en la zona.

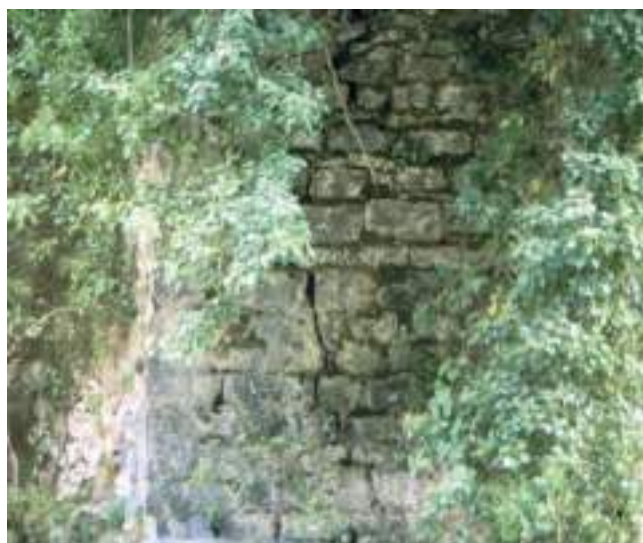
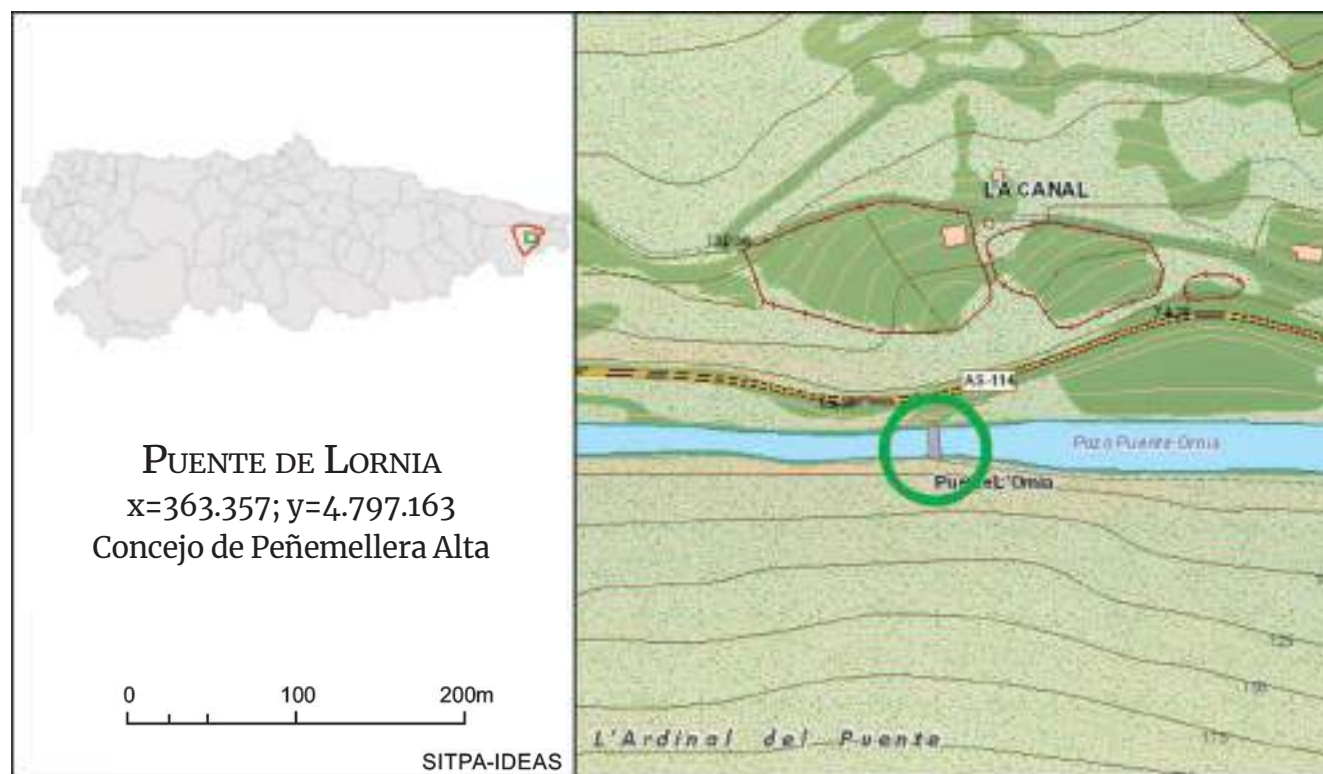


Figura 160. Vista de la zona con recalce de hormigón. (J. Belón González)



Figura 161. Vista general del puente con su tablero de ensanchamiento. (J. Belón González)

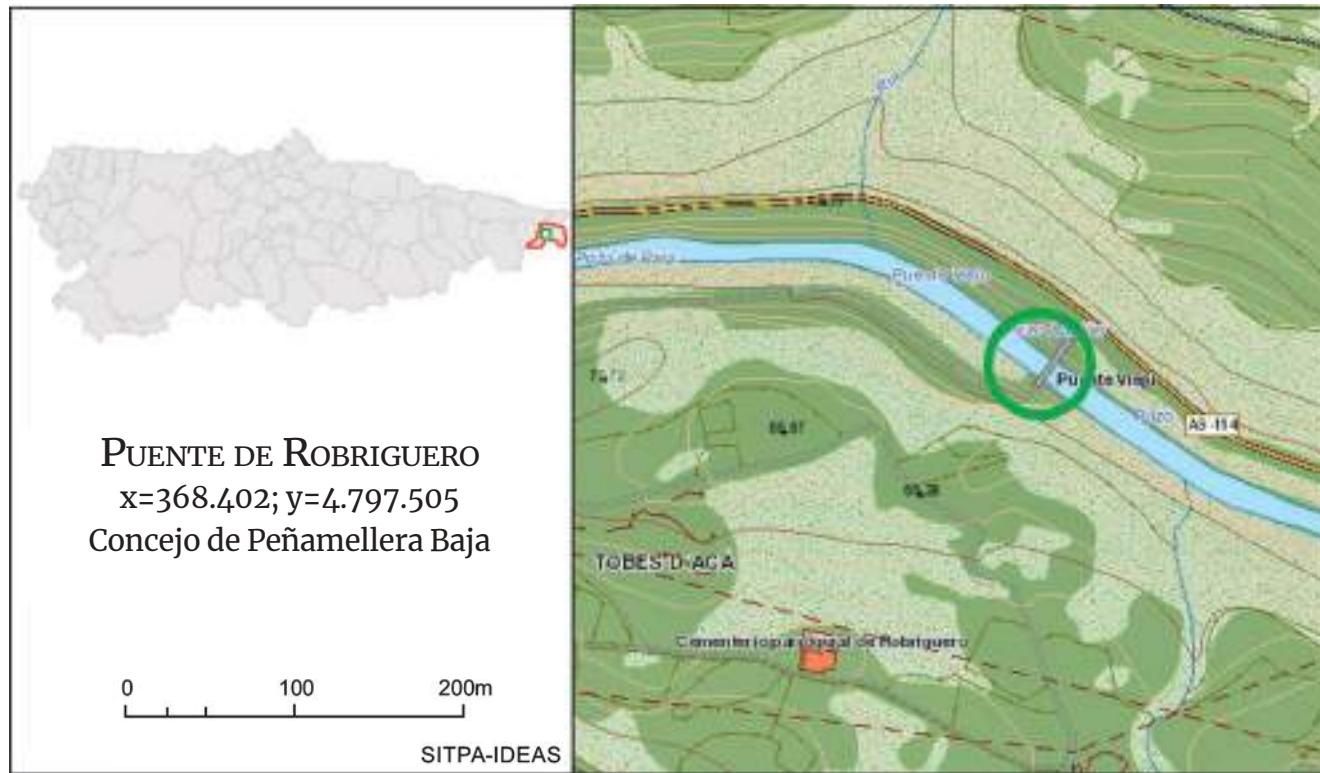


Figura 162. Arco y tajamar. (Elena Ruiz)

Descripción

El puente viene a ser la puerta de Asturias entrando por el valle del río Cares. Y realmente resulta una puerta grandiosa, pues su altura es desmesurada (13,3 metros desde la clave al nivel de las aguas medias).

Se trata de un puente de un solo vano de 12,5 metros de luz y de buena fábrica. No se entiende muy bien por qué se eligió así la traza del puente, si no es por un excesivo temor por las crecidas del río y las tradiciones constructivas. Aunque los pretiles están prácticamente destruidos y desfiguran la visual del perfil del puente, este es claramente alomado, ascendiendo un tramo unos 21 metros desde el lado de la carretera Arenas-Panes hasta la vertical de la clave, para luego descender el otro, a lo largo de 12 metros, hasta desembocar en el camino de Bo-

res. Pensamos que, sin pérdida importante de la capacidad de desagüe, hubiera sido más sencillo hacer un puente en rampa simple; pero esto en las ideas formales de la época podía chocar, y se optó por el perfil alomado, que marca una simetría respecto al eje del arco.

El puente está cimentado sobre roca, produciéndose el apoyo de los primeros sillares del orden de un metro por encima de las aguas medias en ambas márgenes. El acuerdo de la base de la pila con la roca soporte está muy bien realizado, lográndose la nivelación, cuando es necesario, con cascajo y mortero. Las pilas estribo fueron levantándose junto con los tajamares que las prolongan aguas arriba hasta la mitad de la altura libre del vano. Poco más abajo se dispusieron los mechinales, que, curiosamente, no se descubren en la zona izquierda

(quizá fueron rellenados para evitar el crecimiento de la vegetación). Por efecto de la aplicación de un mortero superficial no se aprecian con claridad las juntas en las zonas bajas del intradós; sin embargo, en las zonas altas se observa una continuidad de las hiladas a lo ancho de la bóveda y un buen aparejo de los sillares. Las roscas están realizadas con sillares bastante estrechos y largos (80-90 x 15-20 cm) y forman un trasdós dentellado en el que engarzan los mampuestos de los paramentos.

Los tajamares a los que hacíamos referencia son de planta triangular y de elevada altura. El de la margen derecha está parcialmente destruido. Aguas abajo, el paramento se abre en ángulo —menor que el del tajamar— facilitando el encaminado de las aguas. Este contramuro de encauzamiento —por



Figura 163. Vista general aguas arriba. (J. Belón González)

darle alguna denominación— se eleva hasta una altura inferior al tajamar correspondiente. En una margen, el paredón se separa en ángulo constante desde la base, mientras que en la otra se va cerrando en abanico hasta alcanzar el plano del paramento.

Para conseguir la cota de la clave ascendiendo desde el lado de la carretera Arenas-Panes se hizo necesario elevar un muro contrafuerte de grandes dimensiones. Está elaborado con mampostería concertada y sin duda sufre empujes importantes del relleno, que debieron causar desprendimientos en los paramentos; por eso se observan rejuntados con mortero y enfoscado de los paramentos. Este muro estribo tiene abierto un pequeño arco de descarga de 1 metro de luz. No nos parece que pertenezca a la estructura original, sino que

fue abierto con ocasión del derrumbe del estribo. Este arqui- llo aporta capacidad de desagüe con ocasión de avenidas extraordinarias, aunque, observando las condiciones normales del régimen del río, aparece como un elemento cuya presencia es desconcertante.

Como actuaciones convenientes, se recomienda la restitución de los pretiles y la reparación del tajamar de la margen derecha, junto con la limpieza de enredaderas en el estribo derecho. El puente de Robriguero es uno de los mejor conservados en la serie de puentes antiguos sobre el río Cares. Su anchura (3,10 metros entre paramentos), un poco superior a la habitual en puentes bajomedievales, y la técnica constructiva nos permiten encuadrarlo también entre los más antiguos de la zona.



Figura 164. Estribo y tajamar de la margen izquierda. (J. Belón González)



Figura 165. Detalle del interior del arquiello. (Elena Ruiz)



Figura 166. Vista general del puente de Robriguero, aguas arriba. (J. Belón González)

2.5.13. PUENTE DE L'ACEBAL

Situado en el término de L'Acebal, en la parroquia de Abándames, el puente y el camino empedrado de sus inmediaciones son, para Rodríguez Otero, posiblemente romanos. En sus cercanías se encuentran restos de canalizaciones y, a unos 20 m del puente, una fuente⁶⁰⁹. Existe también en sus proximidades una cantera de piedra arenisca que, según el testimonio de los vecinos, fue explotada desde antiguo.

Descripción

El puente, de una longitud de 15 metros, es de una calidad en la factura que no se corresponde con la importancia de su ubicación.

Un solo vano salva el riachuelo de Los Molinos, con bóveda de cañón de 3,30 metros de luz que tiene su arranque unos 2,5 metros por encima del nivel de aguas medias. Los estribos, apoyados sobre roca, se han elevado en la construcción

hasta la altura antes indicada, formando una plataforma de apoyo para la bóveda. El nivel de arranque se marca perfectamente mediante un listel que sobresale unos centímetros, formando una moldura. Se ven tres mechinales para apoyo de la cimbra. La bóveda voltea el medio punto a la perfección, partiendo su trazado de salmeres que se apoyan en la plataforma citada y continuándose con sillares de tamaño bastante regular (70 x 25-30 cm), que marcan perfectamente la circunferencia del trasdós. Las hiladas de sillares recorren todo el ancho de la bóveda, alternándose las juntas con regularidad.

Hasta el nivel de arranque de las bóvedas se descubre en la fábrica la presencia de sillares de arenisca. Los paños de muro de los estribos por encima de este nivel se realizan, sin embargo, con sillarejo o mampostería concertada hasta la altura de la calzada. Parte de ellos están cubiertos de vegetación, observándose intervenciones.

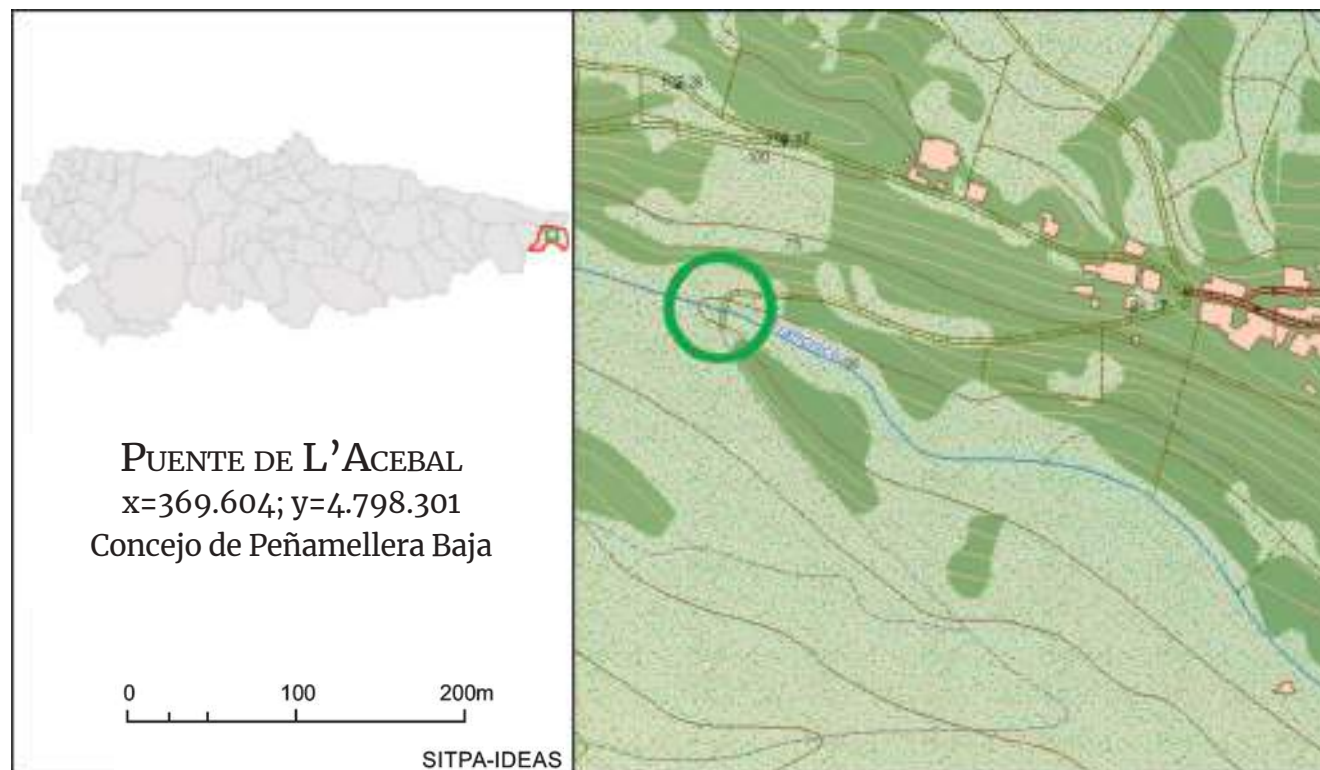
En cuanto a la presencia de tajamares se refiere, solo en la margen izquierda aguas arriba encontramos un pequeño muro de acompañamiento-encauzamiento. En la margen derecha el paramento se mantiene, sin embargo, paralelo al plano del arco; no existe ningún elemento constructivo para facilitar el movimiento de las aguas en el otro paramento.

La calzada es horizontal y está situada unos 4,8 metros sobre el nivel de aguas medias. Su ancho libre es de 2,8 metros, suficiente para el paso de carros; tiene unos pretilos de 50 centímetros de ancho y 90 centímetros de altura máxima, parcialmente destruidos, conservándose parte del empedrado.

El estado de conservación de la estructura del puente es bueno. Entre las actuaciones recomendables se encuentran una limpieza general de la vegetación, la restitución de los pretilos y el drenaje de la calzada, así como una observación de las partes ocultas para descubrir posibles defectos en los paramentos.



Figura 167. Vista aguas arriba. (J. Belón González)



El conjunto de detalles en la fábrica del puente bien puede atribuirse a una técnica constructiva romana, aunque, evidentemente, no son exclusivos de ella. No nos parece, desde luego, un puente medieval, y no aparece referencia documental de época posterior, pero este hecho ocurre con frecuencia en puentes alejados del centro de Asturias de poca importancia no ubicados en vías de comunicación principales. El origen del puente, pues, a la espera de más datos que pudieran aparecer, queda en la incógnita. El pequeño valle en el que se sitúa el puente posee una gran belleza, por la presencia de arbolado autóctono muy variado, y el lugar es digno de visitarse.



Figura 168. Vista parcial de la bóveda, aguas abajo. (J. Belón González)



Figura 169. Vista de la calzada. (J. Belón González)

- ⁵⁶⁶ · MADUZ, P., *op. cit.*, s. v. *Cabrales*.
- ⁵⁶⁷ · MARTINO, E., *Roma contra cántabros y astures*, Santander, 1982, pp. 80 y ss. CABAL RUBIERA, C., *La Asturias que venció Roma*, Oviedo, 1953, pp. 116-117 y 320-335. SAINT-SAUD, A. DE, C., DE, *Por los Picos de Europa: desde 1881 a 1924*, Salinas, 1985. SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., «Vías de comunicación en el solar del reino de Asturias durante la época romana», en *Estudios críticos sobre la historia del reino de Asturias. Orígenes de la nación española*, t. I, Oviedo, IDEA, 1972, pp. 107-117. *Id.*, «A través de los Picos de Europa», t. II, pp. 157-170. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 53-55.
- ⁵⁶⁸ · AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 79. Minas de Asturias, año 1567. VALLE POO, F., *op. cit.*, p. 86.
- ⁵⁶⁹ · ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, «Repartimento de puentes y caminos», ff. 37, 47v.: «derecho a la Pernía de Zerbera e a los mercados de Saldaña e de Carrión y Tierra de Campos». *Ib.*, f. 109: «derechos a los mercados de Carrión y Saldaña y las nueve villas». *Ib.*, ff. 21v., 37 y 47v.: «y también con tiempos de niebes e de ynbierno se aprovechan y sirben algunas veçes del camino de Pie de Concha, ques de más baxura (...) derecho a la villa de Aguilar».
- ⁵⁷⁰ · MAÑANA VÁZQUEZ, G., *Por la senda del Arcediano*, Oviedo, 1990, pp. 148-149.
- ⁵⁷¹ · En BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*, se reseña el trazado del camino, descrito de norte a sur: «En este conzejo entra un camino real por el punto V. que llaman Trabesedo, distante de la capital cinco quartos de legua. En el punto L. están unas revueltas que llaman de Ricao, pasa por Asiego y en el punto Z. es la calleja de Asiego: trabiesa la capital, vaja a Arenas y se dibide en dos vrazos, el de la derecha para la probincia de Liebana y reinos de Castilla, y en el punto X es la calzada de Caoro; pasa por Sotres y las Vengas, y en la Cruz de Piedra Lley se entra en dicha probincia, distante de la capital quatro leguas; el otro vrazo desde Arenas sigue al lugar de Arangas, y se entra en Peñamellera por el punto F., distante de la capital cinco quartos de legua». RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*: «camino real de Onís a Peñamellera y Liébana».
- ⁵⁷² · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*. MADUZ, P., *op. cit.*, s. v. *Tielve (río)*.
- ⁵⁷³ · ARChV, Planos y Dibujos, carp. 16, n.º 232. LLANO Y ROZA DE AMPUDIA, A., *DEL, op. cit.*, pp. 34, 36. MARTINO, E., *op. cit.* MADUZ, P., *op. cit.*, s. v. *Tielbe*, cita, sin embargo, a los puentes de Sotres y Pancebos [sic] como de «madera sobre pilastras de piedra».
- ⁵⁷⁴ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*. GUERRA DÍAZ, J., Apuntes geográfico-históricos del concejo de Cabrales, Oviedo, 1913. CASO GONZÁLEZ, J. M., prólogo al libro de RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *El espacio oriental de Asturias en la Edad Media*, Temas de Llanes, n.º 46, El Oriente de Asturias, Llanes, 1989, p. 13.
- ⁵⁷⁵ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*: «en la ribera derecha del río Casaño hay un elevado cerro que, por su figura, llaman la Pica de Alba, y levanta mil varas sobre el nivel de las aguas; sobre su cumbre hubo antiguamente un castillo de que apenas existen reliquias, porque minaron algunos sus cimientos vanamente persuadidos de encontrar allí grandes tesoros». AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 79. Minas de Asturias, 1567.
- ⁵⁷⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*: dos «castillos arruinados», el de Asiego, «en una cima que domina el pueblo de este nombre» y el de Alba, «en la peña de este nombre», entre Carreña y Poo. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*: «antiguamente hubo una fortaleza de que no ha quedado otra memoria que el sitio llamado del Castillo». AGS, Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 79. Minas de Asturias, 1567.
- ⁵⁷⁷ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.* p. 54.
- ⁵⁷⁸ · VALLE POO, F., *op. cit.*, p. 116.
- ⁵⁷⁹ · AGAPA, fondo histórico, OP, Cangas de Onís. Descrito como de 60 pies de longitud, 12 de anchura, y de un arco de 20 pies. Su conservación era calificada entonces como «buena». No figura mención alguna a dinero para su conservación, aunque esta corría a cargo del concejo.
- ⁵⁸⁰ · *Inventario arquitectónico de Cangas de Onís*, n.º 144, Servicio de Patrimonio, Consejería de Cultura del Principado de Asturias.
- ⁵⁸¹ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 53-55.
- ⁵⁸² · AGAPA, fondo histórico, OP, Cangas de Onís (Abamia).
- ⁵⁸³ · *Ib.*, puente de Berdayes, en Labra, sobre el río Quintanal, de 18 pies de longitud, 9 de anchura y un arco de 10 pies; su conservación era buena en 1842. El de Trescendi, de 10 pies de longitud, 8 de anchura y un arco de 6 pies, también bien conservado.
- ⁵⁸⁴ · *Ib.*, Por valor de 1200 reales, gracias en parte al sobrante de la construcción del puente del Orrín, en Infiesto, junto a los puentes de La Mechedura, el de madera de Cangas y el Pontigo de Sosierra, calificados todos ellos como de «primera necesidad».
- ⁵⁸⁵ · AGAPA, *Actas...*, t. 111, f. 64v. Sobre los desperfectos de los puentes, AGAPA, fondo histórico, OP, c. 18, 1822. Los puentes de piedra de La Riera construidos hacia 1790 son el de Las Llanas, el de El Mesón y el de El Molino. El de El Prado fue construido en 1832, y los de El Regato y El Cargadero, en 1836.
- ⁵⁸⁶ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*. BNE, Mss., 7295, s. vv. *Cabrales* y *Cimiano*.
- ⁵⁸⁷ · AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 167-170. Pese a que, según el autor, el puente «no tenga un sólo elemento emparentable con la edad de la torre», recuerda la común asociación entre ambas construcciones. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos...*, p. 95. ÁLVAREZ ESTRADA, F. y MOURE FERREIRO, J. A., «El Picu Jana: un enclave estratégico en el oriente de Asturias», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 211-215.
- ⁵⁸⁸ · MADUZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Trescares*, *Robriguero* y *Ciliergo*.
- ⁵⁸⁹ · RODRÍGUEZ OTERO, V., «Carta arqueológica de Peñamellera Alta y Baja. Mayo-octubre 1990», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 247-249.
- ⁵⁹⁰ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. SAINT-SAUD, A. DE, C., DE, *op. cit.*, p. 149. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 119. En concreto, una moneda de bronce de Marco Aurelio y una punta de lanza «típicamente romana».
- ⁵⁹¹ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*. MADUZ, P., *op. cit.*, s. v. *Carmameña*: «puente de piedra cerca del sitio en donde [el Cares] recibe al riach. Bulnes». ARIAS, Á. y FERNÁNDEZ, M., *Guía turística de Asturias*, Oviedo, 1948, p. 89: «... puente romano de un solo arco, llamado de la Jaya».
- ⁵⁹² · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.* Valle Poo, F., *op. cit.* p. 104.
- ⁵⁹³ · ARChV, Planos y Dibujos, carp. 16-232. BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. MADUZ, P., *op. cit.*, s. v. *Llas, Sta. María de*. MARTINO, E., *op. cit.*, y SAINT-SAUD, A. DE, C., DE, *op. cit.*
- ⁵⁹⁴ · MATEOS SALVADOR, I., *Guía de Cabrales*, Santander, 1921: «Este puente tiene la misma construcción que el de Cangas de Onís, aunque es más pequeño y de un sólo arco; pero este arco, en forma y construcción tiene el sello característico de su procedencia. Calzada y puerto que las necesidades de la explotación minera les obligó a construir, a pesar del esfuerzo titánico que la mencionada calzada supone en aquellos tiempos».
- ⁵⁹⁵ · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.* BNE, Diapositiva n.º C-98, S-32.
- ⁵⁹⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. Maduz, P., *op. cit.*, s. vv. *Arenas* y *Cabrales*. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁵⁹⁷ · ARChV, Planos y Dibujos, carp. 35, n.º 521. BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁵⁹⁸ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cabrales*. ARChV, Planos y Dibujos, carp. 35, n.º 521. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁵⁹⁹ · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*

- ⁶⁰⁰ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. En ARChV, Mapas y Dibujos, carp. 35, n.º 521, se señala un «puente de la iglesia vieja a Inguanzo». MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Berodia*.
- ⁶⁰¹ · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Berodia*. MARTINO, E., *op. cit.*, pp. 80 y ss. ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶⁰² · AGAPA, fondo histórico, OP, Cangas de Onís.
- ⁶⁰³ · Inventario de Patrimonio Arquitectónico Asturiano, Servicio de Patrimonio, Consejería de Cultura, n.º 142; la cronología es indeterminada. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶⁰⁴ · AGAPA, fondo histórico, OP, Cangas de Onís. Inventario de Patrimonio Arquitectónico Asturiano, Servicio de Patrimonio, Consejería de Cultura, n.º 146; Consejería de Cultura, Servicio de Patrimonio. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶⁰⁵ · MARTINO, E., *op. cit.*, p. 118. PALAU, A., *op. cit.*, pp. 40-41.
- ⁶⁰⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cimiano*. ARChV, Planos y Dibujos, carp. n.º 17, n.º 255. CANELLA Y SECADES, F., «Peñame-llera», en BELLMUNT, O. y CANELLA, F. (dir.), *op. cit.*, vol. III, p. 422. En las cercanías se encontraban los barcos de Los Payos y Niserías. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Trescares, Robriguero y Ciliengo*. Además del puente en Trescares, sobre el río Jana, se menciona un «puente denominado Lles, sobre el r. Deba» para acceder a la parroquia

matriz, «buen puente de piedra que fue mandado destruir por el general Ballesteros en 1809 para una operación militar». FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*

- ⁶⁰⁷ · ARChV, Planos y Dibujos, carp. 17, n.º 255. BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Mier*, «... bastante separado de la población, por lo cual es muy incómodo para los pasajeros el rodeo que han de realizar para su tránsito, especialmente desde que una avenida arrebató la barca particular que había al efecto (...) únicamente en algunas épocas del año puede vadearse, no sin dificultades, por los hombres y aún algunas mujeres (...), y también evitarían el subir por una cuesta inmediata al puente, cuando las inundaciones del río imposibilitan el camino que hay abierto entre peñascos a golpe de maza y barra, el cual tiene 150 pasos y cuya estrechura, antes fortificada con una pared de argamasa que ya se desquició en el río, es muy peligroso por no permitir el paso a dos personas de frente: en lo restante de este camino también existían murallas que igualmente se desmoronaron hasta los cimientos, de manera que un paso como este, tan indispensable para la comunicación de las provincias de Oviedo y Santander, se encuentra [sic] casi interceptado en el espacio de 1/4 de legua». FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶⁰⁸ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Cabrales*. MARTINO, E., *op. cit.*, p. 80, ss. PALAU, A., *op. cit.*, pp. 40-41. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶⁰⁹ · RODRÍGUEZ OTERO, V., «Carta arqueológica...».

2.6. RUTAS DE BEZA, VENTANIELLA Y ARCENORIO





PUENTE DOBRA

Entre el puerto de Tarna y la zona de los Picos de Europa nos encontramos con varios itinerarios históricos cuyo origen ha llegado incluso a relacionarse con época prerromana: los de Beza, Ventaniella y Arcenorio⁶¹⁰. El primero comunica directamente el concejo de Amieva con Sajambre, y los restantes, partiendo del concejo de Ponga, tienen como punto de destino el lugar de La Uña, en León⁶¹¹.

Aunque su mayor o menor importancia en el transcurso del tiempo es difícil de valorar por la escasez de noticias al respecto, sí parece que el itinerario por Beza tuvo, al menos desde la Edad Media, un papel preferente como principal articuladora de la ruta comercial que, desde la costa oriental asturiana, se encaminaba hacia los mercados de Castilla, aunque a principios del siglo XIX, y según se refiere en el *Diccionario* de Martínez Marina, esta había perdido su primacía en favor del paso de Ventaniella, «mucho más cómodo»⁶¹².

De ahí que, al margen de precedentes relacionados en ocasiones con el desarrollo de las guerras cántabras⁶¹³, fuera en época medieval cuando se documente por vez primera la vía como tal, siendo el modo más cercano de comunicación con la meseta en los momentos iniciales del reino astur, con su corte emplazada en Cangas; prueba de ello sería su relación, ya desde el siglo IX, con un centro tan importante desde el punto de vista social y económico como el monasterio de Sahagún y su cercanía al de Liébana y a la mencionada zona de Cangas y, posteriormente, al monasterio de Villanueva. Es precisamente en la documentación medieval de Sahagún donde aparece mencionado por vez primera el itinerario como «vía saliamica», o Vía de Sajambre, y como «carrera maiore» o camino mayor, ya en el siglo X⁶¹⁴, mientras que ya en el anterior Alfonso III había edificado en la vertiente leonesa la torre de Robledo de la Guzpeña, que, situada en el valle del Esla como parte de un sistema defensivo, cubría las entradas del Pontón y Tarna⁶¹⁵.

De la importancia lograda con posterioridad por la vía sería muestra el privilegio concedido por Alfonso VII a la alberguería de El Pontón en el año 1129 y su confirmación por Sancho

IV en 1293 no hace sino ratificar la importancia que en el siglo XIII alcanzó el tránsito por esta zona:

Non ay do albergar, porque es estrecha esta alberguería (...) e que nos pedían por merced que les mandásemos guardar e confirmar esta carta, e que ensancharen más esta alberguería donde puedan albergar los homes que y acaesçieren⁶¹⁶.

A este respecto, aún el *Diccionario* de Martínez Marina mencionaba la pervivencia de una alberguería en Beza:

Hay una hermita con la advocación de N.ª S.ª de Sabugo, con dos casas contiguas: una de devoción para los fieles que van a visitar este santuario y la otra de alberguería para todo transeúnte⁶¹⁷.

La importancia del tráfico comercial en la Edad Media tras la fundación de las nuevas pueblas propició un uso cada vez mayor de las rutas a la meseta a través de los puertos de montaña⁶¹⁸. De esta circulación comercial (sal, pescado, maderas, hierro...) no fue ajeno el paso de Beza, del que, por otro lado, conocemos su importancia en la articulación comarcal de diversos concejos del oriente asturiano durante el siglo XVI, fecha en que el itinerario por este puerto era descrito como salida preferente de una amplia comarca hacia Castilla en dirección a los mercados de Villada y Sahagún: «por donde pasan e suelen pasar a Castilla los vezinos de la dicha villa e concejo [Llanes] e la villa e concejo de Ribadesella y los vecinos de Cangas e Onís e Cabrales e Parres y Amieba»⁶¹⁹. En esta misma línea, y aproximadamente por las mismas fechas, este puerto aparece en la antigua documentación del Principado como la principal salida a la meseta de los concejos de Llanes, Ribadesella, Onís, Cabrales, Cangas de Onís y Amieba⁶²⁰ y, en particular, de los «puertos de mar» de las villas costeras de Ribadesella o Llanes, con Cangas de Onís como posible núcleo de recepción de los distintos caminos.

Desarrollo de la ruta

Desde Cangas de Onís hacia León la vía coincide en grandes líneas con la conocida posteriormente como Ruta del Arce-

diano, a la que Mañana Vázquez atribuye gran importancia en la comunicación con la meseta, superior incluso a la desempeñada por la cercana de los Picos de Europa; sin embargo, y pese a su temprana utilización, para este autor el calzamiento del itinerario debió ser tardío⁶²¹; a este respecto, el testamento realizado en 1655 por Pedro Díaz de Oseja, arcediano de Villaviciosa, en el que se destinaban fondos para el mantenimiento de esta salida a Castilla, forma parte de la tradición medieval de fundación de obras pías para la conservación de caminos y puentes:

Primeramente, mando que en cada un año para siempre xamás se gasten y paguen de la rrenta de mis vienes veinte ducados en aderezar los caminos que ban de los puertos de mar a Castilla por el puerto de Veça y camino del Beyo dende el collado de Pontón hasta el cueto de Cómundi y el Veyo, en los términos de los concejos de Saxambre y Amieva (...). Dejo dichos veinte ducados en cada un año para que se gasten en dichos rreparos y se pagen en el dicho conxexo de Saxambre, prifiriendo el camino del Beyo y sus puentes⁶²².

Del texto se deduce la existencia de dos caminos diferentes que, paralelos aproximadamente, se encaminaban hacia Sajambre, uno por tierras de Amieva y la Peña de Beza y otro, entre Ponga y Amieva, por «el camino del Beyo». El uso coetáneo de ambas rutas se reflejaría en el siglo XVI mediante la referencia genérica de que el camino de Beza iba «por los conçejos de Ponga e Amieba»⁶²³. Para Mañana Vázquez, en sentido estricto la Senda del Arcediano alude al tramo que va «dende el collado de Pontón hasta el cueto de Cómundi» (Cueto Angón), aunque se haga extensivo hasta la zona del Puente Dobra, si bien el testamento menciona la prioridad del «camino del Beyo y sus puentes»⁶²⁴.

Así pues, hacia Cangas de Onís existieron dos itinerarios: uno desde Beza, que cruza el Dobra por un puente antiguo (v. § 2.6.1), y otro que, siguiendo el Sella, pasaría probablemente desde Los Beyos por el puente antiguo de Los Grazos (v. § 2.6.2), al que se ha relacionado ya en alguna ocasión con la senda del Arcediano⁶²⁵.

Como prolongación de la ruta, desde Cangas de Onís y en dirección a Llanes el camino transcurría por Corao hacia Llenín, cerca del castro de La Cuesta Igüeldo, itinerario descrito por Sánchez Albornoz como antiguo, y luego atravesaba el puerto de Piedrahita por las inmediaciones de Teyú y Llumedián, donde Valle Poo reseñara restos del antiguo camino real⁶²⁶. Ya en la parroquia de Ardisana, entre el lugar de este nombre y Meré, pervive aún La Malatería, lugar que denota la antigua malatería de San Lázaro del valle de Ardisana, documentada desde el siglo XIII en la cercanía del camino de Piedrahita y del río de Las Cabras⁶²⁷. Este trayecto pudo haberse calzado parcialmente en el último tercio del siglo XVI, cuando se hablaba del tramo de «Ardisana al collado e puerto de Piedrahita, que tienen hecho de piedra»⁶²⁸, siendo al menos hasta el siglo XVIII el camino preferente para la comunicación meridional de Llanes, en el que, por su continuado uso, tuvieron lugar numerosas reparaciones: Gómez Pellón testimonia las efectuadas a finales de dicho siglo, sobre todo entre el puente de Las Riegas, a la entrada de Teyú, y la Collada de Piedrahita, paso descrito a principios del siglo XIX, desde la parte de Cangas de Onís, como «altísimo, con mil bueltas y pésima calzada»⁶²⁹. El trazado conserva al menos dos puentes antiguos de piedra: uno en Mestas, en las inmediaciones de Teyú, reseñado dentro del inventario del patrimonio arquitectónico llanisco como de dos ojos y cronología indeterminada⁶³⁰ y otro junto a la antigua herrería de Rales, al que la documentación del siglo XVI se refería como «puente nueva»⁶³¹. Paralelamente, una prolongación de la ruta con este mismo destino sería la que transcurría por el río de Las Cabras en dirección a Meré y Puente Nuevo. Estos «puentes y calzadas del río de las Cabras» estaban ya incluidos en una provisión real de la que tenemos noticia en diciembre de 1587, por la que se destinaban 73.300 maravedís para los «edificios y obras» de varios puentes y caminos asturianos. Por otro lado, Gómez Pellón recuerda que en el siglo XVIII se realizaron obras de acondicionamiento de este camino, como, por ejemplo, en noviembre de 1779, cuando los vecinos remataron la reparación del puente de Los Palomos, en Meré, que era ya de piedra en el siglo XVI. Hasta



Figura 170. Vista general, aguas abajo, del Puente Dobra. (Elena Ruiz)

estas obras, el itinerario pudo haber sido secundario frente al citado anteriormente⁶³².

2.6.1. PUENTE DOBRA

Como su nombre indica, el puente se sitúa sobre el río Dobra, aproximadamente en los límites de los concejos de Amieva y Cangas de Onís, y cerca de una bifurcación de caminos hacia el puerto de Beza. Era, según consta en el catastro de Ensenada, el único puente de piedra que existía en el concejo en el siglo XVIII:

Solo ay eneste dicho concejo un puente de piedra, sobre el río nombrado de Obra.

Fue reseñado asimismo como «puente de piedra» en el «camino real a Cangas» en los diccionarios de Tomás López y Martínez Marina, y figuró, ya a mediados del siglo XIX, en similares términos en el de Madoz⁶³³. El inventario de patrimonio arquitectónico del Principado lo incluye como puente de datación indeterminada, y es considerado como medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁶³⁴.



Figura 171. Vista del Puente Dobra en 1938. (AGAPA)

Descripción

Se alza, solitario, junto a un camino carretero, a unos 200 metros aguas arriba de la confluencia del Dobra con el Sella. Es un elegante puente, de un solo vano con bóveda de cañón de 14,7 metros de luz y perfil ligeramente alomado, cimentado sobre roca cuarcítica 1,5 metros por encima de las aguas medias. Los estribos se apoyan también sobre la misma roca, que ocupa gran parte de los márgenes.

El levantamiento de la bóveda se realizó mediante construcción de una plataforma rectangular en planta sobre la que se apoya esta, retranqueada lateralmente 20 centímetros. En las últimas hiladas de este muro se sitúan los mechinales. La fábrica empleada es sillarejo calizo, que ha sido rejuntado en varias ocasiones con mortero de cal, presentando la superficie un color blanquecino. La labra de este sillarejo es de calidad media, y su tamaño no es regular. La continuidad de las hiladas se conserva en el primer tercio de la bóveda en todo



Figura 172. Detalle del arco, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 173. Detalle del intradós en la zona de la clave. (J. Belón González)

su ancho; sin embargo, esta se pierde en las partes superiores, presentando la bóveda pérdida de piezas, movimientos en algunas de ellas y grietas longitudinales, a cuya creación ha contribuido la vegetación arbustiva, de la que aún quedan restos. Estos efectos se aprecian de manera especial en la zona del intradós próxima a la clave. Los desajustes en algunas piezas inducen un movimiento general apreciable en la boquilla de aguas arriba, en la que se observa cómo la zona derecha está cedida. De hecho, se produce la impresión visual de que



Figura 174. Panorámica general, aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)

el arco es apuntado, aunque esta traza no corresponde al diseño original. Como resumen a lo anterior, podemos decir que el estado de la estructura es delicado y requiere una consolidación.

La calzada tiene un empedrado de losas de ejecución reciente, y el puente posee unos pretilos, reconstruidos, de apenas 40 centímetros de altura. La anchura máxima de calzada libre se da en la zona central y es de 2,70 metros.

Las boquillas son también de sillarejo calizo de anchos muy irregulares y longitudes en torno a los 65 centímetros, disminuyendo su longitud hacia la clave. Los paramentos están muy intervenidos, especialmente en la margen derecha aguas arriba. Están realizados con mampostería a hueso, de tamaño irregular, en piedra caliza y cuarcita. En la parte superior se encuentra mampostería de tamaño menor, incluso cascajo. El lienzo presenta un aspecto muy poco uniforme. Una muestra de lo que fueron los paramentos originales la



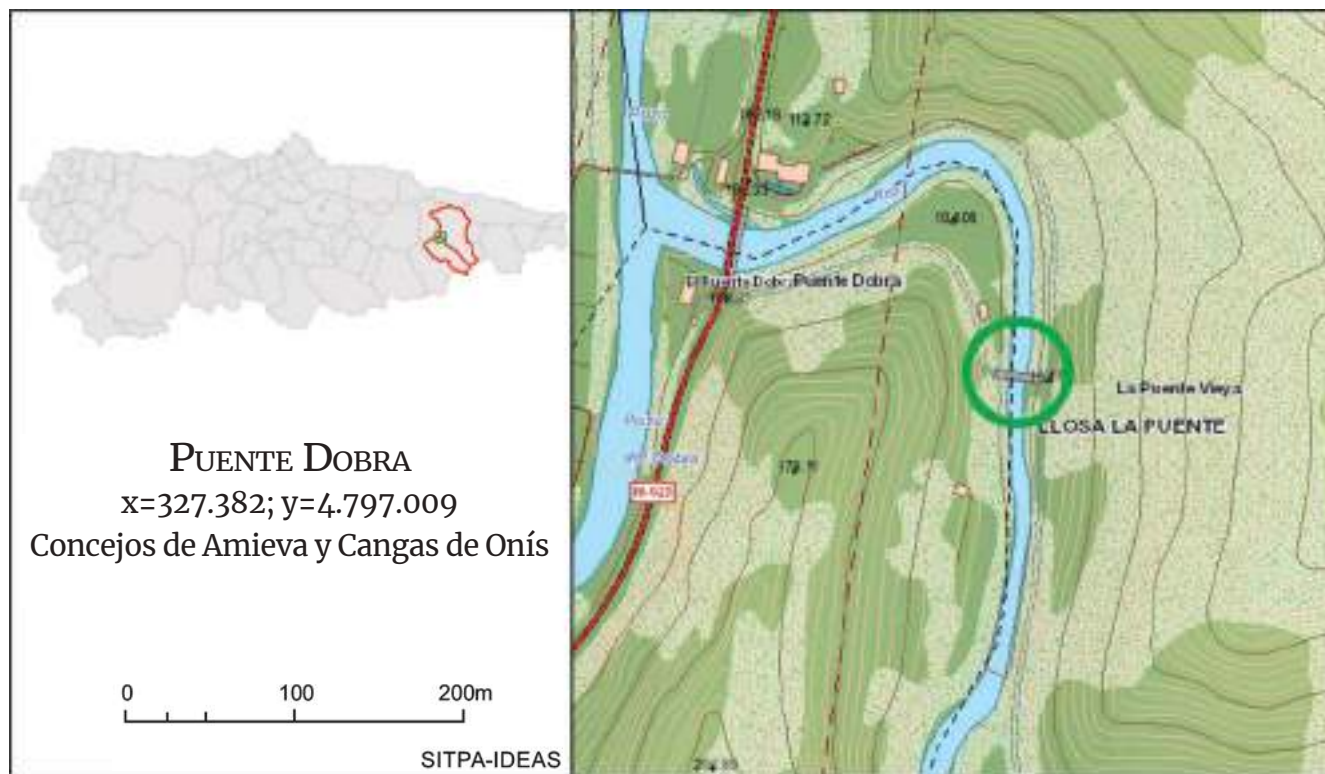
Figura 175. Estribo derecho, aguas arriba, claramente intervenido y con fábrica poco uniforme. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 176. Detalle del empedrado del puente. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 177. Arranque del estribo izquierdo, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



encontramos en la parte inferior de los estribos aguas abajo: sillarejo calizo, de pequeño espesor, con labra basta y dispuesto en hiladas horizontales a hueso o con poco mortero de asiento.

Se han colocado dos mojones en las entradas del puente, que impiden el paso de tráfico rodado. Nos parece una medida preventiva oportuna mientras no se consolide la estructura del puente.

Por la tecnología constructiva y las magnitudes típicas del puente, quizá haya que situarlo en época plenomedieval. El interés por conservar el puente resulta, por tanto, evidente.

2.6.2. PUENTE DE LOS GRAZOS

A la entrada del desfiladero de Los Beyos, en Amieva, y en una posible confluencia entre los caminos provenientes de Cangas de Onís hacia Ponga y hacia Castilla por Los Beyos, se sitúa el puente de Los Grazos.

El puente no aparece documentado, por las referencias que tenemos, hasta época muy tardía. Así, aunque es posible que fuese uno de los puentes indicados en el testamento del arcediano de Villaviciosa en «el camino del Beyo y sus puentes», el catastro de Ensenada solo refiere un puente «de madera en el río de Prezendi», nombre que recibía el Sella a su paso por Amieva, mientras que en todo el concejo de Amieva solo se reseña un único puente de piedra, sobre el Dobra, y las noticias

ofrecidas por Tomás López y Madoz se expresan en este mismo sentido⁶³⁵.

Relacionado ocasionalmente con una calzada romana⁶³⁶, fue considerado asimismo «con toda seguridad romano» por Fernández Casado y como «romano-medieval» por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁶³⁷.

A principios del siglo XIX hay noticia del «deterioro del puente de los Grazos» y la necesidad de su arreglo, sin más detalles⁶³⁸. Por todo ello, nos inclinamos a pensar que el puente pudo haber sido un puente de madera al menos durante buena parte de la Edad Moderna, y haberse construido o reconstruido en piedra en fecha indeterminada⁶³⁹.

Descripción

El puente de los Grazos nos parece desde el punto de vista técnico un ejemplar excepcional entre los puentes históricos de Asturias por algunas de sus características, que comentamos a continuación.

La elección de su emplazamiento es idónea, puesto que aprovecha un estrechamiento de los macizos calizos entre los que discurre el río Sella. La necesidad de ajustarse a los niveles del camino en ambas márgenes forzó a un diseño de la calzada del puente en ligera rampa. Y este es el primer hecho que nos parece sorprendente observando el conjunto de puentes antiguos de Asturias.

Si no nos equivocamos, es el único puente, junto con el de Tebongo, en el río Narcea, en el que se adopta esta solución. Tenemos ejemplos de otros puentes medievales en los que se podría haber empleado un trazado de la rasante como se hace en el de Los Grazos al encontrarse con una necesidad semejante. En aquellos se acude invariablemente, sin embargo, a la solución de perfil alomado.

El puente tiene una longitud de 26,5 metros. Es de una sola bóveda de cañón de 14,5 metros de luz, cimentada en roca ca-

liza, a nivel de las aguas medias en la margen izquierda y bajo las aguas en la derecha. Tiene una calzada libre de 3,70 metros con pretilos de 55 centímetros de ancho. La anchura de la bóveda es del orden, por tanto, de los 4,80 metros, muy grande para un puente que se pudiera pensar es de importancia secundaria. Anotamos, además, que en la mayoría de los puentes medievales la distancia entre paramentos está alrededor de los 3 metros.

La calidad de la fábrica en la bóveda es de las mejores que hemos encontrado en puentes históricos de Asturias: sillares de labra fina perfectamente escuadrados y aparejados, con asientos horizontales, de juntas apenas perceptibles. En la bóveda se observan tres niveles de apoyo de cimbra. El cambio a unos sillares más estrechos en la zona alta de la bóveda y la presencia de estos mechinales en altura quizá sean indicativos de una reconstrucción, que fue muy bien realizada. En la margen derecha, zona en que el estribo es de una mayor longitud, se observa un detalle constructivo interesante: una apertura en pequeño ángulo de los paramentos que parte desde las dovelas y que con la altura se va escalonando hasta que se alcanza el plano de las boquillas; los constructores emplearon una técnica depurada. Las boquillas están realizadas con sillares calizos con calidad de labra semejante a los de la bóveda; la longitud de las dovelas va alternándose (en la parte que se puede observar por no estar cubierta por la vegetación) entre 75 y 80 centímetros y su ancho es uniforme (media, 30 centímetros), intertestando el trasdós con los tímpanos con interposición de mortero.

El estribo de la margen izquierda tiene un paramento curvo y logra un buen acuerdo con la ladera. Está elaborado con sillarejo de labra menos cuidada, pero que mantiene sus hileras horizontales. El estribo derecho está muy recubierto con vegetación y en él se ven zonas de mampostería concertada, resultado de alguna intervención posterior.

Las partes inferiores de la bóveda y estribos pueden pertenecer a la fábrica original del puente, que nos parece de tradición



Figura 178. El puente de Los Grazos a mediados del siglo XX. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)



Figura 179. Cimentación del puente. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 180. Detalle de la cimentación sobre roca y arranque del arco, con sus mechinales. (J. M. Fdez. Hevia)

constructiva romana. El puente en época intermedia desconocida tuvo un derrumbamiento de parte de su bóveda, que fue posteriormente reconstruida.

El estado actual de la estructura es bueno, siendo necesario restituir gran parte del pretil en la zona de aguas abajo. La zona central del puente conserva parte de un empedrado que no se observa en otras, por estar cubiertas de tierra. Quizá fuera interesante tratar de rehabilitarlo.

La limpieza de la vegetación es muy conveniente, aunque la hiedra colgante le confiere un cierto encanto, pues algunas ramificaciones que se ven en el intradós pueden causar estragos. Una coloración y ataque superficial de la piedra en el intradós es consecuencia de la presencia de estas hiedras.

A pesar de que el acceso al puente colinda con la actual carretera, este pasa desapercibido. Merece la pena resaltar su presencia, para muchos desconocida.



Figura 181. Vista general, aguas arriba, margen izquierdo. (J. Belón González)

- ⁶¹⁰ · MAYA GONZÁLEZ, J. L., «Protohistoria...», pg. 69.
- ⁶¹¹ · CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L., *Las comunicaciones entre Asturias y León*, Oviedo, 1980.
- ⁶¹² · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Amieva*.
- ⁶¹³ · MARTINO, E., *op.cit.*, quien, en su interpretación de la ubicación de las operaciones de conquista romana, refiere esta ruta como trayecto de la retirada al *mons Vindius*: «Hubo de llevarse principalmente por Panderruedas en dirección a las fuentes del Dobra y valle de Peña Santa (...). Lo demuestra la calzada del Dobra, hoy llamada Senda del Arcediano, que flanquea todo el macizo a poniente hasta caer al puente de Tornín».
- ⁶¹⁴ · MAÑANA VÁZQUEZ, G., *op. cit.*, pp. 151 y 152. AHN, *Libro becerro de Sahagún*, Testamentos de Fernando Flainez y Fernando Bermúdez, 30 de noviembre de 973 y 22 de abril de 977.
- ⁶¹⁵ · GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., «Sistemas defensivos...».
- ⁶¹⁶ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «Mercedes regias...», p. 178. MARTINO, E., *La montaña de Valdeburón (biografía de una región leonesa)*, Madrid, 1980, ofrece las confirmaciones reales.
- ⁶¹⁷ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Amieva*.
- ⁶¹⁸ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, pp. 246-252.
- ⁶¹⁹ · ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f.15, año 1574; f. 37; se repiten las referencias a los mercados de Villada y, en ocasiones, Sahagún, como puntos para el final de trayecto; ff. 102v.-103: el testigo Álvaro Peláiz, vecino de Carreña (Cabrales), de 50 años, manifiesta que «de treinta e cinco años a esta parte a tenido recua de rocines este testigo, y su padre, y anduvo con ellos, y fue por los dichos caminos de Sierra dalbas e Veza y por Piedras Luengas y ansí mismo fue y andubo el camino de Pie de Concha, y save que son salidas muy acostumbradas y caminos derechos de la dicha villa y conzejo de Llanes para llevar a Castilla sus mercaderías y traer bastimentos».
- ⁶²⁰ · AGAPA, *Libro de cuentas...*
- ⁶²¹ · MAÑANA VÁZQUEZ, G., *op. cit.*, p. 148.
- ⁶²² · *Ib.*, p. 170.
- ⁶²³ · ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147.
- ⁶²⁴ · MAÑANA VÁZQUEZ, G., *op. cit.*, p. 174.
- ⁶²⁵ · CAÑADA ACEBAL, S., CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. y MASES, J. A. (dir.), *Gran Enciclopedia Asturiana*, Gijón, Silverio Cañada. 1970-1975, s. v. *Amieva*: «En la misma dirección de la senda del Arcediano se hallan restos de otra calzada anterior que debió ser utilizada en muy remotos tiempos, porque el camino de Castilla estaba trazado desde el puente romano del Dobra hacia el de los Grazos; seguía la vieja carretera, indudablemente resto de antigua calzada romana, en dirección a Sellaño, en el término de Cazo (Ponga), donde se hallaron inscripciones y enterramientos atestigüadores de la presencia romana».
- ⁶²⁶ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.* pp. 53-54. VALLE POO, F., *op. cit.* p. 75.
- ⁶²⁷ · TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 7 y ss.
- ⁶²⁸ · ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147.
- ⁶²⁹ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Onís*. GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, p. 264. JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*. VALLE POO, F., *op. cit.* p. 75: «La calzada de Piedrafita cayó en desuso con la construcción del itinerario del río de Las Cabras, entre Meré y Ortiguero».
- ⁶³⁰ · Inventario de Patrimonio Arquitectónico del concejo de Llanes. Servicio de Patrimonio Histórico, Consejería de Cultura.
- ⁶³¹ · ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, ff. 22, 27r. y v., 32 y 52v.
- ⁶³² · AAO, *Actas...*, 1587, diciembre, 16, f. 498r. GÓMEZ PELLÓN, E., *op. cit.*, p. 268. Para el puente de Los Palomos: ARChV, escribanía de Pérez Alonso, fenecidos, C-777-1, leg. 147, f. 37v. En este mismo pleito, se detallan las comunicaciones del concejo de Llanes en el siglo XVI, indicándose como principales pasos hacia el mediodía los efectuados por el Puerto de Beza o a través de la montaña cántabra. El Puente de los Palomos, era desconocido para algunos testigos: «... que no save la puente vieja ni la puente de Los Palomos ni la puente de Agüera».
- ⁶³³ · MAÑANA VÁZQUEZ, G., *op. cit.*, p. 172, extractando las respuestas generales del catastro de Ensenada, concejo de Amieva. BNE, Mss., 7295, s. vv. *Amieva y Cangas de Onís*. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Amieva*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Dobra* «y en el camino real que va a Cangas tiene un puente de piedra» y *Amieba*, donde «[el Dobra] llega al camino real y term. de la parr. de Mian, donde encuentra un puente de piedra al que da nombre, y sigue a desaguar en el mencionado Ponga». Con motivo del proyecto de construir un camino carretero con Castilla en el siglo XVIII, se mencionaba que «el río y puente de Obra, que necesita hacerse de nuevo en la misma dirección del camino, con sus 36 pies de diámetro». AGAPA, *Documentos presentados a las Juntas...*, t. 30, 1781-1783, f. 248r.
- ⁶³⁴ · Inventario del Patrimonio Arquitectónico del concejo de Cangas de Onís, Consejería de Cultura, Servicio de Patrimonio, «Cangas de Onís», ficha n.º 141. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶³⁵ · MAÑANA VÁZQUEZ, G., *op. cit.*, p. 172. BNE, Mss., 7295, s. v. *Amieva*: «Camino del lugar de Sames (...) se halla el río que baja de Ponga y pasa por Vega, se pasa un puente de madera largo y a media legua se encuentra la parroquia de Sebarga (...). Hasta juntarse las dos, el río de Mián tiene dos puentes de madera: una para pasar de oriente a poniente, esto es de las parroquias de Amieva San Román de Vega, Argolivio y otros lugares. Otra de madera para pasar de la parroquia de Mián y todo el concejo a la de Sevarga (...). El río de Sevarga, tres puentes de madera». MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Dobra, Amieva y Mian*.
- ⁶³⁶ · CAÑADA ACEBAL, S., CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. y MASES, J. A. (dir.), *op. cit.*, s. v. *Amieva*: «En la misma dirección de la senda del Arcediano se hallan restos de otra calzada anterior que debió ser utilizada en muy remotos tiempos, porque el camino de Castilla estaba trazado desde el puente romano del Dobra hacia el de los Grazos; seguía la vieja carretera, indudablemente resto de antigua calzada romana, en dirección a Sellaño, en el término de Cazo (Ponga), donde se hallaron inscripciones y enterramientos atestigüadores de la presencia romana». RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Amieva*: al oeste del puente de los Grazos, hacia el concejo de Ponga, se encuentra Sevarga, donde se señala la torre o castillete de Cirieño, ««que denota antigüedad, pero se va arruinando»».
- ⁶³⁷ · FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*: «... la comunicación a lo largo del Sella constituye la entrada en Asturias por el puerto del Pontón, no pudiéndose asegurar que fuera viable en época romana, pero sí que existía un camino en la zona menos abrupta, como atestigua un puente sobre el Sella a unos 10 km de Cangas, con toda seguridad romano (medio punto de 14 m ligeramente peraltado desde aguas normales». FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶³⁸ · AGAPA, fondo histórico, caja OP, principios del siglo XIX, referencia «Amieva».
- ⁶³⁹ · Sí existe abundante documentación sobre el puente homónimo cercano, en la carretera proveniente de Sellaño, destruido durante la guerra civil: AGAPA, fondo histórico, OP, expte. 7599, año 1950. *Ib.*, expte. 7590, año 1952.

3

2.7. RUTA DE TARNA





PUENTE DE ARCO. LAVIANA

El itinerario sigue el curso del río Nalón desde su nacimiento en el puerto de Tarna hasta el área central de Asturias, habiéndose planteado en alguna ocasión como posible vía de comunicación en época romana entre la meseta y Lucus Asturum. En todo caso, sí está confirmado su uso al menos en época medieval como vía segura de relación con Villaviciosa a través de Cabranes.

Los restos materiales de la infraestructura viaria antigua son más evidentes en la zona leonesa, pues en la asturiana solamente son apreciables en escasos tramos, cuya factura, por otra parte, pudo haber sido llevada a cabo en cualquier época. Así, existe constancia de la existencia desde las montañas leonesas hasta el puerto de Tarna de dos rutas; una, que sigue la margen izquierda del Esla por la zona de Riaño, y otra, que asciende por el Torío desde Boñar⁶⁴⁰, donde se localiza la fuente termal de Las Caldas, atribuida a época romana, y la inscripción funeraria musulmana de La Vega. El itinerario remonta el Porma por un camino documentado ya en el año 874 como «strata» y se bifurca en el lugar donde luego se asentó Puebla de Lillo, dirigiéndose un ramal hacia el puerto de San Isidro y otro hacia el de Tarna. Cerca, en Robledo de la Guzpeña, se emplazó una torre construida por Alfonso III en el siglo IX como parte del sistema defensivo establecido por el monarca asturiano para cubrir en el valle del Esla los accesos a este puerto y al de El Pontón⁶⁴¹.

La mencionada escasez de restos materiales del trazado en la vertiente asturiana es extensible a nuestro conocimiento del poblamiento antiguo de la comarca de Caso⁶⁴², y la probable ruta romana referida por Fernández Ochoa basa su trazado en elementos fundamentalmente toponímicos y en el posible precedente romano de estructuras viarias y de control territorial medievales, como los puentes «antiguos» de Entralgo y Llorío, algunos tramos de calzada en Sobrescobio y varias torres medievales vinculadas por la tradición con la monarquía asturiana, como Villamorei, en Sobrescobio, El Condao, en Laviana, y Tudela, en Oviedo⁶⁴³.

En apoyo de la antigüedad del trazado de la vía, la historio-

grafía de finales del siglo XIX y principios del XX vio en el puerto de Tarna una de las principales rutas de penetración musulmana en Asturias, lo que traía como corolario un necesario origen romano. Esta tesis, desarrollada por Saavedra, prevaleció hasta casi mediados del siglo XX, cuando las investigaciones de Uría Rúa y de Sánchez Albornoz propiciaron el desplazamiento de este itinerario por el de La Mesa y, en este sentido, para aquel, los musulmanes no habrían entrado en Asturias por itinerarios situados más al este del de Pajares⁶⁴⁴. Al margen de estas cuestiones, no faltan los testimonios en favor del uso de la ruta en la Antigüedad, como los restos viarios divulgados por Valdés Gutiérrez a principios del siglo pasado, quien atribuyó un origen romano a la vía y a sus puentes⁶⁴⁵.

La ruta, tras descender el puerto de Tarna y cruzar el Nalón por el puente de Veneros (v. § 2.7.1), entraba en Campo de Caso (Campu Casu), en donde, según noticias recogidas en el *Diccionario* de Tomás López, existía una torre medieval, desaparecida en 1916⁶⁴⁶. En las inmediaciones de este núcleo la ruta se bifurcaba, continuando, por un lado, hacia el área central asturiana y, por otro, hacia los concejos de Piloña y Villaviciosa.

Las primeras menciones de la utilización de la ruta de Tarna como itinerario de largo radio en su vertiente asturiana se encuentran en el siglo XII con la fundación del hospital de peregrinos del puerto, pues en 1142 Alfonso VII donó la villa de Tarna para que allí se erigiese un centro asistencial para los viajeros, dos años antes de la fundación del hospital del puente de Peñaflores, y poco después, en 1171, Fernando II concedió propiedades en Seuncia, entre Caso y Laviana, para crear otra alberguería. Ambas iniciativas testimonian el interés de los monarcas por potenciar esta vía de comunicación mediante la creación de centros asistenciales⁶⁴⁷; la importancia de la ruta aumentó, no obstante, como consecuencia del proceso urbanizador del siglo XIV que conllevó la creación de las villas nuevas de Langreo (1338), Laviana (1343) y Sobrescobio (1344), todas ellas dentro del grupo de las polas más tardías fundadas en Asturias.

Al igual que sucede con otras rutas importantes de comunicación con la meseta, se encuentran a partir del siglo XVI referencias sobre operaciones para su mantenimiento⁶⁴⁸. Por ejemplo, en Caso, y como derecho señorial, la familia del mismo nombre obligaba a los vecinos hasta 1527 a tener limpio el puerto de nieve; una obligación, esta de espala, que pervivió, como aún se advierte a finales del siglo XVIII en la documentación de la Junta General. Aramburu-Zabala menciona además que el concejo de Caso tenía, al menos a mediados del siglo XVII, el privilegio de no contribuir en repartimientos a cambio de reparar sus propios puentes⁶⁴⁹.

El itinerario continuó siendo un camino de herradura hasta que se comenzó a intentar convertirlo en carretero a finales del siglo XVIII, cuando aún estaba «casi intransitable, lleno de precipicios y riesgos, pero desde el año de 1792 a esta parte se ha trabajado constantemente en abrirlo, franquearlo y hacerlo carretero a costa de inmensos gastos, fatigas y recursos de los naturales de Caso y Piloña». Estas intervenciones se centraron inicialmente en el ramal que conducía a Villaviciosa por Piloña y Cabranes y, posteriormente, en el «otro camino, que dirige vía recta a Oviedo por los concejos de Laviana y Langreo, para dar una mayor comunicación por el dicho puerto de Tarna»⁶⁵⁰.

Itinerario a Villaviciosa

Del Llano Roza la describió como una ruta de origen romano que, desde León, transcurría por Boñar, Tarna, Bezanes, Collada de Castiello, Campo de Caso, Gobezanes, Sellón, Infiesto y Cabranes⁶⁵¹. Un testimonio directo de la utilización del itinerario como ruta de largo radio, ya en época medieval, es la relación existente entre el monasterio de Santa María de Valdediós y el portazgo de Boñar, situado tras el de la Puebla de Lillo, cuyos derechos de tráfico disfrutaban los monjes, en una zona en que el monasterio tenía importantes intereses, entre los que destacaba el «venarium de ferro de Busnovo»⁶⁵². Ya en la documentación del siglo XVI, y dentro de una relación de puertos de montaña y de los concejos a los que estos daban servicio, el de Tarna lo hacía a la «villa y concejo de Villavi-

ciosa, concejo de Piloña, villa y concejo de Colunga, y concejos de Cabranes, Caravia y Caso»⁶⁵³. Otra utilización de la ruta se testimoniaba por entonces en la pervivencia de la trashumancia estacional de los ganados de Caso hacia la marina, de la que tenemos constancia al menos hasta el siglo XVIII⁶⁵⁴, pues en diciembre de 1536 consta la queja de la villa de Villaviciosa sobre que en sus términos «entraron muchos vecinos de los concejos y lugares de Ponga e Amieba y Villoria e Caso e otros lugares, los cuales diz que con sus ganados mayores e menores comen y destruyen los panes e yerbas de los prados y heredades y dehesas de los vecinos», ya que estos no solo estaban de paso, pues «dicen que tienen previllegio para pazer con los dichos sus ganados de pasada de los puertos de la mar». La ruta fue descrita a mediados del siglo XVIII, cuando era calificada como «camino muy antiguo (...) del Infiesto al puerto de Tarna»⁶⁵⁵.

El itinerario, todavía en términos de Caso, transcurriría por las inmediaciones de Orlé, coto señorial enclavado en este concejo y donde se situaba una torre, hoy desaparecida, y por las de Muño, donde se hallaba una antigua malatería a la orilla del camino, en un collado entre los valles del Nalón y de Orlé, que, documentada al menos desde finales del siglo XIII, fue al parecer utilizada durante el siglo XIX como alberguería de arrieros⁶⁵⁶. Desde allí, el camino se introducía en el concejo de Piloña por El Sellón, llegando a Infiesto (L'Infiestu) por Espinaréu⁶⁵⁷. La capital del concejo de Piloña era un importante nudo de comunicaciones al confluir allí esta vía con la interior al oriente o «camino real a Santander» que discurría por el corredor natural que, desde la zona central asturiana, se extiende hasta Arriondas y Panes. Allí se cruzaba el Piloña por un puente documentado ya en la Edad Media, aunque destruido a lo largo del tiempo por numerosas riadas⁶⁵⁸.

Con posterioridad, la ruta quizás coincidiese en su mayor parte con el trazado de la actual carretera a Villaviciosa, partiendo probablemente de las cercanías de Infiesto y, concretamente, de Pintueles, en donde Madoz señala la existencia de un puente de «antiquísima fábrica». Tras alcanzar Santa Olaya



Figura 182. Puente de Soto de Aguas. (J. M. Fdez. Hevia)

y, posteriormente, Viñón, donde existía a mediados del siglo XIX un puente de madera, la ruta abandonaría el concejo de Cabranes, que en el siglo XIII contó con la malatería de Buardo, para introducirse en el de Villaviciosa. Esta, para Tolivar Faes, se situó entre la colina de Naveda (Fresnedo, Cabranes) y Rali (Celada, Villaviciosa) y puede que haya sido una de las más antiguas de Asturias; es probable también que haya mantenido alguna relación con la de La Lloraza, en Villaviciosa, y desapareció a principios del siglo XVIII⁶⁵⁹. Ya en el concejo de Villaviciosa, y poco antes de llegar a la villa, el camino cruzaba el río de Valbúcar, en la parroquia de Amandi, por un pequeño puente antiguo de piedra (v. § 2.7.2).

Itinerario al área central de Asturias por el valle del Nalón

Tras Campo de Caso, la ruta prosigue hacia Tanes, donde cruzaría el río Caliao. La obra de Tomás López reseñaba la dificultad de este paso a finales del siglo XVIII, así como, en general, de las salidas del concejo, calificado como uno «de los más peñascosos, montuosos y quevrados del obispado», y relataba que por entonces no se podía andar cómodamente a caballo más que por la «nueva real carretera que viene de la villa del Ynfiesto, capital de Piloña»⁶⁶⁰.



La ruta se introduce entonces en el concejo de Sobrescobio (Sobrescoyu), donde existen restos de una calzada antigua en la zona de Los Infiernos que, según Fernández Ochoa «parecen de filiación romana». Ya a la salida del concejo, y a la entrada del escobio por el que se accede al de Laviana (Llaviana), se encuentra la ya mencionada torre de Villamorei o Torreón de los Aceales, construcción medieval de origen ocasionalmente atribuido a una torre de vigilancia romana del camino. A sus pies fue fundada, en enero de 1344, la pola de Sobrescobio, villa que no llegó, sin embargo, a prosperar, y que con el tiempo fue sustituida en sus funciones de capitalidad por el vecino lugar de Rioseco (Rusecu)⁶⁶¹; allí, al menos en época moderna, volvía a cruzarse el río, del que sabemos que a mediados del siglo XIX tenía tablero de madera y una pilastra de piedra. Fuera de la ruta, en la parroquia de Soto de Agues existe un puente antiguo de piedra, del que carecemos prácticamente de noticias⁶⁶². Más adelante, entre Sobrescobio y Laviana se encontraba en ubicación desconocida el hospital medieval de Seuncia, fundado en 1171, y del que apenas volvemos a tener noticias —quizás, según Tolivar Faes, por haber sido sustituido por la leprosería de Colmillera, en la parroquia de El Condao, documentada ya en 1289 y con una capacidad asistencial solo superada por la de Entrecaminos de Oviedo—⁶⁶³. También allí pervive una torre bajomedieval de tipo defensivo, que quizá sustituyó a otra construcción anterior, relacionada con el control de la ruta, muy transitada al menos desde la Baja Edad Media⁶⁶⁴.

El itinerario prosigue por Llorío, donde se alza el puente de fábrica medieval de Puente de Arco en la confluencia con la ruta proveniente de los puertos alleranos que Valdés Gutiérrez calificaba como «vía romana» hacia Vegarada, y después a Pola de Laviana (La Pola Llaviana), otra de las pueblas asturianas de fundación tardía, posiblemente en la primera mitad del siglo XIV⁶⁶⁵. A mediados del siglo XIX el *Diccionario* de Madoz refería la existencia de dos chalanas en la ruta, una en Entralgo y otra en Canzana y Mardana, perviviendo actualmente el topónimo de La Chalana en Entralgo, así como del «puente del Carrio (...) casi arruinado y sin uso por haber variado el curso del río»⁶⁶⁶. Desde allí, tras atravesar el con-

cejo de San Martín del Rey Aurelio, el itinerario entraba en tierras del antiguo concejo de obispalía de Langreo, donde se alza la torre de Ciaño, probablemente del siglo XIV, con estructuras adyacentes destruidas por una riada del Nalón a mediados del siglo XIX; la iglesia de San Esteban, que conserva una portada románica; y, según indica Tolivar Faes, una leprosería medieval⁶⁶⁷.

Langreo (Llangreu), surgió como núcleo urbano en 1338 por iniciativa episcopal⁶⁶⁸, aunque mantuvo un acentuado carácter rural hasta el siglo XIX, cuando aún se diferenciaban claramente en La Vega de Turiellos los núcleos de La Felguera, La Pomar, El Puente y Vega⁶⁶⁹. El barrio de El Puente recibió su nombre del puente de piedra que existía antes de fundarse la puebla y donde se formalizó la petición para su otorgamiento: «siendo ajuntados a la puente de Oturiellos llamados por vozina así como auemos de ocostume [sic]»⁶⁷⁰. Se repite así la elección de un puente como punto de referencia para las reuniones del concejo, como también ocurría en casos como el de Zameo (Proaza).

Santa Olalla de la Puente de Oturiellos figuraba entre los celleros, préstamos y yuguerías incluidos en el documento de población de Langreo y, para Torrente Fernández, el núcleo fundacional de la puebla fue precisamente este lugar de Turiellos⁶⁷¹. Aún en 1382 tenemos constancia de la reunión del *concejo* de los hombres de Langreo con el obispo don Gutierre «ajuntados en las casas do posaua el dicho sennor obispo a la dicha puente de Torillos»⁶⁷². El *Libro del prior* de la catedral ovetense refiere en el siglo XV la existencia allí de un centro asistencial, y por esas mismas fechas se mencionaba un «camino francés que va para la puente de Turiellos por la dicha Vega a la iglesia de Santa Olalla»⁶⁷³. El puente fue uno de los que debían ser inspeccionados a finales del siglo XVI como resultado de las obras que entonces realizadas, y tenemos noticias de que en diciembre de 1587 Diego Vélez realizó la «traza y condiciones» de estas, que se adjudicaron a Pedro de Huergo⁶⁷⁴.

Además de las intervenciones o reconstrucciones de las que no tenemos constancia, el puente fue incluido en 1645 en

una relación de los dañados por una riada ese mismo año⁶⁷⁵, y Aramburu-Zabala recoge que en 1650 se refería que, habiendo dejado el río «la puente de Truerillos [sic] en seco, que su fábrica había costado más de zinquenta mill ducados», se acordó edificar un muro entre el puente y Sama para reconducir el río, dada la importancia del puente como paso hacia Medina de Rioseco, Villada, Villamañán, Valderas, La Bañeza y Peñaranda⁶⁷⁶. Este apareció nuevamente en la lista de los destruidos por las riadas de 1691 por los que el Principado pidió su urgente reparación⁶⁷⁷, y en 1784 el concejo pidió la concesión de un portazgo de 8 maravedíes por cada caballería cargada que pasara por el puente de Langreo para «ayuda de sus quiebras»⁶⁷⁸. Esta última referencia parece, sin embargo, inaplicable al antiguo puente abandonado por el río, del que el *Diccionario* de Martínez Marina, de principios del siglo XIX, refería su abandono y sustitución por un puente de madera de grandes dimensiones, el de Sama. Por entonces, el antiguo puente solo poseía alguno de los seis «espaciosos y robustos arcos» de su «airosa» y «costosa» fábrica original, que denotaba, además, mucha antigüedad, pues estaban destruidos uno de los arcos centrales e inutilizados los dos siguientes. La documentación específica además que

en el remate del segundo, prinziipiando por el contramar que mira al norte, se hallan dos esquinas de cantería con el hueco de seis pies, que demuestran haber habido allí puente levadizo. No se halla razón de quando le desamparó el río, es de buena altura y sus arcos muy anchos⁶⁷⁹.

El puente fue calificado por Valdés Gutiérrez en 1922 como de origen romano, en relación con una posible vía que llegaba a Langreo proveniente de Mieres, cuando aún era un «puente monumental de cinco arcos, el mayor de Asturias, con 105 metros de longitud, y algún arco tiene un desarrollo de dieciocho metros de diámetro, situado en el centro del valle de Langreo». Por entonces todavía conservaba cuatro pilares intactos, aunque «bloques y dovelas del mismo» fueron reaprovechados para construir los muros del nuevo camino paralelo al puente⁶⁸⁰.

La documentación refiere asimismo la situación del «puente de madera sobre empalizadas (...) estrecho, de mala construcción y medio destruido por una avenida» que sustituyó al antiguo, pues ya a mediados del siglo XIX se pide su reconstrucción: «sus maderas, viejas y carcomidas en su mayor parte, no ofrecen seguridad alguna, y que es muy probable que a la menor crecida del río las arrastre y quede interceptado el paso e incomunicada la villa con la capital de la provincia y puerto de Gijón»⁶⁸¹.

Tras superar Langreo en dirección a Oviedo se encontraba el antiguo Torrión de Frieres, torre señorial dentro de la ruta y en la margen derecha del Nalón⁶⁸², desde donde la ruta continuaba hacia la capital por núcleos bien documentados desde inicios de la Edad Media, como Tudela, con su torre antigua; Box, parroquia a la que pertenece Tudela, o Bendornes, con su iglesia prerrománica de Santa María⁶⁸³.

2.7.1. PUENTE DE LOS VENEROS

Con los nombres de puente de Los Veneros o El Campo se conoce este puente sobre el río Nalón a la entrada de la capital casina, al que Valdés Gutiérrez y Del Llano Roza atribuyeron a principios del siglo XX un origen romano. Descrito a mediados del siglo XVIII como «puente muy capaz», el *Diccionario* de Tomás López no hizo alusión a su antigüedad, aunque sí puntualizó que era el único puente de piedra del concejo. Por entonces constaba la necesidad de su reparación, pues en la Junta General del Principado, coincidiendo con la petición de la apertura de la comunicación con Sobrescobio y Laviana, se pedía la «composición del puente de piedra del Campo de Caso». De origen medieval para Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*, independientemente del origen concreto de su actual fábrica, hacemos notar su ubicación en las inmediaciones del lugar de Los Veneros, topónimo que denota labores extractivas de minería antigua, y dentro del camino real de comunicación con la meseta⁶⁸⁴.

Descripción

Puente de un solo vano, con bóveda de cañón de 16,5 metros de luz aproximada, con peralte del medio punto. La cimentación de la bóveda se realiza sobre roca, situada en el nivel de las aguas medias.

El perfil del puente es alomado, con un tramo de descenso más largo en la margen izquierda. La distancia entre paramentos es de 3,30 metros, aunque pudo ser más ancha, como luego comentaremos; entre paredes interiores de los pretilos, 2,50 metros. Se trata de un puente carretero, que debió tener un amplio uso en el pasado. El puente conserva un buen empedrado en su calzada y en sus inmediaciones en dirección al puerto; por contra, una vez pasado el puente hacia Campo de

Caso, el camino antiguo ha desaparecido al superponerse a él la moderna carretera.

Hay una gran variedad en la fábrica del puente. Las partes inferiores de la bóveda son de grandes sillares casi cuadrados en sus caras vistas, de piedra arenisca. Están mal asentados y dejan huecos en sus juntas laterales; es la fábrica que parece más antigua. Después de levantarse el muro estribo 1,5-2 metros, se encuentra un nivel de mechinales y otro por encima del anterior. Es una señal clara de intervenciones en la bóveda, que con toda seguridad ha sido reconstruida al menos una vez. Este hecho es perceptible por un cambio en el tamaño de los sillares, que se reduce, y por la modificación, también, de la piedra empleada: de arenisca a caliza. Pudimos extraer muestras del mortero en las zonas que pensábamos que eran de di-

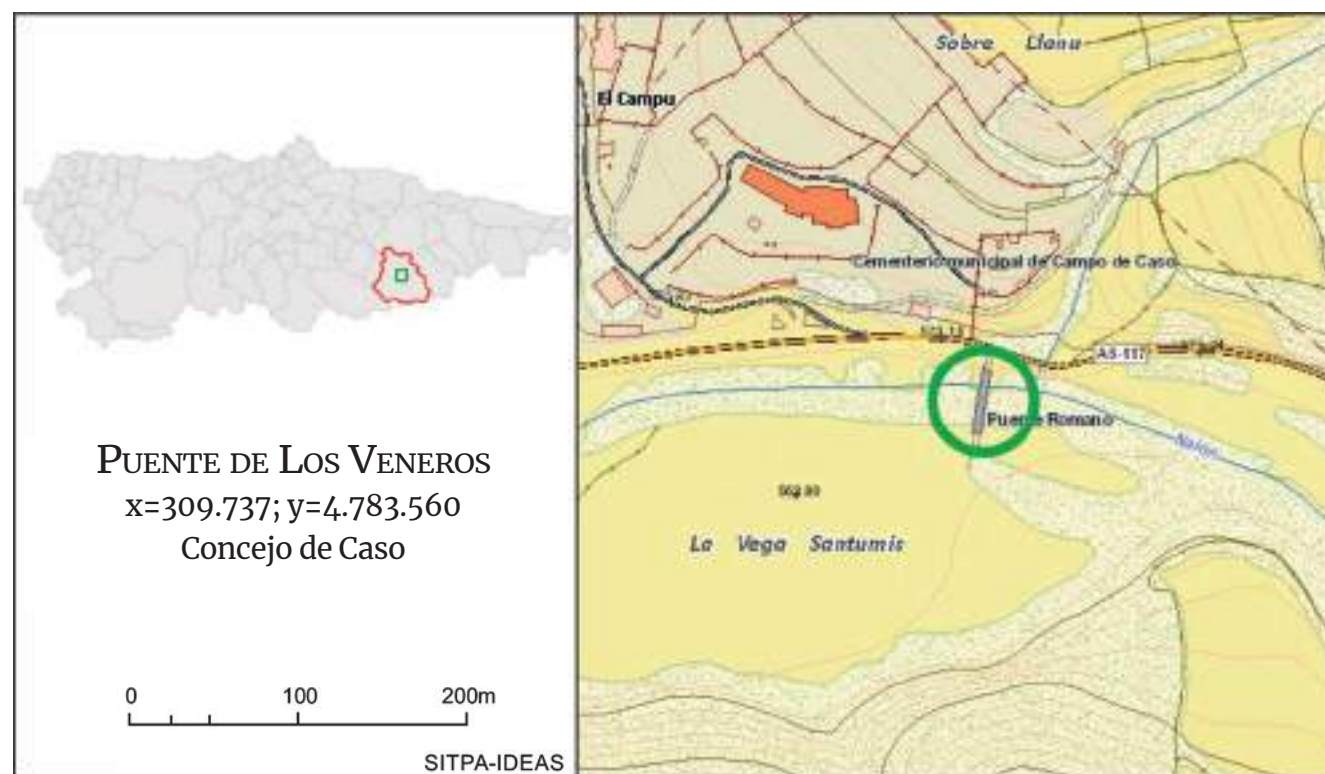




Figura 183. Detalle del arranque del arco en la margen derecha. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 184. Detalle del arranque de la bóveda reconstruida en la margen izquierda. (J. Belón González)



Figura 185. Calzada empedrada, resultado de intervención a finales del XX. (J. M. Fdez. Hevia)

ferentes épocas y se comprobó una diferencia en su composición: el mortero de la «zona caliza» (la que ocupa el intradós desde mechinales a clave) es más rico en cal. Precisamente, observando el muro estribo de la margen izquierda se puede ver cómo la bóveda actual arranca retranqueada hacia el eje, apoyada sobre los sillares de arenisca: por eso comentábamos que la distancia entre paramentos podría haber sido más ancha. Si esto es así, el puente era de una anchura ya considerable, superando los 4 metros (unos 3,40 de calzada libre). Esto quizá apoye la idea de un antecedente del puente muy antiguo.

Las boquillas son sillares de caliza escuadrados con labra tosca, sin que se vea su trasdós por estar el puente cubierto completamente de vegetación en la zona superior. En los muros de acompañamiento se ven sillares reaprovechados mezclados con mampuestos, en los que se usa poco mortero.

En abril de 1992 se produjo un importante derrumbe en el paramento del muro de acompañamiento de la margen izquierda, aguas abajo. Este produjo un desplome del relleno interior que

afectó a la estructura de la calzada, quedando reducido el paso en esta parte del puente a aproximadamente la mitad del camino, desplome que ha sido restaurado de una manera muy correcta con un muro de cantería, reconstruyéndose asimismo el empedrado perdido.

La vegetación crece, abundante, en el intradós, abriéndose hueco las raíces entre el sillarejo y causando daño a la estructura. El mal viene de antiguo, según se desprende de la descripción que antes reseñamos. Sin embargo, puede haber llegado ya el momento de proceder a su limpieza.

Los pretiles en algunas zonas tienen la zona de coronación derruida; después de limpiarlos de la maleza que los cubre, convendría recomponerlos. Es conveniente una consolidación de los estribos.

Conviene alentar intervenciones de rehabilitación y reparación del puente como la última realizada, ciertamente muy acertada. El indudable valor histórico de este puente —único

de estas características en el concejo de Caso— lo hace muy aconsejable.

2.7.2. PUENTE DE VALBÚCAR

Situado sobre el río Coru, el *Diccionario* de Martínez Marina reseña un molino junto al puente, que se conservó hasta fechas cercanas, y que aparecería ya reflejado en la documentación del siglo XV con el nombre de Molín de la Carba. A principios del siglo XIX el puente estaba «deteriorado y amagando mil ruinas» y algunos años después el *Diccionario* de Madoz reseñaba como «antiguo, de piedra (...) [y en] mal estado» un puente sobre el río Valbúcar, que, junto al de San Juan de Amandi, definía como «de escasa arquitectura»⁶⁸⁵. Su situación en la denominada vía romana entre Villaviciosa y Tarna ha propiciado su atribución ocasional a esta época⁶⁸⁶.

El puente pudo haber sido construido de piedra a mediados del siglo XV, según consta en un documento del archivo de la Catedral de Oviedo, del año 1471, en el que se menciona «la ponte

que fizo Pedro de la Nava de piedra» sobre el río Valbúcar, en las cercanías de Amandi⁶⁸⁷, y pudo arruinarse con posterioridad, pues en 1797 se mencionaba que este y el cercano de Llavares consumían «anualmente en su reparo considerables cantidades por no poder hacerse de piedra a causa de la falta de caudales»⁶⁸⁸.

Descripción

Habría que referirse a él más con el término de pontón que con el de puente, dadas sus reducidas dimensiones. Tiene una sola bóveda de cañón con buena sillería de piedra arenisca, de 4,10 metros de luz, cimentada sobre roca. Su eje no es perpendicular al longitudinal del pontón, pero se sitúa en la dirección del cauce del arroyo que, precisamente a la salida de la boca de aguas abajo, desemboca en el río de Miravalles.

La bóveda está en un perfecto estado de conservación, aunque es prácticamente lo único que existe del pontón: no tiene pretilos y su trasdós constituye la calzada actual. Pequeños paños de mampostería a hueso, de colocación reciente, quieren constituir parte de los tímpanos. Antes de la embocadura de aguas arriba, se levantan unos muros de encauzamiento de mampostería que se adosan a la boquilla.

El pontón está en desuso y unas tablas mal dispuestas en la zona central impiden la circulación por él. No supondría una gran carga económica destinar unos fondos para la rehabilitación de este pontón, mereciendo la pena que se considere esta posibilidad.

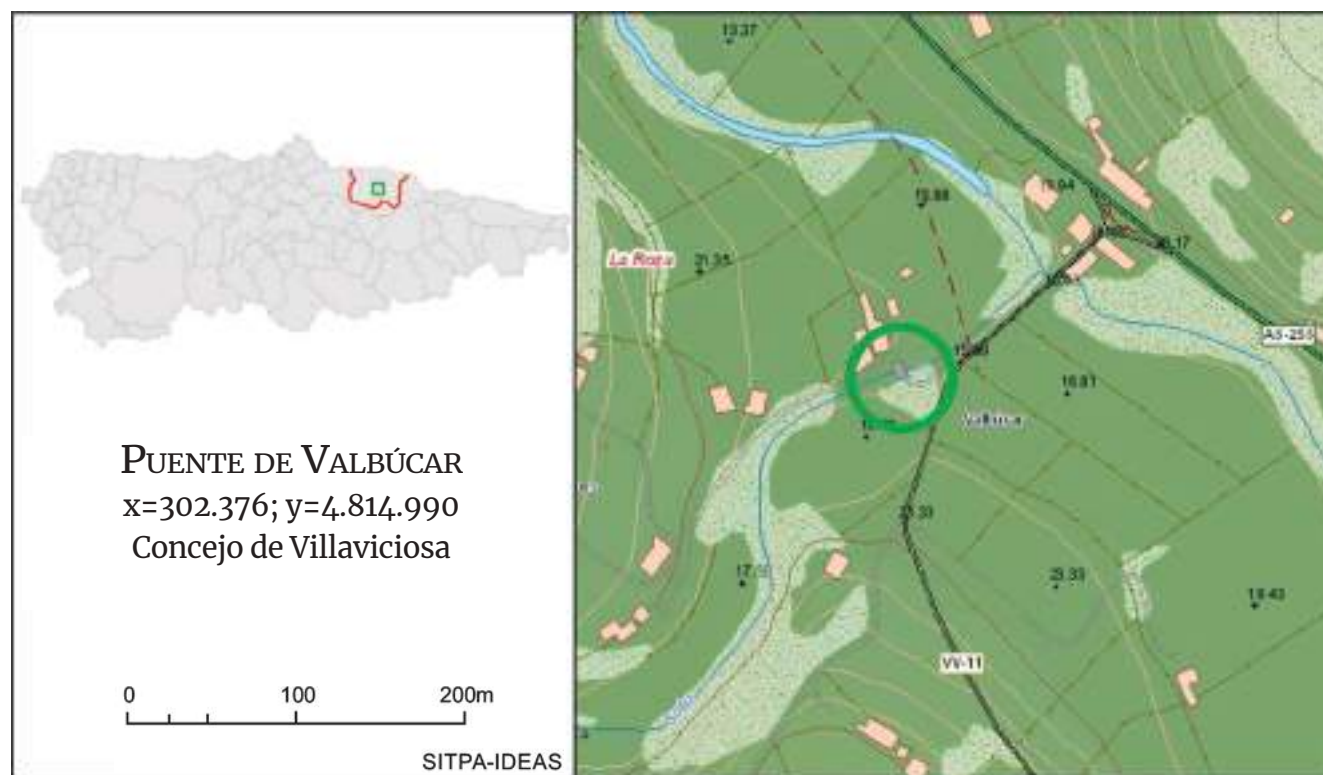


Figura 186. Vista general, aguas arriba. (J. Belón González)



- ⁶⁴⁰ · RABANAL ALONSO, M. A., *Vías romanas en la provincia de León*, León, 1988. VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Asturias histórica. Vías romanas», *Covadonga* I, 7 (1922), pp. 10-12. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 53: «Hemos intentado seguir el trazado de este camino, pero es prácticamente imposible, pues (...) en las zonas más pobladas se pierde el rastro de los caminos antiguos».
- ⁶⁴¹ · GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo...*, pp. 200-202.
- ⁶⁴² · GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Recuento de los túmulos...», da un castro y ningún túmulo y DIEGO SANTOS, F., *Epigrafía romana de Asturias*, Oviedo, 1985, no recoge ninguna inscripción.
- ⁶⁴³ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 53: Entre los topónimos relacionables con la ruta: Gobezones, Oviñana, Canzana, Laviana, Mardana, Constante, Entralgo, Las Cuartas, Corredoria y La Taberna. Los puentes son los de Puente de Arco y Villoria.
- ⁶⁴⁴ · URÍA RÍU, J., «Las campañas...», pp. 89, 114.
- ⁶⁴⁵ · VALDÉS GUTIÉRREZ, M., *op. cit.*: «un empedrado de grandes bloques de piedra caliza, de 200 metros de largo por 4 de ancho, con los bordes perfectamente alineados, y la rasante ligeramente bombeada y muy bien trazada». Asimismo, también en las inmediaciones, refleja la existencia de dos pontones y algún muro de contención. Llega incluso a mencionar que «el puente de Pendones (...) les salió estrecho y le agregaron un trozo de un metro de ancho».
- ⁶⁴⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Caso*, AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 126, citando a Del Llano, indica la fecha de su desaparición; «ocupaba parte de la horquilla formada por las márgenes derecha del río Nalón e izquierda del arroyo del Muño, a la derecha y al lado de la carretera de Oviedo a Riaño, donde actualmente se ubica la llamada Casa de la Torre, a la salida de Campo en dirección a la citada localidad leonesa».
- ⁶⁴⁷ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «MERCEDES REGIAS...». RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 154.
- ⁶⁴⁸ · CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.* p. 301, remite a RGS, 20 de septiembre de 1549 y 2 de febrero de 1550. AGAPA, *Actas...* mayo 1775 y 1798: en 1775, el Marqués de Vistaalegre, representante del concejo de Caso, anunció la «ruina considerable» que el invierno pasado había traído al camino real de Tarna, «una de las principales salidas a Castilla (...) para el tránsito de las muchas cavallerías de carga y silla que se ocupan en la comunicazón y comercio de gran parte de el Principado con Castilla, sino para hir y venir carros a muchas partes de aquel conzejo»; esta ruina no solo afectaba a Caso, sino que, como se expone, también a «Piloña, Parres, Cavranes, Nava, Sariego, Villaviciosa, Colunga y otros que son los que más frecuantan este camino para surtirse de los géneros de Castilla». ADARO RUIZ-FALCÓ, L., *op. cit.*, t. I, p. 44.
- ⁶⁴⁹ · ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 418: «En 1650 [Caso] renovó por dos años (a partir de 1651) el privilegio que tenía de no contribuir en repartimientos a cambio de reparar sus propios puentes a su costa». AGS, RGS, 22 bis-X-1650.
- ⁶⁵⁰ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Caso*.
- ⁶⁵¹ · LLANO y ROZA DE AMPUDIA, A., DE, *op. cit.*, p. 311. VALDÉS GUTIÉRREZ, M., *Iglesia y monasterio de Santa María de Veranes, siglo VI, abadía de Cenero-Gijón*, La Felguera, 1922, p. 27.
- ⁶⁵² · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, pp. 251-252. JOVELLANOS, G.M. DE, «Extracto y lista de documentos del monasterio de Valdediós», *Colección de Asturias*, vol. II, Madrid, 1948.
- ⁶⁵³ · AGAPA, *Libro de cuentas...*
- ⁶⁵⁴ · AGS, RGS, diciembre 1536, doc. n.º 195. AHN, Consejo de Castilla, leg. 1813: «ganados que por este respecto y el de los muchos baldíos mantienen muchos, y particularmente el tiempo de invierno, todo o lo más del concejo de Caso y, en primavera o estío, todo o lo más de este concejo [de Villaviciosa]».
- ⁶⁵⁵ · GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 161.
- ⁶⁵⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Caso*. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 167 y ss.
- ⁶⁵⁷ · GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, p. 491. Edición de Eduardo Martínez Hombre, quien recoge testimonio gráfico de los restos de un camino antiguo en la zona, especificándose, no obstante, su factura dieciochesca, según noticias de Tomás López. El puente cuenta con distinta documentación en el Archivo General de la Junta General del Principado.
- ⁶⁵⁸ · V. *Puente del Infiesto*, dentro de la ruta interior al oriente; sobre su destrucción, v., *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. V, p. 263. MADRAZO MADRAZO, S., «Transformaciones...». AHN, Consejo de Castilla, leg. 1314, exp. 1. Sobre el puente de Espinaréu, en AGAPA, *Libro de cuentas...*, 1577, octubre, 9, f. 22, pago a Juan de Cerecedo de cuatro ducados «por cuatro días que el susodicho se ocupó en yr a ber los puentes de Espinaredo y Cangas de Onís por mandado de su Magestad y de los dichos señores»; f. 30v., se paga a Diego de Mones, de Cardes, regidor de Piloña, 2220 maravedíes «por razón de los siete días en que se ocupó en la obra de la puente nueva del q.º de Piloña»; 1578, noviembre, 31, f. 31, pago a «P.º G.ª del Terrero y a G.ª del Monesterio, maestros de la puente nueva que se hiço en el río de Espinaredo (Piloña) y adereço de la puente vieja del Mercado de Cangas» (18.250 maravedíes). MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Espinaredo* habla de varios puentes de madera en el término «y uno de piedra, denominado el Orrín», probablemente al que alude la documentación anterior. Había también cerca de Cardes un «hermoso puente». *Ib.*, s. v. *Santa María Magdalena de Valle. Ib.*, s. vv. *Infiesto y Pintueles*.
- ⁶⁵⁹ · La malatería de Buardo la reseñan TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 93 y ss., y RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *op. cit.*, p. 164.
- ⁶⁶⁰ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Caso*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Tanes* (era de madera) y *Caleao*.
- ⁶⁶¹ · GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos...*, p. 117: «Hace años hemos leído en alguna parte que debía de tratarse, igual que el torreón de El Condado, de una torre vigía de época romana. Puede ser así, pues el lugar es una magnífica atalaya desde donde se podía vigilar la calzada que al parecer discurría por allí». FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 53. ÁLVAREZ, RODRÍGUEZ, B., *Dibujos y notas de Laviana y Sobrescobio*, Oviedo, Colegio de Aparejadores de Asturias, 1984, p. 138. Sobre la pola de Sobrescobio, v. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, pp. 64 y 128.
- ⁶⁶² · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Oviñana y Nalón*. ÁLVAREZ, RODRÍGUEZ, B., *Dibujos...*, p. 167, en relación con el puente de Soto de Agues: «de traza romana, pero de construcción muy posterior. Se dice que costó hacerle la cantidad de 300 pesetas».
- ⁶⁶³ · TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 39 y ss. Croquis en ÁLVAREZ, RODRÍGUEZ, B., *Dibujos...*, pp. 35-36.
- ⁶⁶⁴ · GARCÍA JOVE, E., «Laviana», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, vol. II, p. 56. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 142-143: «Cronológicamente, la torre se atribuye a épocas romanas e incluso que fue restaurada en tiempos de Alfonso I, sin embargo, toda su estructura corresponde a fines de la Edad Media, a pesar de estar sumamente remozada». FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 53. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos...*, p. 47, incide en los precedentes romanos. FIGAREDO, R., *op. cit.*, p. 93: «sus constructores originales fueron los romanos». RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Caso*: «en el sitio llamado de Campo de Vega de Cuevas, hallan los naturales al cultivar entre el campo y sus cercanías trozos de armas, espadas y otros instrumentos militares».
- ⁶⁶⁵ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 64.
- ⁶⁶⁶ · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Entralgo, Pola de Laviana y Nalón*.
- ⁶⁶⁷ · FIGAREDO, R., *op. cit.*, p. 91. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 141. En MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Ciaño* se refieren varios puentes de madera. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, p. 257.
- ⁶⁶⁸ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, p. 68.
- ⁶⁶⁹ · ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. M., «La ciudad preindustrial en el siglo XIX», en *Geografía de Asturias*, t. II, Oviedo, 1992, p. 21.
- ⁶⁷⁰ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*, pp. 381-383: ACO, *Libro de los privilegios*, ff. 100v.-101v.
- ⁶⁷¹ · *Ib.*, pp. 383-390. TORRENTE FERNÁNDEZ, I., «Notas históricas sobre Langreo: la Puebla de la Puente de Oturiellos», *La carta puebla de Langreo. Junio 1338: 652 años de historia local*, Ayuntamiento de Langreo, 1994, pp. 51-59. Figura en la relación de iglesias del libro becerro de don Gutierre, entre 1385 y 1389, como iglesia de «Santa

- Olalla de la Ponte», en: FERNÁNDEZ CONDE, F.J., *La Iglesia en Asturias en la Baja Edad Media*, Oviedo, IDEA, 1987. RISCO, M., *op. cit.*, t. XXXIX, p. 263, año 1382. Aparece la mención, en el siglo XV, del «cellero de la puente de turielos»: AHN, Sección de códigos, 1451 B.
- ⁶⁷² FLORIANO LLORENTE, P., *El libro becerro...*, p. 53. ACO, *Libro becerro...*, ff. 129-131. 1382, septiembre 28, «Lagneo».
- ⁶⁷³ FERNÁNDEZ CONDE, F.J., *El señorío...*, ACO, *Libro del prior*, vol. II, f. 82r.; referencia por cortesía del autor.
- ⁶⁷⁴ AAO, *Libro de poderes*, ff. 400 y ss. 1591, julio, 7. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 410. AGS, RGS, 9-VIII-1590. AHA, Protocolos, Oviedo, Pedro de Quirós, caja 17, 1587, diciembre, 23; referencia por cortesía de Raquel Álvarez Alonso. Se menciona la quiebra de Pedro de Huergo, quien tenía a Toribio Gutiérrez de Hontoria como fiador.
- ⁶⁷⁵ *Actas de las Juntas...*, vol. V, IDEA, p. 263.
- ⁶⁷⁶ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 410, AGS, RGS, 2-V-1650.
- ⁶⁷⁷ AGAPA, *Actas...*, t. 85, f. 66v.-70: «se reedifiquen y fabriquen las puentes de Olloniego, Ujo, Gallegos, Grado, el de Lavares en el concejo de Villanueva, San Antolín en el concejo de Ribadesella, el Ynfiesto en el concejo de Piloña, Turiellos en el de Langreo, y el puente de Purón».
- ⁶⁷⁸ AGAPA, *Actas...*, Índices, ff. 172, 190.
- ⁶⁷⁹ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Langreo*.
- ⁶⁸⁰ VALDÉS GUTIÉRREZ, M., *Iglesia y monasterio...*, pp. 25-26: «entra en Langreo por Cabofel, Les Llanes, por Carabín donde el que suscribe descubrió un horno antiquísimo de cobre». Tras atravesar el Nalón, el camino se dirigirá a Siero; el autor plantea que continuaría a Gijón a través de Pruvia (Llanera), siendo para él la vía de más intensa comunicación de Asturias con el interior de la península.
- ⁶⁸¹ AGA, OP, leg. 999.
- ⁶⁸² AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 142-143: «demolida hace unos 50 años por orden de un capataz del antiguo Ministerio de Obras Públicas». En Frieres, Madoz cita la construcción en 1836 de un puente de madera, de cuatro pilastras. MADOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Nalón*.
- ⁶⁸³ En Tudela se encuentra el castillo homónimo, atribuido a época romana y en uso durante la monarquía asturiana, habiendo también existido una «karrale antigua» en la documentación del monasterio de S. Vicente: FLORIANO LLORENTE, P., *Colección Diplomática del Monasterio de San Vicente de Oviedo*, Oviedo, IDEA, 1968. MADOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Nalón*, además, de los puentes de piedra citados con anterioridad, refiere el de Pontomella, de «un arco de piedra», cuya ubicación desconocemos.
- ⁶⁸⁴ VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Asturias histórica...»: «junto a Campo de Caso, de un arco de diez metros de luz, completamente envuelto en una mata de hiedra, desde el centro del arco desciende una caña de hiedra, a manera de columna, como si quisiera apuntalarlo: es uno de tantos monumentos levantados a la civilización romana en nuestra provincia». LLANO Y ROZA DE AMPUDIA, A. DEL, *op. cit.*, p. 311. GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *op. cit.*, pp. 63 y ss. BNE, Mss., 7295, s. v. *Caso*. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, p. 168, refiere, entre Belerda y Soto, el pontón de «El pontigo del Malato», sin duda en relación con la leprosería medieval situada, en Muño (Orlé). Madoz reseñaba varios puentes de madera en este tramo inicial de la ruta. MADOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Sobrecastiello*. AGAPA, *Actas...*, t. 123, ff. 166 y 167. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁶⁸⁵ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Villaviciosa*. PAULA CAVEDA, F. DE, *Descripción geográfica e histórica de Villaviciosa*, Gijón, Auseva, 1988, p. 15. AGAPA, fondo histórico, caja 18. MADOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Amandi*. Se refiere también un puente de piedra reciente en Labares.
- ⁶⁸⁶ MARTÍNEZ VILLA, A., REQUEJO PAGÉS, O., CABO, C. y JIMÉNEZ, M., *Carta Arqueológica del concejo de Villaviciosa*, Consejería de Cultura del Principado (Servicio de Patrimonio): figura como de, aproximadamente, unos 30 m, con un único arco de medio punto, de 5 m de diámetro y una anchura de unos 3.60 m. CORTINA FRADE, I., «Indigenismo y romanización en Asturias», *Memorias de Historia antigua* (1984), p. 191.
- ⁶⁸⁷ ACO, *Actas capitulares*, 1471, f. 42. Miércoles, 22 de mayo. V. *supra*, § 1.2.2
- ⁶⁸⁸ AHN, Consejo de Castilla, leg. 1813, lo que indicaría una construcción entre 1797 y mediados del siglo XIX. Se refiere también en S. Juan de Amandi un puente de piedra de un arco, en la carretera a Oviedo, ya de sillería en el siglo XVIII.

m

2.8. RUTAS POR LOS VALLES DEL ALLER





PUENTE DE ARCO. LAVIANA

Luciano Castañón, en su obra sobre las comunicaciones entre Asturias y León, recoge cinco itinerarios en el concejo de Aller, procedentes de los puertos de San Isidro, Vegarada, Piedrafita, La Maera —por el valle del río Aller, hacia Canseco— y La Estrella de Cuanya —del valle del río Negro al del Cuadro—. Sin embargo, no todos tuvieron un tránsito importante, pues ya a finales del siglo XVIII el *Diccionario* de Tomás López solo recogía los tres primeros, además de otro entre Piedrafita y Pajarés que podría aludir al de La Carisa, en el límite de los concejos de Lena y Aller⁶⁸⁹. A la luz de la documentación manejada, parece que dos de ellos —los de Vegarada y, sobre todo, San Isidro o Braña, nombre de la vertiente asturiana del puerto— tuvieron especial importancia desde época medieval y fueron pasos concurrentes hasta la apertura para el tráfico de carros del de Braña ya a finales del siglo XVIII, si bien todos tuvieron en común su continua necesidad de arreglo, problema, por otra parte, endémico en la precaria red caminera asturiana⁶⁹⁰.

Frente a la abundancia de investigaciones del trazado leonés de estas rutas, la atención dedicada a la vertiente asturiana ha sido marginal, y los indicios arqueológicos, toponímicos y documentales de la utilización de estos itinerarios son de diversa cuantía, siendo también la de San Isidro la que cuenta con mayor número de ellos. No obstante, y de aceptar las noticias que ofrece la bibliografía sobre las comunicaciones en época romana de la zona, el concejo de Aller aparecería surcado por abundantes vías romanas —prácticamente a una por valle—, puesto que a la de San Isidro, estudiada por Fernández Ochoa, se sumarían las de Vegarada y Piedrafita, además de la de La Carisa, en los límites de Lena y Aller⁶⁹¹. Por otro lado, la red asistencial creada en la Edad Media en buena parte del territorio se manifestó en la pervivencia, aún a finales del siglo XVI-II, de tres hospitales «para peregrinos y pobres transeúntes» y de una malatería, uno de aquellos «en despoblado»⁶⁹².

Describimos a continuación de manera sumaria las rutas de Piedrafita, Vegarada y San Isidro, las cuales, ya unificadas en el Alto Aller, siguen el curso del río hasta las inmediaciones de Cabañaquinta (Cabanaquinta), donde la ruta se bifurcaba, bien hacia Ujo, bien hacia Laviana por La Collaona, Villoria y Tiñana.

Itinerario por el puerto de Piedrafita

La ruta asciende en su parte leonesa por el valle del Torío y cuenta con un escalonamiento de yacimientos romanos que confirma su utilización en esta época. Al parecer, el paso por las Hoces de Vegacervera podría haberse llevado a cabo con posterioridad al del Collado de Santiago, de Correcillas a Tabanedo-Getino, donde existen tramos empedrados en el camino, documentados en el siglo XVIII como «las calzadas de Getino». En cualquier caso, además de los testimonios de poblamiento en época romana, hay también evidencias de una prolongada secuencia de poblamiento en la zona, como los paleolíticos, de Edad del Bronce y castreños de Cármenes, los de Bronce Final en Pontedo o los castreños de Getino, habiendo, del mismo modo, testimonios arqueológicos y arquitectónicos de una ocupación medieval del espacio; algunos de ellos, en estrecha relación con las vías de comunicación, como ocurre con la torre altomedieval de Robles de Torío, edificada por Alfonso III en el siglo IX como parte del sistema defensivo del reino astur, y otras posteriores, como las de Canseco y Genicera, ya con otro cometido. Entre las obras de infraestructura viaria destacan los puentes de Getino y Villanueva del Pontedo, recientemente catalogados como del siglo XVI⁶⁹³.

La vertiente asturiana no cuenta con testimonios de una envergadura comparable; al menos, en el tramo inicial, descrito someramente por Valdés Gutiérrez en los años veinte hasta La Paraya, donde, poco antes de Casomera, la ruta confluye con la que proviene del puerto de Vegarada. Esto, unido a la inexistencia de estudios pormenorizados, impide que conozcamos la existencia de restos significativos de poblamiento de época prerromana y romana, más allá de algunos topónimos quizás relacionados con la ruta, como el propio de Piedrafita o el de El Posaorio⁶⁹⁴.

Itinerario por el puerto de Vegarada

Calificada como de probable vía romana por Fernández Ochoa, su recorrido ha sido estudiado en la zona leonesa⁶⁹⁵. La ruta partiría de Puente Villarente, próxima a la antigua

ciudad de Lancia, siguiendo el Porma hasta Ambasaguas, donde se bifurcaba, ascendiendo a continuación, bien por el Curueño hasta Vegarada, bien por el Porma hasta San Isidro. En este tramo hay hallazgos romanos en Santibáñez y Santa Olaja, además de una inscripción en Vegas del Condado. Los diversos restos arqueológicos de la comarca, analizados por Gutiérrez González, dan fe, como ocurría en el caso de Piedrafita, de una prolongada secuencia de poblamiento: testimonios de época castreña, como los castros de Tolivia de Abajo y de Otero de Curueño; restos viarios en las zonas de Redipuertas y Nocedo, tradicionalmente relacionados con época romana, y testimonios de época medieval, como las torres de Aviados y Montuerto o los puentes de Cerulleda y Valdelugueros. La fortificación de La Valcueva, de tiempos de Alfonso III, del siglo IX, entre Boñar y Alba de Gordón, cubría la zona que conduce a los puertos de Piedrafita y Vegarada, en los valles de Curueño y Torío⁶⁹⁶. Además, esta parte alta del valle cuenta con puentes y tramos empedrados antiguos que han sido vistos en ocasiones, por lo menos algunos, como romanos —para Fernández Casado tienen más probabilidades de serlo los pequeños que salvan los arroyos que van a desembocar en el Curueño—⁶⁹⁷.

En la vertiente asturiana todas estas evidencias se difuminan, más allá de existencia de una alberguería en el puerto, la de Nuestra Señora de la Brañuela, a la que sucedió una venta en el siglo XIX; tampoco existen estudios de la zona, sin que consten más testimonios de poblamiento antiguo que los restos megalíticos de El Yenu los Ablanos, cercano al camino en altura conocido como «el camín de los moros», y el topónimo de El Pico'l Castiel.lo, entre el puerto y Ruayer, en un término que permite un control visual del territorio. En este último lugar existió también, según se refiere en el *Asturias*, de Bellmunt y Canella, una antigua torre señorial, de la que en la actualidad apenas quedan más restos que los toponímicos⁶⁹⁸. El camino, tras abandonar la aldea y cruzar el desfiladero de Las Foces, confluye en La Paraya con el proveniente de Piedrafita hacia Casomera, donde hasta hace pocos años existió un puente antiguo —«romano», al decir de Madoz—⁶⁹⁹.

De la importancia de las comunicaciones de largo radio por la zona, al menos desde época bajomedieval, daría cuenta el hecho de que aún en el siglo XVI este de Vegarada fuese uno de los caminos de interés general para todo el Principado de Asturias, dando servicio a los concejos de Nava, Bimenes, Aller, Sobrescobio y Laviana, además del coto de Villoria⁷⁰⁰, y esta petición de mejorar el itinerario, realizada a mediados del siglo XVI por el concejo allerano:

En la sierra que llaman las Hozes del Río de Aller, que está entre el reino de León y ese dicho Principado, ay un camino de dos legos de largo muy pasajero porque ban y vienen por vituallas e mantenimientos de carne e de pescados frescos e otras cosas a las ferias y mercados de Villalón e Rioseco e Villamañán e León e otros pueblos de donde se proveen estos nuestros reinos, y se llevan destos pan e vino e paños e otras cosas de que tiene necesidad el dicho Principado, e demás desto, es camino francés por donde pasan muchos pelegrinos e romeros para señor Santiago y San Salvador de Oviedo, e no ay otro tan conveniente para ello⁷⁰¹.

Pese a ello, se calificaba el camino de

muy áspero, y está mal aderezado y reparado, y así, por las grandes crecidas e llubias que acaescen como por que le atrabiesa un río seis o siete veces, de tal manera que es muy dificultoso e peligroso caminar por él, tanto que se despeñan muchas vestias e pelegrinos, e se ahogan en el dicho río muchas gentes, mayormente en tiempo de nieves; lo qual todo se podría remediar fácilmente con hacer algunos pasos e cortar algunas peñas e fazer algunos pontones e otros reparos en el dicho camino e río, que todo se podría hazer con dos mill e quinientos ducados⁷⁰².

Itinerario por el puerto de San Isidro/ Braña

Para Fernández Ochoa, el trazado correspondería a una vía romana secundaria que enlazaba en Ujo con las de Pajares-La Carisa. El itinerario asciende en la vertiente leonesa por el río Porma, se separa de la de Vegarada en Ambasaguas y prosi-



Figura 187. Panorámica del puente de Villoria, aguas arriba. (J. Belón González)

gue a través de Candanedo, Boñar y las Caldas por un territorio donde, como ya se ha mencionado, existen abundantes indicios de poblamiento de época romana. En las cercanías de la vertiente asturiana del trazado colindante con la leonesa existen asimismo testimonios tempranos de ocupación del espacio; en concreto, de Edad de Bronce, en la zona de Gumial.

En la Alta Edad Media se conoce la existencia en las inmediaciones de Boñar de la torre de Peña Salona como parte del conjunto de fortificaciones defensivas realizadas por Alfonso III para el control de las vías de comunicación que, a través del Porma, se dirigían a Asturias. En el mismo siglo se docu-

menta además una *strata* por este río en vinculación con el monasterio de Sahagún, que la utilizaba como cañada ganadera⁷⁰³. Por otro lado, ya en plena Edad Media, y también en la zona leonesa, se funda en el siglo XII un hospital para peregrinos por parte de monjes del lugar de Pardomino, cerca de Vegamián; precisamente en las inmediaciones del arroyo de Pardominos se fundaron durante la Alta Edad Media tres centros monásticos, probablemente anteriores al siglo X, los de San Andrés, San Salvador y San Pedro y San Pablo, de los que quedan, según Gutiérrez González, restos arquitectónicos reaprovechados en brañas⁷⁰⁴. Para Uría Riu este hospital, junto a los existentes en Lillo y Boñar, serían jalones de lo que estima

una ruta de probable regreso de San Salvador de Oviedo por parte de algunos peregrinos que la preferirían a la de Arbas, al ser menos accidentada y conducirles a la ruta principal sin pasar de nuevo por León⁷⁰⁵.

Hacia finales del siglo XIII o principios del XIV hay constancia de un impulso de la ruta gracias a la fundación de una pola en el valle, que, sin embargo, no alcanzó gran desarrollo, y a finales del siglo XVI se documentan obras en las calzadas de la zona del puerto, librándose para este fin diversas cantidades de dinero

para pagar los caminos y calzadas que se hicieron en el puerto de Braña, del concejo de Aller, que por el dicho Governador le fueron cometidos, por ser muy nezesarios para los camynantes de pie y de rreguas, por ser camyno de Castilla, para traer por él muchos bastimentos de pan e vino para el dicho concejo y otros deste Principado.

Ya en el siglo XVIII, coincidiendo con la decisión de convertir el paso de Pajares en el básico para la comunicación con la meseta, se realizaron actuaciones a mucha menor escala en este para abrir el camino al paso de carros⁷⁰⁶.

A lo largo del desarrollo del itinerario, que, según Fernández Ochoa, ya en época romana coincidiría aproximadamente con el curso del río, este dejaría atrás una serie de castros y de restos materiales de Edad Antigua a la altura de Felechosa y El Pino, y donde, ya en época medieval, se alzaron las torres de La Pola y de El Pino.

Tramo común de los itinerarios

Las rutas de Vegarada y San Isidro confluían en Collanzo, donde Valdés Gutiérrez reseñaba la existencia de un antiguo puente de arco, hoy desaparecido, y donde también existió una torre, que tampoco se conserva⁷⁰⁷.

A continuación, la vía transcurría por Entrepeñas y Pelúgano (Pel.luno), donde según Valdés Gutiérrez confluía un ca-

mino enlosado secundario proveniente de Peña Mea, en una zona de abundantes testimonios de poblamiento y de construcciones vinculadas con la ruta: así, en Entrepeñas, González y Fernández-Vallés ubicó un castro cercano al lugar de Cuevas, en el Pico Rondero; a aproximadamente la misma altura de la ruta, pero en la otra ribera del río, se encuentra Valdevenero, topónimo significativo en relación con la minería antigua y donde funcionaba a finales del siglo XIII una malatería u hospital para leprosos al borde del camino antiguo y la actual carretera. Otro castro, el de El Castiel, se ubicaba sobre el desfiladero de Entrepeñas, en un lugar donde, para Avello Álvarez, luego pudo haberse emplazado el castillo de Peñafiel al que alude la documentación medieval. Precisamente en esta misma zona hay constancia ya en el año 1345 de la existencia de «la puente de Valde venero», en la «feligresía de Santianes»⁷⁰⁸. Desde Pelúgano, donde existió una torre bajomedieval de la que apenas se conservan restos, la ruta proseguía hacia Serrapio, en cuya iglesia románica fue hallada una lápida dedicada a Júpiter, en un probable caso de sincretismo religioso⁷⁰⁹.

Bifurcación hacia las cuencas del Nalón y del Caudal

Hacia Cabañaquinta se produciría la bifurcación de la ruta en dirección, bien a Ujo, bien a Laviana, enlazando con las vías de Pajares y Tarna.

El ramal en dirección a Laviana, tras superar La Collaona, se dirigía al antiguo coto señorial de Villoria (v. § 2.8.1), donde el *Diccionario* de Martínez Marina indicaba la existencia de la antigua ermita de Nuestra Señora de Las Campas «junto al antiguo camino que dirigía por el concejo de Alier a Castilla por los puertos de San Isidro, Vegarada y Piedrafita, del cual solo se conservan vestigios y trozos enteros»⁷¹⁰. La ruta proseguía hacia Entralgo, en cuya parroquia la misma obra refería las ruinas de un castillo, denominado del Cerco, y Puente de Arco, donde enlazaba con el itinerario procedente de Tarna, cruzándose el río por el puente del mismo nombre (v. § 2.8.2)⁷¹¹.

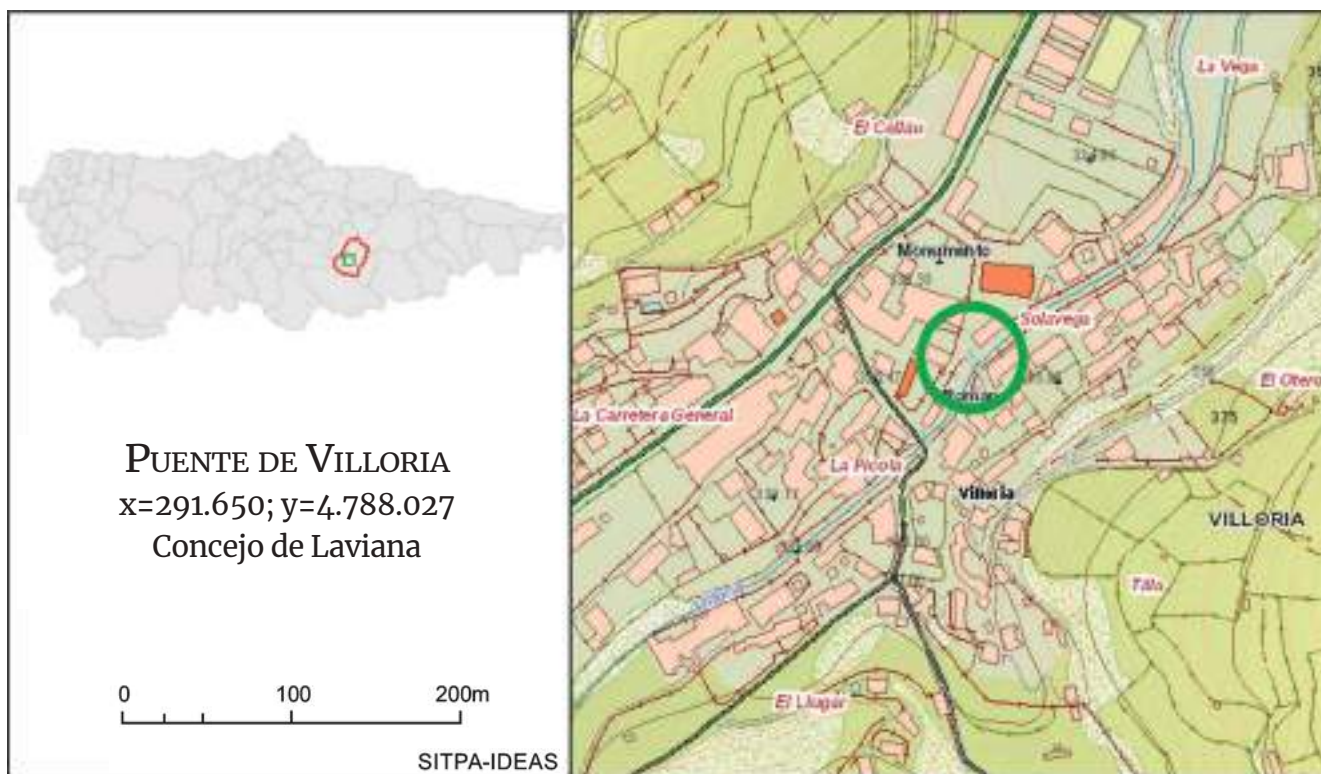
El otro ramal se encaminaba hacia Soto de Aller, donde en el extremo norte del pueblo se alza aún, aunque reconstruido, un torreón bajomedieval, y en las cercanías hubo un hospital de peregrinos fundado hacia el siglo XVI. Cerca hay constancia de la fundación en época medieval del hospital o alberguería de La Cortina «junto al río Aller»⁷¹². La comunicación para el tráfico de carros era aún difícil en esta zona durante el siglo XVIII por los escobios de Moreda «tramo de media legua escasa de extensión que, después de vencidas algunas peñas, se puede abrir franca y solidariamente con pala y hazadón»⁷¹³, lo que, en cualquier caso, nunca impidió una temprana e intensa utilización de la ruta; esta abandonaba el concejo por Santa Cruz, donde hay constancia toponímica y documental de un puente desaparecido que ya en el siglo XVI sufrió al menos dos destrucciones⁷¹⁴, para confluir en Ujo con los itinerarios provenientes de Pajares y La Carisa.

2.8.1. PUENTE DE VILLORIA

En Villoria, coto señorial enclavado dentro del concejo de Laviana cuyo titular era, a mediados del siglo XVIII, el marqués de Camposagrado, se encuentran dos puentes, ambos relacionados por Valdés Gutiérrez con la «calzada romana» de Vegarada a Laviana: «uno, en Villoria mismo, de diez metros de luz, y a cuyo lado se ven gruesas obras de amurallamiento, y el otro quinientos metros más allá, en San Pedro, y de siete metros de luz»⁷¹⁵. El que nos ocupa fue calificado por García Jove comoromano y datado por Barroso Villar en torno a los siglos XII-XIII y como medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁷¹⁶.

Descripción

Salva el río Villoria, con el mismo nombre de la población en medio de la cual se ubica. Es un puente de un solo vano, de luz ligeramente superior a los 13 metros. La bóveda es de directriz imperfecta, aunque originariamente pudo ser de medio punto: en la zona de clave se produce un cambio de curvatura que hace parecer al arco como de directriz rebajada; este hecho se



PUENTE DE VILLORIA
 x=291.650; y=4.788.027
 Concejo de Laviana

debe a un movimiento de la bóveda, que está deslomada, e induce un descenso de la clave.

La bóveda está estribada en afloramientos rocosos superficiales en el nivel de las aguas medias. El apoyo no está muy bien logrado, por no ofrecer la roca una superficie suficientemente plana de apoyo. Se rellenan los huecos con sillares hasta conseguir esta, a la vez que se prolongan hacia aguas arriba las primeras hiladas para elevar un muro de encauzamiento.

El puente tiene una buena fábrica en la bóveda, construida con sillares calizos de espesor no uniforme —que por encima de riñones se sustituyen por sillarejo—, pero bien aparejados y con continuidad de hiladas entre boquillas a lo ancho. Las boquillas son de sillares calizos de distinta longitud y más estrechos en las zonas altas. El trasdós es dentellado. En el resto

de los elementos tenemos mampostería concertada de tamaño uniforme, que confiere a tímpanos y muros de acompañamiento un aspecto muy homogéneo.

El puente tiene un perfil alomado muy asimétrico, con una rampa de 7 metros, por los 17 de la otra. El ancho libre de la calzada es de 2,70 metros y 3,70 entre paramentos. Se conserva bien su empedrado.

La estructura está en buen estado y se ve que el puente recibe las atenciones de los vecinos para mantenerlo. En obra que parece reciente se realizó una prolongación de los pretiles, perpendicular a los paramentos, que ocupa parte de la calle aneja al puente, acondicionándose el encuentro empedrado-asfalto en la misma boca. El río, parcialmente encauzado, llega con un muro de hormigón hasta la boquilla de aguas

abajo: es de los pocos elementos discordantes del conjunto. Pero, en general, la adecuación puente-entorno es buena, si bien entre las actuaciones recomendables estaría la limpieza de la escasa vegetación presente y la restitución de alguna pequeña pieza que se ha desprendido del pretil.

2.8.2. PUENTE DE ARCO

Situado en la confluencia de la ruta que, desde los diferentes puertos del concejo de Aller, comunicaba con el valle del Nalón con la proveniente del puerto de Tarna, aún a finales del siglo XVIII se le calificaba como único paso «firme y de piedra» para enlazar los reinos de Castilla y los anteriormente aludidos «puertos secos» con los puertos de mar de Gijón, Villaviciosa, Lastres, Colunga, Ribadesella y Llanes⁷¹⁷.

La aseveración de un edil de finales del siglo XVIII de que el puente existía «en el medio de dicho concejo de Laviana desde más de diez siglos a esta parte», no debe, evidentemente, ser aceptada literalmente, pero sí es indicativa de la conciencia que ya se tenía de su antigüedad⁷¹⁸. El puente es reseñado en el *Diccionario* de Martínez Marina como puente «de piedra, con dos arcos de bastante elebación y solidez», mientras que en el de Madoz solo se apunta su condición de «puente de piedra»⁷¹⁹. Calificado habitualmente como romano⁷²⁰, en la actualidad se plantea su origen medieval —en particular, Barroso Villar habla de finales del siglo XII o del siglo XIII tanto para este puente como para el de Villoria—. Serían en este caso, y al igual que ocurre con el de Turiellos en la misma ruta, anteriores al desarrollo viario propiciado por la fundación de las polas de la zona; compartiendo lugar, el *Asturias* de Bellmunt y Canella refiere la capilla de Obellayo, de construcción originariamente románica⁷²¹.

Intervenciones

La primera referencia documental que poseemos del puente data de 1587, cuando se adjudicó a Domingo de la Mortera el «hedifizio y rreparo de la puente de Larco, del concejo de Labiana, en nuebezientos y ochenta ducados, y más dozien-



Figura 188. Empedrado del puente. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 189. Detalle del arco, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 190. Detalle del intradós en la margen derecha. (J. Belón González)

tos ducados de prometido», obra subcontratada a Pedro de la Bárcena, maestro de cantería, y a Juan Ortega de la Peña, maestro de carpintería⁷²².

Las noticias sobre reparaciones se mantienen en los siglos XVII y XVIII: así, en 1668 se pidieron 300 reales a la Fábrica de Caminos del Principado para reparar «la puente de Laviana», que por entonces tenía «mucho reparo preciso»⁷²³, y en 1795 fueron necesarias nuevas intervenciones, puesto que más de treinta años antes se había desmoronado una de las cepas «como es la que se halla al medio día; y, por no hauer fondos, se reparó con alguna madera»; sin embargo, el 11 de junio de 1795 se desmoronó la otra cepa del puente, lo que impidió su tránsito, con el agravante del difícil vadeo del río en la zona y la necesidad de mantener varios puentes de madera cercanos «por no permitirlo lo caudaloso y pendiente del río, como también el canal abierto por real orden de S. M. para la conducción de los minerales del carbón, yerro y maderas para reales fabricas»⁷²⁴.

El puente fue al parecer parcialmente derribado en las grandes inundaciones del 21 de septiembre de 1876. A su vez, durante la ejecución de las obras de la carretera de Campo de Caso a Oviedo, hacia 1888 se efectuaron algunas pequeñas reformas, como un muro de contención, así como la «reparación de la avenida derecha del Puente Arco en la unión del muro con el puente», todas ellas «obras accesorias» dentro del conjunto del proyecto⁷²⁵.

Por último, y además de otras intervenciones no documentadas que el puente haya podido sufrir a lo largo del tiempo, una placa con la fecha de 1953 indica que se rehizo parte del estribo de la margen izquierda, y en 1990 los vecinos manifestaron su temor de que el tráfico de vehículos pesados lo dañara irremediablemente⁷²⁶.

Descripción

Magnífico puente de dos arcos de medio punto sobre el Nalón; uno de los pocos puentes de varios arcos, de fábrica, que aún

sobreviven en este río, el más caudaloso de Asturias, y que por sus formas y diseño transmite su aire antiguo.

Antes de hablar de cifras, diremos que el diseño del puente gira en torno al apoyo en la roca que es fundamento de su pila intermedia. La excelente cimentación lograda en ella es la primera base sólida —nunca mejor dicho— que ha garantizado la pervivencia del puente a través del tiempo.

Este tiene dos bóvedas de cañón, de luces aproximadas 16,5 y 12,5 metros, de margen izquierda a margen derecha. La pila intermedia tiene un espesor que supera los 7 metros, ocupando prácticamente toda la superficie que le ofrece, en las aguas medias, la roca arenisca que aflora en el cauce. La altura máxima de su rasante actual está próxima a los 10 metros. Tiene un perfil alomado, que fue suavizado recreciendo los paramentos. El vértice de intersección de las dos rampas queda situado aproximadamente en el eje del cauce; el hecho de que la pila no se sitúe en el centro hace que se produzca un efecto visual curioso. Intuitivamente, se tiende a marcar el eje de simetría del puente en el correspondiente de la pila, pero no es así en la realidad.

Aguas arriba, y manteniendo la mayor continuidad posible con la pila, existe un tajamar de planta triangular que se eleva hasta la mitad de la flecha del arco mayor, aproximadamente. La parte superior está cubierta de hierbas, pero se insinúa que bajo estas hay una terminación escalonada o en sombrero; en cualquier caso, no en meseta plana. Puede tratarse de un añadido posterior, porque la continuidad con la fábrica inmediatamente inferior no es clara. La pared vertical del tajamar de la parte derecha dirige las aguas hacia el vano derecho; la otra, sin embargo, no tiene esta posibilidad porque la roca no ofrece superficie de apoyo; lo que se hace entonces es incluir un plano de sillares a bisel, que sí termina en el comienzo de la bóveda izquierda; el detalle, desde luego, está cuidado. Existen unas pequeñas deficiencias en el apoyo del tajamar, que en algunas zonas está desapeado, dejando pequeños huecos entre la roca y las primeras hiladas. No existe la réplica de aguas abajo de este tajamar, aunque no hay tampoco espacio sobre la roca para ubicarlo.



Figura 191. Vista del puente de Arco, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)

La bóveda principal está estribada, por una parte, en roca en la margen izquierda y, por otra, en el afloramiento del cauce. La estribación en la margen derecha es la que ha dado más problemas en la historia de esta bóveda: en ella se produjo un descalce en 1765 (por deficiencia en el apoyo en roca) y, quizá en el mismo punto reparado, se volvió a intervenir en los años 50 del pasado siglo. A resultas de esa intervención se elaboró un apoyo de hormigón escalonado que sustenta el extremo de aguas arriba de la base de la bóveda y que se continúa a lo largo de todo el muro de acompañamiento en ese mismo lado. El estribado en la roca central nos parece excepcional. Los sillares se amoldan a la perfección a la roca soporte, sin que aparezca ningún hueco.

La bóveda menor es reconstruida. El estribado en la roca central tiene las mismas características que en la otra bóveda. En la margen derecha se apoya sobre un muro estribo apoyado a su vez en la roca; las modificaciones de la fábrica en esa zona y el cambio del tipo de piedra nos indican con certeza este hecho, siendo probable la identificación con la obra de la que se habla en 1876.

Aguas abajo, en la margen derecha hay un muro de encauzamiento que podía tener su réplica aguas arriba, pero es allí donde se hizo la obra de hormigón antes mencionada. El muro tiene continuidad con la fábrica de la bóveda; no obstante, fue reparado también en los años 50 del siglo XX.

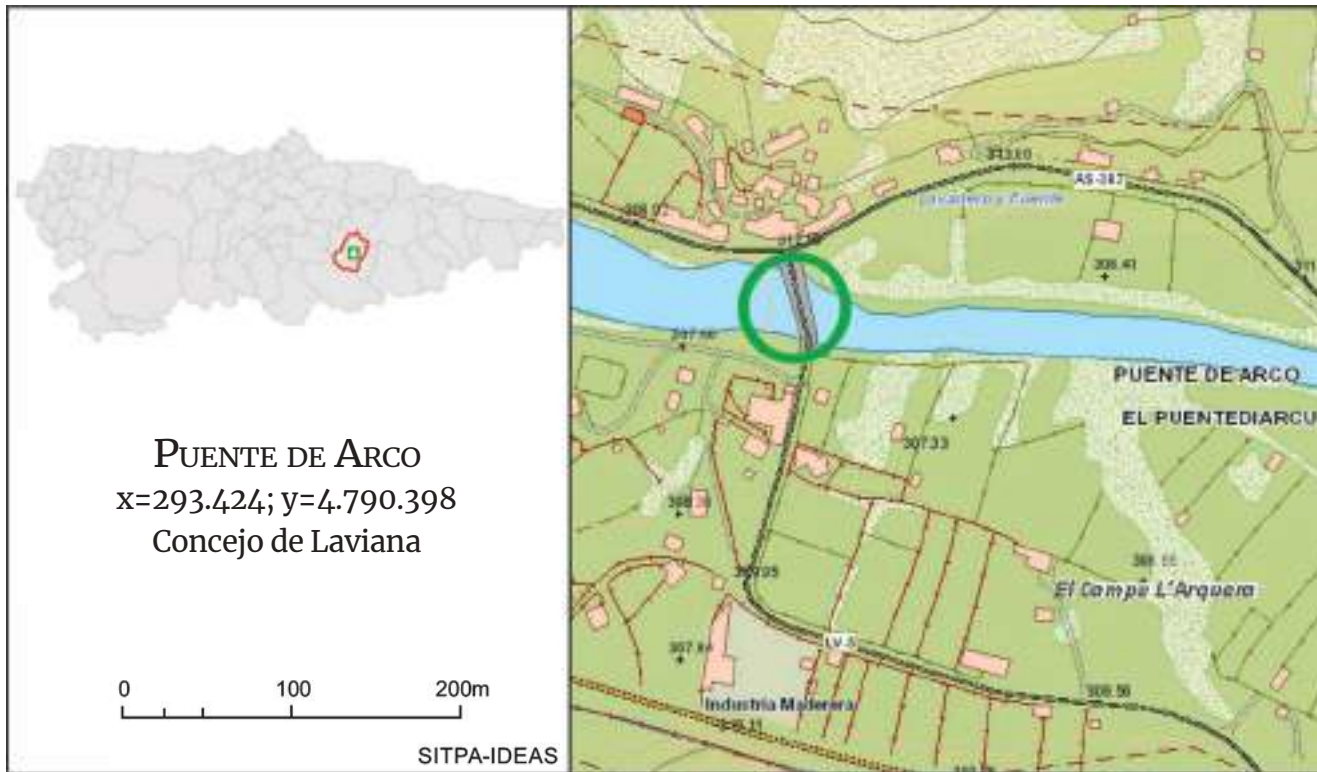


Figura 192. Detalle de la obra de hormigón de mediados del siglo XX, aguas arriba, margen izquierdo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 193. Muro de encauzamiento, aguas abajo, margen izquierdo. (J. M. Fdez. Hevia)

Actualmente, tiene una gran quiebra que lo separa en dos cuerpos.

En lo que se refiere a la fábrica, tenemos que decir que en todo el puente la fábrica original era de sillería de piedra arenisca, porque esta es la que se observa en las partes inferiores de la pila y muros de acompañamiento de la margen izquierda (aguas abajo), que son las más antiguas. En el intradós de la bóveda mayor se emplea sillar de arenisca perfectamente cuadrado y aparejado, con buena labra y continuidad en todo el ancho. En la bóveda menor la fábrica es de sillar de piedra caliza con las características restantes muy parecidas a la de la anterior. En la rotura de la bóveda el desprendimiento de la fábrica se produjo próxima a la zona de riñones; sí se observa que la fábrica que permaneció fue consolidada con la aplicación de una capa de mortero y, a partir de riñones, se añadió la nueva.

Las boquillas en el arco mayor son de sillares de longitud variable, entre los 75 y 90 centímetros, y ancho en torno a los 30. Su trasdós es irregular, pero intesta bien con la fábrica circundante. En la bóveda menor los sillares en las zonas añadidas son de magnitudes aproximadas de 75 x 30-35 centímetros.

En zonas altas de los tímpanos, en la zona central, se descubre, en general, mampostería concertada. Los muros de acompañamiento de la margen izquierda son un verdadero muestrario de intervenciones, siendo estas muy difíciles de precisar. En general, podemos decir que en las zonas próximas a la bóveda principal se encuentra todavía fábrica de sillar de arenisca; según nos alejamos, se ven recrecidos, rellenos por derrumbamientos, etc. Ha resultado una intervención muy afortunada la ejecución —en esta misma margen— de un paño de muro bastante amplio, de mampostería concertada con material bien seleccionado, en la parte de aguas arriba, casi al final del puente. En la margen derecha la ejecución de los muros de acompañamiento son coetáneos con las obras de reconstrucción de la bóveda y de la carretera, y están realizados con buenos sillares.

Siguiendo con las partes que quedan del puente, tenemos que hacer una referencia a su calzada y pretilles. La primera está asfaltada y tiene un perfil sinuoso. Su ancho libre es de 2,90 metros y soporta tráfico rodado. Los pretilles son resultado de una intervención realmente triste: son de hormigón y desentonan claramente con la fábrica del puente. El de aguas abajo es más ancho (60 centímetros) y hasta ahora alojaba una conducción de agua para abastecimiento de Laviana, aunque al parecer se está pensando en dar otra alternativa para esta traída; el de aguas abajo es de 20 centímetros de espesor. En la parte central del puente este está quebrado y en un estado peligroso para la circulación. Es posible que en breve sea necesario sustituirlos: sería la ocasión para encontrar otra solución más acorde con el tipo de material del resto del puente.

El estado de este es bueno, sin que tengamos que reclamar — como es lo general en otros — una limpieza de la vegetación, pues casi no existe. Sí hace falta, por el contrario, rehabilitar el muro de encauzamiento quebrado. El puente de Arco es uno de los más significativos de Asturias, por lo que conviene tener con él una consideración adecuada, garantizando un mínimo de atención su pervivencia, como testimonio de la calidad técnica de nuestros antepasados.



Figura 194. El puente de Arco a finales del siglo XIX. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)



Figura 195. Unión del tajamar con el arranque del arco. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 196. Detalle del apoyo de la pila en el afloramiento intermedio. (J. M. Fdez. Hevia)

- ⁶⁸⁹ CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L., *op. cit.*
- ⁶⁹⁰ FERNÁNDEZ MARTÍN, L., *op. cit.*, p. 252.: el 17 de noviembre de 1549 se recoge la queja de Albar Pérez de Espinaredo, en nombre del concejo de Aller, de no haberse hecho lo suficiente para evitar la existencia de «malos pasos y necesidad de puentes y reparo dellos». También, en AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 56v., años después, se acordó el «aderezo y reparo de un pontón y pasaje (...) camino del q.º de Aller»; se pagan 2 ducados.
- ⁶⁹¹ VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Asturias histórica...», II, pp. 10 y ss. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*
- ⁶⁹² GRANDA JUESAS, J., *op. cit.* p. 653.
- ⁶⁹³ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo...*, pp. 137 y ss. y 242-243. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T. y CHÍAS NAVARRO, P., *op. cit.*, pp. 341-359.
- ⁶⁹⁴ VALDÉS GUTIÉRREZ, M., *op. cit.* SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., «Vías de comunicación...», p. 126. GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación de los castros asturianos», *Archivum*, XXVI (1966), pp. 255-291. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*
- ⁶⁹⁵ ARENILLAS PARRA, M., RABANAL ALONSO, M. y VÉLEZ GONZÁLEZ, J., «La calzada romana del puerto de Vegarada (León)», *Revista de Obras Públicas*, Madrid (1978), pp. 459-467.
- ⁶⁹⁶ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *op. cit.*, pp. 170 y ss. *Id.*, «Sistemas defensivos...».
- ⁶⁹⁷ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, «como el situado entre Caldas de Nocedo y Cueto Ancino, que es un pontón de pequeña luz: el puente de aguas abajo de Cerullada con un sólo arco ligeramente apuntado, probablemente por defecto de construcción. También el Puente del Ahorcado sobre el Curueño en un cruce muy forzado de la propia vía, con un medio punto muy correcto de perfil y con dovelas de sillería bien aparejadas, aunque los tímpanos son de mampostería tosca, lo que pudiera ser reconstrucción. También consideramos acreedor a la romanidad el puente sobre el arroyo de Villarías con medio punto (...), denotando reconstrucción, y, por último, el de Valdelugeros, con tres arcos, alguno de los cuales podría ser de origen, con buenas dovelas de sillería, aunque los tímpanos de mampostería muy tosca son evidentemente posteriores».
- ⁶⁹⁸ GARCÍA JOVE, E. y PANDO ARGÜELLES, R., «Aller», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F., (dir.), *op. cit.*, t. III, p. 416.
- ⁶⁹⁹ MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Casomera*. Lo describe como «romano», de dos arcos, abandonado al variar el curso del río. El existente hasta hace poco tiempo era de un arco en lomo de asno.
- ⁷⁰⁰ AGAPA, *Libro de cuentas...*
- ⁷⁰¹ FERNÁNDEZ MARTÍN, L., *op. cit.*, p. 252. AGS, RGS, 10 de junio de 1551.
- ⁷⁰² *Loc. cit.*
- ⁷⁰³ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo...*, p. 254. ESCORTELL PONSODA, M., «*Dos puñales de la Edad del Bronce hallados en el puerto de Gumial (Alto Aller)*», *BIDEA*, n.º 79 (1973), p. 414.
- ⁷⁰⁴ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo...*, pp. 197-198, 258.
- ⁷⁰⁵ VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *op. cit.*, p. 470. En Lillo se conserva el antiguo puente junto al que estaba el hospital.
- ⁷⁰⁶ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 94, 1587, marzo, 21, se dan 500 reales; f. 95v., libramientos de 10 de mayo y 18 de septiembre de 1587: se pagan 58 ducados a Juan del Hano por las reparaciones en el camino de la Braña en el concejo de Aller; f. 99v., libramientos de agosto y octubre de 1590 de 544 reales a Juan de Bolívar, maestro de cantería, por el arreglo de dicho camino.; f. 112v. En AGAPA, *Actas...*, t. 114, f. 121, referencia a que en casi todos los caminos, abiertos por los vecinos a costa de propios y sextasferias puede transitar el carro. En las actas existen, en efecto, noticias del empleo de la pólvora en el concejo para abrir el camino.
- ⁷⁰⁷ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación...», pp. 106-107. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.* p. 52. BLAS CORTINA, M. A. DE Y RODRÍGUEZ ASENSIO, J. A., «El moyón de La Corralá, un monolito del Alto Aller», *BIDEA*, n.º 88-89 (1976), pp. 779-792. En *La Ilustración Gallega y Asturiana*, t. II, miscelánea, n.º 16, 8 de junio de 1880, se refiere el hallazgo, en El Pino de un tesoro de monedas romanas en un enterramiento. RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. *Las polas...*, p. 63. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 115. La referencia a un antiguo puente de piedra en Collanzo, en VALDÉS GUTIÉRREZ, M., *op. cit.*,
- ⁷⁰⁸ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 199 y ss. GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación...», p. 107. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 114-115. Sobre el puente de Valdeveneros: ACO, pergaminos, serie A, carpeta 18, n.º 8, 1345, junio, 5. Con posterioridad, ya en el siglo XVIII: AGAPA, *Actas...*, t. 115, f. 115, hay referencias de la reparación del puente de Entrepeñas en 1787, que «aún subsiste intransitable». Se piden 8000 reales.
- ⁷⁰⁹ AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 114-116, quien menciona que en Serrapio también existía una torre. DIEGO SANTOS, F., *Epigrafía...*, pp. 29-30.
- ⁷¹⁰ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Laviana*.
- ⁷¹¹ *Ib.*, s. v. *Entralgo*.
- ⁷¹² La fundación del hospital medieval, en RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. Y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, *op. cit.*, p. 152. En relación con la torre de Soto de Aller, v. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 116 y RODRÍGUEZ OTERO, V., «Excavación en la torre de Soto (Aller), 3-XI-1989 a 10-II-1990», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 267-268.
- ⁷¹³ AGAPA, *Actas...*, se pide ayuda para la obra «que no excedería los 4 mil reales».
- ⁷¹⁴ AGAPA, *Libro de cuentas...*, f. 112v., el 11 de agosto de 1593 se dieron 12 ducados a los vecinos de la parroquia de S.ª Cruz de Yelanes (Lena), para ayudar «de hazer la puente de Colanzo del concejo de Aller, por haberla llabado el río por dos bezes y ser muy nezesaria y conbinyente para traer a esta ciudad y a otras partes muchas mercadurías y traxinerías y aber en el dicho río, por no estar hecha, padeçido quatro pelegrinos camynantes por averse metido al río, ques grande y muy peligroso de pasar». Del cruce con otra referencia documental inferimos que, en realidad, no se alude al Collanzo allerano, sino al perteneciente a la parroquia de Santa Cruz de Mieres, cerca del límite entre ambos concejos.
- ⁷¹⁵ ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, G., *Los señoríos asturianos*, Gijón, 1989, p. 39. VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Asturias Histórica...», (II), pp. 10-11, para quien ambos «bastante costosos, eran completamente innecesarios. Hay allí una vega feracísima, y con sólo prolongar el camino medio kilómetro a través de dicha vega quedaban los dichos puentes suprimidos, pero la vega quedaba desmejorada, y ese gran pueblo romano, maestro del mundo, que sabía muy bien la importancia que tiene la agricultura en la vida de las naciones, se impuso sacrificios, dio al camino un pequeño rodeo, y dejó intacta la vega que continúa hasta hoy produciendo abundante cosecha de trigo». ÁLVAREZ, RODRÍGUEZ, B., *Dibujos...*, p. 22, lamina 5, donde ofrece un croquis del trazado citando a Luciano García Jove. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., «Castillos...», p. 118, habla del «puente romano» de Villoria.
- ⁷¹⁶ GARCÍA JOVE, E., «Laviana», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, vol. II, p. 52. BARROSO VILLAR, J., «Zona central sur: Quirós, Morcín, Riosa, Mieres, Lena y Aller», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 3 (1982), pp. 549-623: «En las cercanías de la iglesia, corresponde al tipo medieval en torno al s. XII. Es de un sólo vano, de mampostería y muy abierto en su trazado». Refiriéndose al de Villoria y Puente de Arco: ambos responden al calificativo de «romanos», «que pudieran en efecto pertenecer a pasos de enlace en calzadas romanas». FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. Y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁷¹⁷ AHN, Consejo de Castilla, leg. 1767, n.º 39, Gobierno. Año 1795. «Don Melchor Valdés Hevia, regidor del concejo de Labiana sobre la necesidad que hay de reedificar un puente en el río Nalón. 1 pieza».
- ⁷¹⁸ *Ib.*
- ⁷¹⁹ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Laviana*, donde se mencionan dos puentes en Llorío; el otro, más arriba del de Puente de Arco, era de madera, aunque se le califica como bueno, de modo que pasaban por el caballerías y carros cargados. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Entralgo*, *Arco* y *Pola de Laviana*.
- ⁷²⁰ Es calificado así por GARCÍA JOVE, E., «Laviana», p. 45. PALAU, A., *op. cit.*, pp. 40-41. ARIAS, A., Y FERNÁNDEZ, M., *op. cit.*, p. 147 y GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *op. cit.*, p. 70.

⁷²¹ · BARROSO VILLAR, J., *op. cit.* GARCÍA JOVE, E., «Laviana», pp. 54-56. Ya en el pueblo, se habla de otra capilla «muy bien conservada», denominada Santa Eugenia o La Magdalena». ÁLVAREZ, RODRÍGUEZ, B., *Dibujos...*, p. 64. En la misma línea, figura como puente medieval en FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*

⁷²² · AHA, Protocolos, Pedro de Quirós, caja n.º 18, s. f., 15 de mayo de 1587, 23 abril de 1588 y 15 octubre de 1588; referencia por cortesía de Raquel Alonso Álvarez. Existe asimismo testimonio de la reparación en: AAO, *Actas...*, 1588, julio, 20, f. 536v.

⁷²³ · *Actas de la Junta...*, IDEA, vol. VII, p. 176. Junta de 16 de agosto de 1668: «Se propuso por el señor don Phelipe Bernardo que la puente de Laviana necesitava de mucho reparo preciso y que para hacerle se le diese de lo

repartido de fabrica y caminos hasta 300 reales, que eran los necesarios». AGAPA, *Actas ...*, t. 81, f. 48v.: «una puente de paso e muy necessaria para el común que necesitava de rreparo».

⁷²⁴ · AHN, Consejo de Castilla, leg. 1767, n.º 39, Gobierno. Año 1795.

⁷²⁵ · ÁLVAREZ, RODRÍGUEZ, B., *Dibujos...*, p. 87. AGA, OP, «Carretera de tercer orden de Campo de Caso a Oviedo (Laviana-Oviñana)», 1888, leg. 971.

⁷²⁶ · *La Voz de Asturias*, 2 de enero de 1990.

m

2.9. RUTAS POR LOS VALLES DE TEVERGA, QUIROS Y TRUBIA





PUENTE SANTO ADRIANO

Al suroeste de Oviedo, la zona de Proaza y Santo Adriano, conocida en la documentación altomedieval como valle de Ollalies, se comunica con el interior peninsular preferentemente a través de dos puertos: el de La Mesa, en su ramal desgajado en Teverga, y el de Ventana. Ambas rutas, que siguen a grandes líneas los valles del Trubia, cruzaban luego el Nalón por pasos como los de Udrión o Godos o se desviaban antes al nordeste por los montes de Santo Adriano y Morcín para atravesar el río en distintos puntos entre Godos y Palombar.

Además de comunicar con la capital, ambos itinerarios dieron servicio a un territorio que quedó en buena medida al margen del desarrollo urbano iniciado en la Baja Edad Media, pues los concejos de Quirós y Teverga, pertenecientes a la Catedral y rodeados por algunas de estas nuevas polas, como las de Somiedo, Lena o Campomanes, mantuvieron un acusado carácter rural, lo que, evidentemente, no impidió el tránsito comercial por la zona, referido ya a finales del siglo XVI, de

muchas gentes de a pie y de a caballo e rrecueros e trajineros que van para los dichos mercados y otras partes con sus re-cuas y trajinerías cargadas de sal, pescado, sardinas, fierro y acero, fruta de nuez, abellana y castaña y mançana, pera y naranja, e con ganados mayores e mennores que van a benderse a las dichas ferias e mercados de Castilla, y de las dichas partes de Castilla traen los dichos rrecueros pan y cebada y bino y panos e merzerías para la dicha ciudad de Oviedo e puertos de mar deste dicho Principado⁷²⁷.

Desviación de la ruta de La Mesa: por Teverga y Santo Adriano a Oviedo

Algunos ramales se desgajan del trazado principal de La Mesa al poco de entrar en Asturias desde las cuencas del Luna y del Torrestío. Uría Ríu recogió dos de los principales: uno lo hacía por Teverga, dejando atrás la braña de Saliencia, por Torce, Barrio y Cuña, junto al castillo de Alesga⁷²⁸; el otro, según él, el más antiguo e importante, descendía más adelante por La Veiga de Taxa a Yernes y Tameza y hacia Linares. Quizás



Figura 197. Croquis de los concejos de Quirós, Proaza y Santo Adriano a finales del siglo XVIII, con la red viaria hacia Ventana. (BNE, Diccionario de Tomás López)

sean precisamente atribuibles a estos ramales las más tempranas referencias de intervenciones en puentes de la zona, pues hacia 1590, según Aramburu-Zabala, se reconstruyeron tres arruinados cuatro años antes: los de San Salvador, Riello y Bárcena —dos de piedra y el otro de madera—, intervención que suponemos coincidente con las actuaciones documentadas de Domingo de Mortera y Leonardo de la Cajiga en los «puentes y caminos de Teberga»⁷²⁹.

Desde Linares la ruta podía, bien mantener su trazado en altura y descender luego por la sierra de Buanga hacia San Andrés de Trubia —donde Fernández Casado señaló los vestigios de un antiguo puente—, bien descender por Castañeo'l Monte a Villanueva de Santo Adriano y cruzar el Trubia por el antiguo puente de piedra (v. § 2.9.3) cercano a Tuñón donde en el siglo IX Alfonso III edificara el monasterio del mismo nombre.

Después, el itinerario ascendía por la vertiente oriental del valle hacia Tenebreo, en donde en el siglo XVI existía una venta y se documentan intervenciones en el camino; en sus inmediaciones se sitúa el castro de El Collaín, y Las Carangas, donde el castro de Peña Constancio parece haber servido desde antiguo como elemento articulador de la red viaria, por separarse en sus cercanías tres itinerarios en dirección a Oviedo que cruzaban el Nalón en distintos puntos. Uno discurría por Llavares y Llavareyos hacia Palombar, en un itinerario dominado por el mencionado castro y por el castillo de Peñerúes, y relacionado estrechamente con la explotación del hierro en épocas romana y medieval. Los otros dos transcurrían entre Las Carangas y el Nalón; uno llegaba a la barca de Puerto y el otro se dirigía a Godos por Siones, en las cercanías de Peña Constancio, siendo difícil plantearse cuál de los itinerarios es el más antiguo, puesto que las referencias a la «carrale antigua» de Puerto a Siones, del «castrum de Siones» y del «calce de Constanti» podrían aplicarse a ambos⁷³⁰.

Parece así lógico pensar que el camino que comunicaba Oviedo y Tuñón y Santo Adriano pasara preferentemente por la barca de Puerto —en cuyas inmediaciones se efectuaban las reuniones concejiles de la Tierra de La Ribera— cuando no



Figura 198. Torre de Prada, con la calzada del puente reedificado en los siglos XVI–XVII. (J. M. Fdez Hevia)

existía el puente de Godos, aunque ambos pasos coexistieron durante buena parte de la Edad Media e incluso tras la destrucción de este por existir otra barca en Godos⁷³¹. Sea como sea, el cruce pudo producirse en cualquiera de los puntos en los que se documentan barcas en época bajomedieval —Caces, Godos, Udrión y Puerto—⁷³² o, como veremos para los casos de Godos (v. § 2.9.4) y Udrión (v. § 2.9.5), puentes en plena Edad Media.

Ya al otro lado del río, enfrente de Caces y Puerto, y algo más al oriente de Godos, se ubicaba el castillo de Priorio, relacionado con una fortificación ya utilizada por los reyes asturianos y cerca del cual se encontraba en el siglo X la «strata

maiore qui discurrit ad Ovetto», que se dirigía por Ayones a la capital⁷³³.

Ruta por el puerto Ventana, Quirós, Proaza y Santo Adriano

El puerto de Ventana es el paso natural de comunicación con León para los concejos de Teverga y Quirós. Pese al posible uso de la ruta en las campañas militares del año 795 y como camino de peregrinación⁷³⁴, la ausencia de centros urbanos en su trazado y su situación entre las vías de La Mesa y Pajares pudo haber propiciado su consideración como itinerario secundario, lo que se advertiría aún en 1701, cuando la Junta

General rechazó la iniciativa de los concejos de Santo Adriano y Proaza para «abrir carreteras a Castilla» por la ruta, de difícil tránsito, argumentando que esta actuación no redundaría en «beneficio común del Principado»⁷³⁵. A pesar de las mejoras finalmente realizadas, y de que en 1745 el antiguo concejo de Páramo de La Focella manifestara que el itinerario era «uno de los más frecuentados para el tránsito de este Principado a Castilla», las comunicaciones eran difíciles en el invierno, por lo que sus vecinos pedían ser retribuidos por su labor de espala cobrando «de los que transitaren por él, en recompensa de su trabajo, lo mismo que por igual razón pagan y contribuyen los que transitan por el puerto de Pajares»⁷³⁶. Aún en 1775 se resaltaba el contraste con la vertiente leonesa, apta para el tránsito de carros, al solicitar nuevamente mejoras en el camino aludiendo a su potencialidad como ruta comercial por su cercanía a Babia. En 1778 se pidió de nuevo la «apertura» del camino del puerto de Ventana, que a finales del siglo XVIII ya parece haber alcanzado mayor desarrollo⁷³⁷.

El camino medieval discurriría por los términos de Trobaniel.lo, en el límite de Teberga y Quirós, y Bueida —ambos con capillas que la tradición popular asocia con fundaciones asistenciales para el camino—, Ricao y Ronderos. En las cercanías de Ricao se encuentra el castro de La Picon, en relación con la vía, al igual que Castro Col.lao, en la parroquia de Nimbra⁷³⁸ —aún en el siglo XVIII pervivían las alberguerías de Ricao y Ronderos, que debían «dar lumbre y techo a los pasajeros que transitan por el cercano puerto de Ventana»—, y el puente de Ronderos se documenta en el siglo XVI, cuando la capital contribuyó a su reparación, y a la del «camino de la Oxera», con 5000 maravedíes⁷³⁹. El itinerario proseguía por La Malata y Santa Marina de Aguasmestas, donde, en la confluencia de los ríos Quirós y L.lindes, aún se alza el puente de Santa Marina, que daba servicio a los tres valles de Quirós (v. § 2.9.1); y luego, por Bárzana, que poseyó una iglesia románica y una torre medieval relacionada con el camino, de la que apenas quedan restos. Con posterioridad, y dominando todo el valle desde la margen izquierda, se encuentra en términos de Faedo el castillo de Alba, de especial relevancia en la Edad



Figura 199. Pila del puente de San Andrés de Trubia. (J. M. Fdez. Hevia)

Media y uno de los pertenecientes al conde Gonzalo Peláez en el siglo XII, desde el que se observa la iglesia románica de San Pedro de Arrojo. Ya en la salida del concejo de Quirós, se conoce la existencia de una torre medieval de planta circular, volada en el siglo XX durante la construcción del pantano de Valdemurio, y de otra cuadrada, perteneciente a los Bernaldo de Quirós. Desde aquí el camino se dirigía, bien a Aciera en dirección a Proaza, enlazando con itinerarios provenientes del concejo de Teberga, bien a Bermiego en dirección a Peñerúes, en Morcín⁷⁴⁰. Precisamente en lo alto del collado de Aciera, se encontraba junto al camino la antigua malatería de Llendelafaya, documentada en el siglo XVI, aunque posiblemente

medieval, según Tolivar Faes, para quien el lugar «apenas fue nunca poblado más que por leprosos»⁷⁴¹.

La ruta proseguía a Proaza y Villanueva, núcleos receptores de los caminos de la zona, que en un buen tramo discurren en altura o media ladera por la imposibilidad de seguir el curso del río debido a las *foces* o *estrechuras* de Penas Xuntas, en Caranga, y Las Xanas. A la entrada de Proaza el itinerario cruzaba el río Trubia por el puente de Zaramo (v. § 2.9.2). En relación con este mencionado carácter de receptor de rutas, sabemos ya en el siglo XII de la existencia del castillo de Proaza, perteneciente entonces, junto a los de Buanga y Alba, también en el



Figura 200. Puente antiguo desaparecido en Entrago (Teverga), probablemente de inicios de la Edad Moderna. (RIDEA-Fondo Mas)

valle del Trubia, al conde Gonzalo Peláez y utilizados por este en su rebelión contra Alfonso VII. La actual torre de Proaza, construcción probablemente del siglo XV, pudo quizás compartir esta funcionalidad de control territorial⁷⁴².

Aguas abajo del Trubia, en la divisoria de los concejos de Proaza y Santo Adriano y asociado a la casa fuerte del mismo nombre, nos encontramos con el puente de Prada. Avello Álvarez documenta la torre a finales del siglo XIV y la relaciona con el puente, infiriendo que se trataría de una construcción vinculada «a intereses de tipo económico o administrativo más que a los puramente defensivos»⁷⁴³.

La torre y la casa fuerte aledaña se vieron gravemente dañadas en las inundaciones de 1522 reseñadas por Tirso de Avilés. Aunque desconocemos las características del puente por entonces, sabemos que fue destruido por otra riada en septiembre de 1587, cuando «la qual dicha puente de Prada era de madera, ssita sobre tres pilares de piedra bien altos e fabricados de piedra y argamasa, de balor de más de mil ducados». Andrés de Prada, procurador general del concejo de Proaza, alegó la necesidad de su reconstrucción como puente de fábrica en que con su ruina habían «zessado las rrecuas y trajinerías de pasar con sus tratos y comercios, y los caminantes de pie y de a caballo para poder pasar rrodean más

de quatro leguas para ir a buscar la puente de Peñaflor»⁷⁴⁴. Quizás el actual puente de piedra, mencionado por Tomás López, Jovellanos, Martínez Marina y Madoz, sea el edificado tras esta petición⁷⁴⁵.

Algo más al norte se encuentra el puente de Villanueva de Santo Adriano (v. § 2.9.3), aunque el río Trubia pudo haberse cruzado por otros pasos de los que tenemos escasas referencias: entre Proaza y Caranga, mediante una barca; y por Tuñón o San Andrés de Trubia, a través de posibles puentes⁷⁴⁶. Los restos conservados del puente de San Andrés se reducen a un estribo y una pila central, habiendo sido aprovechado el otro estribo para la edificación de una casa. Aunque la pila carece al parecer de mechinales, sobresale una línea de sillares para el apoyo del encimbrado, similar a la que, con otros materiales, se da en los puentes de Piantón y Abres.

De estos puentes de Proaza y Santo Adriano tenemos en junio de 1675 la referencia genérica de la necesidad de su reparación, sin individualizar nombres, porque «con las abenidas de los ríos se an desbaratado». El informe es, no obstante, previo a las grandes riadas documentadas en septiembre de 1676 y 1691, por lo que en 1701 volvió a plantearse la necesidad de reedificarlos⁷⁴⁷.

Desde Santo Adriano se continuaba hacia Oviedo por alguno de los itinerarios reseñados en el apartado anterior; todos ellos debieron superar la dificultad de alcanzar la otra orilla del río Nalón, lo que se solventó de diversas maneras a lo largo del tiempo.

Puentes para cruzar el río Nalón

Una vez producido su despegue urbano y comercial, la ciudad de Oviedo, rodeada por los ríos Nalón y Nora, necesitaba de buenas comunicaciones con el exterior. La documentación medieval ofrece numerosos pasos del Nalón en su límite meridional, entre La Ribera y la desembocadura del Nora, ya antes apuntados, que se realizaban sobre todo por medio de barcas, pues, aunque durante toda la Edad Media hubo

varios intentos de construcción de puentes en esta zona, lo cierto es que a fines del siglo XV no quedaba ninguno en pie, ya que los existentes en Godos (v. § 2.9.4.) y Gobín (Udrión) (v. § 2.9.5) se habían arruinado en época indeterminada. Precisamente es en este momento cuando hay constancia de los intentos del concejo de Oviedo, por un lado, y de la Iglesia, por otro, de reedificar ambos puentes, en un proceso largo y conflictivo del que restan numerosas referencias documentales.

Así, en 1478 sabemos de los intentos por parte del abad de Teberga y de la Catedral de Oviedo de reconstruir el antiguo puente de Gobín, recibiendo mandas testamentarias y limosnas para tal efecto⁷⁴⁸. Pocos años después fue el concejo de Oviedo quien, dentro del conjunto de obras civiles necesarias para la ciudad —casa consistorial, reparación de calzadas y murallas, traída de aguas, entre otras—, plantea la construcción de un puente en Puerto (La Ribera), donde el paso con barcas se realizaba desde antiguo como camino más directo de la zona hacia León. Para ello, teniendo en cuenta la gran escasez de bienes propios del concejo, los Reyes Católicos concedieron en 1495 la realización de una sisa de 590.000 maravedíes por cinco años para financiar estas obras⁷⁴⁹. La sisa, en principio impuesta solamente en el vino, carnes y pescado, se manifestó insuficiente, por lo que, tras una nueva solicitud en septiembre del mismo año, los monarcas la extendieron a los ganados mayores «de bueys, bacas, nobillos, yeguas, rozines e potros y en los pannos, sedas e chamelotes que se venden en la dicha çibdad»⁷⁵⁰. En octubre de 1496, ante la lentitud del proceso de captación de fondos, y teniendo en cuenta la disponibilidad de personas tanto de la ciudad como, en general, del Principado para ayudar a sufragar los gastos de la construcción del puente, el concejo solicitó al príncipe don Juan autorización para aceptar estas ayudas, a lo que se accedió, siempre y cuando estas se empleasen únicamente en la construcción del puente de Puerto⁷⁵¹. Las dudas de la corporación sobre la ubicación concreta del puente motivaron, no obstante, la paralización del proceso en 1498, por lo que en abril de ese año se acordó que una comisión de representantes del ayuntamiento y del cabildo catedralicio inspeccionara

los lugares de Puerto y de Godos. Tras esta inspección, en la que figuraba como experto mandado por el cabildo el maestro de la catedral, Bartolomé de Solórzano, se acordó que fuese el ayuntamiento quien tuviese la última palabra y que se pidiese la opinión de los concejos de Quirós y Babia al respecto de dónde se debía de hacer el puente y con cuánto estarían dispuestos a colaborar, resolviéndose finalmente que debiera hacerse en Puerto, tal y como constaba en la provisión real⁷⁵². Una nueva reunión entre el cabildo y los concejos afectados, motivada quizás por lo gravosa que era la sisa y la urgente necesidad de edificar el puente, volvió a pedir la opinión de los vecinos y, también de nuevo, la contribución de instituciones y particulares, reflejándose entonces la disparidad de intereses entre quienes manifestaban su indiferencia, los vecinos de La Ribera, quienes se inclinaron por el lugar de Puerto, y aquellos más vinculados con el occidente, que apostaron por Godos, manifestando unos y otros su disposición a entregar diversas cantidades⁷⁵³.

En aquel mismo año de 1498, cuando ya habían sido recaudados doscientos mil maravedíes de la sisa en las obras civiles del concejo, se realizó una nueva inspección con el asesoramiento de maestros de cantería, tras la que se dictaminó que «la puente nel lugar de Puerto era más provechosa, pero que costaría hazer noveçientos mill maravedíes, e que nel lugar de Godos se podía hazer la dicha puente asaz provechosa para la dicha çibdad por doçientas mill maravedíes»⁷⁵⁴.

Con todo, y a pesar de haberse iniciado las obras en Godos, estas se suspendieron al año siguiente por considerarse de mayor prioridad las de la nueva traída de aguas a Oviedo y no haber dinero suficiente para ambas cuestiones. Influyó también en esta determinación el que en el cercano lugar de Udrión la Iglesia continuase con las obras de reconstrucción del puente de Gobín⁷⁵⁵. El enfrentamiento entre el concejo ovetense y la Iglesia pasó entonces a un primer plano cuando el abad de Teberga pidió el sobrante de la sisa para ayudar a esta reconstrucción, a lo que la ciudad se negó escudándose en que el dinero solo podía emplearse en las obras para las que habían sido autorizados por el rey⁷⁵⁶.

El cruce del Nalón tanto en Godos como en Puerto seguirá produciéndose, pues, mediante barcas. No obstante, el asunto de la edificación del puente en Puerto se retomó casi un siglo después, cuando también se reprodujeron las polémicas por su emplazamiento con los vecinos de Soto. Las obras se encomendaron al maestro de obra de la Universidad de Oviedo, Diego Vélez, quien la subcontrató en parte a Juan de la Roza y Juan de Cerecedo, quien, como indica García Cuetos, realizó la traza del puente, que se conserva en el archivo del Ayuntamiento de Oviedo. Desafortunadamente, entre mayo y septiembre de 1586 dos riadas destruyeron todo lo construido hasta entonces. Quizás a consecuencia de ello la Junta General del Principado trató en febrero de 1596 «el redificio del puente de Godos», aunque la iniciativa no prosperó⁷⁵⁷. Del puente de Puerto, en las inmediaciones de la Peña de Abis, donde hoy se encuentra un puente metálico del ferrocarril de vía estrecha, no parece conservarse resto material alguno ni conciencia entre los vecinos de su pasada y fugaz existencia.

2.9.1. PUENTE DE SANTA MARINA

Situado en la confluencia de los ríos Quirós y Lindes (L.lindes), en el concejo de Quirós, es uno de los cinco puentes de piedra del municipio reseñados en el *Diccionario* de Martínez Marina. Las obras de Tomás López y Madoz detallan que tenía por entonces dos arcos. La discordancia con la fábrica actual, de un solo arco apuntado, pudiera quizás deberse a la supresión del segundo al realizarse la moderna carretera perpendicular a su planta. A mediados del siglo XIX era ya al parecer el único puente de piedra de cierta relevancia del concejo, aunque pocos años antes existían asimismo los de Ronderos y Ricao. Sabemos, en esta línea, que la referencia a la reparación en 1546 de «la puente de Quirós» no es atribuible al que nos ocupa, sino al primero de los enumerados, actualmente desaparecido, y al que el *Diccionario* de Tomás López ubicaba en dirección a Ventana, en un «camino como de caracol»⁷⁵⁸.

Descripción

Tiene el puente una longitud de 11,3 metros, con un solo arco de traza ojival —por asimilarla a alguna— muy rebajada. Su luz es de 8,1 metros y la altura de la rasante es 2,8 metros. La capacidad de desagüe del puente es pequeña y es superado por las aguas en crecidas importantes.

La bóveda es de un trazado imperfecto y elaborada con una técnica muy pobre. Su esquema resistente responde más al de una cuña que al de efecto arco, pues las roscas tienen una disposición en torno a la clave casi coincidentes con la cuerda que une esta con los arranques. Las comprensiones inclinadas se transmiten directamente a los afloramientos rocosos que estriban la bóveda; el afloramiento de la margen derecha está cubierto por canto rodado. Las boquillas están realizadas con sillarejo de dimensiones 65-70 x 15-20 cm, de trasdós irregular. La de aguas arriba ha perdido parte de algunas dovelas, que están quebradas; la otra se conserva en mejor estado, parcialmente cubierta de vegetación.

Los tímpanos y muros de acompañamiento están realizados con sillarejo de labra pobre y en algunos lienzos con mampostería, todo a hueso o con mortero de baja calidad que ha sido lavado.

El puente tiene una calzada horizontal (excepto en la rampa de acceso desde la carretera) de ancho grande en comparación con sus otras dimensiones: 3,25 metros. Está cubierta de tierra, y en la zona central es casi tangente al trasdós de la bóveda. Carece de pretilos y tiene una pequeña barandilla en el tramo inicial, aguas arriba. Una hilada de sillarejos sobresale del plano de la boquilla en la zona central y se dispuso con la finalidad de ensanchar la calzada unos 50 centímetros.

Las aguas del río Lindes no se dirigen de manera natural hacia al vano, sino más bien hacia el estribo izquierdo. Quizá con motivo de las obras de la carretera se elevó un muro de

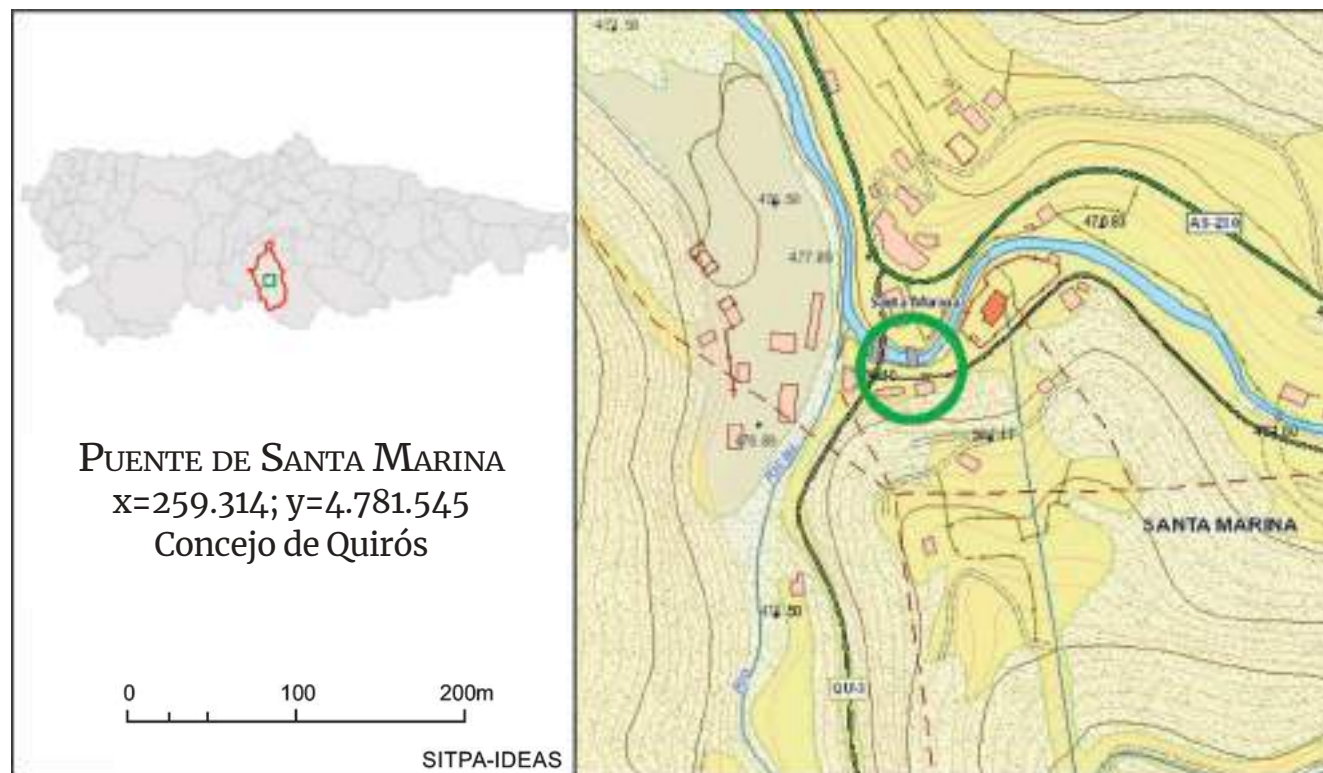


Figura 201. Vista, aguas abajo. (J. Belón González)



Figura 202. Vista, aguas arriba. (J. Belón González)

sostenimiento de fábrica que entroncaría con este estribo formando un punto anguloso. Se trata de la zona más castigada del puente y que sufrió derrumbamientos; tanto el muro de sostenimiento como el estribo son hoy en día de hormigón —obra de los años 60 del pasado siglo— y, según nuestra opinión, responden a una solución desafortunada tanto desde el punto hidráulico como estético.

El puente sigue siendo usado por los vecinos, aunque en sus cercanías se sitúa otro moderno, de tablero de hormigón, por el que circula la carretera hacia Ricao.

La conservación del puente es pobre, y dudamos mucho de la estabilidad de la bóveda si no se consolida. Es conveniente una limpieza de la vegetación presente en el estribo izquierdo, aguas abajo.

Por ser un puente antiguo, escasos en la zona, conviene prestarle una mayor atención, aunque, como hemos visto, no se trate de un puente de calidad relevante.

2.9.2. PUENTE DE ZARAMEO

Situado en Proaza, en el camino real hacia Ventana, el puente ya fue descrito en el siglo XVI como «de piedra e argamasa, grande y muy antigua». Sabemos además que quedó «sana y sin dano alguno» tras la riada de 1587⁷⁵⁹. Jovellanos lo cita en sus *Diarios*, y el *Diccionario* de Tomás López detalla su ubicación «tras Proaza y Traslavilla», en «Zaramedo o la Abadía, de bastante población, en donde se hacen las audiencias». En este mismo sentido, Valeriano López, en su artículo para el *Asturias* de Bellmunt y Canella, reseñó a finales del siglo XIX que las sesiones del Ayuntamiento de Proaza mantenían la fórmula «en juntto a la puente de Çaramedo, de el q.º de Proaza». Este hecho, con antecedentes medievales, ocurría también en otros puentes relevantes, como el de Turiellos (Langreo), que ya en 1338, antes de la fundación de la puebla, aparece documentado como lugar de reunión del concejo, o de los de Cayés e Infiesto, donde los escribanos escribían documentos públicos. Calificado en el *Diccionario* de Madoz como «de antiquísima construcción», Valeriano López llega incluso a relacionar su origen con una explotación minera romana de la zona, de tal manera que el puente o, más bien, otro que le habría precedido, se situaría

frente a frente de sus ferrerías, fabricado lo más de él de ladrillo, y que, arrastrado algún tiempo después por una soberbia avenida de aguas, fue reemplado [sic] por el de Zaramedo.

El vínculo con explotaciones mineras cercanas y la sustitución del legendario puente romano de ladrillo por el actual en época indeterminada denotan la conciencia existente sobre la antigüedad del paso del río Trubia por la zona. A esto se añade la tradición referida por el autor sobre la presencia en el puente de una inscripción, destruida clandestinamente «para buscar un supuesto tesoro», lo que nos pone a su vez en relación con las numerosas leyendas existentes en Asturias sobre *ayalgas* en vinculación con emplazamientos antiguos y atribuidas por lo general a los *moros*⁷⁶⁰. El puente es calificado como medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁷⁶¹.

A pesar de no haber sido dañado, como ya avanzamos, en las inundaciones sucedidas en el siglo XVI, el puente sí se vio afectado por las sufridas en el siglo siguiente, pues en junio de 1675 y septiembre de 1676 se solicitó reparar los puentes de Proaza y de Santo Adriano, «que con las avenidas de los ríos se an desbaratado». Así, en 1676 se planteó «la fábrica de una puente de piedra que an de açer en el sitio y parte de el dicho lugar de Pruaça, donde al presente se alla una de madera para la serbidumbre de dichos lugares y pefegçión y seguridad». Las obras fueron adjudicadas al arquitecto Pablo de Cubas Ceballos, por un coste de 500 ducados de vellón y un plazo de ejecución de un año. La más que probable identificación de este puente de Proaza con el de Zaramedo nos llevaría, pues, a plantear el origen de al menos parte de la fábrica del actual puente en el siglo XVII. Las indicaciones sobre la necesidad de reparaciones vuelven a darse en 1701, quizás como consecuencia de las nuevas inundaciones sucedidas en 1691.

Descripción

Se trata de un puente de 4,8 metros de longitud, en el que se observan muchas intervenciones. Tiene dos vanos, separados por una pila central esbelta y de una técnica constructiva que no hemos visto en ningún otro puente de Asturias. Los vanos son de 4,5 y 11 metros de luz (de margen izquierda a margen derecha). La traza de los arcos parece ser de medio punto imperfecto en el mayor y apuntada en el menor.

El puente tenía a finales del siglo pasado un perfil alomado con pretiles de fábrica. Hoy la calzada es horizontal y se ha incorporado un largo muro de acompañamiento.

La altura de la rasante actual es de 11,5 metros sobre el nivel de las aguas medias. Aunque los paramentos fueron recrecidos para hacerla horizontal en intervenciones de este siglo, originalmente la necesidad de lograr una cota ligeramente inferior a la actual obligó a la construcción de una pila central, puesto que no se quiso salvar el vano con un solo arco; esto hubiera supuesto haber levantado una bóveda de luz próxima a los 18 metros difícil de estribar en las laderas rocosas, casi



Figura 203. Panorámica de Proaza, con el puente de Zarameo en primer término, hacia 1900. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)



Figura 204. Tímpanos en el paramento de aguas abajo. (J. Belón González)

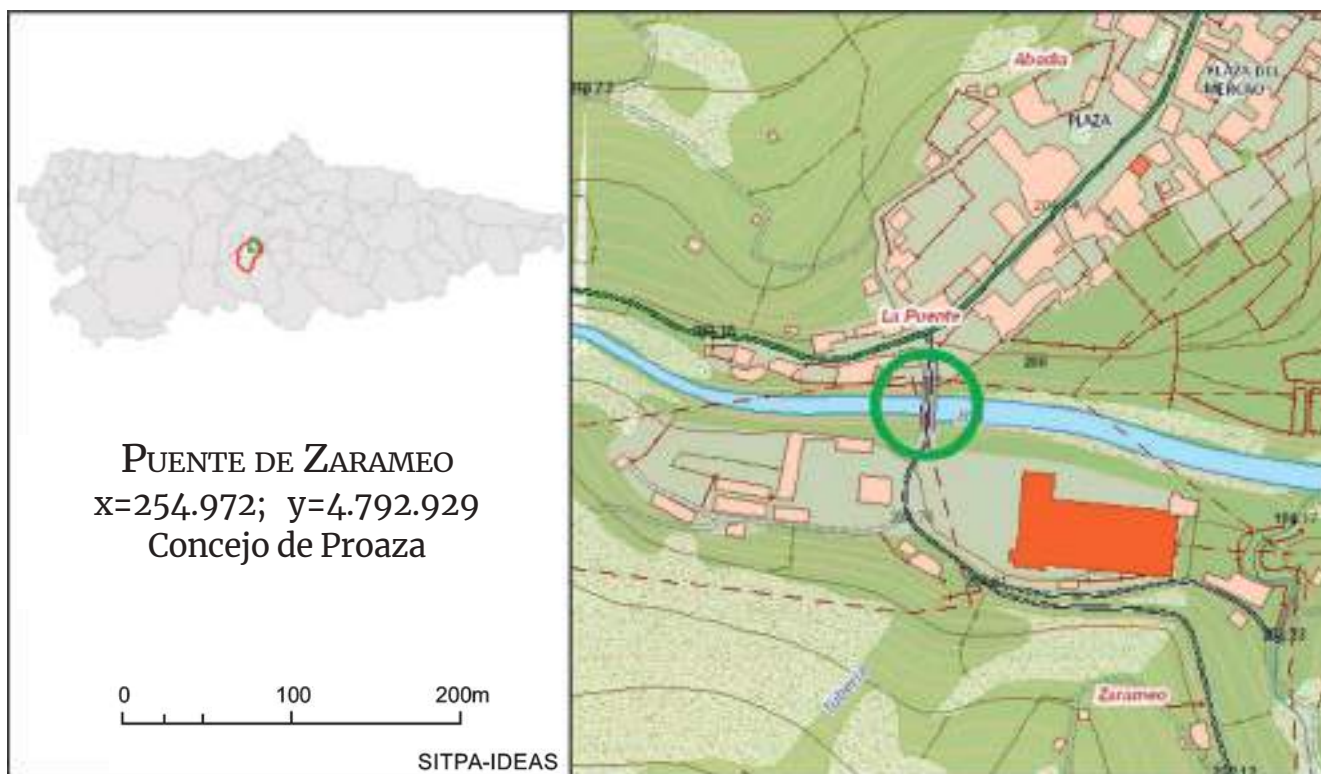


Figura 205. Arco menor, aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 206. Vista, aguas arriba. (Elena Ruiz)

verticales y que no ofrecen buen apoyo al nivel de los 2 metros en el que se debería situar. El hecho es que se decidió aprovechar un afloramiento de piedra arenisca desplazado del eje del cauce hacia la margen izquierda para cimentar una pila central y trazar dos arcos de menor luz, que se estriban en la roca de los márgenes a mayor altura y con buen apoyo.

La base de la pila se amolda a la roca soporte y parte desde la base con forma de huso redondeada aguas abajo. A unos 2,5 metros de altura desde la cimentación los paramentos curvos son cortados perpendicularmente al eje vertical, formando

una pequeña meseta. Desde ella, retranqueadas, parten las bóvedas. Los extremos del huso, sin embargo, continúan ascendiendo como pequeños tajamares ojivales hasta la mitad de la altura del puente aproximadamente, apoyados en paramentos planos de los tímpanos. Lo más curioso de esta técnica es que el conjunto se ha ido levantando monolíticamente, produciendo el efecto final que se puede ver en la pila.

La fábrica empleada en la pila, que luego continúa en las bóvedas, es en general de sillarejo calizo de pequeño tamaño, causando de hecho la bóveda la impresión de ser un gran mosaico. Los paramentos de la pila han sido enfoscados con mortero.

Las boquillas de las bóvedas son de dovelas calizas de pequeña longitud (60–65 centímetros) y no se sitúan perfectamente en un plano. Estos pequeños desplomes son resultado de movimientos de reajuste. Hay que decir, por tanto, que la calidad en la elaboración de estas no es buena, habiendo salvado su estabilidad la buena estribación en las márgenes. La boquilla de aguas arriba está parcialmente oculta por una viga de hormigón a la que nos referiremos más adelante. Añadamos, además, que el trazado de ambas estuvo condicionado por las limitaciones del apoyo, y el juego de luces y la situación de claves a distinta altura no resulta muy estético, hecho que quizás se mitigase con el antiguo perfil alomado. Los muros de acompañamiento y el tímpano —desproporcionado— de la bóveda pequeña están reconstruidos con sillares calizos simplemente desbastados y puestos en obra con asientos imperfectos. El tímpano y muro de acompañamiento de la margen derecha, aguas abajo, presenta desplomes.

La necesidad de habilitar un paso de ancho adecuado hizo que el puente se ensanchase 1,30 metros mediante superposición de una losa de hormigón con voladizos. Su anchura total es de 4 metros. La calzada está asfaltada y está protegida por unas barandillas metálicas, produciendo la intervención un resultado impactante y, en nuestra opinión, desafortunado. Se aprovecha la parte inferior de los voladizos, aguas arriba, para llevar diversas conducciones que afean aún más el conjunto.

Las múltiples intervenciones han desfigurado casi completamente el aspecto de este puente medieval, reconstruido probablemente en el siglo XVII. La obra de fábrica es apenas visible debido a la obra del ensanche, y pasa desapercibida si no se conoce previamente su existencia.

El estado de la estructura es aceptable. Hay que limpiar la vegetación y acondicionar el entorno; conviene consolidar los muros de acompañamiento, pues el puente da paso a vehículos pesados que se dirigen a la inmediata central hidroeléctrica de salto forzado. Por lo demás, sigue cumpliendo su función, dando también paso hacia Villamejín.

2.9.3. PUENTE DE VILLANUEVA

Aunque la antigüedad del cruce del Trubia en Villanueva (Santo Adriano) ha sido sugerida en distintas ocasiones, solo poseemos del puente referencias documentales de Edad Moderna⁷⁶². En cualquier caso, según el *Diccionario* de Tomás López, en el siglo XVIII era el paso más utilizado para cruzar el río en dirección a Tuñón, donde volvía a cruzarlo por otro «que, aunque de palo, es bastante seguro, largo y espacioso», en tanto que el camino que se dirigía directamente a Llavares, descrito por Uría Rúa y quizás más antiguo, era señalado como «camino de a pie menos frecuentado».

El puente es simplemente reseñado como puente de piedra en los diccionarios de Tomás López y de Madoz⁷⁶³. Fernández Casado lo atribuye a época romana, especificando que «no solo son alomados los puentes medievales, pues, en general, todos los de un solo vano y de arco de medio punto tienen como característica formal esta gran elevación central», estimando que pudo dar origen al pueblo de Villanueva, y Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* lo catalogan como puente «romano-medieval»⁷⁶⁴.

Intervenciones

Probablemente afectado por las grandes inundaciones de 1522, que causaron graves daños a edificios y heredades de

la comarca, y las de 1587, no tenemos, sin embargo, evidencia al respecto⁷⁶⁵. La primera referencia que conocemos del puente es resultado de la riada acaecida en 1675, cuando en una reunión del Principado de 22 de junio de 1675 se puso en conocimiento que «en los concejos de Proaça y San Adriano ay mucha nezesidad de reparar las puentes, que con las abenidas de los ríos se an desbaratado»⁷⁶⁶. Aunque también desconocemos en qué medida fue afectado por la gran crecida de septiembre de 1676, sí tenemos noticias de su destrucción en la inundación sufrida el 25 y el 26 de agosto de 1691, fecha en la que «avía padeçido esa provinçia la maior inundaçión de agua que avían experimentado sus naturales, de que resultó averse llevado mas de diez y seis puentes de piedra», siendo el «puente de Lavares, en Villanueva» uno de ellos. El puente se incluyó en la relación de aquellos que debían repararse con mayor prontitud, junto, entre otros, los de Olloniego, Ujo, Gallejos, Grado, San Antolín de Ribadesella, Infiesto, Turiellos (Langreo) y Purón, lo que da una idea de su importancia. No obstante, a pesar de esta declaración de urgencia, en 1701 volvió a plantearse en la Junta General la necesidad de reedificar puentes en la zona, de lo que inferimos que las actuaciones no se habrían ejecutado en su totalidad⁷⁶⁷.

Descripción

El puente es de un solo vano, con arco de medio punto ligeramente peraltado, de 15,5 metros de luz. Tiene perfil fuertemente alomado asimétrico, con rampa más larga en el acceso desde la carretera general y la otra, más corta y de pendiente más suave, en la otra margen. Su longitud total es de unos 40 metros.

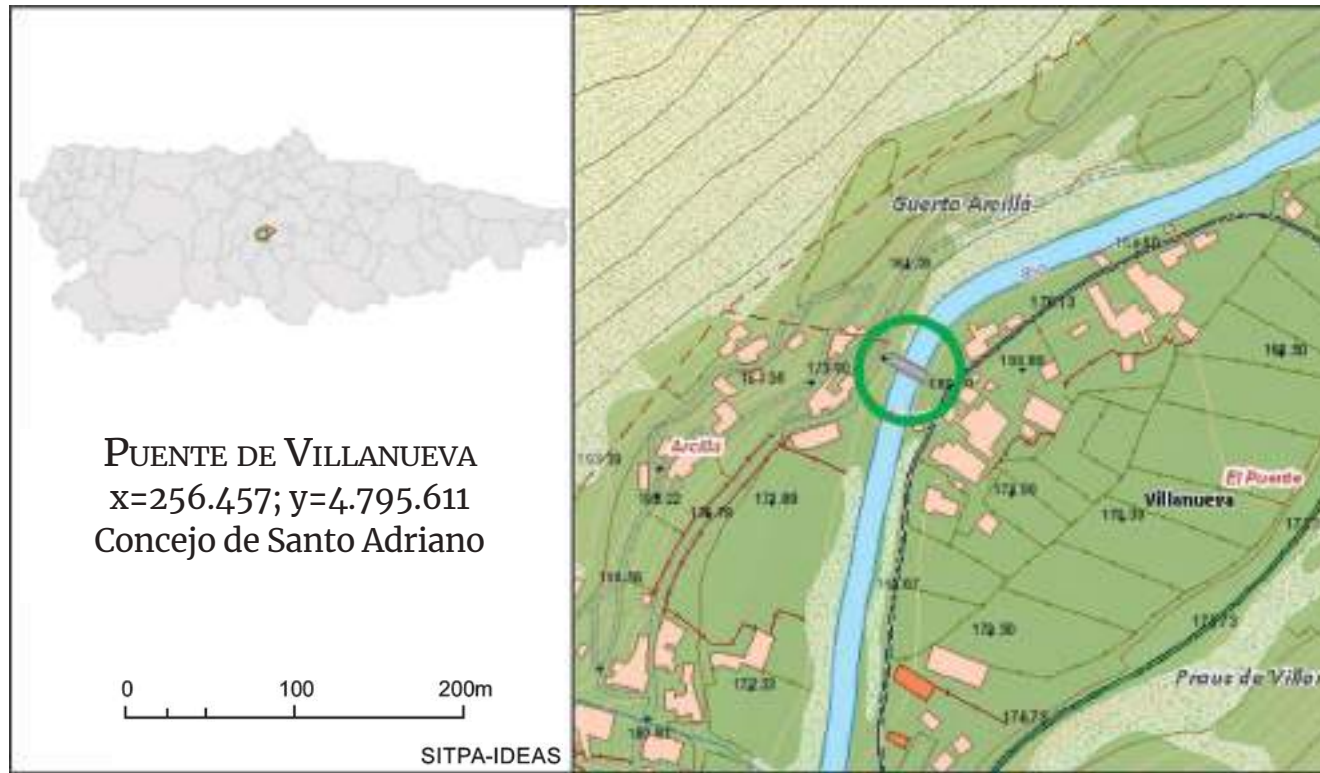
La bóveda está estribada en roca, produciéndose el apoyo bajo el nivel de las aguas. Está elaborada con dos tipos de fábrica. En los arranques se emplean sillares de tamaño regular rejun-tados superficialmente con mortero, con juntas y asientos no visibles con claridad en todo el ancho; se supone que siguen la tónica de lo que se observa en la zona próxima a las boquillas: sillares bien escuadrados, bien asentados y con buen aparejo. Poco por encima del nivel de riñones el sillar pasa a sillare-



Figura 207. Vista general, aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 208. Vista del puente aguas abajo. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)



jo, con peor labra y continuidad de hiladas a lo ancho no muy clara. Se emplea más mortero de asiento. Desconocemos si el cambio —que no es neto— es el resultado de alguna de las reconstrucciones de las que hay constancia.

Las boquillas están realizadas con sillares calizos de longitud variable entre 60 y 70 centímetros y ancho entre 20 y 25 centímetros. El trasdós es irregular en la boquilla de aguas abajo, la única no cubierta por vegetación en un tramo apreciable.

La fábrica de muros de acompañamiento y tímpanos es muy diversa. En la zona de tímpanos, mampostería concertada, con lienzos de mampostería a hueso. Los muros de acompañamiento se abren en aletas en la zona de acceso desde el pueblo. Han sido muy intervenidos y, aguas abajo, se observa un cambio lateral de la fábrica al alejarnos de la bóveda, pasando de mampostería concertada a mampuestos calizos de mayor tamaño, desbastados y dispuestos a hueso. Aguas arriba, la fábrica es de menor tamaño y los lienzos no presentan uniformidad. Es muy posible que estos muros fueran afectados por las grandes riadas ya conocidas y que parte de ellos sean fruto de reconstrucciones



Figura 209. Vista aguas abajo. (Elena Ruiz)



Figura 210. Calzada del puente, con su ensanchamiento. (J. Belón González)



Figura 211. Parte inferior de la pila. (J. Belón González)



Figura 212. Vista del puente aguas abajo. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)

de entonces. No obstante, el paredón de aguas abajo en la margen derecha es obra reciente para ensanchar el acceso.

El puente carece de tajamares. Sin embargo, en ambas márgenes hay dos muros de encauzamiento que entroncan con la fábrica de la bóveda y que sirven también como contención de tierras de los prados adyacentes.

La calzada del puente está asfaltada. Tiene una anchura libre mínima en la zona de clave de 2,75 metros, pero está próxima a los 6 metros en uno de los accesos y supera los 3,1 en el otro. Los pretiles, de mampostería, son de un ancho considerable (55 centímetros) y su altura variable entre 35 centímetros y 1 metro.

El puente está bien conservado y se encuentra entre los mejores ejemplares que tenemos en Asturias de puentes de fábrica

de un solo vano y perfil alomado. Conviene limpiar las hiedras colgantes que prácticamente tapan la boca aguas arriba y procurar disimular la tubería adosada a los tímpanos, aguas abajo.

2.9.4. PUENTE DE GODOS

Situado entre La Ribera y la desembocadura del Trubia, el puente de Godos, hoy en ruinas, debe vincularse con las vías de comunicación que, atravesando los valles del Trubia, podían cruzar allí el Nalón para enlazar con la «strata maiore qui discurrit ad Oueto» mencionada ya a finales del siglo X.

Al igual que el cercano de Udrión, el *Diccionario* de Tomás López refiere su «mucha antigüedad»; el de Martínez Mari-

na, que «en Godos y en Gobín, término de Udrión [hay] dos puentes de piedra suntuosos, que están cortados por este lado», lo que parece indicar que entre finales del siglo XVIII y principios del XIX los restos conservados tenían una cierta magnitud. Jovellanos apostó por un hipotético origen romano de los restos, situándose Miguel Vigil en la misma línea a finales del siglo XIX, cuando se conservaban aún «dos arcos sobre fuertes pilares harto maltratados, por donde pasa el agua en época de crecidas; se infiere que habrán sido destruidas las otras seis arcadas»⁷⁶⁸. A su vez, el *Diccionario* de Madoz habla de un puente de piedra, cortado, en Godos (Sograndio, Oviedo) «cincuenta varas más abajo de la barca (...) cuya obra parece ser de época de los romanos». Ya en el siglo pasado, Fernández Casado, quizás siguiendo a Miguel Vigil, describió sus características:

Tenía ocho vanos, pues quedan ruinas de todas las pilas, aunque no se mantiene ningún arco, pero aparecen los arranques de las bóvedas con buenas fábricas romanas. Hay una senda en la ribera que conduce a Trubia faldeando el río⁷⁶⁹.

A pesar de la temprana aparición del camino al que el puente da servicio, este no se documenta hasta el año 1274, cuando aparece mencionado, junto al de Olloniego, en el testamento del arcediano don Fernando Alfonso, quien otorgó cierta cantidad para su mantenimiento: «ala ponte de Godos, un moyo descanda»; el puente volvió a incluirse en otro testamento del año 1330 como beneficiario de diez maravedíes. Tanto en uno como en otro caso, figura junto a otros de especial relevancia para las comunicaciones asturianas en la Edad Media, como los de Olloniego, Mieres o Infiesto⁷⁷⁰. A pesar de la especial significación que se trasluce de la documentación de los siglos XIII y XIV, desconocemos si algunos siglos antes el paso del río ya se realizaba por el puente o si se hacía por mediación de barcas, como ocurrió tras su destrucción, sucedida casi con total seguridad en el siglo XIV. Tampoco sabemos la causa de su ruina, siendo de suponer que pudo ser esta una de las periódicas riadas que afectan especialmente a esta parte del Nalón, aunque, por otro lado, algunos autores del siglo XIX, como



Figura 213. «Ruinas romanas en Godos». (Col. M. Carrasco Marqués)



Figura 214. Vista desde el lado ferrocarril. (J. Belón González)



Figura 215. Detalle de la fábrica en la pila pequeña, en la orilla de Godos. (J. Belón González)

Miguel Vigil y Canella Secades sugirieron una destrucción intencionada en épocas de luchas civiles en relación con el cercano castillo de Priorio, hipótesis no totalmente descartable⁷⁷¹.

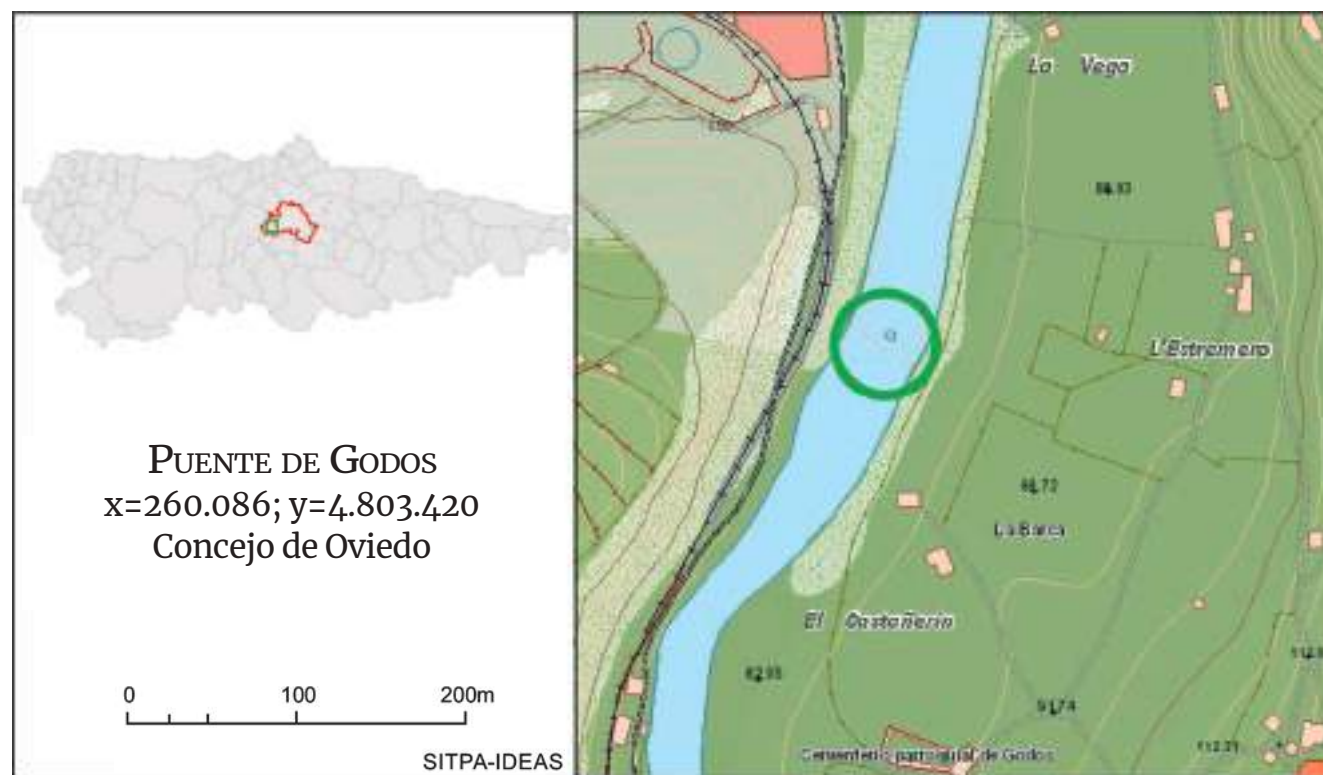
Como hemos apuntado al hablar de los pasos para cruzar el Nalón, en 1498 la ciudad de Oviedo comenzó a levantar un puente en el lugar de Godos; ahora bien, tenemos constancia de su existencia ya en marzo del año siguiente, cuando se menciona «la carril que va pora la ponte», y ya en el verano de 1470 el cabildo de la Catedral de Oviedo había ordenado que se diesen parte de los maravedíes destinados al puente de Mieres para la obra del de Godos, y en octubre de este año el cabildo autorizó arrendar «los muros con el suelo del espital de Santo Toribio, que está en Godos, con un día de bués de heredad» al chantre don Francisco de Arevalo, por 20 maravedíes, que debían emplearse para reparar el puente «al que tovier cargo de la ponte de Godos»⁷⁷². El mencionado *espital* se corresponde con la antigua capilla de Santo Toribio, aún existente, si bien en ruinas, en las inmediaciones del puente, en una clásica asociación entre puente y centro asistencial característica del mundo medieval.

Parece, por consiguiente, lógico pensar que buena parte de los restos del puente hoy conservados se correspondan con la obra realizada por entonces, detenida ya en mayo de 1499 ante la imposibilidad de la ciudad de financiarla, ya que «no se podía façer con seisçientos mill maravedíes»⁷⁷³. Aunque tras la destrucción del puente de Puerto, en 1586, la construcción del de Godos volvió a tratarse en la Junta General, diez años después se acordó que la obra no se llevase a cabo, al no ser necesaria⁷⁷⁴. Aunque es difícil, como veremos, afirmar con certeza si alguno de los restos conservados corresponde al puente existente en la Plena Edad Media anterior a las obras del siglo XV, es destacable la presencia en el pilar cercano a la orilla de una marca de cantería similar a alguna de las descritas por Fernández González en relación con el románico de Villaviciosa, hecho que, no obstante, habría que considerar con cierta prudencia a la hora de establecer paralelismos cronológicos⁷⁷⁵.

Descripción

El puente tan solo conserva una pila completa y otra parcialmente derruida; a pesar de esto, tiene interés observar estos restos, examinándolos a la luz de las referencias documentales y bibliográficas. Pero antes de pasar a describir lo que queda del puente, queremos hacer un breve análisis sobre la posible morfología de este en su estado completo, si es que en algún momento existió.

Vamos a partir del testimonio de Miguel Vigil (1887). De este se deduce que el puente tenía ocho arcos. Hoy no se conserva ninguno, y los restos de las dos pilas están asentadas en el lecho del río: una, cercana a la margen derecha, y otra, próxima a su eje. Miguel Vigil debió conocer, sin embargo, dos arcos fuera del cauce, porque habla de la presencia de estos «por donde pasa el agua en época de crecidas», arcos que quizás estaban emplazados en la margen izquierda: observando el entorno, se aprecia que en la margen derecha (lado de Godos) existe una gran llanura aluvial con amplitud sobrada para situar dos y muchos más arcos. En la margen izquierda, muy próximos al cauce, se encuentran la carretera local hacia Pintoria y la línea del ferrocarril de vía estrecha, realizada en los primeros años del pasado siglo, y donde el espacio es más reducido. El problema surge cuando vemos la distancia que existe entre las pilas —que define un arco de luz en torno a los 15 metros— y tratamos de encajar el resto de arcos hasta completar los ocho de los que habla Miguel Vigil. Cabe imaginar que cuatro salvaban el cauce y que otros tantos se situaban en las márgenes; también, que el perfil era —por la altura de la fábrica en la pila que se conserva— posiblemente alomado, con su punto más alto ligeramente desplazado hacia la margen izquierda respecto al eje del cauce. De esta forma, la mayor de las pilas actuales sería la pila derecha del arco mayor. Lo curioso es que los vecinos no tienen la menor referencia de restos de sillares en la zona de Godos; por el contrario, sí que les consta la presencia de restos en la zona próxima al ferrocarril. Nosotros estamos convencidos de que la caja de la vía —que circula elevada sobre muros de sillares— se sitúa en una zona antiguamente



ocupada por algún arco del puente y que, además, fue realizada en parte con sillares aprovechados de los restos que quedaban de él.

En los restos actuales vemos una pila con tajamar triangular que se eleva unos 3,30 metros sobre las aguas medias y termina en meseta plana por encima del nivel de arranque de las bóvedas laterales; aguas abajo, existe un espolón, también triangular, de apenas 1 metro de altura, observándose continuidad en la fábrica entre el extremo del tajamar y terminación del espolón. Dos hechos sorprendentes se descubren en esta pila —la más próxima a la margen derecha—. El primero es comprobar la distancia entre paramentos con el que se diseñó el puente «original»: 4,40 metros; anchura considerable, que parece que habla de su importancia. Como dato de comparación, en puentes cercanos a la ciudad de Oviedo con

antigüedad probada (Gallegos, Colloto, Lugones, etc.), ninguno supera los 3,50 metros. El otro hecho sorprendente es la calidad de la fábrica que descubrimos en la pila: sillar de caliza, con labra fina y aparejo realizado con gran perfección, que nos habla de unos artífices expertos en la labor de cantería. Su estado de conservación es bueno, aunque en las partes superiores está cubierta de vegetación. Tanto en esta pila como en la central se superpone una fábrica de factura posterior —no hay más que observar el cambio de calidad—, con una caja más estrecha.

La pila central está prácticamente derruida en su paramento más próximo a la margen de Godos, sin sillares que la protejan y un descalce de gran magnitud en la zona inferior de uno de los muros de tímpanos: corre el peligro de derrumbarse completamente. Esta zona tiene el interés de suministrar-



Figura 216. Pila central desde Trubia, con restos de las obras de reconstrucción. (J. Belón González)

nos información sobre el modo en que se llevaban a cabo los rellenos. Los sillares solo se emplean en las caras exteriores, y entre los paramentos se dispone una mezcla de tierra con cascajo y canto rodado, sin estabilización con mortero. Por los resultados, vemos que la baja calidad de este pudo ser la causa de que la pila acabase cediendo a la acción destructiva de las aguas, una vez que la pérdida de algún sillar facilitó una vía de penetración, lo que se produjo sin duda a lo largo de este siglo, si tenemos en cuenta el testimonio gráfico que se adjunta. El otro paramento —hacia la vía del tren— está casi completo hasta el nivel de arranque de la bóveda —la de más luz, según creemos—, aunque se puede comprobar que es resultado de una reconstrucción: se ven sillares reaprovechados; uno de ellos, cambiado de posición, tiene tallado un hueco para apoyo de cimbra. Es este el lado donde mejor se ve una continuación en la reedificación del puente, que se llevó a cabo levantando dos paredones de mampostería retranqueados lateralmente, aprovechando la fábrica preexistente. De este lado, se comprueba que esta pila tiene un tajamar y espolón de planta ojival, que no se corresponde con las formas que aparecen en la pila pequeña. Parece que se trata de una modificación, porque la calidad del aparejo no se corresponde con el de la otra pila.



Figura 217. Restos de la pila central con estabilidad muy comprometida, desde Godos. (J. Belón González)

Existiría así una intervención de finales del siglo XV que podría incluir, bien la construcción *ex novo* de las pilas, bien la reconstrucción de la mayor aprovechando los restos del puente preexistente.

Con independencia de estas dos hipótesis, posteriormente las obras se paralizarían, quizás por falta de recursos, continuando la reconstrucción completa del puente con la decisión de estrecharlo, empleando menos material y de peor calidad. Se aprovecha lo realizado, pero antes de levantar los arcos se produce una remodelación en las pilas centrales, de las cuales conservamos una, en la que se observa claramente la existencia de dos líneas de encimbrado. No obstante, es difícil plantear si el cambio a las formas ojivales en los tajamares y espolones de esta pila se produjo al tiempo que el estrechamiento o se trataba de una obra realizada ya con anterioridad.

En cualquier caso, cabe pensar la posibilidad de que la pila pequeña sea de época plenomedieval, al igual que la obra base de la mayor, y que el añadido superior y la modificación en planta se correspondan con la obra de finales del XV. Si esto es así,

los restos de la pila pequeña constituyen un testimonio excepcional de la calidad constructiva en época plenomedieval. A esta hipótesis contribuirían su forma en planta, similar a la de puentes construidos con anterioridad al siglo XII, como los de Colloto, Gobín o Peñaflor; la calidad de labra, difícilmente asimilable a una obra de los siglos XV-XVI, y que concuerda tanto con los puentes anteriores como con la perfección conseguida en la fábrica románica del puente de Cangas de Onís; y la presencia de tajamares elevados con respecto a los espolones, de los cuales es ejemplo característico la obra plenomedieval del cercano puente de Gobín.

Podemos decir, para concluir, que los actuales restos del puente de Godos, sea cual sea su origen concreto, son herederos de una tradición de paso en la zona muy antigua. Los que lo diseñaron no supieron medir bien las fuerzas de un río que es implacable en sus crecidas; en ese sentido, la deficiente cimentación es la causa de los fatales avatares que ha sufrido.

2.9.5. PUENTE DE GOBÍN

Situado en el término de Gobín, en las inmediaciones del lugar de Udrión, el puente es el más occidental de los pasos del Nalón antes de su confluencia con el Nora. La primera referencia, indirecta, que tenemos de él data de 1053, cuando aparece aludido en un testamento por el cual se donaba la *villa* de Nora a la Iglesia de Oviedo: «uilla quem dicunt Naura qui est (...) super illa ponte»⁷⁷⁶.

El puente fue descrito en el *Diccionario* de Tomás López como «rompido, de mucha antigüedad», al igual que el vecino de Godos, y en el de Martínez Marina se le reseña, también junto al de Godos, como «de piedra, suntuosos, que están cortados». Jovellanos menciona la existencia de la barca de Udrión, que en época moderna era llevada por el marqués de Ferrera, perviviendo aún el topónimo La Barquera a la altura de la carretera en dirección a Felechés. Uría Rúa, quien reparó en el posible uso temprano de un paso del Nalón en las proximidades

dades de la iglesia prerrománica de San Pedro de Nora, refirió la existencia de vestigios «que alcanzarían por lo menos a la Edad Media, en la que pudieron ser sucesores de otros más antiguos»⁷⁷⁷. Fernández Casado lo recoge en su monografía sobre puentes romanos, siguiendo a Miguel Vigil y Somoza y equiparándolo también al de Godos, mientras que para Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* se trata de un puente «romano-medieval»⁷⁷⁸.

El camino antiguo al que da servicio el puente, del que quedan aún restos de empedrado en la actualidad, es conocido en la ribera este como «camín de Grao»⁷⁷⁹ y como «camín real» o «paso de Santiago» en la oeste; fue, por lo tanto, un trazado alternativo hacia el occidente respecto al clásico camino de peregrinación a través de Gallegos, L'Escampreru y Peñaflor. La ruta, sin pasar directamente por Udrión, se dirigía hacia Grado (Grau) por la vega del Nalón, bordeando su orilla izquierda, por los términos de La Fuente'l Funfurú, el antiguo fielato de Berció y La Tejera; a continuación, el itinerario podría conectar de algún modo con el camino del antiguo puente de Carril, analizado por González y Fernández-Vallés o hacer lo propio en algún punto con el que, conocido ya en el siglo XV como vía de peregrinación, provenía de la sierra de Buanga y llegaba a Gurulles y La Mata por Sama y Bayo. En un segundo término, la ubicación del paso de Udrión permite a su vez un fácil enlace con el vecino valle del río Trubia y con las comunicaciones con el interior peninsular por los puertos de Ventana y de La Mesa a través de la mencionada sierra de Buanga, en Santo Adriano. La antigüedad de la ruta queda atestiguada, además de por su trazado en altura, por su relación con la malatería de Linares, en la sierra del mismo nombre, y el castillo de Buanga, uno de los pertenecientes al conde Gonzálo Peláez en el siglo XII, que controlaba los itinerarios de la zona⁷⁸⁰.

Estos itinerarios, desde el occidente y desde Ventana, seguían hasta el centro de Asturias, bien a través de San Pedro de Nora —lugar que aún conserva su iglesia prerrománica—, bien a través de Felechés, núcleo bien documentado en la Edad Media, a cuyo paso el camino aparece ya en el año 1078 como «strata antiqua»; a continuación, transcurre por Maxa, donde vuelven



Figura 218. Panorámica de los restos desde la presa de El Furacón. (J. Belón González)

a repetirse en 1114 las referencias al paso de «illam viam anti-quam», para dirigirse por San Cloyo y Olivares a Oviedo⁷⁸¹.

La mencionada vinculación entre Udrión y las rutas que enlazan con los valles altos del Trubia se documenta a partir de 1478, cuando hay noticias de obras, aparentemente en ejecución desde hacía tiempo, en la «ponte de Gouín» y el cabildo ovetense ordenó pagar lo que se debía a los canteros: «[que los] deudores que algo deuisen de la dicha ponte, que acodiesen conello a los dichos sennor chantre e Alonso de León fasta fuesen contentos los dichos canteros». En 1480 sabemos que el abad

de Teverga estaba directamente relacionado con la obra y que la Iglesia estaba destinando mandas y limosnas a este efecto «de tal manera que un tercio de ellas sean seguras para la fábrica». A la vez, el cabildo catedralicio había concedido algunas rentas cercanas a Udrión para ayuda del puente, concesión que renovó en 1498 «[hasta] que en la dicha puente se terminase»⁷⁸².

No hemos encontrado ninguna referencia documental entre la ya mencionada del siglo XI y esta de fines del siglo XV; es fácil pensar, sin embargo, que la construcción en el siglo XII del puente de Peñaflor hubiese sido en parte motivada por la des-

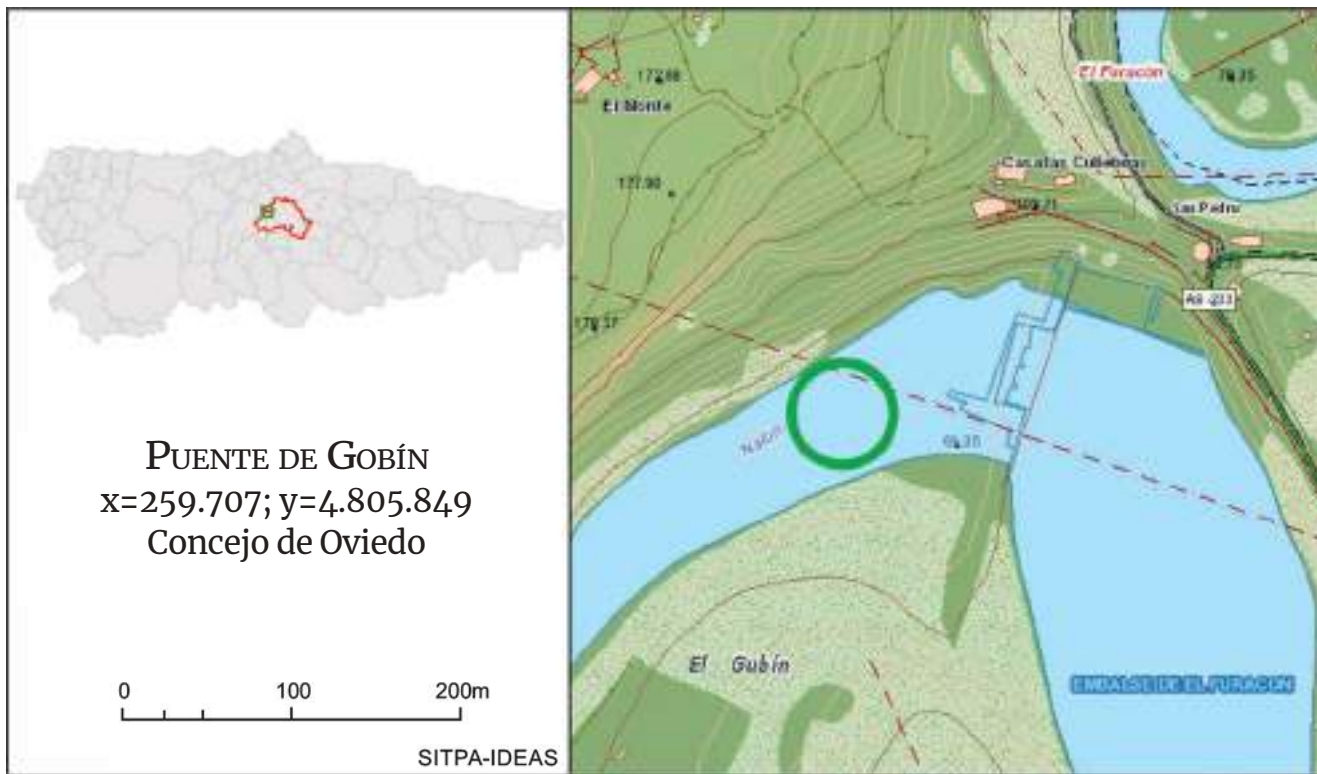


Figura 219. Detalle del afloramiento rocoso en el que apoya el puente. (J. M. Fdez. Hevia)

trucción de otros cercanos como el de Carril o, quizás, también este de Gobín. En cualquier caso, esta edificación traspasaría definitivamente el tráfico comercial y de peregrinaje de Gobín a Peñaflores, eliminándose el de Carril y quedando este de Udrión en un papel secundario. No obstante, su utilización era aún recordada en 1499, cuando se indicaba que

en el río de Nalón, que pasa unna legua poco más de la dicha ciudad de Oviedo, solía aver una puente que se dize de Govín, por de la qual pasauan de muchas partes del Principado e de Galicia e de Bauia e de Bierza ala çibdad de Oviedo y villa de Avilés con muchas prouisiones i mantenimientos, y que después fue cayida la dicha puente, e se estando así caydo de muchos años a esta parte...⁷⁸³.

Paralelamente a la reconstrucción del puente de Gobín, la ciudad de Oviedo había iniciado también las obras de levantamiento del puente de Godos, proyecto al que finalmente renunció por su excesivo costo; la simultaneidad de las obras en dos puentes cercanos y hasta cierto punto de similar funcionalidad podría relacionarse con los enfrentamientos entre la Iglesia y el concejo ovetense a finales de la Edad Media; en efecto, sus intereses contrapuestos respecto al control de las rutas y abastecimientos de la ciudad y el cobro de derechos de paso se manifestó en la negativa de la ciudad a contribuir a la obra del puente, que aún en 1499 dependía del mencionado abad de Teverga, quien «con algunos vecinos comarcanos a la dicha puente de Gobín procuró de refaser a su costa la dicha puente, que estava cayida»; por entonces se había levantado «un pilar que faltaua», aunque el proyecto peligraba por falta de medios, tal y como se reconocía: «para faser los arcos de la dicha puente no bastan sus rentas»⁷⁸⁴. Aunque desconocemos el nombre del maestro de las obras, bien pudieron haber participado directa o indirectamente los maestros de la Catedral de Oviedo Bartolomé de Solórzano, citado como experto en la visita realizada para la construcción del puente de Godos por esas fechas, o Juan de Candamo, pues a menudo estos compaginaban sus labores con las obras públicas; por otro lado, sabemos que el maestro Juan de Candamo poseía propiedades en Udrión —entre ellas, «un molino que él fiso en Udrión, con

todas las heredades que ende tenía» —, que la Iglesia le pagaba con las rentas del *cellero* de Udrión y que en 1484 compró heredades en este lugar, al igual que lo hizo junto a Fitoria, donde se estaban realizando las obras de construcción de la fuente y traída de aguas de la ciudad⁷⁸⁵.

Por noticias posteriores sabemos que el puente debió finalizarse en el siglo XVI y posteriormente volvió a destruirse. Al parecer, a finales de este siglo aún existía:

Por providencia de la vuenta memoria de el Ilmo Sr. Baldés se havrió de ruedas [el camino] hasta llegar a las dos villas de Salas y Grado, y aún desde esta villa, cuando existía la puente de Udrión, seguía a esta ciudad, como lo manifiestan diseños del camino que se halla sobre el lugar y coto de Peñaflor⁷⁸⁶.

El camino al que daba servicio el puente de Gobín era considerado en el siglo XVIII por los habitantes de Grado como «camino recto» a Oviedo, pues era más corto que el que discurría por Peñaflor, aunque por entonces este ya era el que «regularmente se ussa, pues, aunque tiene una legua mas de camino, no tiene barco ni otro enbarazo alguno que detenga los caminantes», tal y como refería el memorial que la villa de Grado dirigió en 1787 a la Junta General del Principado pretendiendo la reparación del puente:

En el río que debide este concejo de Oviedo de aquel hay un puente de piedra en el sitio que llaman de Udrión, camino recto de esta ciudad a aquella villa, el qual esta sin usso ya muchos años por faltarle un arco⁷⁸⁷.

En la actualidad el puente conserva de su antigua fábrica un arco completo con sus dos pilares hacia la orilla de San Pedro de Nora y un pilar hacia la de Udrión; ambas estructuras, como veremos a continuación, difieren tanto en su material como en su técnica y testimonian dos épocas constructivas. Creemos interesante finalizar esta contextualización histórica resaltando los elementos comunes de los puentes de Gobín y de Godos, pues ambos se situaron en emplazamientos cercanos entre sí y poseyeron funciones similares; su origen, aunque

desconocido, puede retrotraerse al final del periodo altomedieval; en ambos casos se intentó su reconstrucción, al menos desde el último cuarto del siglo XV, con implicación del abad de Teverga y del cabildo de la Catedral; estas obras pudieron haber sido dirigidas por maestros de obra de la Catedral —en el caso de Godos, Bartolomé de Solorzano; en el de Gobín, Juan de Candamo—; ambos presentan en sus fábricas restos de dos épocas bien diferentes: pilares con tajamares o espolones ojivales correspondientes a obras del siglo XV y otros de plantas triangulares, que pudieran ser restos de las primitivas fábricas alto o plenomedievales; por último, ambos fueron destruidos en época indeterminada, probablemente a finales del XIV o comienzos del siglo XV, poco después de las obras documentadas: el de Godos, en donde se trabajaba en 1470, ya no apa-

rece como tal puente en la última década del siglo y las obras se abandonan en 1498; el de Gobín, que debió de acabarse a principios del siglo XVI, y de cuyo uso tenemos constancia, habría desaparecido en alguna de las numerosas riadas de este mismo siglo, pues no vuelve a aparecer mencionado con posterioridad. Pese a los ocasionales intentos de reconstrucción, ninguno se volvió a levantar, quizás por la actividad e intereses vinculados con las numerosas barcas cercanas.

Descripción

Tan solo se conserva del puente de Gobín un imponente arco de medio punto cercano a la orilla de San Pedro de Nora y una pila aislada en la orilla de Udrión. La presencia, a 150 metros,



Figura 220. Detalle del intradós. (J. Belón González)

de la presa de El Furacón, hace que el cauce se halle en ocasiones prácticamente en seco, lo que nos ha permitido observar con detenimiento la cimentación de las pilas y el estado de los restos del puente.

La bóveda de cañón tiene una luz ligeramente superior a los 11 metros. Está peraltada, produciéndose su arranque unos 4 metros por encima del lecho, y se estriba en dos pilas de gran espesor si se compara con la luz del vano (4,7 y 4,6 metros). Sus dos pilas se prolongan aguas arriba y aguas abajo por tajamares y espolones de planta triangular que se elevan, aproximadamente, hasta el nivel de riñones los tajamares y hasta el arranque los espolones. Si nos preguntamos el porqué de su pervivencia en el tiempo, hemos de responder que casi con total seguridad esta se debe a la buena cimentación lograda. En efecto, bajo las dos pilas se sitúan afloramientos de roca caliza estratificada, con una disposición tal que la conforma en una proa de impacto del agua, previa a la llegada a los propios tajamares en la zona en la que se asientan estos; además, en la zona que se sitúa delante del vano —ya fuera de los tajamares— estos afloramientos forman como unos canales profundos que dirigen las aguas hacia el vano y disminuyen su capacidad de socavación. Es decir, que el conjunto reúne unas condiciones idóneas para que el arco transmita sus acciones hacia el lecho firme a través de las pilas y también, desde el punto de vista hidráulico, tenga un buen comportamiento la estructura. Sería muy fácil en las condiciones actuales, con el cauce seco, realizar la cimentación, pero imaginarse las obras de desvío parcial del río para dejar la zona en seco o la realización de un tablestacado entonces causa cierta admiración: no olvidemos que el Nalón es el río más caudaloso de Asturias, en el que con frecuencia se suceden las crecidas.

La fábrica de esta bóveda, en sus partes inferiores, está realizada con sillar calizo bien escuadrado (posiblemente proveniente de la misma ladera de la zona de San Pedro de Nora, en donde se halla una cantera). Su tamaño no es regular; sin embargo, las piezas son de labra fina y tienen un trabajo de calidad: muestra de ello es el tallado de los sillares que se sitúan próximos al comienzo del tajamar, en donde estos poseen ca-

ras biseladas para mantener la trabazón entre el tajamar y la bóveda. Las hiladas de sillares no son continuas en su trazado porque esporádicamente se disponen sillares de altura doble o de mayor tamaño. El conjunto fue levantado monolíticamente para lograr una gran compacidad, cuidando el contacto en los asientos y el buen aparejo de juntas laterales. La zona del intradós de la bóveda propiamente dicha está realizada con sillarejo, que no tiene bien tallada la cara vista, pero sí las laterales. A lo ancho, se mantiene de manera aproximada la continuidad de las hiladas. Tenemos la impresión de que, a pesar del cambio de la calidad en la fábrica, la bóveda no ha sido reconstruida. Las boquillas tienen dovelas de longitud variable, de media próxima a los 70 centímetros; están talladas con labra fina. El trasdós de las boquillas en la zona donde se conservan los tímpanos intesta en estos definiendo una forma dentellada. En la clave se sitúa una cuña con una dovela de pequeño espesor. Da la impresión de que los constructores encontraron más problemas al levantar el arco que al levantar el cuerpo de las pilas. Sorprendentemente, se emplea muy poco mortero. Las características del conjunto arco-pilas-tajamares sugieren unas técnicas arcaicas y formas que se adecuan a tradiciones constructivas netamente medievales; por eso pensamos que puede corresponderse con la fábrica original del puente.

En los laterales de las pilas se observan todavía los arranques de las bóvedas laterales. En la pila derecha —la situada a la orilla de San Pedro de Nora— el arranque de la bóveda se conserva hasta el nivel de riñones aproximadamente, zona en donde se suele producir la rotura por vuelco de dovelas en los arcos de medio punto. Aún se puede ver en la margen, correspondiéndose con el nivel de los mechinales, la presencia de una roca, con superficie aplanada que estribaba la bóveda lateral. La rotura de esta se pudo producir por empuje normal a los paramentos de las aguas, en una crecida, con un deslizamiento de la base de apoyo que quizá no proporcionó suficiente resistencia a este movimiento. La luz de esta bóveda debía de tener en torno a los 9 metros.

En el paramento exterior de la otra pila del arco, es decir, el más cercano a la estructura aislada, se observan tres cajeto-



Figura 221. Pila izqda de la bóveda: fábrica de sillar, espolón y restos del arranque de la bóveda mayor. (J. Belón González)



Figura 222. Detalle del acuerdo de la pila con la roca base. (J. M. Fdez. Hevia)

nes de mechinales más bajos que los de la bóveda que aún está en pie. Esto es indicativo de que de aquí arrancaba una bóveda de mayor luz, que posiblemente tendría situada en altura otro juego de mechinales. Parece que en el mismo paramento se dibuja un cajón central definido por la hilada por encima de los mechinales y las aristas verticales de los tajamares (en



Figura 223. Restos de la pila aislada, hacia Udrión. (J. Belón González)



Figura 224. Restos del arranque de la última bóveda de la margen derecha, hacia San Pedro de Nora. (J. Belón González)

la zona de aguas arriba, con resaltes de hiladas y acuerdos a diferente altura), que pueden ser indicativos de sucesivas reconstrucciones de esta bóveda mayor.

Para acabar la descripción de esta estructura conservada, vamos a referirnos a los restos de calzada que aún conserva y a

la fábrica de los tímpanos. La calzada, muy ancha —en torno a los 3,40 m de ancho libre—, se confunde en la parte más alta con el trasdós de la bóveda. Lógicamente, en puentes largos, como es el que nos ocupa, tiene que haber un aumento del ancho para aumentar la rigidez del puente en sentido transversal; no obstante, este ancho también es indicativo de la importancia del puente, que debía de estar previsto para una circulación de tráfico de carros con transporte de mercancías. Los pequeños paños de tímpanos que se conservan están realizados con sillarejo con labra basta, pero dispuesto en hiladas horizontales. Al estar muy alterados, poco se puede decir de su forma original, aunque aparentemente el sillarejo se coloca a hueso. La calzada carece de pretilos, habiendo crecido en las zonas altas árboles y maleza que la cubren en gran parte.

En cuanto a la pila aislada existente en la margen de Udrión, aunque casi derruida en su totalidad, pueden observarse en ella varios detalles. En primer lugar, que posee un ancho que se corresponde con el de la bóveda existente. El paramento más próximo al centro del cauce conserva cajetines de cimbra. La fábrica es de sillar, aunque de menor tamaño que los que encontramos en la otra pila, y se ve el inicio de una bóveda. Se puede deducir la forma del tajamar observando los restos que de él se conservan: se trata, según parece, de un tajamar ojival que mantiene la continuidad con el cuerpo de la pila. Aguas abajo, solo se ve la zona correspondiente al relleno, que está realizado con canto rodado de tamaño no seleccionado y estabilizado con mortero. Esta zona amenaza con la posibilidad de desprendimientos. La otra cara de la pila, la próxima a la orilla, presenta una fábrica de sillarejo irregular, que contrasta con la opuesta. No se descubre el arranque de lo que podría pensarse era la última bóveda, ni tampoco mechinales de apoyo de cimbra. No sabemos interpretar bien esta discordancia: quizá lo que veamos corresponde a zona de relleno (aunque el contraste con lo que se observa aguas abajo es claro), o bien la pila, en alguna reconstrucción, se terminó de intento en esta forma plana con el añadido de capas externas de sillarejo, realizándose el paso del vano hasta la margen con una estructura de madera.

Hay que comentar, no obstante, que la zona que rodea a esta pila está muy modificada, puesto que a finales de los años sesenta del pasado siglo se produjo la rotura del muro lateral de la presa y la avalancha de agua socavó la ladera. La pila se vio afectada sin duda y pudo perder parte de su fábrica. No obstante, mal que bien, resistió la avenida. Es posible, en fin, que esta pila pueda corresponder a la reconstrucción iniciada a finales del XV.

Nos ha parecido interesante tratar de reconstruir lo que fue la forma del puente antiguo. En esta tarea, hicimos la hipótesis de una cierta simetría en su forma. Observando que la distancia entre los paramentos de los restos conservados es de 35,5 metros, partimos de la pila aislada trazando un arco imaginario de la misma luz del que queda en pie. Llegamos así a situar una pila intermedia, que es la que estribería por un lado la bóveda central. El arco central tendría una luz próxima a los 20 metros. Muy posiblemente, el puente fue de cinco arcos de medio punto, con perfil alomado, alcanzando la calzada la cota máxima muy próxima al eje.

Ya hemos visto cómo la cimentación de las pilas de la estructura mayor conservada está realizada con gran perfección técnica. No se debió conseguir esta misma calidad en la cimentación de la pila central, hoy desaparecida, quizás por no apoyar sobre roca, posible causa de los sucesivos derrumbamientos de la bóveda.

Para acabar, resumimos las conclusiones que podemos deducir de la observación de los restos del puente. El arco que queda en pie es de la fábrica original casi con una total seguridad. La pila actualmente aislada, por contra, es obra de una reconstrucción. El puente tenía, con gran probabilidad, cinco vanos y un perfil alomado. Las sucesivas destrucciones del puente pudieron tener su origen en la caída de la bóveda principal por fallo de la cimentación de una de sus pilas. A partir de finales del XV hay varias reconstrucciones y el puente pudo estar en uso, aunque no durante períodos muy largos.

- ⁷²⁷ AHA, Protocolos, Oviedo, Pedro de Quirós, caja n.º 18, 16 de mayo de 1588. Referencia por cortesía de Raquel Alonso Álvarez.
- ⁷²⁸ ALVARGONZÁLEZ TREMOLS, E. y CASERO TORRE, M. A., «Fortificaciones medievales en Teverga», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, Oviedo, 27 de marzo-1 de abril de 1989*. Actas, vol. II (comunicaciones), Oviedo, 1992, p. 228. El camino era considerado en el siglo XVIII como «pésimo, bajada cruel y peligrosa por peña viva al lugar de Barrio, después S. Salvador de Alesga con su castillo y otro en Fresneda [sic]», RAH, *Papeles de Martínez Marina*. Reconocimiento de los puertos de Asturias por Marcos de Vierma.
- ⁷²⁹ PASTOR CRIADO, I., *op. cit.*, AHA, Protocolos, Oviedo, Pedro de Quirós, caja 21, s. f., 1591. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 407, AGS, RGS, 8-XII-1590. AGAPA, *Libro de cuentas...*, ff. 190, 198.
- ⁷³⁰ FERNÁNDEZ CASADO, *op. cit.*, GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación...», p. 117. ADÁN, G., y CABO, C., «La necrópolis medieval de Santo Adriano de Tuñón (Santo Adriano, Asturias). Análisis de una solución arquitectónica prerrománica», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, Oviedo, 27 de marzo-1 de abril de 1989*. Actas, vol. II (comunicaciones), Oviedo, 1992, pp. 207-209. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 407.
- ⁷³¹ URÍA RIU, J., «Las campañas...», pp. 87-130. ACO, *Libro de la regla colorada*, f. 2r.-4 r. RISCO, M., *op. cit.*, t. XXXVII, pp. 333, 337. GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, p. 9. Año 891, documento interpolado en tiempos del obispo Pelayo, según Fernández Conde.
- ⁷³² CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, p. 345.
- ⁷³³ URÍA RIU, J., «Las campañas...», p. 123, nota 35. FLORIANO LLORENTE, P., *Colección...*, pp. 56-60. SANZ FUENTES, M. J. y RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Colección...*, p. 111: «in illa carrera qui vadit de Ovetto a Priorio». 1221, diciembre, 28. AMSP, FSV, carpeta 22, n.º 648. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*: en referencia a Priorio, se menciona que existía en él una «Crud de los Ángeles».
- ⁷³⁴ URÍA RIU, J., «Las campañas...», para quien el monarca asturiano lo habría utilizado en su retirada para retroceder en línea recta, atravesar el Aramo y refugiarse en su fortaleza situada a orillas del Nalón. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., «Las primeras...», p. 57, habla además de una «antigua calzada romana por Ventana».
- ⁷³⁵ AGAPA, *Actas...*, t. 88, f. 157, junta de 4 de septiembre de 1701. El transporte y comercio era difícil en su tramo final «hasta la hermita de Porcinero» y era necesario el «rehedifizio de tantas puentes como están arrasadas». No obstante, parece que acaba dándose una ayuda de 200 doblones para el camino a Ventana. *Ib.*, f. 177v., junta de 9 de septiembre.
- ⁷³⁶ *Ib.*, t. 101, ff. 191-191v., junio de 1745: «menos en los meses de ybierno, en que las muchas niebes enbarazan su tránsito por no tener los lugares de su ymediación alguna obligación de franquear el camino por medio de la espala, resultando de ello el que en repetidas ocasiones se detengan tras de dicho puerto diez, doce o más días los caminantes y trajinantes naturales de este Principado». AGAPA, fondo histórico, OP: a inicios del siglo del XIX consta la necesidad de reparar el Puente de Babia, en Parmu, sito en el camino real.
- ⁷³⁷ *Ib.*, t. 111, f. 52, año 1775: «en ninguna otra parte, como es notorio, se halla establecido el uso de los carros como en las dos Vavias, confinantes con dicho puerto y cuios abitantes se emplean en una continua traficación con carros (...) y, en particular, (...) Torre de Barrio»; t. 112, f. 468, septiembre de 1778, se pide un avance de lo que pudiese ascender la obra, no pasando de 60.000 reales.
- ⁷³⁸ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación...». FERNÁNDEZ GARCÍA, A. M., PÉREZ CUESTA, A., ROZA IGLESIAS, A., SUÁREZ SARO, A. y VALLINA, M., «El valle de Quirós: un modelo de sistema defensivo vial», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, Oviedo, 27 de marzo-1 de abril de 1989*. Actas, vol. II (comunicaciones), Oviedo, 1992, pp. 235-243.
- ⁷³⁹ GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, pp. 664. AAO, *Actas...* 1546, abril, 5, f. 241v.; 1547, octubre, 17, f. 286v.
- ⁷⁴⁰ FERNÁNDEZ GARCÍA, A. M., PÉREZ CUESTA, A., ROZA IGLESIAS, A., SUÁREZ SARO, A. y VALLINA, M., *op. cit.*, pp. 237-239. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., «Las primeras rutas...». JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 251, quien menciona varios puentes en el camino: en Las Agüeras, antes de llegar a Cortina y a Arroxo, otro de madera entre este y Bárzana, y otro en Ricao.
- ⁷⁴¹ TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 149 y ss.
- ⁷⁴² GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación...», p. 114. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 179-180.
- ⁷⁴³ AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, pp. 56, 178, quien recuerda la reiterada asociación entre torres señoriales y cruces de ríos.
- ⁷⁴⁴ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 284. AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 213. La reconstrucción del puente, en AHA, Protocolos, Oviedo, Pedro de Quirós, caja n.º 18, 16 de mayo de 1588. Su construcción era necesaria «por ser como es el dicho río fondo y de mucha agua de ynierno y de berano, y la tierra por donde pasa ser sierras bravas (...), de suerte que por ninguna parte se puede pasar en el término deste dicho concejo sino por puente por no aver parte ni lugar donde se pueda badear ni echar barca».
- ⁷⁴⁵ BNE, Mss., 7295, s. v. *Proaza*: «Puente de Prada, antes del cual había un pequeño puente de madera en la confluencia del río con un arroyo». *Ib.*: «báñale un río que, aunque sin nombre, es bastante caudaloso, y en el corto recinto en él le hermocean tres puentes de piedra bastante grandes, pues otras tantas veces ai que pasarle por ir buscando el camino real por el valle, por no dar otro arbitrio lo montuoso y áspero de las laderas». JOVELLANOS, G. M. DE: *Diarios...*, p. 250. RAH, *Diccionario de Martínez Marina* s. v. *Santo Adriano*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Villanueva*, calificado como puente de piedra de dos arcos, en el camino de Villanueva a Proaza.
- ⁷⁴⁶ Sobre la barca, ACO, Serie B, carp. 1, n.º 4. Copia del siglo XIII. GARCÍA LARRAGUETA, S., *Colección...*, n.º 8. *Id.*, *Catálogo...*, n.º 7, p. 7. FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, menciona los restos de un puente que da como romano en San Andrés. Las referencias documentales de construcción de un puente en Tuñón datan de finales del siglo XVIII: AGAPA, *Actas...*, t. 118, ff. 66v. y ss. y 355. Es citado como puente de madera en JOVELLANOS, G. M. DE: *Diarios...*, pp. 250, y en MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Santo Adriano*, como «puente de cepas de piedra y pontonaje de madera».
- ⁷⁴⁷ AGAPA, *Actas...*, t. 83, f. 28v., junta de 22 de junio de 1675. *Ib.*, 15 de julio de 1676: «en cómo en los concejos de Proaça y San Adriano ay mucha nezesidad de reparar las puentes, que con las abenidas de los ríos se an desbaratado, y que para el reparo dellas son nezesarios veinte mil reales, y que los concejos ofrezan para su ayuda ocho mil reales, y de parte de dichos concejos suplica se le ayude con lo que buenamente se pudiere de los propios de la Fábrica de los Caminos». Sobre las inundaciones de 1671, *Ib.*, t. 83, ff. 93v. y ss.; t. 88, f. 157, junta de 4 de septiembre de 1701, donde se refiere la necesidad del «rehedifizio de tantas puentes como están arrasadas».
- ⁷⁴⁸ ACO, *Actas capitulares*, 1478-79, carp. 17, f. 10. 21 de septiembre de 1478; carp. 18, año 1480, f. 105.
- ⁷⁴⁹ AAO, *Libro de pragmáticas*, f. 88, 22 de febrero de 1495. CUARTAS RIVERO, M., *op. cit.*, pp. 301-302.
- ⁷⁵⁰ *Ib.*, f. 89, 12 de septiembre de 1495.
- ⁷⁵¹ *Ib.*, f. 90, 19 de octubre de 1496.
- ⁷⁵² AAO, *Actas...*, ff. 4v., 6r. y v., 9 y 17, abril de 1498.
- ⁷⁵³ *Ib.*, ff. 7v.-8v., abril de 1498; f. 19, 15 de junio 1498.
- ⁷⁵⁴ AAO, *Libro de pragmáticas*, f. 89v., 4 de julio de 1498.
- ⁷⁵⁵ *Ib.*, f. 91, 25 de enero de 1499.
- ⁷⁵⁶ *Ib.*, 3 de mayo de 1499. AGS, RGS, 10 de mayo. AAO, *Actas...*, f. 73, 28 de junio de 1499; f. 73v., 1 de julio de 1499; *Ib.*, *Libro de pragmáticas*, f. 90v.-91, 15 y 25 de mayo de 1500; f. 91v.-92, 26 de mayo de 1503 y f. 139, 2 de diciembre de 1508.
- ⁷⁵⁷ AAO, Expediente de la construcción del puente de Puerto, 1577-1587, B-66. *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. I, 1594-1605.
- ⁷⁵⁸ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, donde se citan cinco puentes de piedra, en Santa Marina, Ronderos y Ricao, además de pontones hacia Ventana. BNE, Mss., 7304, Orense, f. 246 y ss., s. v. *Quirós*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Quirós*. Las referencias del siglo XVI, en AAO, *Actas...*

- ⁷⁵⁹ AHA, Protocolos, Oviedo, Pedro de Quirós, caja n.º 18, 16 de mayo de 1588, s. f. Por cortesía de Raquel Alonso Álvarez.
- ⁷⁶⁰ JOVELLANOS, G.M. DE, *Diarios*, p. 250. BNE, Mss., 7295, s. v. *Proaza*. LÓPEZ FERNÁNDEZ, V., «Proaza», en BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, t. III, pp. 151 y ss. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Proaza*.
- ⁷⁶¹ AHA, Protocolos, Oviedo, Juan Rodríguez, leg. 394, f. 311. Citado en RAMALLO ASENSIO, G., *La Arquitectura...*, pp. 98, 215, nota 10. AGAPA, *Actas...*, t. 83, ff. 28v., 93v. y ss. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁷⁶² URÍA RÍU, J., «Las campañas...», FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 48.
- ⁷⁶³ BNE, Mss., 7295, s. v. *Proaza*. MADDOZ, P., s. v. *Santo Adriano*.
- ⁷⁶⁴ FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.* Características que comparte con los, para el autor, también romanos de Cangas de Onís y Corias. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁷⁶⁵ AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*
- ⁷⁶⁶ AGAPA, *Actas...*, t. 83, f. 28v., junta de 22 de junio de 1675.
- ⁷⁶⁷ *Ib.*, t. 85, ff. 66v.-70; t. 88, f. 157, junta de 4 de septiembre de 1701, donde se refiere la necesidad del «rehedifizio de tantas puentes como están arrasadas».
- ⁷⁶⁸ JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 283 «vestigios de grande y antiguo puente sobre el río, acaso romano, y merecía examinarse. Barco de Godos poco más arriba; al otro lado, S.^a M.^a de Godos». MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, p. 227, «de aparente construcción romana».
- ⁷⁶⁹ Fernández Casado, C., *op. cit.*
- ⁷⁷⁰ 1274, abril, 7. Oviedo. Codicilo de Fernán Alfonso de Oviedo, arcediano de San Salvador. ACO, Serie A, carp. 9, n.º 5. GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, n.º 430, p. 153. 1300, octubre, 20. Traslado notarial de un testamento que Roy Díez, maestrescuela de la Iglesia de Oviedo, había hecho con fecha del 20 de octubre del año 1300. ACO, Serie A, carp. 12, n.º 4.
- GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, n.º 558, pp. 194-195.
- ⁷⁷¹ MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, p. 227. «Puente sobre el río Nalón, junto al pueblo de Godos, a dos kilómetros de la citada fábrica [iglesia de San Tirso de Godos] (...). Se infiere que habrán sido destruidas las otras seis arcadas para evitar la comunicación con la senda antigua que, desde el castillo de Priorio, en la Ribera de Abajo, conduce a Trubia faldeando el río, que apenas es vadeable por el verano en su trayecto de más de una legua». CANELLA Y SECADES, F., *El libro...*, pp. 432-33: «su antiguo puente aparece cortado desde lejana época, tal vez cuando las contiendas de Priorio y Oviedo».
- ⁷⁷² ACO, *Actas capitulares, 1470-72*, carp. 12, ff. 11v., 20r. 1470, agosto, 29, 1470, octubre, 26.
- ⁷⁷³ AGS, RGS, 10 de mayo de 1499.
- ⁷⁷⁴ *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. I, p. 62.
- ⁷⁷⁵ FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., «Los signos lapidarios en el románico asturiano: el “taller” de Villaviciosa», en *Actes du colloque international de glyptographie de Saragosse*, 7-11 de julio de 1985.
- ⁷⁷⁶ ACO, *Libro de los testamentos*, ff. 68v.-69. RISCO, M., *op. cit.*, vol. XXXVIII, p. 76. Documento pelagiano.
- ⁷⁷⁷ URÍA RÍU, J., «Cuestiones histórico-arqueológicas...», p. 282.
- ⁷⁷⁸ BNE, Mss., 7295, s. v. *Sama de Grado*. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*: «Ribera de Arriba y de Abajo, Tudela con Olloniego». JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, p. 362. FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.*, FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁷⁷⁹ FERNÁNDEZ MIER, M., *Poblamiento y hábitat en la Edad Media Asturiana. El ejemplo de una parroquia rural ovetense. San Cloyo*. Universidad de Oviedo, cursos de doctorado, bienio 1990-1992. Por cortesía de la autora.
- ⁷⁸⁰ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Vestigios...», pp. 10-28. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío... URÍA RÍU, J.*, «Las campañas...», p. 97. TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 145 y ss. GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación...», p. 114.
- ⁷⁸¹ FLORIANO LLORENTE, P., *Colección...*, Felechés, 1078; doc. LXXVIII: «deorsum de kalelium et de illa ripa asursum usque ad illa strata antiqua»; Magia, 1114, doc. CXLVII: «de parte de Felectes, per illum viam antiquam et per illum pausatorium, et per illum vadum de Varzena». La entrada a Oviedo se hacía por Columbi, en la zona de Olivares, 1057, doc. LVII: «Colombi (...) usque in rivulo Maya, de alio termino ad sursum per illa karrale antiqua». Con anterioridad, 1050, doc. XLVII: «et per illa karale (...) et per illa karale antiqua usque in illo valle».
- ⁷⁸² ACO, *Actas capitulares, 1478-1479*, carp. 17, f. 10; carp. 18, año 1480, f. 105: «Puente de Gobyñ (...). En el cabillo dela yglesia de Oviedo, [miercoles], a nueve días del mes de febrero, anno de LXXX, estando los sennores ayuntados en el cabillo segund quelo han de costunbre con el sennor archidiano de Ribadeo, vicario por el sennor dean don Juan de Grado, e estando asý mismo presente el sennor Alonso Rodrigues de León, canónigo de la dicha iglesia e provisor, el dicho sennor provisor dieron su poder conplido a Suer Alonso de la Puerta, canónigo, que presente estaua para quensu nonbre resciba e recabde todas las mandas e he limosnas que se mandaron e mandaran del Sant Martino quepasó de LXXIX annos en adelante para la dicha puente, con tal condiçion que las dichas helimosnas e mandas se fagan en tres partes: la una terçia parte, que sea para fray Alvaro de Riobo, predicador, por que predique la dicha demanda. E la otra terçia parte que sea para la dicha puente de Gobyñ en saluo de toda cosa. E la otra terçia parte que sea para el dicho Suer Alonso, canónigo, por que vaya con el dicho frayle e escriuan los padrones e decogida a su costa la dicha terçia parte para la dicha puente ensaluo de toda cosa. E dieron poder al dicho Suer Alonso para que pueda librar en padrones la dicha terçia parte al dicho frayle o frayles e él, sobre lo qual otorgaron recabdo fuerte en él. Testigos, los sennores archidiano de Grado e chantre e abbad de Teurga e otros». El recurrir a las predicaciones y limosnas fue una actividad relativamente corriente para sufragar distintas obras por parte de la Iglesia. *Ib.*, 1498-99, carp. 33, f. 82.
- ⁷⁸³ AGS, RGS, 1499, abril, 10.
- ⁷⁸⁴ *Loc. cit.* Significativamente, en el documento aparece escrita rutinariamente primero la palabra «faser», tachada posteriormente por el escribano y sustituida por el término «refaser». Asimismo, en una copia conservada en AAO, *Libro de pragmáticas*, f. 43v., se emplea el término «reaçer».
- ⁷⁸⁵ CASO FERNÁNDEZ, F. DE, *La construcción...*, pp. 229-237. ACO, *Libro maestro*, f. 818.
- ⁷⁸⁶ AGAPA, *Actas...*, t. 111, ff. 57 y ss. Año 1755.
- ⁷⁸⁷ *Ib.*, t. 115, f. 125, 1787, memorial: «lo que parece mobió al Sr. marqués de Ferrera (sin perjuicio de utilizarse mucho) a pasar un barco para conducir las personas de aquel conzejo todos los días de mercado en esta ciudad, y de esta, al de Grado, siendo como es que distan desta ciudad de aquella villa poco más de dos leguas y media, atendiendo a este camino y no al de abajo, que es el que regularmente se ussa, pues, aunque tiene una legua más de camino, no tiene barco ni otro enbarazo alguno que detenga los caminantes». El conzejo pide a la Junta la reparación del puente «a fin de exonerarles de una carga tan pesada como es el pagar todos los años al Sr. marqués, lo que tal vez bastará para reparar el puente».

m

2.10. RUTAS DE LA MESA Y DE SOMIEDO





PUENTE DE LA RIERA

Situados entre los valles del Trubia y del Narcea, los pasos de La Mesa y de Somiedo tienen en común un uso continuado desde antiguo y una misma confluencia, pues ambas rutas desembocan en distintos puntos de la vía que comunica el centro de Asturias con su sector occidental por el interior: en El Freisnu y Grado (Grau) la vía de La Mesa, tras discurrir por los cordales de Somiedo y Miranda, y en las cercanías de Cornellana la de Somiedo.

Vía de La Mesa

En contraste con el actual desuso de la ruta, las referencias sobre su utilización continuada desde la Antigüedad, las peculiaridades de trazado, sus connotaciones históricas en relación con el paso por ella de romanos y árabes y su utilización posterior por los vaqueiros de alzada han contribuido a configurar su especial carácter. Su marginalidad a partir del siglo XIX ha permitido la conservación de un trazado que, con las lógicas reservas por las necesarias transformaciones sucedidas a lo largo del tiempo, sigue respondiendo en sus rasgos a la tipología de una ruta antigua, lo que le confiere a su vez un interés verdaderamente arqueológico.

Las referencias sobre la antigüedad del itinerario se recogen en cuestiones tan dispares como el propio nombre tradicional del camino, conocido como «camín de los moros», y las leyendas asociadas a estos en el imaginario tradicional. Por otro lado, ya en el siglo XVIII, al discutirse la ubicación de la nueva carretera a Castilla, uno de los argumentos esgrimidos en su favor fue que «por allí pasaba la calzada romana que, de Astorga, subía por Torrestío a La Mesa, y que los árabes también utilizaron esta ruta»⁷⁸⁸. Estas cuestiones pasaron al ámbito científico con los estudios de Sánchez Albornoz y Uría Ríu, quienes la relacionaron con uno de los principales itinerarios de penetración en Asturias desde el interior peninsular. Para el primero era claro su origen militar y romano, y su trazado en altura, siguiendo los cordales en dirección al centro de Asturias, tendría un indudable sentido estratégico; se trataría así de un verdadero itinerario de conquista y control del territorio, que «no es posible su-

ponerlo construido por los astures en los días de sus luchas con Roma o con los godos o en tiempos de Pelayo para abrir al enemigo las puertas de su casa, sino por un conquistador de la Asturias trasmontana para facilitar el acceso a ella de sus tropas»⁷⁸⁹. Uría Ríu, coincidiendo con estas consideraciones, se mostró, no obstante, menos categórico, apuntando un probable origen prehistórico y pensando que en época romana se hubiesen hecho, efectivamente, algunas obras de infraestructura, dentro de unas características generales de ruta terrena, no calzada en su mayor parte⁷⁹⁰; años después, el propio Sánchez Albornoz recogerá, no sin precauciones, esta hipótesis:

Lo magnífico de su trazado y su unicidad en los quebrados valles asturianos no se avienen empero bien con su apertura en el inicio mismo de la conquista (...). Su perduración bimilenaria me ha suscitado la hipótesis de si no sería ya conocido y aprovechado antes de la invasión como vía de enlace entre los astures cismontanos de tierra de León y sus hermanos ultramontanos de la Asturias de hoy⁷⁹¹.

En la actualidad tiende a plantearse esta vinculación, entendiéndose a la vía de La Mesa como una ruta de orígenes prerromanos relacionada con grupos humanos que la podían utilizar, bien como comunicación rápida con León dentro de unas coordenadas militares, bien como ruta ganadera, en un ámbito de trashumancias estacionales desde la montaña hasta la marina⁷⁹². Sobre su asociación con el mundo romano, y junto a elementos ambiguos como los restos viarios conservados, existen otros que permiten constatar la importancia que la vía tuvo desde la óptica de los conquistadores, como su privilegiada situación, que permitía un rápido acceso desde Asturica Augusta (Astorga), la capital del *conventus*, hasta las comarcas mineras occidentales y la zona central asturiana, donde se agrupaban los mayores núcleos de población, y, en particular, con la comarca de Pravia, donde se ubicaría la antigua Flavionavia, a la que suele asociarse el final de su trazado, a través del enlace de Cornellana⁷⁹³. Los topónimos manifiestan en ocasiones una vinculación con el mundo romano a lo largo de la ruta, destacando el que pervive como Piedraxueves, de-

rivado de *petram Iovis*, haciendo mención posiblemente a una lápida votiva dedicada al dios Júpiter.

De resultas de las conclusiones de los estudios de Sánchez Albornoz y Uría Ríu sobre las campañas musulmanas del siglo VIII, sabemos que la ruta continuó utilizándose en la Alta Edad Media. El castillo de Luna, erigido en el siglo siguiente bajo el reinado de Alfonso III, en la vertiente leonesa, ya en la cuenca del Luna, será el primer testimonio conocido de un sistema defensivo estudiado por Gutiérrez González que tuvo continuidad con diversas torres en su recorrido, al menos en la zona leonesa.

La utilización de la ruta se diversificaría luego a raíz de la fundación de las villas nuevas bajomedievales y el subsiguiente desarrollo comercial: su relación con Grado en primera instancia, así como con Salas y con las tierras de la marina, por un lado, y con Babia, por otro, propició el desarrollo de la arriería, detectable en la Edad Moderna. En este sentido, y aunque ha llegado a plantearse que el puerto de La Mesa era el único que permitía el tránsito de carros a Castilla, este uso habría sido esporádico, a pesar de las actuaciones realizadas en el siglo XVI por Valdés Salas, puesto que no fue sino en el siglo XVIII, durante el mandato de Gil de Jaz, cuando el camino se abrió a tal efecto⁷⁹⁴. A mediados de dicho siglo, cuando se intentó reparar, era considerado camino «forzoso» para una serie de concejos, entre ellos los de Castropol, Navia, El Franco, Salas, Somiedo, Grado, Miranda, Allande, Tineo y Cangas, lo que, aunque sin duda excesivo, pues varios de ellos disponían de salidas más fáciles y mejores en buena parte del año —ya que el puerto de la Mesa era a menudo intransitable de noviembre a abril, por lo que únicamente funcionaba seis meses al año—, da una idea de su importancia⁷⁹⁵. Otras actuaciones conocidas tuvieron lugar en 1795 para evitar el cierre de prados que invadían el camino entre Grado y El Freisnu y entre el puerto y Torrestío⁷⁹⁶.

El trazado leonés de la ruta fue reseñado por Gutiérrez González: partiría de Astorga a través de la mansión de Vallata, que suele atribuirse a Villadangos del Páramo, dentro de la

vía Asturica-Legio (Astorga-León), y ascendía por el Orbi-go; tras pasar por las inmediaciones de la villa de La Milla del Río o las diversas explotaciones auríferas de la zona, seguiría en dirección a Los Barrios de Luna y Sena, donde también se hallaron restos de época romana, y se internaba en Asturias a través de Torrebarrio y Torrestío por el puerto de La Mesa⁷⁹⁷. En toda la zona, no solo a lo largo de la cuenca del Luna, sino a lo largo de la del río de Torrestío, existe una amplia secuencia de poblamiento, destacando los ya mencionados núcleos de Torrestío y Torrebarrio, con emplazamientos castreños, en los que, ya en la Edad Media, existieron torres con una clara función de vigilancia de la vía de La Mesa, que en esta zona conserva algún resto de tramos empedrados⁷⁹⁸.

En Asturias el camino transcurre por los cordales de La Mesa, Cueur y Porcabeza hasta la vega de Grado. El trazado cuenta con una amplia bibliografía, que permite su detalle pormenorizado⁷⁹⁹; hitos de este trayecto son la Venta de La Mesa, la braña de Saliencia, El Muro, El Campu la Madalena o el cercano hospital de Endriga «de Nuestra Señora de la Mesa» que aún pervivía en el siglo XVIII en sus funciones de hospedar a los pasajeros durante cuatro meses, en la época de verano⁸⁰⁰. Tras Los Trabancos, donde ya Uría Ríu reseñó la existencia de un enlosado de casi setenta metros, el itinerario proseguía hacia Piedraxueves. Además de testimonios arqueológicos o toponímicos vinculables con los periodos romano o medieval, existen otros más antiguos, como las catorce estructuras tumulares existentes de Piedraxueves, catalogadas por González y Fernandez-Vallés, o como las que, como veremos, acompañarán las inmediaciones del camino en su trazado hacia el norte⁸⁰¹.

En las cercanías de Cueur —tras San Lorenzo, la braña de Orderías y La Celada— se situaba el castillo de Miranda, que Uría Ríu relacionó con el control del camino; y, tras La Pousa la Sal, encima de la braña de Los Fuexos, donde se encuentran más restos de empedrado y enlosado, el camino alcanza L'Acebu. En este tramo González y Fernandez-Vallés catalogó tres túmulos: uno, en La Cuendia de la Celada; otro, en El Campo de Cueur, «junto al camino de Extremadura»; y un tercero, en el

monte de La Corona, entre Teverga, Miranda y Grado, algo al más al norte.

La ruta prosigue por el Llano de la Forcada, Porcabeza y Balvona y, tras llegar a La Corredoria, alcanza Dolia, dependiente del monasterio de Belmonte y único lugar poblado a partir de Torrestío, donde, según Uría Ríu, sus habitantes tenían obligaciones asistenciales para con los caminantes. Poco después, tras Las Cruces y La Campina, donde existen vestigios de empedrado, se llega a Los Llodos, lugar interpretado como el Lutos de las crónicas, es decir, el escenario de los combates entre astures y musulmanes en el siglo IX que, en documentación del monasterio de Belmonte de principios del siglo XI, aparece referenciado como «via de illos Lutos»⁸⁰². Otros túmulos catalogados por González y Fernandez-Vallés en este tramo son los dos situados en el monte de La Forcada y en la sierra de Porcabeza; otros dos, y vestigios probables de un tercero, algo más al norte, en La Escrita, cerca de Montovo; y un sexto, algo más al norte, encima de Samartín, en la braña de Balvona⁸⁰³.

La vía sigue por Seaza y baja a Santa Cristina, el Xorro y la Pica'l Gallo hasta Grado. Una desviación anterior se dirigía directamente hacia El Freisnu por Moutas.

Al tener la actual villa de Grado un origen medieval, se ha buscado la continuación de la ruta hacia hábitats conocidos de época romana, bien hacia Gijón, bien hacia la zona de Pravia, donde se situaría la antigua Flavionavia mencionada por las fuentes, y en cuyo camino García Díaz refiere un pontón que atribuye a época antigua⁸⁰⁴.

Ruta de Somiedo

Situado entre los pasos de Leitariegos y de La Mesa, el puerto de Somiedo ha tenido también un uso continuado, aunque quizás menos importante que los anteriores. Junto a él, aunque de menor relevancia a lo largo del tiempo, existió además otra vía de penetración proveniente de Laciana a través del puerto de La Cerezal, en un recorrido en altura similar al de La Mesa, por el alto de la sierra de la Serrantina, entre Cangas

y Somiedo, «para dispersarse bien pronto en otros itinerarios secundarios por los valles de Sierra y de Tuña»⁸⁰⁵.

De este modo, las comunicaciones con la meseta por esta zona parecen tempranas, de lo que serían testimonios los hallazgos monetarios antiguos de la zona de Gúa, aunque quizás secundarias, teniendo en cuenta su proximidad a una ruta tan emblemática como la de La Mesa y a la cuenca minera del Narcea. Tenemos, sin embargo, evidencia de su uso durante la Alta Edad Media gracias a la denominada Piedra Escrita de Rozadas, que señala la apertura de la vía en el año 922 por el rey Fruela II, aunque el alcance de dicha apertura sea controvertido, pues para Uría Ríu esta no sería más que un acondicionamiento para facilitar la comunicación con la cuenca del Sil y, a la vez, sustituir el itinerario de La Mesa, mucho más susceptible de cerrarse en buena parte de su recorrido por las nieves⁸⁰⁶. Así, ya el *Diccionario* de Tomás López vinculaba el contenido de la inscripción «por tradición» con cuatro mil reales de renta anual de propios del ayuntamiento que se suponían donados por el monarca para diversas cuestiones, entre las que estaba el mantenimiento de caminos y puentes⁸⁰⁷. También a finales del siglo XVIII, y en esta misma línea, se indicaba que

en los siglos pasados, los señores catholicos monarcas de España lo han mandado abrir [el camino] según se evidencia de una inscripción y rótulo que frente al medio-día se halla de letra antiquísima en la lisura de una peña que está sobre el dicho camino real del Escobio de las Avejas (...) que apenas se puede ynterpretar⁸⁰⁸.

Miguel Vigil situaba a finales del siglo pasado la inscripción a un kilómetro escaso del pueblo de La Riera, a unos sesenta metros por encima del por entonces puente de madera del pozo de Morouto, donde

apenas quedan restos de la senda primitiva que cruza a inmediación del elevado peñasco, cuya inscripción está a 2 m de alto mirando el E. Si con la dirección de un guía se pudo dominar la altura, al percibir lo terrible del sitio, cuya inclinación

al río aparenta un 50 por 100, la falta de dominio en la cabeza me imposibilitó de sacar copia, y hubo de tomarse de un calco encomendado al mismo guía⁸⁰⁹.

Durante la Edad Media, con la importancia de monasterios como los de Belmonte, Corias, Cornellana y Gúa, que basaron en gran medida su riqueza en la explotación ganadera del territorio, la vía de Somiedo serviría de apoyo a esta función, dentro del marco de prácticas de trashumancia entre las tierras altas y las bajas de la marina⁸¹⁰. Aunque la fundación, en 1269, de La Pola de Somiedo revertiría el poblamiento de los valles somedanos⁸¹¹, lo limitado de los resultados del intento de urbanización habría propiciado la continuidad de la ganadería como principal actividad económica hasta la actualidad. Entre las noticias de la utilización en época bajomedieval del paso de Somiedo entre Asturias y León figuran las ofrecidas en el desaparecido *Memorial del abad don Diego*, donde, reinando Pedro I (1350-1369), se cita este puerto como entrada de Enrique de Trastámara, quien buscaba Asturias como refugio⁸¹²; además, el camino del puerto de Somiedo fue utilizado en la Baja Edad Media como ruta de peregrinación, siendo mencionado como tal en un apeo del siglo XV de la Catedral ovetense relacionado con las parroquias mirandesas de Selviella y Fontoria; así, según Fernández Conde, «desde el puente de San Martín, los romeros podían ganar de forma directa las alturas de la Puebla de Tineo, o dirigirse derechamente a la Pola de Allande, por la cuenca del Narcea»⁸¹³.

Por parte leonesa la ruta sería común a buena parte de las del centro-occidente, ascendiendo por el valle del Luna, al este de Leitariegos, en una vía que, según Gutiérrez González, existe al menos desde época romana y se mantendría en épocas visigoda y musulmana⁸¹⁴. En la parte asturiana, el itinerario que aparece descrito como «camino real» a inicios del siglo XIX en el *Diccionario* de Martínez Marina incluía los lugares de Puerto, Caunedo, Gúa, La Pola, La Riera y Los Llanos, siguiendo a continuación la ruta por el valle del río Somiedo hacia Pigüeces y Santullano e introduciéndose luego en el concejo de Miranda⁸¹⁵. A lo largo del itinerario se

encuentran diversos testimonios de poblamiento y construcciones de época antigua, como el desaparecido monasterio de Gúa y el castro existente en las inmediaciones, o el situado encima de La Pola de Somiedo, villa en la que restan algunas edificaciones antiguas, como la torre de la casa fuerte de los Flórez Estrada, construida según Avello Álvarez a finales del siglo XV y muy alterada en la actualidad⁸¹⁶. En cuanto a la evolución de la ruta, en 1778 se pidió la *apertura* del camino en las dos leguas que van desde el puente de Ambas Mestas, en el límite con el concejo de Miranda y las Matas de Gúa. La orografía del tramo, con seis escobios, hacía que, especialmente en los referidos como «de Las Abejas» y «de Ana Fernández», la obra superase las posibilidades de los vecinos, quienes hasta entonces habían trabajado con «barras, hazadones y otros ynstrumentos», y con los recursos del propio concejo, ya que era necesario emplear pólvora y barrenos, en un momento además en el que este debía contribuir económicamente a los puentes de San Lorenzo, en Luna, Grado, Santullano y Olloniego, entre otros gastos⁸¹⁷.

En el término de La Riera se encuentra un puente de piedra antiguo, que según Aramburu-Zabala se había edificado de cantería en 1584 o 1585; precisamente en 1584 consta haberse librado ciertas cantidades para varios puentes de Asturias, entre ellos «la puente del concexo de Somiedo», para la que se destinaron 53 ducados, y el mismo año el concejo ovetense realizó un repartimiento del que reservó 114 reales para «las puentes de Somiedo». Las referencias ya son directas en el mes de agosto, cuando se libraron 50 ducados para «la puente de La Riera de Somyedo»; la alusión se repite en una provisión real de 1587 que autorizaba exacciones para reparar varios puentes asturianos, entre los que se incluye este de La Riera⁸¹⁸.

El puente fue destruido por una riada en septiembre de 1589, según Aramburu-Zabala, y se reconstruyó, junto con otro cercano de madera, probablemente el de Xabriz, en Santiago de Hermo, en agosto de 1590⁸¹⁹. Los puentes debieron de sufrir daños con otras riadas, de lo que sería testimonio la petición de su reparación, en 1778, «sin cuio sufragio no se pueden badear los ríos de dicho conzexo, y representando

el lastimoso estado de dicho camino y puentes», cuya resolución delegó las obras en el trabajo vecinal, para lo que se autorizaba la tala de arbolado, con la reserva de que, si la intervención en los puentes así lo requiriese, las obras debían tasarse por «maestro práctico»⁸²⁰. Miguel Vigil reseña además una inscripción en el pretil del puente de La Riera que testimoniaría su reparación o reconstrucción en 1807, y lo propio se refiere en el *Diccionario* de Tomás López para el cercano puente de Xabriz, en Santiago de Hermo, ya en 1826⁸²¹. En el resto del itinerario se encuentran diversos puentes, ya documentados algunos desde época medieval, pero de cuya fábrica antigua nada se conserva⁸²².



Figura 226. Puente de Santiago de Hermo. (RIDEA-Fondo Mas)

- ⁷⁸⁸ MADRAZO MADRAZO, S., «Las transformaciones...». URÍA RÍU, J., «Las campañas...». FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*,
- ⁷⁸⁹ SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., «Una vía romana ...».
- ⁷⁹⁰ URÍA RÍU, J., «Las campañas...», pp. 93 y 118-119. Su cautela continúa en el análisis de los tramos de enlosado conservados, que atribuye más bien a las obras de acondicionamiento posteriores realizadas en un camino utilizado constantemente a lo largo del tiempo, aunque estos pudieran efectivamente haber sido precedidos por antecedentes de época romana.
- ⁷⁹¹ Prólogo a GARCÍA FERNÁNDEZ, J. L., GARCÍA FERNÁNDEZ, E. *et al.*, *El camino real del puerto de La Mesa*, Oviedo, 1976.
- ⁷⁹² MAYA GONZÁLEZ, J. L., «La cultura castreña asturiana: de los orígenes a la romanización», en *Indigenismo y Romanización en el Conventus Asturum*, Madrid, 1983, p. 37: «es evidente que hubo comunicación con León a través de ciertos puertos naturales, como las vías de Pajares y la Mesa, el valle de Degaña, el puerto de Somiedo, etc., y que algunas de las posteriores hipotéticas vías romanas han de tener su precedente en caminos indígenas». URÍA RÍU, J., «Las campañas...», p. 93: «Consideramos probable el origen prehistórico de esta vía de comunicación natural entre León y Asturias. Los caminos primitivos no fueron los pasos de los ríos con la frecuencia que se ha afirmado. Los hombres se establecieron muchas veces con preferencia en lugares situados a bastante altura sobre los valles, evitando así la vecindad de los matorrales y malezas que en ellos crecían, y las hoces o escobios que casi les aislaban».
- ⁷⁹³ GARCÍA DÍAZ, P., «El tramo costero...». Un trazado alternativo, en dirección al antiguo Gijón, en ÁLVAREZ MARRERO, M., «Una vía antigua...».
- ⁷⁹⁴ AGAPA, *Actas...*, 1755, t. 111, ff. 57 y ss. Con los trabajos de la apertura del camino a Castilla por Pajares, se aprovecha en 1775 para pedir dinero, «que serían mui poco para reparo de algún paso y limpiar alguna peña en el camino que se dice de La Mesa, que por providencia de la vuenta memoria de el Ilmo. Sr. Baldés se havrió de ruedas hasta llegar a las dos villas de Salas y Grado, y aún desde esta villa, cuando existía la puente de Udrión, seguía a esta ciudad». Se expone que el transcurso del tiempo hizo que se cegasen algunos tramos del camino y Gil de Jaz retomó el trabajo, consiguiendo «el que, con todo, aunque con fatiga, suben las ruedas hasta el puerto y desde él abajo». Se menciona el problema de unos «ziques zaques» en Torrestío, donde los vecinos hacían prados en el camino.
- ⁷⁹⁵ *Ib.*, t. 110, f. 83v., 1766.
- ⁷⁹⁶ *Ib.*, t. 111, ff. 57 y ss.; t. 117, ff. 33v. y 63v., 1755
- ⁷⁹⁷ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo...*, p. 242.
- ⁷⁹⁸ *Ib.*, pp. 40 y ss. y 219 y ss.
- ⁷⁹⁹ URÍA RÍU, J., «Las campañas...», pp. 87 y ss. SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., «Vías de comunicación...». GARCÍA FERNÁNDEZ, J. L., GARCÍA FERNÁNDEZ, E. *et al.*, *op. cit.*, PEYROUX, C., *La calzada romana de La Mesa. -El camín real-. Guía turística y cultural*, Oviedo, 1992.
- ⁸⁰⁰ GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 666.
- ⁸⁰¹ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Recuento...».
- ⁸⁰² FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *Colección Diplomática...*, pp. 61-63, doc. n.º 2, año 1032: se trata de uno de los límites de una permuta del rey Bermudo II, de la «villa» de Lapedo: «per illo rio qui discurrir de Castro Ceruaria (...) et per illas cruces de super Tigaina, et per illa uia de illos Lutos».
- ⁸⁰³ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Recuento...», pp. 83, 85.
- ⁸⁰⁴ ÁLVAREZ MARRERO, M., *op. cit.*, GARCÍA DÍAZ, P. *op. cit.*,
- ⁸⁰⁵ URÍA RÍU, J., «Las campañas...», p. 90.
- ⁸⁰⁶ *Ib.*, pp. 90, 116. *Id.*, «Oviedo y Avilés...», p. 353.
- ⁸⁰⁷ RISCO, M., *op. cit.*, XXXVII, p. 263. BNE, Mss., 7295, s. v. *Somiedo*: «Está dotado el ayuntamiento y pueblo con quatro mil reales de renta anual, que llaman propios, para cirujano, maestro de primeras letras y reparos de caminos y puentes, cuyas plazas y destino no tienen uso al presente: dicese por tradición aver donado aquella renta el rey don Fruela el primero, y dan algunas señales ciertos caracteres gravados en una roca ynmediata al camino real, imperceptibles». En el *Diccionario* de Martínez Marina se realizan dos transcripciones de la misma, así como en MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, pp. 546-557. ESCORTELL PONSODA, M., *Catálogo de heráldica y epigrafía medieval y moderna del Museo Arqueológico*, Oviedo, 1981. *Id.*, *Catálogo de las salas de arte prerrománico del Museo Arqueológico*, Oviedo, 1978.
- ⁸⁰⁸ AHN, Consejo de Castilla, Sala de Gobierno, leg. n.º 898, 1778, noviembre, 18.
- ⁸⁰⁹ MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, pp. 545-547.
- ⁸¹⁰ GARCÍA MARTÍNEZ, A., *Los vaqueiros de alzada de Asturias. Un estudio histórico-antropológico*, Principado de Asturias, 1988, pp. 49 y ss.: «Los dominios del monasterio de Belmonte puede decirse que incluían propiedades situadas entre el mar y las montañas astur-leonesas, y se puede documentar que la formación de este señorío estuvo presidida por una orientación económica ganadera, en que se articula la trashumancia de valle —practicada particularmente por los agricultores que poseían una cabaña ganadera semiestante— y una trashumancia a largas distancias en la que intervenían rebaños del propio monasterio cuidados por siervos, y más tarde vaqueiros venidos de otros lugares a invernar a las brañas del Coto, sobre todo a partir de finales de la Edad Media».
- ⁸¹¹ RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas...*
- ⁸¹² CARVALLO, L. A. DE, *op. cit.*, p. 390, citado por URÍA RÍU, J., «El memorial del abad D. Diego. Una fuente desaparecida para la historia medieval de Asturias», en *Estudios sobre la Baja Edad Media...*, Oviedo, 1979, pp. 77-78. «Vino D. Enrique por Somiedo (...); vinieron derechos al valle de Miranda, en donde no hallaron acogida, según dice el memorial». A este respecto, García Arias recoge una leyenda según la cual «don Pedro el Cruel, que había atravesado por la vía romana de La Mesa, se vio obligado a guardarse en Cueva Güerta (Fresneu)», ya en los valles de Teverga, din duda en relación con esta tradición: GARCÍA ARIAS, X. LL., «Aportaciones al folklore asturiano», *BIDEA*, n.º 86 (1975), p. 663.
- ⁸¹³ FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío...*
- ⁸¹⁴ GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo...*, p. 253.
- ⁸¹⁵ RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Somiedo*.
- ⁸¹⁶ GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Castros asturianos del sector lucense y otros no catalogados», en *Miscelánea histórica asturiana*, Oviedo, 1976, p. 140. GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos...*, p. 22, menciona la existencia del castillo de Alba «al oeste de la villa de la Pola de Somiedo y sobre una elevada roca». AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *op. cit.*, p. 190.
- ⁸¹⁷ AHN, Consejo de Castilla, Sala de Gobierno, leg. n.º 898. 1778, noviembre, 18.
- ⁸¹⁸ AAO, *Libro de poderes*, f. 351, año 1584, *Ib.*, *Actas...*, 1584, junio, 28, f. 273; 1584, agosto, 17, f. 283; 1587, diciembre, 16, f. 498.
- ⁸¹⁹ ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *Las obras públicas...*, p. 407. AGS, RGS; 27-VIII-1590.
- ⁸²⁰ AHN, Consejo de Castilla, Sala de Gobierno, leg. n.º 898. Contestación de 29 de noviembre de 1779.
- ⁸²¹ BNE, Mss., 7295, s. v. *Cuevas*. MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental...*, p. 547, realiza la siguiente transcripción: «AÑO DE 1807 / - / SIENDO MAESTRO RAMON FDZ. / AÑO DE 1806 SIENDO / JUEZ DON IGNACIO CAUNEDO. (0'80 x 0'48)». En cuanto al «Puente de Santiago de Yermo, sobre el sobre el río Belmonte, en Clavillas»: SE REPARÓ ES / TE PUENTE SIEN / DO JUEZ DON / JOSE RODRÍGUEZ / SIENDO MAESTRO DO- / MINGO CAL- / ZÓN SE REPARÓ / A MANDADO DEL / SEÑOR DÍAZ. AÑO DE 1826. (0'58 x 0'40)».
- ⁸²² Por ejemplo, los casos de Ambas Mestas y Almurfe. *Actas de las Juntas...*, IDEA, vol. VII, p. 70, junta de 25 de febrero de 1658: se libran 500 reales al concejo de Miranda para el reparo del puente de S. Martín. AGAPA, fondo histórico, OP, a inicios del s. XIX, en Belmonte: «el puente que mantenía el monasterio está muy deteriorado y amenazando ruina y, por lo mismo, convenía su reedificación o derribarle por un todo».

m

2.11. RUTAS DE LOS VALLES DEL NARCEA





PUENTE DE AMBASAGUAS

Las rutas que siguen los valles del Naviego y del Narcea debieron ser utilizadas ya desde épocas remotas como principal salida natural entre el área astur occidental y el interior peninsular. Probablemente con el carácter de simples sendas en época prerromana, su desarrollo se enmarcaría dentro de la redistribución global del espacio llevada a cabo por los romanos en su explotación intensiva de la minería aurífera de este territorio. Las características de estos itinerarios y su trazado en esta época son de difícil concreción, habiéndose, no obstante, realizado algunos estudios clarificadores, como los de Fernández Ochoa respecto a la vía que sigue el Naviego hacia Leitariegos y los de Santos Yanguas en relación con los itinerarios del alto Narcea y sus afluentes, para quienes ambas rutas participarían de las características generales de la red viaria asturiana como trazados terreros, quizás con unos acondicionamientos mínimos para el tránsito de carros como medio de evacuación de los productos auríferos⁸²³. Con el fin de la explotación minera y del dominio romano, hemos de suponer que la zona volvería a una explotación ganadera extensiva del espacio, potenciada en este caso por el monasterio de Corias, verdadero protagonista de la economía de la comarca, mediante trashumancias estacionales de corto radio, con el valle como ámbito, o de largo radio, de la marina a los pastos altos⁸²⁴.

El otro gran impulsor de la ruta en época medieval fue el inicio del desarrollo urbano, que trajo consigo un despegue de los intercambios comerciales, sobre todo en la ruta de Leitariegos (L.leitariegos), que fue al parecer uno de los principales pasos en el tráfico comercial asturleonés en la Baja Edad Media. La creación de la villa de Cangas a partir del privilegio fundacional otorgado el 20 de febrero de 1255 por Alfonso X hizo que esta compartiese y heredase en gran medida el protagonismo que hasta entonces había tenido Corias, estableciéndose muy pronto el tráfico comercial con Villablino, esto es, la antigua Puebla de San Mamés⁸²⁵. En palabras de Ruiz de la Peña, «la celebración de concentraciones mercantiles periódicas en ambas villas —ferias y mercados— contribuirá a estrechar las relaciones económicas entre las comarcas situadas a una y otra vertiente de la cordillera, prolongándose la circulación comercial por Asturias hasta las nuevas villas urbanas surgidas en la facha-

da marítima del país: Luarca (1270), Navia (1270?), y Castro-pol (1298)»⁸²⁶. El impulso del intercambio comercial en la zona fue relevante, pues, mientras que la mayoría de las villas asturianas solo tuvo un mercado semanal, Cangas recibió, junto a Llanes y Oviedo, el privilegio de realización de feria, sin que sepamos su periodicidad⁸²⁷.

Por otro lado, la ampliación de la ruta hasta la costa con el desarrollo de las villas costeras —y, en particular, con la de Luarca, la antigua Puebla de Valdés— sirvió para articular un amplio territorio en dirección norte-sur en el que participaron además las pueblas de Allande y Tineo. A esto debe añadirse que, desde el lado leonés, convergían a su vez en Villablino la ruta proveniente de León a través del valle del Luna por las Babias y la que llegaba de Astorga y el Bierzo. En este sentido, sabemos que en el siglo XVI el puerto de Leitariegos era la salida natural de los concejos de Valdés, Cangas de Tineo, Tineo, Allande y el Coto de Corias⁸²⁸, y que dos siglos después pervivían aún en el camino real los hospitales de Cangas, «para pobres transeúntes»; Corias, «para pobres peregrinos, enfermos o transeúntes»; Leitariegos (cuyos vecinos tenían la obligación de resguardar a las personas); y Retuertas (con un hospital de malatos)⁸²⁹.

Ruta por el puerto de Leitariegos

El itinerario, que según Fernández Ochoa apenas conserva de un modo visible tramos aún utilizados como servicio para prados en las inmediaciones de Trascastro y Limés (L.lumés)⁸³⁰, discurre hacia Cangas del Narcea siguiendo el valle del río Naviego, aunque ya en el mapa correspondiente a la zona del *Diccionario* de Tomás López se recogía un itinerario alternativo por el río Cibeja y otro en altura entre ambos ríos⁸³¹.

La ruta, que en época romana tendría su inicio en Astorga, abandonaba León en Caboalles para introducirse en Asturias por Leitariegos, donde, en palabras de Ruiz de la Peña, a pesar de la lejanía de los principales itinerarios de la Asturias medieval relacionados con las peregrinaciones a Santiago y San Salvador, se concentraban hasta cuatro establecimientos hospitalarios en el siglo XII en los que se prestaba asistencia a los



Figura 227. Croquis de los caminos procedentes de Leitariegos a finales del siglo XVIII. (BNE, *Diccionario* de Tomás López)

numerosos caminantes, peregrinos y mercaderes que transitaban por la zona. Situados en las dos vertientes del puerto (los de Cafrenale y Ferrera se ubicaban en la leonesa), dependían todos, no obstante, del monasterio de Corias. En Asturias, estaban los de Leitariegos y el de Santa María de Brañas, en Brañas d'Abaxo, a unos tres kilómetros del puerto⁸³². La concesión en 1326, por Alfonso XI, de un privilegio a los habitantes de Leitariegos para evitar la despoblación y en pago a los servicios que realizaban a los caminantes que los liberaba de todo tipo de contribución, fuese esta económica, militar o personal, supuso un impulso añadido a la ruta; otorgado originalmente sin contraprestación alguna, con el tiempo acabó interpretándose como la obligación jurídica de los vecinos de mantener el puerto libre de nieve y auxiliar a los viajeros⁸³³.

La ruta proseguía a Cabuezos tras pasar el Tesu la Forca y, posteriormente, a Trascastro y Miravalles, Fonda, San Pedro de Arbás y Villacibrán, y pasaba el río hacia Naviego, donde hay referencias de un castro y de la existencia a principios del siglo XII de la «strata de Can Maiore». De Naviego, y tras cruzar de nuevo el cauce por Puntarás, según Fernández Ochoa, la vía transcurría por espacio de una legua a Bimeda, lugar que posee importantes testimonios materiales, como el castro de El Tesu la Collada, hallazgos monetarios de época bajorromana y un puente de piedra (v. § 2.11.1) por el que, según se refiere en el *Diccionario* de Tomás López, pasaba este camino real que bajaba del puerto. La ruta proseguía por la venta de Piñera, a una legua de Bimeda, donde confluía con otro camino en altura que también bajaba de la zona de Leitariegos. En este término de Piñera se testimonia la existencia de «illas pontes de Ambas Mestas» en la confluencia de los ríos Cibeá o Carballo y Naviego ya en el año 1092, decritos respectivamente por Jovellanos como «buen puente de piedra sobre el Carballo» y «miserable puente de madera (...) apenas pasable a caballo sin gran riesgo»⁸³⁴.

Tras Piñera, la ruta proseguía por Ponticiella, lugar ya documentado en 1099 (Pontizella)⁸³⁵, donde existe un puente antiguo (v. § 2.11.2), y confluye con otro camino, carretero en tiempos de Tomás López, que seguía el río Cibeá. A continuación, y frente al castro de El Castiellu de Pixán, se dirige hacia Límés (L.lumés), donde se encuentran dos puentes antiguos (v. § 2.11.3), uno de ellos, para Fernández Ochoa, sin relación con el camino real, para acabar llegando a Cangas por el puente de Entrambasaguas (v. § 2.11.4)⁸³⁶.

Ruta a Cangas del Narcea por los valles altos del Narcea

Al occidente de Leitariegos se encuentran otros itinerarios de importancia en época antigua, eclipsados en buena medida, no obstante, como consecuencia del desarrollo de las infraestructuras viarias (hospitales, obligación de espalaje, etc.) llevadas a cabo a partir de la Edad Media por iniciativa real y monástica. Entre estos pasos se encontrarían los de El Trayeito y del nacimiento del Narcea, ya esquemáticamente reseñados en el mapa

correspondiente a la voz «Carballo» del *Diccionario* de Tomás López y descritos sucintamente por Fernández Ochoa y, ya de un modo más pormenorizado, por Santos Yanguas⁸³⁷.

Del trazado antiguo de la ruta del puerto de El Trayeito —para Maya González de origen prerromano— quedan escasos restos según Fernández Ochoa, para quien transcurría por Tormaleo por un camino de herradura de unos 2 metros de ancho y ascendía al puerto de El Rañadoiro. A este respecto, según Santos Yanguas la ruta discurría por las cercanías de castros y explotaciones mineras de época romana en un trazado que, a grandes líneas, pasa por El Bao, La Viliella, el recinto castreño de Llarón, el puerto de El Rañadoiro y Rengos —donde confluye con otra ruta proveniente de Monasterio de Hermo— y, siguiendo aproximadamente la actual carretera, Vega de Rengos y Ventanueva, donde volvía a confluir con otro ramal, procedente de Galicia y utilizado en la Edad Media como camino de peregrinación, por Barbeitos, Cecos, Muniellos y Moal⁸³⁸. Hacia Ventanueva se situaría el puente de La Fondera, cuya importancia se resaltaba en la Junta General en el siglo XVIII:

Puente real de piedra (...) carretera recta para el reino de Galicia y provincia del Vierzo, tan necesario que quando cargan mucho las nieves se haze forzoso a los arrieros y pasajeros girar para aquella parte a los reinos de Castilla, desviándose entonces del puerto de Leitariegos por intransitable y siguiendo su ruta por el Vierzo a los expresados reinos, como se ha experimentado repetidas veces en el presente ymbierno; tan preziso es el reparo de este puente, como el de los antezedentes⁸³⁹.

Tras esta confluencia el itinerario discurría paralelo al río Narcea por La Pescal, donde Santos Yanguas refiere un puente «de base y origen romanos» (v. § 2.11.5), y Cibuyo (Cibuyu), donde existe otro se conserva otro (v. § 2.11.6). La ruta proseguía en dirección a Cangas por Regla de Perandones (La Riela), donde, en las cercanías de la confluencia con el camino que sigue el valle del río Coto, se encuentra otro viejo puente de fábrica (v. § 2.11.7); en este mismo valle, y en el lugar de Veiga, existe también un puente de piedra ya calificado en el *Diccionario* de Madoz como «antiguo», en el camino a Perandones⁸⁴⁰. A poca



Figura 228. Plano de la zona de El Puelo, 1811. (Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército)

distancia, y algo más al occidente, en el *Diccionario* de Martínez Marina se menciona el puente de Tremado (Tremáu, Bergame), de piedra y «antiguo», añadiendo que sobre el lugar se había alzado el «castillo de Trasmato», del que aún se reconocían vestigios, quizás un castro de la zona. También en el valle del Coto, aguas arriba de Tremáu, se menciona, en el término de Agüera y lugar de Santiago de Peñas, un «puentecito de piedra», reseñado con estas mismas palabras en el *Diccionario* de Madoz⁸⁴¹.

Tras La Regla de Perandones el itinerario continuaba por El Llano, donde diferentes autores han señalado la existencia de otro antiguo puente recientemente transformado⁸⁴², hasta entrar en Cangas por el ya citado puente de Entrambasaguas, so-

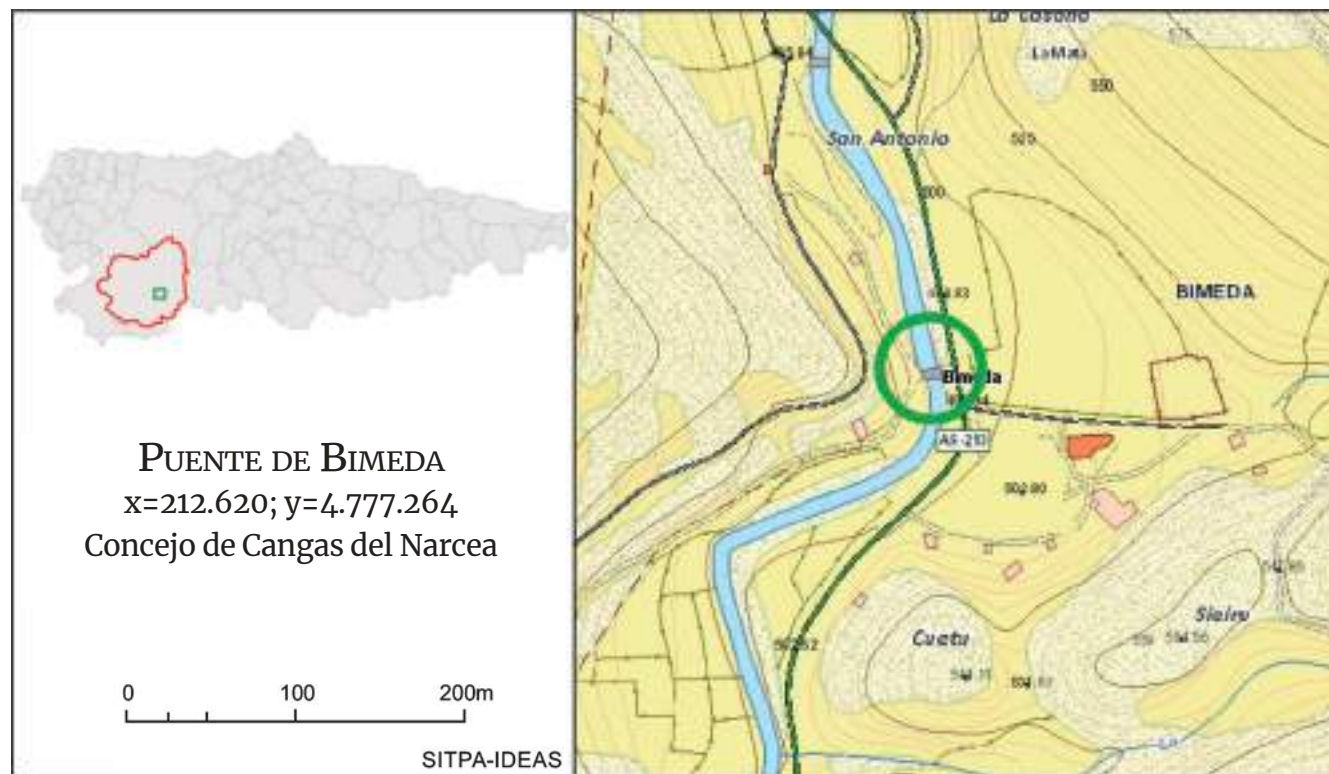
bre el río Naviego, que Santos Yanguas refiere como de «origen romano». Como en otras muchas zonas, las comunicaciones también fueron aquí impulsadas a partir del siglo XVIII, en este caso con la creación de una carretera maderera desde Cangas del Narcea por el anteriormente aludido puente de piedra de La Fondera a Rengos, Moal y Muniellos. Este trazado debió de coincidir en buena medida con caminos precedentes, que se verían entonces modificados para facilitar la exportación de la madera de la comarca:

... debiendo ser construidos de piedra seca con la amplitud de 5 varas castellanas, y sus laderas egecutadas con piedra de tizón metida en tierra con la profundidad de 24 pulgadas, formando a su centro ángulo con la inclinación de 6 pulgadas, poniendo traillas de piedra fuerte en distancia de cada 10 varas, dejando deshaguaderos en los sitios donde se reconociese ser precisos, terra plenes de tierras dichas laderas en los derrumbaderos que huuiere, cortar y rozar las peñas que se hallen en seguida de la calzada y allanar todos los pasos que buenamente se puedan poner horizontales para, con estos medios, facilitar el arrastre de las maderas⁸⁴³.

Ruta de Cangas del Narcea a Tineo

La ruta atravesaba el antiguo puente de Corias (v. § 12.8) y proseguía por las inmediaciones de la malatería de Retuertas, documentada ya en el siglo XIII y «compuesta de hospital y capilla, quizás dependiente del monasterio de Corias», en dirección a El Puelo, donde se bifurcaba⁸⁴⁴.

A partir de El Puelo tenemos, además de un itinerario en dirección a Allande, donde se localiza el puente de Lomes (v. § 2.11.9), otros dos en dirección a Tineo, reseñados por Fernández Ochoa. El primero transcurre por Carriles y cruza el Arganza hasta Perluces, desde donde, según la autora, el trazado coincidiría con la moderna carretera, en las inmediaciones de castros como el de El Castillo de los Moros de Agüero, el de Arganza o el de Perluces; el trazado, aunque documentado en la Edad Media, debió ser ya significativo en época romana, a tenor de la importancia de la zona de Arganza, identificada por



Santos Yanguas como la capital del territorio de los péscicos⁸⁴⁵, y en la que existió un relevante puente antiguo, desaparecido en la actualidad, cuyas reparaciones se documentan en las actas de la Junta General del Principado desde mediados del siglo XVIII, cuando los vecinos debían concurrir en sextaferia, y que figura reseñado en los diccionarios de Tomás López y de Martínez Marina meramente como puente de piedra en camino real, detallándose en el de Madoz sus características: un arco de 15 pies de elevación sobre el nivel del agua, 30 de longitud y 8 de latitud⁸⁴⁶.

La otra ruta desde El Puelo continúa, según Fernández Ochoa, en dirección a Tebongo a unos 150 metros por encima del río, donde nos encontramos con otro puente antiguo (v. § 2.11.10), y, a continuación, hacia Antrago, donde Santos Yanguas refiere la existencia de un pequeño puente que en la actualidad «presenta todavía vestigios de tiempos muy antiguos (posiblemente

romanos)», Portiella, y cruza el Ounón por un puente hoy conocido como El Puente'l Molín, reconstruido a principios del siglo XIX, según indica una inscripción existente en el pretil. Allí confluiría la ruta que sigue el valle del Ounón, documentada varias veces en la Edad Media en las escrituras del monasterio de Corias, donde se hace mención a «las pontes de Onón» y a la «ponte de Nando»⁸⁴⁷; el primero aparece además en una relación de puentes del antiguo concejo de Cangas de Tineo para cuyo «hedeficio» la ciudad de Oviedo debía pagar 3850 maravedíes en el año 1582⁸⁴⁸. En época medieval, el control del territorio lo ejercía la fortificación por entonces conocida como castillo de Santa Cruz. La vía continuaría, a decir de Fernández Ochoa y Santos Yanguas, por Bárcena y Villar de Lantero hasta Villanueva, cerca asimismo de otros recintos castreños, y cruzaba el Narcea, según este último autor, por «un largo puente de base romano-medieval» (v. § 12.11.). Para Fernández Ochoa, el camino, de 2 a 3 metros de ancho y de «posible utilización

romana», se desfiguraría en el concejo de Tineo, quedando solamente el topónimo de Berzana.

2.11.1. PUENTE DE BIMEDA

Calificado ocasionalmente como romano, los diccionarios de Tomás López y de Madoz solo refieren su condición de puente de piedra sobre el Naviego, sin más calificativos⁸⁴⁹. Su antigüedad, o la de su precedente, se testimonia por la mención, en un documento referente al antiguo monasterio de «Sancti Petri de Bimmeta», recogido por Risco y comentado en las noticias del *Diccionario* de Martínez Marina para Cangas de Tineo, a la «*ecclesiam S. Joannis de illo ponte*, que hoy corresponde a S. Juan del Monte, llamada de Ponte por el antiguo puente de piedra que hay sobre el Luiña (Naviego)»⁸⁵⁰.

En las cercanías del puente se encuentra el término de L.labachos, topónimo relacionado con minería antigua, y una mención documental del año 1092 al «aquauercio de Prada Maiore» y al «río de Pisone» podrían estar también en relación con este tipo de explotación⁸⁵¹.

Para Fernández Ochoa, sin perjuicio de la posible existencia de un precedente romano, «las trazas del actual puente son netamente medievales», y lo describe como

construcción medieval, de un arco de medio punto con dovelas pequeñas y desiguales de pizarra y la parte central alomada. El pretil está reconstruido y conserva un empedrado de cantos rodados, al estilo del puente de Cangas de Onís. Tiene unos 15 m de largo por 3 de ancho⁸⁵².

El puente figura asimismo como medieval en el catálogo realizado por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁸⁵³.

Intervenciones

El puente de Bimeda consta, junto a los de Balsagra, Tebongo y Onón, en «una probisión ynserta en un mandamiento del al-



Figura 229. Panorámica del puente, totalmente enmascarado por la vegetación. (J. Belón González)

calde mayor de Cangas de Tineo» por cuyo *hedeficio* la ciudad de Oviedo debía pagar 3850 maravedís en 1582, en lo que sería una reparación cuyo alcance desconocemos⁸⁵⁴.

Al igual que ocurre con otros puentes de la zona occidental, y particularmente del antiguo concejo de Cangas de Tineo, el de Bimeda solo aparece tardíamente en la documentación de la Junta General del Principado: la primera mención data de julio de 1754, cuando los concejos de Cangas y Tineo piden ayuda para la «composición» de los puentes de Arganza, Corias y Bimeda⁸⁵⁵. También en 1778 hay referencias de trámites para su reparación, junto al de Ponticiella: el 4 de marzo se llevó a cabo un reconocimiento de ambos «puentes reales de piedra», con asistencia de Fr. José Varela, «religioso benedictino y maestro de obras sumamente práctico e ynteligente», y se propuso su urgente reparación, antes de que «con las crezien-

tes e inundaciones del río, bastante rápido en aquellos sitios, padezcan una total ruina, a que están muy expuestos»⁸⁵⁶. En el caso del puente de Bimeda:

- 1.- Se necesitan hazer de nuebo los dos petriles, registrar las losas que hazen de canzorros para ensanchar el puente, por que tal vez podrá estar falsa alguna de ellas, sobre las cuales se ha de afianzar la mitad del pretil, que tiene pie y medio de grueso y tres de alto. Se deve de hazer de buen material para su firmeza, llevando la mezcla de cal y piedra correspondiente, con el remate de lomo de engirra, hecho de buena rajuela, chapacuño o sardinell, para evitar que el continuo paso de carros y caballerías no le deshagan, como subcede al presente.
- 2.- Deve de empedrarse todo de morrillos menudos sacando los que tiene, lo uno para el registro de los canzorros, lo otro



Figura 230. Detalle del intradós en la margen izquierda. (J. Belón González)



Figura 231. Calzada del puente. (J. M. Fdez. Hevia)

por demasiado grandes y desiguales, motivo para que los carros golpeen frecuentemente los petriles, y lo mismo las cargas de las caballerías.

3.- Esta pedrera se necesita sacar quatro varas más adelante de lo que oy subsiste y ante él, para que la carretera tome la buelta con mas desahogo y no perjudique el puente.

4.- La mezcla para esta obra deve de llebar tres partes de arena y dos de cal, bien batida, dejándola hazer coción algunos días antes de gastarla, mojando bien las piedras y pared al tiempo usar de ella.

Así pues, las obras consistieron por entonces en el ensanchamiento del puente mediante un voladizo sobre el que se debía apoyar la mitad del pretil, quizás de una manera similar a lo que aún se aprecia en el vecino puente de Corias o en el de Bergueres, en Siero; en un nuevo trazado de la calzada a su entrada, haciéndola menos cerrada; y en la renovación de la calzada o pedrera, igualándola de modo que el tráfico de los carros no afectase a los pretils. Las obras se adjudicaron a Manuel González, de Cangas del Narcea, por valor de 2900 reales de vellón, con la obligación de concluir las en agosto de 1778⁸⁵⁷.

Descripción

Poco hemos podido observar de la fábrica del puente, al estar sus paramentos completamente cubiertos de vegetación.

Se trata de un puente de 6,50 metros de luz con bóveda de medio punto cimentada sobre roca pizarra en el nivel de aguas medias (en esto coincide con los otros dos puentes antiguos del Naviego, apareciendo una similitud en la tipología).

La fábrica que se observa en el intradós es de baja calidad y está parcheada: sillarejo de pizarra mal labrado y rejuntado con mortero en varias ocasiones. En ambas márgenes la bóveda debió de sufrir descalces de importancia, que fueron rellenados con lajas de pizarra, cascajo e incluso canto rodado. En la actualidad aún persiste un pequeño descalce. Una posible explicación de la repetición de este efecto es la discontinui-

dad en el afloramiento rocoso, que debería forzar a un apoyo adaptado a la geometría del terreno, y que no se llevó a cabo con esmero.

El puente tiene perfil alomado y la anchura entre paramentos (medido a altura de la calzada) es de 3,70 metros, siendo el ancho libre para el paso de 2,70. La calzada del puente conserva un empedrado en estado aceptable. Es constatable la referencia del siglo XVIII: en el muro de acompañamiento de la margen izquierda, aguas abajo, se comprueba cómo una hilada de lajas de pizarra sobresale de los paramentos, y sobre ella se apoya el pretil, lográndose así el ensanche del puente; se supone que en los otros paramentos se podrán observar intervenciones parecidas.

Aguas arriba hay un pequeño muro de encauzamiento de mampostería, que está semiderruido. Anejo al puente se encuentra, además, una edificación que no desentona del conjunto, por ser del mismo tipo de fábrica.

Entre las actuaciones urgentes se encuentra la limpieza de la vegetación. Si como norma general esta se hace recomendable, en este caso es imprescindible para comprobar el estado de la estructura, que puede estar dañada, y porque, además, este puente medieval no se ve. El entorno está también muy descuidado, situándose a poca distancia del puente y al borde de la carretera una escombrera, para la que convendría encontrar otra ubicación.

2.11.2. PUENTE DE PONTICIELLA

Situado en el concejo de Cangas del Narcea, sobre el río Naviego, entre Bimeda y Limés (L.lumés), junto la actual carretera y antiguo camino real de Cangas a Leitariegos.

Reseñado simplemente como puente de piedra en el *Diccionario* de Tomás López, este no aparece en el de Madoz, que sí refiere, sin embargo, la existencia de dos ventas en Ponticiella⁸⁵⁸. El puente fue calificado de medieval por Fernández



Figura 232. Panorámica general. (J. M. Fdez. Hevia)

Ochoa —para quien, no obstante, «la perfección de los gruesos bloques del arranque del arco podría llevarnos a pensar en una antigua construcción romana»— y por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁸⁵⁹.

Intervenciones

Las referencias documentales obtenidas son paralelas a las del puente de Bimeda, pues el reconocimiento realizado el 4 de marzo de 1778 por Fr. José Varela, religioso benedictino y maestro de obras, originó el siguiente informe⁸⁶⁰:

- 1.- El puente de Ponteziella necesita el petril de la parte de abajo y reformar el de arriba, limpiarle las yedras y averturas, que tiene llenas de raíces secas y verdes, labar bien sus grietas, las que se rebocarán con rajuela, observando en la ejecución y materiales lo mismo que en el de Bimeda. Asimismo, se han de sutillar los cimientos, por hallarse socabados.
- 2.- Se ha de hazer un paredon de piedra seca para el seguro

de el puente hacia el poniente de la parte de arriba, que ha de tener 30 pies de largo, 6 de alto y 4 de grueso, fabricado de buena piedra, para la defensa del río.

3.- Se necesita una fila de estacas de roble de 6 pies de largo y tres pulgadas de grueso, vien metidas en la arena y enlazadas con buenas varas de roble o pertigón, con sus corros, a trechos, mazizados con piedra; esta estacada tiene de largo 120 varas, y es nezesario franquear la madera del río para que siga su curso rectamente y se consiga el fin de que quede seguro el puente⁸⁶¹.

De todo ello, advertimos que las obras afectaron a la estructura del puente —pues se recalzaron sus cimientos y fue reforzado con un muro de defensa— y a su mantenimiento, al haberse ejecutado obras de consolidación y limpieza.

Descripción

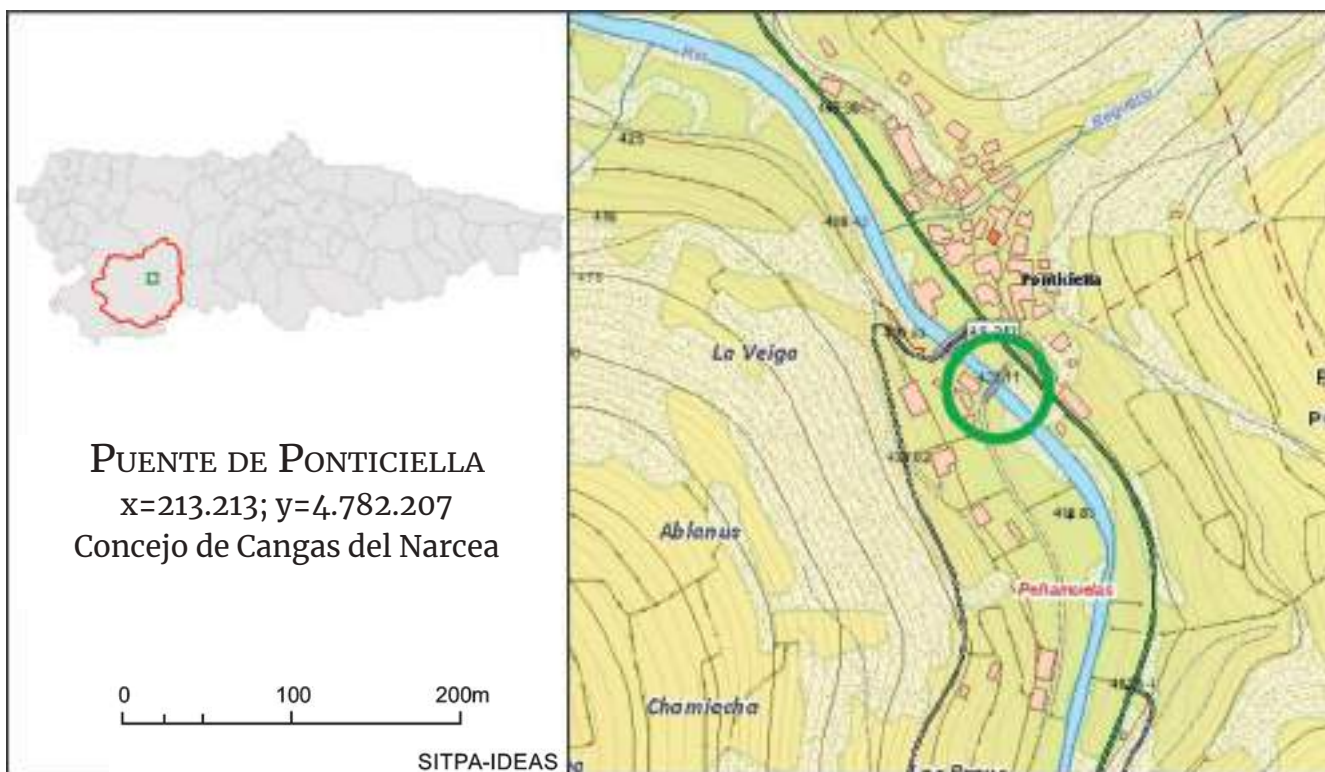
Aguas arriba del Naviego se sitúan una serie de puentes antiguos, como el ya citado de Bimeda y los dos situados en Limés



Figura 233. Vista general, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 234. Primera dovelas de la boquilla, aguas arriba. (J. M. Fdez. Hevia)



(L.lumés); entre ellos, se encuentra el de Ponticiella, donde nos encontramos con un puente cuidado y de calidad. De un solo vano, con bóveda de cañón de luz que supera ligeramente los 12 metros, está estribado en roca. Se trata de un puente de ancho medio: 3,45 entre paramentos, que deja una calzada libre de 2,75 metros. Posee perfil alomado, con un primer tramo en ligera pendiente en el acceso desde la carretera y otro, más largo y pendiente, que conduce al pueblo. Los paramentos en la primera fueron recrecidos para lograr un buen acuerdo de la calzada con la carretera.

La bóveda está realizada, como en todos los de la comarca, de sillarejo de pizarra, siendo en la zona de arranque de un ancho mayor, que va disminuyendo con el volteo. Se emplea abundante mortero, de cal y gravilla seleccionada. Las boquillas, con labra fina en la cara vista; en el intradós, menos cuidada. En la rosca se emplean dovelas de sillarejo (70-75 x 20 cm) y su trasdós es irregular, intestando bien en los tímpanos. La fábrica en estos y en los pretilos es de mampostería careada a

hueso de pequeño tamaño y, en zonas, de sillarejo, siendo el aspecto del conjunto muy uniforme.

Sorprende la forma en que se usaron las cimbras, pues solo se encuentran mechinales en altura por encima del nivel de riñones. En los arranques de la bóveda en la margen derecha se pueden ver las piezas de sillarejo que sirvieron para calzar la bóveda. En el informe del s. XVIII antes reseñado se recomendaba la ejecución de un muro de encauzamiento, que fue realizado en la margen izquierda, observándose además en la margen opuesta un tajamar que entronca bien con la boquilla.

Se aprecian también reconstrucciones en el muro de acompañamiento de la margen izquierda, en donde la vegetación está causando daños. Por lo demás, se conserva en buen estado y, aparte de la limpieza de la vegetación en la zona antes mencionada y en parte de los pretiles, y la consolidación de una pequeña grieta en la zona izquierda del intradós, solo queda recomendar que se siga cuidando como hasta ahora.

2.11.3. PUENTE DE LIMÉS

En Limés (L.lumés), y en el camino a Castilla, existió hasta el siglo XIX una venta que tuvo como precedente un centro asistencial medieval documentado en un apeo de las propiedades del Cabildo ovetense de finales del siglo XV, donde se aludía a una tierra «en que solía estar un ospital», sin duda relacionado con el tránsito de viajeros y peregrinos a través del puerto de Leitariegos, aunque por entonces ya desaparecido⁸⁶². El lugar fue además centro de explotación de la vid de la zona de Corias y Cangas a lo largo de la Edad Media⁸⁶³. El *Diccionario* de Tomás López menciona la existencia de dos puentes de piedra en sus términos para el servicio de las parroquias, uno en Ardaliz y otro en el propio lugar de Limés. Poco después, el de Martínez Marina reseña un «puente antiguo sobre el río Luiña y otro en el sitio y casa que llaman de La Puente y otro que llaman de Ardalid por el paraje y casa de este nombre»⁸⁶⁴. A su vez, el de Madoz refiere tres puentes sobre el río Naviego «para el servicio de los vecinos». Fernández Ochoa indica



Figura 235. Vista del puente desde aguas arriba. (J. Belón González)

dos, a los que califica meramente de «antiguos», uno fuera del camino real⁸⁶⁵, y el existente en dirección a Moral es medieval, según Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁸⁶⁶.

Descripción

El puente que nos interesa, por ser el más antiguo, parece que se identifica con el que la obra de Martínez Marina llama de «la casa de la puente», siendo necesario su paso para continuar el camino hacia Moral.

Con sus 15 metros de longitud, se trata de un puente pequeño y de escasa calidad en la técnica constructiva. Tiene una única bóveda de cañón cimentada en roca de 8,60 metros de luz, elaborada con sillarejo de pizarra —como la roca sobre la que se asienta— y uso abundante de mortero. En el intradós se pueden ver los mechinales de apoyo y la superficie rugosa que forma el sillarejo. Parece que no tiene reconstrucciones.

Los muros de acompañamiento en la margen izquierda se abren en curva; las enjutas están elaboradas con mampostería concertada. El muro de acompañamiento de la margen

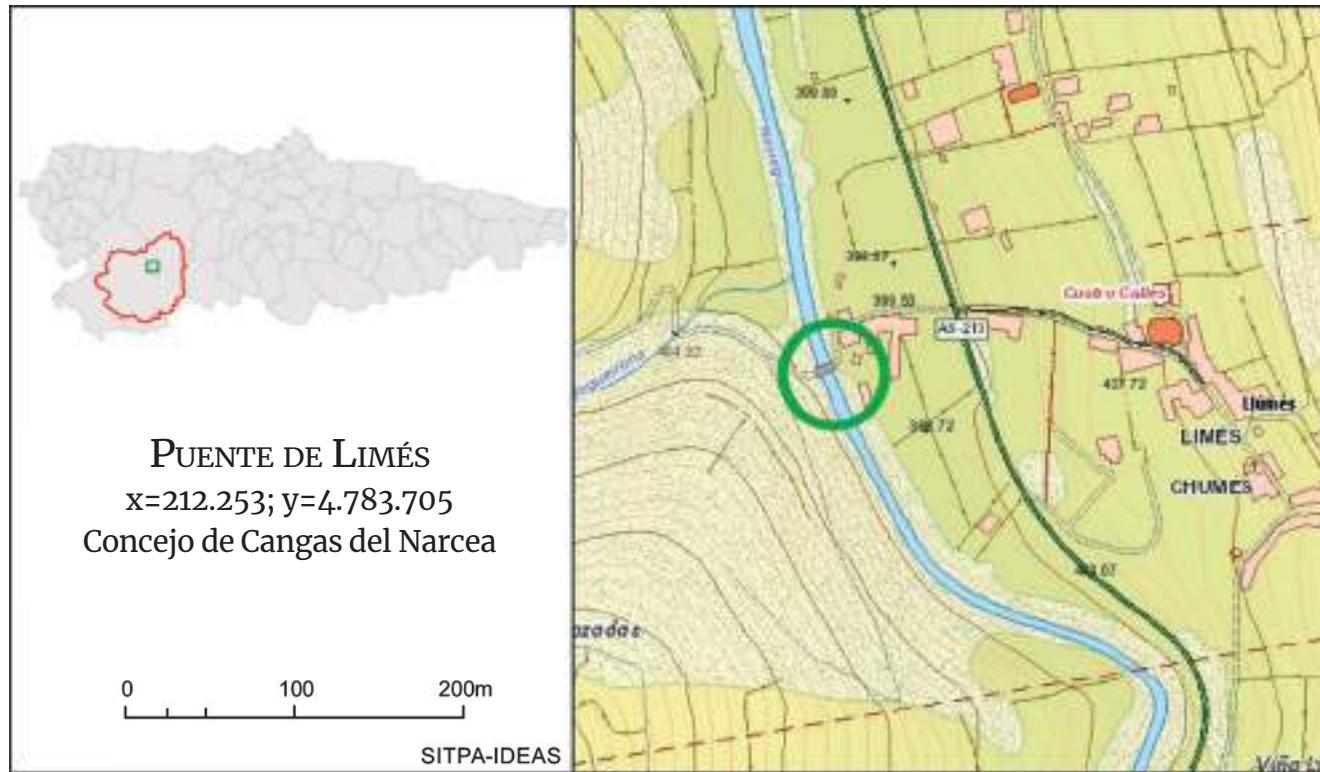


Figura 237. Pretiles y canalización de hormigón adosados a la fábrica antigua. (Elena Ruiz)



Figura 236. Vista, aguas arriba, del puente más moderno en dirección a Pixán. (J. M. Fdez. Hevia)

derecha es recto y ha sido reconstruido, como se puede ver por la presencia de mampostería a hueso en su parte final; en la zona más próxima a la bóveda la fábrica es de mampostería concertada.

No hay elementos en la estructura que faciliten la circulación de las aguas. En la margen derecha, un muro de contención de tierras, de mampostería, termina en la zona de tímpanos.

Quizá el interés mayor que puede tener el puente es ver cómo se procedió a su ensanche. En una primera fase, se volaron los pretiles sobre el plano de tímpanos con interposición de lajas de pizarra (obra de los años 60 del pasado siglo); más recientemente, se ensanchó con el añadido de un voladizo de

hormigón sobre ménsulas, y los pretilos se levantaron con el mismo material. Aguas abajo, se aprovechó la obra para hacer pasar un canal de agua. El resultado final hay que calificarlo como estéticamente pésimo, aunque cumple el objetivo que pretendía, dejando una calzada libre de 2,95 metros encerrada lateralmente por pretilos de 18 centímetros de ancho.

La obra de hormigón está descalzada en el muro derecho y el paramento presenta una grieta vertical, sin que afecte a la estabilidad de la bóveda; no obstante, conviene recomponerlo. El conjunto presenta un aspecto muy descuidado y exige una limpieza general. Su emplazamiento, en un aparte de la carretera general, lo hace pasar desapercibido. Pero el puente tiene interés histórico.

2.11.4. PUENTE DE AMBASAGUAS

El puente de Ambasaguas o Entrambasaguas se sitúa en la confluencia de los ríos Narcea y Naviego, dentro del antiguo lugar de la villa de Cangas del Narcea que le da nombre, barrio de cuyo origen medieval, en palabras de Ramallo Asensio, apenas quedan algunos restos diluidos en las transformaciones urbanísticas de época moderna⁸⁶⁷.

No hay acuerdo sobre la datación del puente, aunque sí parece haberlo sobre la antigüedad de un paso en la zona; ya el cronista Luis Alfonso de Carvallo (1570-1635) —nacido en el mismo lugar de Entrambasaguas— planteó a principios del siglo XVII que el puente en el que se habían enfrentado Ramiro y Nepociano por el trono de Asturias «forçosamente avía de ser la de Cangas de Tineo o la de Cornellana, porque en todo este río no ay otra puente donde se pudiessen encontrar estos dos exércitos»⁸⁶⁸. A pesar de ello, en los siglos XVIII y XIX los diccionarios de Tomás López y Madoz no hicieron especial mención a su antigüedad⁸⁶⁹. Ya en el siglo XX, Santos Yanguas y Fernández Ochoa hablaron respectivamente de un «origen romano» y un «puente antiguo quizá romano en su origen, pero que hoy presenta trazas medievales»⁸⁷⁰; en esta última línea apuntó Ramallo Asensio, quien le atribuyó un «origen



Figura 238. Barrio de Ambasaguas hacia 1897, con el puente en primer término. (Octavio Bellmunt)

medieval» —García del Castillo precisó a este respecto una «probable construcción» en el siglo XIV y una reconstrucción en el XVIII⁸⁷¹—, mientras que Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* apuntaron hacia los siglos XVI-XVII, y López Álvarez y González Santos al año 1653 como fecha de su edificación⁸⁷².

Su característica figura semicircular, ya apuntada en el *Diccionario* de Madoz —«en la confluencia de los expresados r[íos] Narcea y Naviego o Luyna hay un buen puente de piedra de media luna, por exigirlo así su situación y seguridad»⁸⁷³—, está en directa relación con los molinos de los Omaña, que, como puede observarse en un dibujo del siglo XVIII, se situaban en el actual estribo del puente del lado de la villa, de tal manera que los cuatro pequeños arcos hoy

conservados no serían sino parte de la estructura de aquellos, bajo los que pasaría el agua, derivada aguas arriba. El conflicto de intereses entre sus dueños, el concejo y el Estado se puso de manifiesto con motivo de la explotación intensiva del bosque de Muniellos en favor de la Armada, pues aquellos alegaron la posible ruina del puente con motivo de la descarga y tránsito de la madera y la necesidad de construir otro puente por los problemas que estas actuaciones causaban a

la parrochia, casas, molinos y puente de piedra que es el único paso desde Astorga a la provincia del Bierzo y reyno de Galicia, y quedar expuestos todos estos edificios a arruinarse con una de las repetidas inundaciones que se experimentan en aquel pueblo.



Figura 239. La procesión del Carmen durante la “descarga”, hacia 1897. (Feliciano Pardo)

La petición fue rechazada por su alto coste y no basarse en el interés general, alegándose, bien al contrario, que

su maior mira [la de los reclamantes] es la de defender algunos sus posesiones y, particularmente, la de unos molinos, a cuyos dueños le [sic] sobran medios para defenderlos, no mirando, como no miran, que el precitado puente sería de excesivísimo costo al real erario⁸⁷⁴.

La aparente contradicción entre la afirmación de Carvallo y quienes abogan por un origen moderno de la actual fábrica

podría explicarse por una posible ruina importante del puente en el siglo XVII y su consiguiente reconstrucción, de lo que podrían ser muestra los apartaderos existentes.

Intervenciones

El puente de Entrambasaguas pudo haber formado parte del repartimiento del que tenemos noticia en 1584 para «las puentes del concexo de Cangas de Tineo», cuando Oviedo solicitó una sisa para pagar las cantidades asignadas para actuaciones en una serie de puentes asturianos, ya que,

además, en 1587 tenemos noticia de una provisión real anterior en la que el «puente de Cangas de Tineo» sí figuraba como perceptor, junto a otros, de 73.300 maravedíes para sus «edificios y obras», y es posible su presencia entre los que fueron objeto de una investigación, en agosto de 1590⁸⁷⁵. Desconocemos el alcance (construcción *ex novo* o reparación) de la intervención documentada en 1653 antes reseñada. Una inscripción de 1681, inserta en el pretil y difícilmente interpretable por ser ilegible la práctica totalidad de su primera línea —solo se alcanza a reconocer la presencia en ella del alcalde «Lizenziado don Andrés Fernández Castro-lerde, natural de la Villa de Ribadeo»—, podría hacer alusión a una posible restauración.

La primera intervención documentada a cargo de fondos comunes del Principado se originó a raíz de una petición de fondos «según se ha practicado (...) para los reparos de otros puentes» impulsada Joaquín Queipo de Llano y Valdés y Rodrigo de Sierra y Xarceley el 1 de julio de 1766, para la que acabaron librándose 3000 reales:

Que el puente de piedra que llaman de Entrambas aguas, sito en la dicha villa de Cangas sobre el río caudal que viene de Naviego, se halla muy deteriorado y en hevidente peligro de arruinarse enteramente si no se acude mui luego y prontamente a repararle (...). Este puente es público, real y de prezioso tránsito para la probincia de el Vierzo, reyno de Galicia y otras partes, y aún para los reynos de Castilla en algunas ocasiones que no se puede transitar el puerto de Leitariegos por las muchas niebes que caen algunos años⁸⁷⁶.

Los autores de la iniciativa alegaron, además de esta necesidad objetiva, la competencia del Principado y la justicia de la misma, ya que

... el Principado tiene echo allanamiento en el Real Consejo de Castilla (...) de reparar a su costa los puentes reales y públicos de su comprehensión, y que los fondos de este Principado están fundados sobre el producto de las fanegas de sal que se consumen en él, en que es contribuyente el nominado concejo

de Cangas, y aún mucho más que otros, por las muchas fanegas de sal que se consume con esceso⁸⁷⁷.

En 1772 fue necesaria una nueva intervención como consecuencia de la crecida de dos años atrás:

Que el puente real de piedra que la expresada villa tiene en su arrabal de Entrambas aguas, de tránsito preziso para la provinzia de el Vierzo, reynos de Castilla y de Galicia y de servidumbre para mucha parte del conzejo por aquella parte, se alla amenazando ruina en él un arco que confina con la espresada villa por haverle escavado el río que se dice de Leytariegos una zepa, dexándola sin zimientto alguno y en el aire lo principal de el arco desde las crecientes que hubo en el año pasado de setezientos y setenta, y de tal modo que, si repiten, como frecuentemente suzede, perezerá enteramente⁸⁷⁸.

Sin duda para favorecer la percepción de las ayudas, se alegó también la utilidad que la actuación tendría para el transporte de la madera de Muniellos al arenal de Entrambasaguas, donde se descargaba, ya que, en caso contrario, su exportación quedaría interrumpida ante la imposibilidad de vadear el río en el invierno.

La reparación del arco fue tasada en dos mil reales de vellón por los maestros «Juan Meléndez de Arbas, Andrés Leyro y Manuel González, originarios del reyno de Galicia, los que, reconocido dicho puente, allavan ser preziso para su reedifício buscar zimientto asta la peña», quienes advirtieron que su ruina total supondría un coste veinte veces mayor⁸⁷⁹. Las cuentas finales se discutieron en 1775, cuando el Principado acordó librar tres mil ochocientos reales, gestionados por Juan de Ayala.

Como en otros casos, se prefirió que las obras fuesen ejecutadas a jornal, pues la ruina del puente se achacó, en parte, a que a las anteriores habían sido realizadas por remate, es decir, por el precio fijo resultante de una subasta a la baja:



Figura 240. Cangas del Narcea en 1915. (Modesto Morodo)

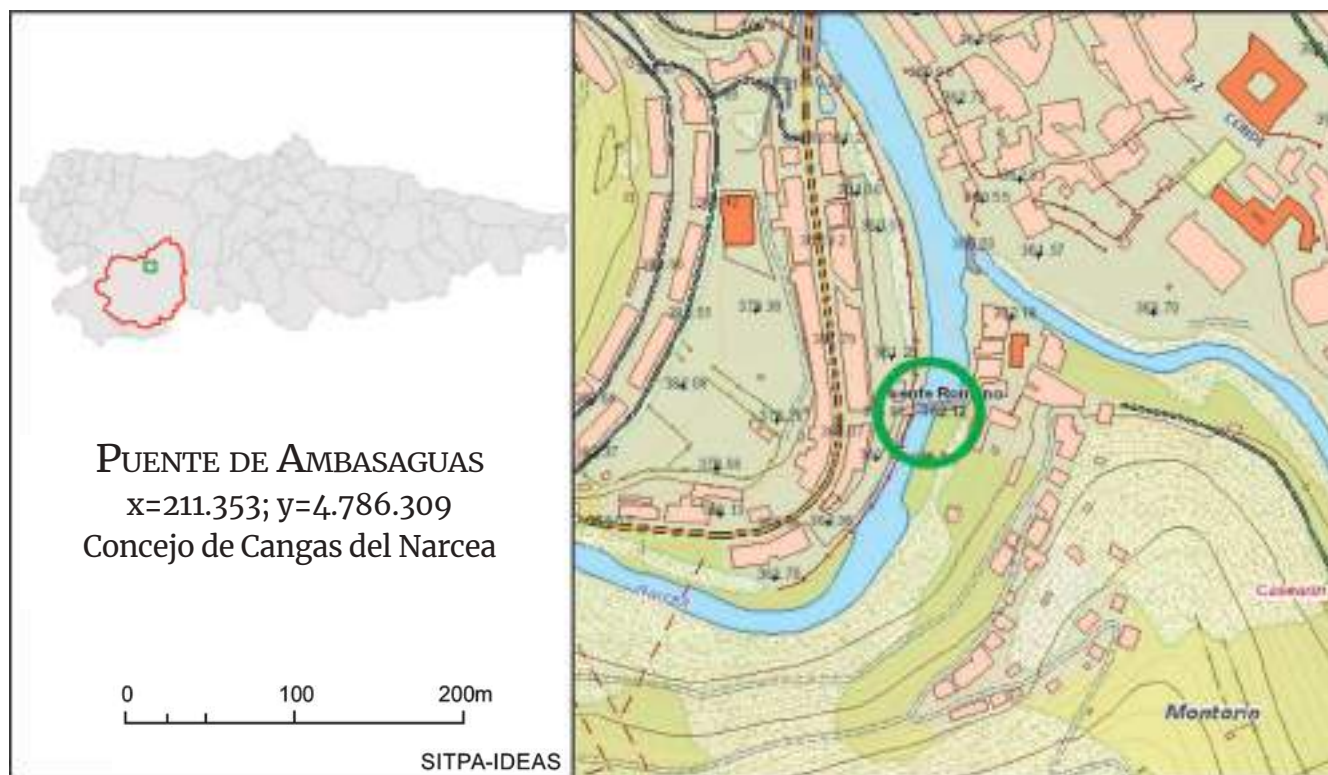
[El conde de Toreno,] encargado de la composición de este mismo puente, sacó la obra a remate y salió falsa, que ahora la hiciese a jornal para que quedase sólida.

La obra se ejecutó «con solided y firmeza» con un cierto sobrecosto, que la Diputación del Principado mandó despachar⁸⁸⁰. De ella podría ser testimonio el tajamar que, tanto por tipología como por el material empleado, se diferencia claramente del resto de la fábrica.

En 1802 se documenta otra solicitud de reparación del puente⁸⁸¹.



Figura 241. El puente de Ambasaguas con su molino hacia 1771. (AGS)



Descripción

La elección del emplazamiento del puente, a grandes líneas, resulta adecuada si observamos la geografía de la zona, puesto que se sitúa en el vértice de dos valles con vías de comunicación de importancia desde antiguo: la que conduce a Leitariegos y la que se dirige a Muniellos. Para la ubicación concreta del puente se eligió un lugar en el que se encuentran dos afloramientos rocosos de piedra de conglomerado, justo en la desembocadura del Luiña (Naviego) en el Narcea, y allí se construyó su arco principal.

Lo más característico de este puente es su planta, llamada de media luna con una imagen gráfica acertada. No teníamos muy claro cuando lo visitamos que este trazado en planta fuera el mejor para el puente, observando el cauce actual; sin embargo, puede considerarse razonable al comprobar que el arco principal unía la margen contraria a la villa con un islote intermedio del río. Hoy no existe el cauce por el lado de la villa, pues fue rellenado recientemente (la situación antigua se refleja en la lámina de finales del siglo XVIII anteriormente citada).

El puente tiene cuatro arcos y un pequeño arquillo al final del estribo, que ocupan la margen derecha, mientras que en la margen izquierda hay una rampa de acceso que conduce hasta el arco principal. Las luces de los arcos son de escasa importancia: 9 metros el principal y, en serie descendente, 6, 4,6 y 3,8 metros los siguientes. Todas las bóvedas, excepto la segunda, son de directriz parabólica, apartándose poco del medio punto; la segunda es ligeramente rebajada. Nos parece que la fábrica de la bóveda principal es la más antigua y está compuesta de sillarejo de arenisca bien escuadrado y con labra de calidad media; las boquillas de esta bóveda son de sillarejo de arenisca de dimensiones que van desde 65 x 20 a 85 x 30 cm. Su trasdós es irregular y las dovelas más largas se sitúan en clave. El tipo de sillarejo de la bóveda se continúa en los tímpanos laterales en la zona de aguas arriba, produciéndose un cambio lateral de fábrica en los paramentos se-



Figura 242. Detalle del intradós de la segunda bóveda. (J. Belón González)



Figura 243. Fábrica del intradós de la primera bóveda. (J. Belón González)

gún nos dirigimos a la villa. La fábrica de la segunda bóveda es de sillarejo con labra basta, con intercalaciones de cascajo sin labra en el intradós y boquillas en general más anchas y cortas que las del arco principal; la piedra es también arenisca, pero de distinta cantera, según parece. En las restantes, la tónica del intradós continúa, pero las boquillas están elaboradas con sillares muy irregulares. Sugerimos una posibilidad que no es fácil de demostrar documentalmente, pero que es coherente con lo que se ve en la fábrica del puente: quizá la curva que existe después de cruzar el Naviego para descender hacia la villa es una modificación del siglo XVII (1681) y sustituye a una alineación recta de un puente anterior que seguía la dirección marcada por el arco mayor. Esto explicaría la diferencia de fábrica en la bóveda principal y el resto. Esta obra se habría hecho para disponer el edificio del molino, que estaría, bien encima del estribo, bien adosado al puente en el paramento de aguas abajo; para explicar esto último quizá convenga decir que hasta fechas muy recientes los arcos pequeños (tercero a quinto) estaban sepultados y que, a partir del paramento de aguas abajo, existe aún un relleno de tierras de planta rectangular delimitado por muros de fábrica: quizá se corresponda con la planta del edificio del antiguo molino después de ser derruido y sustituido por otro, que, aprovechando el mismo canal, se situaba perpendicularmente al final del estribo. En este siglo el molino se convirtió en central de generación eléctrica y hoy está abandonado.

En la fábrica de todas las bóvedas, excepto en la segunda, se observa clarísimamente un ensanche de todo el puente, de unos 85-90 centímetros en la bóveda principal y algo menor en las bóvedas restantes, que se realiza añadiendo sillares paralelamente a la boquilla preexistente, hacia aguas abajo. La unión de ambas fábricas no está realizada con perfección, porque queda una junta vertical neta, observable en todas las bóvedas. Esta obra sería intermedia, quizá, entre la que hemos comentado anteriormente y la de finales del siglo XVIII, cuando se produce el descalce de la pila y se añade un gigantesco tajamar —9,3 metros de lado—, realizado con sillar ciclópeo de forma irregular. Junto al segundo arco, con una eficiencia



Figura 244. El puente y el barrio de Ambasaguas en 1915, durante una nevada. (Modesto Morodo)

desde el punto de vista hidráulico dudosa, se dispone otro tajamar de menores dimensiones que termina en sombrerete cónico (característico de esta época): el agua entre ambos es guiada hacia los tímpanos en vez de hacia las bocas de las bóvedas.

Como consecuencia del ensanche, la mayor parte de los paramentos de aguas abajo han sido, lógicamente, modificados, pues se puede descubrir una diferencia clara entre la mampostería empleada en estos y en los de aguas arriba. Los apartaderos —de forma semicircular uno y sin forma claramente definida el otro— son modificaciones, probablemente del siglo XVII, aunque fueron afectados también por el ensanche. Aguas abajo, en los tímpanos laterales de la bóveda mayor, unos sillares vuelan desde estos para servir de apoyo

a los pretilos que se retranquean, permitiendo dar una curva en esos puntos con mayor radio. Los apartaderos y este curioso detalle constructivo que acabamos de comentar están pensados para facilitar la circulación por la calzada del puente.

Es una lástima que los muros de encauzamiento del Narcea en las inmediaciones del puente lo afeen. Además, un relleno de hormigón sirve de calce para la obra del ensanche en la bóveda principal; con eficacia, pero con resultado antiestético. Cuando realizamos la visita al puente se estaba mejorando el empedrado de la calzada y se instalaban puntos de luz para su iluminación. La zona de los arcos pequeños, aguas abajo, se estaba urbanizando para habilitar un lugar de paseo, se habían limpiado de tierras los arcos y saneado



Figura 245. Vista de la bóveda principal, aguas arriba, con un tajamar posiblemente obra del siglo XVIII. (Elena Ruiz)



Figura 247. Obras de finales del siglo XX. (J. Belón González)



Figura 246. Inscripción en pretil. (J. M. Fdez. Hevia)

el entorno. Esperamos que el resultado de esta rehabilitación sea acertado.

2.11.5. PUENTE DE LA PESCAL

Sobre el Narcea, y junto a una ermita moderna, el puente fue simplemente reseñado en el *Diccionario* de Madoz como situado en La Pescal, dentro de la parroquia de Larna⁸⁸². Santos Yanguas lo relacionó, al igual que sucedía con otros de los valles del Naviego y el Narcea, con recintos castreños y las explotaciones mineras de época romana del cordal que separa ambos ríos:

... vestigios claros de un puente de base y origen romanos, que

conectaría dicha vía con el lavadero superficial (La Carcavona de Pescal), así como con el recinto poblacional ubicado un poco más arriba⁸⁸³.

Descripción

Se emplaza el puente en un estrechamiento del río Narcea en el que las rocas laterales ofrecen unas buenas condiciones para la estribación. Es de una sola bóveda de cañón de 5,80 metros de luz, muy peraltada respecto al nivel de las aguas medias, pues los arranques se sitúan unos 4 metros por encima del cauce.

La bóveda está elaborada con sillarejo de pizarra muy estrecho y con labra tosca, labor difícil de por sí por trabajar-

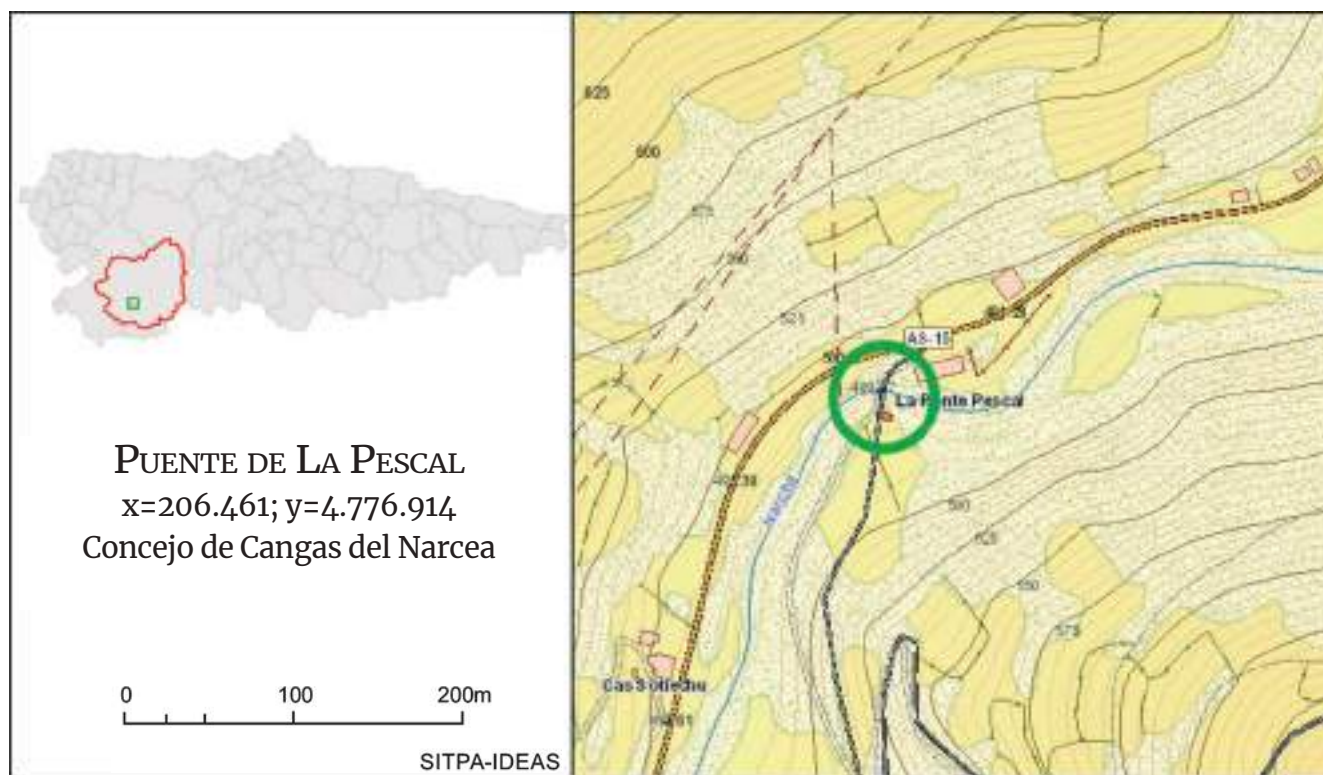


Figura 249. Vista general. (J. M. Fdez. Hevia)

se con un material que se exfolia con facilidad. El intradós presenta una superficie veteada, producto de las hiladas de sillarejo que recorren su ancho, con caras que no se han rebajado; se emplea mucho mortero en el asiento. Las boquillas son de la misma fábrica, de dimensiones (60-70 x 20 cm). El trasdós es irregular y queda indefinido en la zona de clave, muy rejuntada con mortero y sobre el que se asientan los tímpanos, reconstruidos. En estos se emplea también sillarejo de pizarra tratando de conseguir una disposición de hiladas horizontales.

Es difícil que la estabilidad del puente se haya visto comprometida por riadas, dada su buena cimentación y la poca limitación que ofrece a la libre circulación de las aguas (la línea de clave en el intradós se sitúa 7,5 metros por enci-



Figura 248. Vista, aguas arriba. (J. Belón González)



Figura 250. Acceso al puente y vista parcial del paramento, aguas abajo. (J. Belón González)

ma del nivel de aguas normales). Es muy posible, por tanto, que la bóveda sea de la obra original. Sí hay, por el contrario, intervenciones en muros de acompañamiento, tímpanos y pretilos.

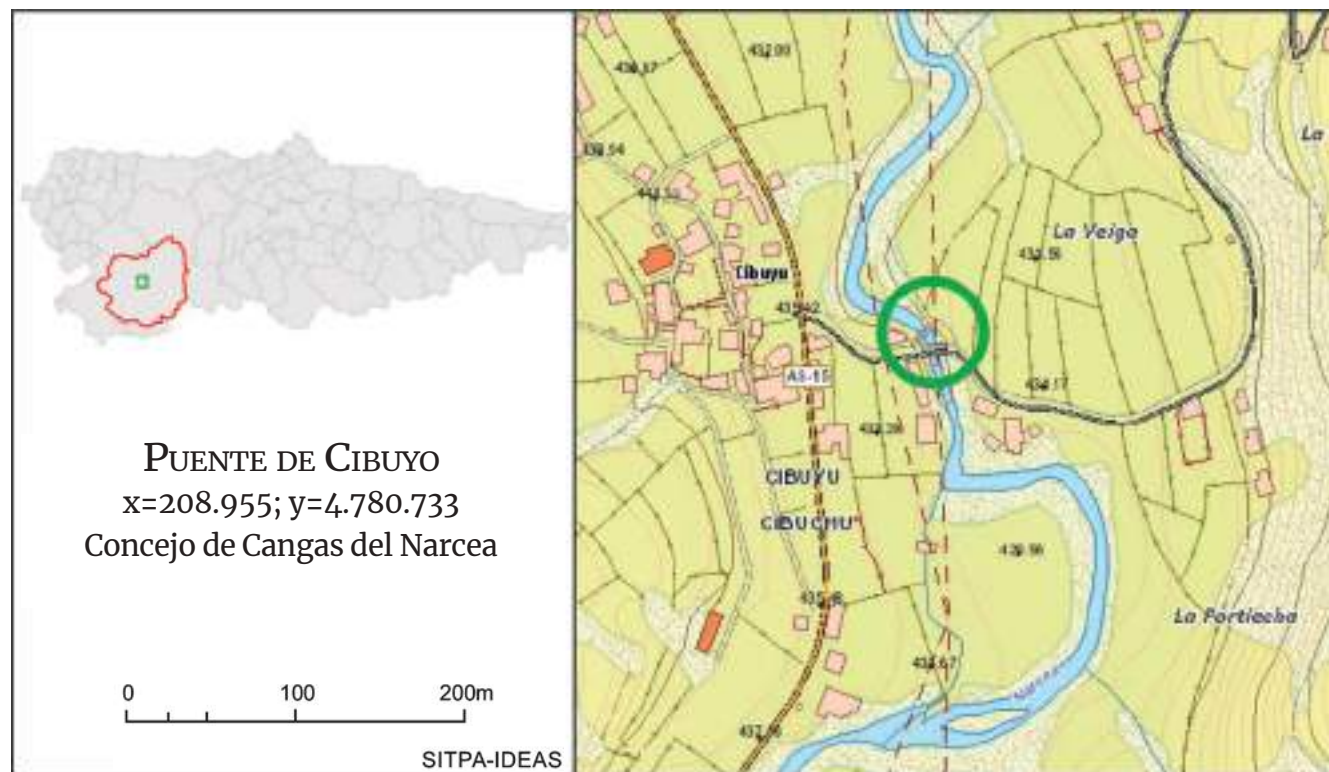
La planta del puente es curva en el acceso desde la carretera. El muro de acompañamiento en la parte izquierda es de altura considerable en tramos, siendo la zona que puede sufrir desprendimientos, aunque en la actualidad se encuentra en buen estado. La calzada es horizontal en la zona que pasa por encima de la bóveda después del descenso desde la carretera, y no parece que el puente haya tenido perfil alomado. Cubierta de tierra, tiene un ancho libre para el paso de 2,80 metros y de 3,70 de distancia entre paramentos. Se trata, pues, de un puente bastante ancho. Este hecho, su situación y la tecnología constructiva sugiere que sus constructores fueron artífices expertos, pudiendo tratarse de un puente de tradición constructiva romana.

Destaca el buen estado de la estructura del puente, así como de los pretilos, elementos que, con frecuencia deteriorados, no lo están en este caso; a esto debe añadirse lo cuidado del entorno, con periódicas limpiezas de la vegetación.

2.11.6. PUENTE DE CIBUYO

Reseñado en el *Diccionario* de Martínez Marina como «puente antiguo de piedra» y en el Madoz como «puente de piedra para pasar a la parroquia de Berguño (...) de un sólo arco»⁸⁸⁴, este comunica Souto y Berguño fuera del camino real, en una ubicación que Santos Yanguas relacionó con una explotación minera romana cercana a Combarro, dentro de la Sierra del Pando, que contaría con un embalse y canalizaciones en el término denominado El Xuego los Bolos⁸⁸⁵.

Esta posible función sería compartida por otros pasos cercanos, como los del desaparecido puente de La Piñera, en Las Mestas, sobre el Naviego, o el de La Riela; en este sentido, el ya citado «aquauercio de Prada Maiore», citado en un docu-



mento del monasterio de Corias del siglo XI, quizás pudiera relacionarse con esta infraestructura minera⁸⁸⁶.

En época altomedieval se situaron aquí y en el cercano lugar de Berguño, al que da paso el puente, los monasterios familiares de San Salvador de Cibuyo y San Salvador de Berguño, que posteriormente engrosaron el patrimonio del de Corias, y que, como otros similares de la zona, se emplazaron en las cercanías de puentes o vías de comunicación⁸⁸⁷. La actual fábrica del puente ha sido calificada de medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁸⁸⁸.

Descripción

Es un puente de un solo vano con bóveda de cañón de 12 metros de luz cimentada sobre roca con buen apoyo, ligeramen-

te por encima de las aguas normales. El arranque del medio punto está por encima del apoyo del orden del metro, donde se sitúan los mechinales.

Antiguamente, el camino hacia Berguño lo atravesaba, pero ese paso ha sido abandonado, sustituyéndolo en la actualidad un puente de hormigón de viga prefabricada.

Se trata de un puente estrecho —frecuentes en época plena y bajomedieval—, de 2,40 metros entre paramentos y 1,90 de calzada libre, a pesar de haber sido ensanchada, y con perfil alomado, casi simétrico.

La fábrica en la bóveda es de sillarejo de pizarra, y se emplea mucho mortero para asentarla. Las boquillas tan solo se han podido observar parcialmente desde debajo de la bóveda, por



Figura 251. Panorámica, aguas abajo. (J. M. Fdez. Hevia)

estar cubiertas de vegetación, siendo también de sillarejo de pizarra. La vegetación ha causado daños a la bóveda en zonas del intradós próximas a la boquilla de aguas abajo, en donde algunas raíces han crecido y empujan algunas dovelas, expulsándolas de su plano.

Los muros de acompañamiento son de mampostería, con lajas de pizarras y mortero de aspecto homogéneo (al menos, en el lienzo de aguas abajo que hemos podido ver en la margen izquierda), pareciéndonos que en el izquierdo ha habido derrumbamientos que se han recompuesto con mampostería a hueso. La zona de tímpanos es también de mampostería a hueso o con muy poco mortero en las partes altas.

No hay elementos en el puente para facilitar su comportamiento hidráulico, ni parece que los hubiera. La misma forma de la roca colabora en este sentido, aguas abajo, en la margen izquierda, mientras que aguas arriba un estribo del puente de hormigón del que hablábamos antes entronca con la fábrica del puente y facilita el encauzamiento de las aguas. En la otra margen, sin embargo, las condiciones hidráulicas no son buenas y la estratificación de la roca favorece el efecto destructivo del impacto de las aguas; con el tiempo se puede llegar a producir un descalce del apoyo que haría peligrar la estabilidad de la bóveda. Esta zona necesita ser acondicionada.

En la parte superior del puente nos encontramos con que los pretilos están casi totalmente derruidos. Se puede ver cómo se

ensanchó la calzada apoyando estos en una hilada de sillarejo que sobresale del paramento.

La calzada, por otra parte, conserva parte de su antiguo empedrado. El abandono de paso de un puente parece que lleva de manera natural a su descuido. No debería ocurrir esto con el que nos ocupa, pues su antigüedad aconseja conservarlo.

Es necesario eliminar la vegetación, pues en este caso está causando daños en la estructura; sin duda, además, su ausencia mostrará un diseño del puente bien encajado en el cauce y bello en sus proporciones. Hay que restituir los pretilos y observar, una vez hecha la limpieza el estado del muro de acompañamiento derecho, que puede necesitar una recomposición. Habría que buscar, por último, otra localización para la tubería que desagua a media altura junto al puente.

2.11.7. PUENTE DE REGLA DE PERANDONES

El puente, que se emplaza en Regla de Perandones (La Riela), sobre el río Coto, en su confluencia con el Narcea, articula las comunicaciones con Ibias. Aparece citado en el *Diccionario de Martínez Marina* como puente «antiguo» sobre el río Coto, junto al que también existía otro «moderno, construido con motivo de la carretera de Muniellos» y otro puente de piedra, asimismo «antiguo», sobre el Narcea. El de Madoz ofrece noticias similares, especificando únicamente que el puente tiene un solo arco.

Como en otros pasos de la zona, su localización se ha relacionado en ocasiones con las explotaciones mineras de época romana de la sierra de Pando y, en concreto, con la zona de Prada: Fernández Ochoa reseñó en su día la presencia de una vía «in illa strata qui discurrat de Prada» que cruzaba por Acio, y en similares términos se expresó Santos Yanguas, para quien el puente es de «tipo romano», mientras que su actual fábrica fue atribuida a época medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Na-

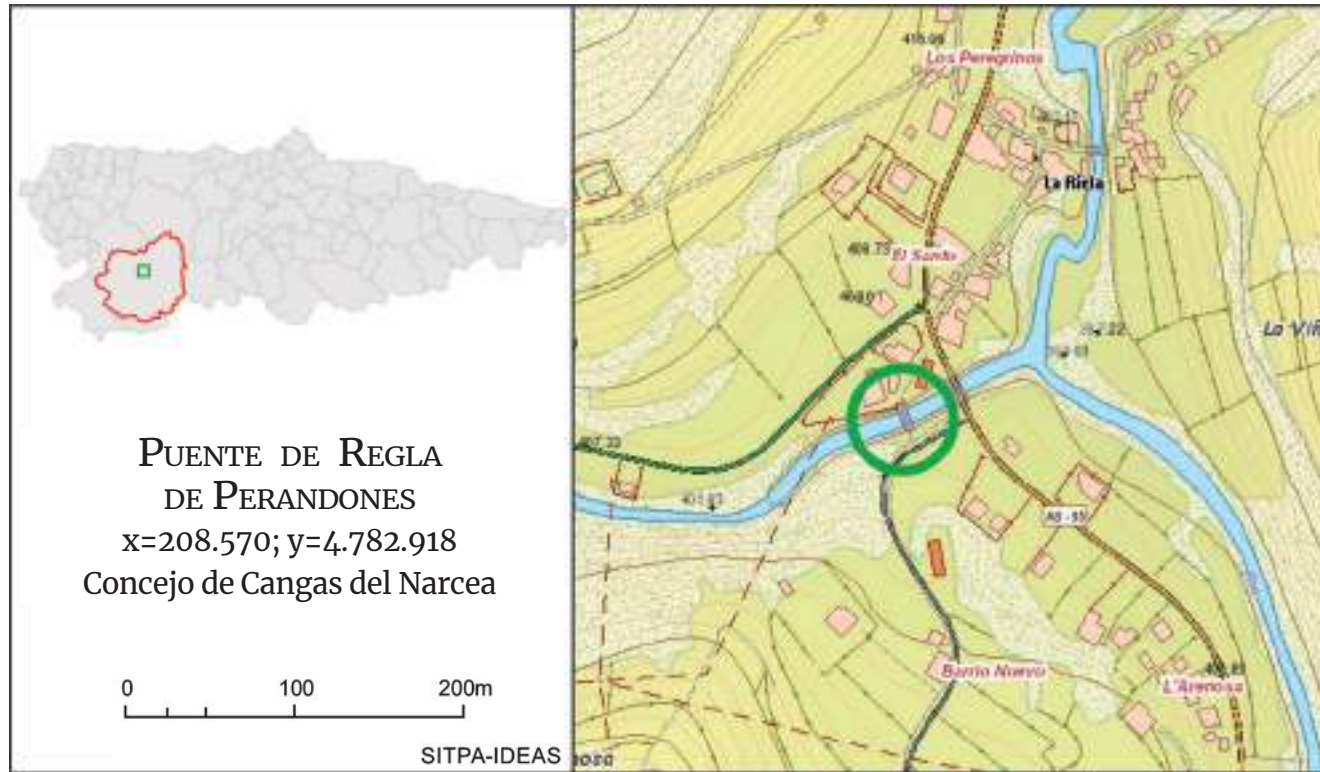


Figura 254. Vista a nivel del río. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 252. Vista frontal, aguas arriba.



Figura 253. Vista lateral, aguas arriba, con arranque del arco, desde la margen izquierda. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 255. Calzada del puente. (J. M. Fdez. Hevia)

varro *et alii*. Al igual que en otros puntos de la zona vinculados con puentes o nudos de comunicaciones, en La Riela se emplazó el cenobio familiar altomedieval de Santa María⁸⁸⁹.

Descripción

Circulando por la carretera que va hacia Muniellos, se puede ver el puente a la derecha en el momento en que se cruza el río Coto por un puente moderno. La primera impresión que causa es de majestuosidad, elevado sobre el nivel del cauce más de 13 metros.

El puente está estribado en roca de pizarra precámbrica. Tiene una única bóveda de medio punto, de 11 metros de luz. La forma natural de la roca facilitó la elección de su emplazamiento y permitió la ejecución de la cimentación, porque, si bien los macizos tienen un ascenso muy vertical desde el cauce, luego presentan una meseta superior desde la que se levantó la bóveda. Las condiciones de trabajo no debieron ser excesivamente duras y la misma roca sirvió para apoyar la cimbra.

En los puentes de fábrica la labra de las dovelas suele ser de una mayor calidad y se suele observar un mayor cuidado en la realización de las juntas; en este se sigue esta tendencia general, sin que destaque la fábrica de la rosca de manera especial. En el intradós se emplea sillarejo de pizarra, al igual que para las boquillas, de labra tosca. Se recurre más al uso de mortero para garantizar la estabilidad. Poco podemos matizar sobre la fábrica de tímpanos y boquillas, porque se encuentran casi totalmente cubiertas de vegetación. En alguna zona hemos podido comprobar, sin embargo, que las dovelas pierden su dirección radial. La dimensión aproximada de las boquillas es de 70 x 20 cm.

Frente a la pobreza de materiales —los que se encuentran en la zona, que son difíciles de labrar—, se aprecian, sin embargo, detalles constructivos interesantes. En primer lugar, la elaboración de una plataforma de apoyo de la bóveda de pequeña altura, de planta rectangular en la margen derecha y trapezoidal en la margen izquierda. En segundo lugar, el muro de acompañamiento en curva en la margen derecha, de

mampostería concertada, que en gran parte parece original. Sorprendentemente, en la parte izquierda aparece un tajamar triangular alejado del cauce, de utilidad dudosa; está cubierto de vegetación y no hemos podido comprobar si está adosado o mantiene continuidad con la fábrica del muro.

Es el muro de acompañamiento de la margen izquierda el que ha sufrido intervenciones claras, entre las que destaca una reciente, coincidente con una actuación en la calzada.

El puente es de perfil fuertemente alomado asimétrico, con un tramo más largo en el lado del pueblo. El trazado de un arco de medio punto fija el punto de clave y el perfil consiguiente. Un arco rebajado hubiese proporcionado una mejor transmisión de esfuerzo de los estribos, unos muros de acompañamiento menores y, en definitiva, una mejor solución; pero solo en puentes de época moderna (y en Asturias, hasta bien entrados en ella) aparecen estos arcos: el recurso al arco de medio punto es prácticamente invariable en los puentes medievales.

Las partes superiores del puente están bien acabadas: pretil de mampostería homogénea de hasta 1,10 metros de altura y macizos (40 centímetros de ancho). Tienen como coronación una hilada de canto rodado asentada con cemento, que es obra reciente y le da un toque distintivo al pretil, que tan solo en su comienzo, viniendo desde el pueblo, aguas arriba, se observa cómo está parcialmente derruido.

La calzada está empedrada en gran parte de su superficie, y recientemente se restauró el acceso desde la margen derecha con un extendido de capa de cemento en el que se insertaron piezas de canto rodado. La rasante tiene un pequeño escalón al entroncar con la carretera de Ibias, mientras que en la otra rampa hay también empedrado, pero más hundido y parcialmente cubierto de tierra. El ancho libre es de 2,25 metros, sobrado para el tráfico del puente, que es casi exclusivamente peatonal.

La vegetación daña la estructura de la bóveda, donde algunas raíces han abierto grietas. Urge por ello eliminarla y consoli-

dar la bóveda posteriormente, al mismo tiempo que conven- dría limpiar también la vegetación de los paramentos. El entorno está bien cuidado; la obra de un muro de sostenimiento de la carretera, realizado con fábrica ciclópea, resalta el conjunto, que es digno de ver.

2.11.8. PUENTE DE CORIAS

Situado sobre el Narcea, junto al monasterio de Corias (Couri- as), el puente aparece citado como «puente que no rinde nada» en las respuestas del catastro de Ensenada y como



Figura 256. Vista del monasterio y del puente, hacia 1897. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)



Figura 257. Vista del puente, aguas arriba, desde la carretera. (Octavio Bellmunt y Fermín Canella, Asturias...)



Figura 258. Vista del pueblo y puente de Corias, aguas arriba. (RIDEA-Fondo Mas)



Figura 259. Vista frontal del puente, aguas arriba. (Carlos Fernández Casado, Historia del puente en España)

«buen puente de piedra» en los diccionarios de Martínez Marina y de Madoz⁸⁹⁰.

Fernández Casado, quien se refirió a él erróneamente como «puente de Cangas de Tineo, sobre el Narcea», planteó su origen romano y achacó su carácter alomado —tradicionalmente vinculado con las construcciones medievales— a tratarse de un puente de un solo arco de luz importante⁸⁹¹. Para Fernández Ochoa, «quizá originariamente romano, presenta hoy trazas medievales prácticamente en todo su conjunto», siendo también atribuido a época medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁸⁹². Al margen de su origen, bien romano, bien medieval, en directa relación con las obras del monasterio románico, la existencia en el pretil de la inscripción «Redeficose esta puente año de MDLXXI...» llevó a González Santos a plantear el origen de la estructura actual en ese año⁸⁹³.

Ahora bien, conocemos su existencia ya en 1521 gracias a las noticias ofrecidas en el aforamiento de un suelo para edificar una casa, que lindaba

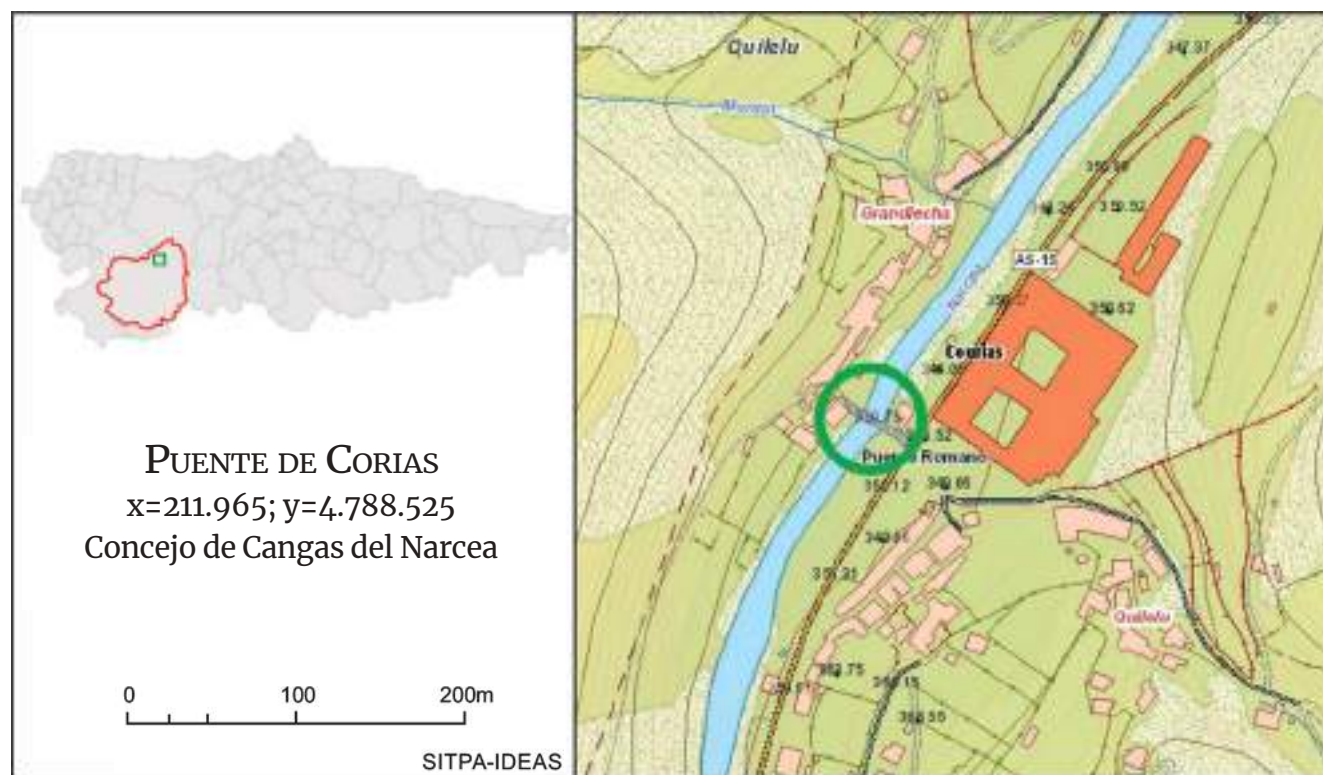
de parte de baxo, con el río e junta conel tuvo del pecho de la ponte; e, de un lado, la reguera fasta topar enella; e delante, la plaça⁸⁹⁴.

Intervenciones

La primera intervención documentada data de 1571, como testimonia la inscripción existente en su pretil. Aunque no tengamos referencias directas, la gran riada de 1580 pudo afectar a este puente, de tener en cuenta las palabras de Tirso de Avilés:

En el monasterio de Corias hubo tan grande inundación de aguas que se metió en el monasterio, especialmente en la iglesia, que fue forzado sacar el santísimo sacramento de la iglesia, pensando que se había de inchar hasta el techo toda la dicha iglesia⁸⁹⁵.

En 1754 fue solicitada su reparación en la Junta General del Principado junto a la de los puentes de Bimeda y Arganza. El 24 de febrero de 1760 se comunicó que estaba en peligro de ruina total, a pesar de que, como también nuevamente el de Arganza, eran imprescindibles para el tránsito hacia el puerto de Leitariegos. La reparación se tasó en unos 5000 reales de vellón y, tras la negativa inicial del abad, el monasterio acabó contribuyendo con 100 pesos. La intervención continuaba en los años 1763 y 1764, cuando se planteó pedir a «los vezinos de las inmediaciones (...) concurrir con algunos acarretos de materiales para hacer menos costosa la obra», ya que «lo que hace subir el coste de estos reparos consiste en lo mui distantes que están los materiales, tanto de cantería como de cal». A petición del representante del Principado, el abad autorizó que la obra fuese ejecutada por el «Pe. fr. Joseph Varela, religioso lego en aquel comvento, maestro de obras, persuadido [de] que, corriendo a su cuidado y a vista del abad, se conseguiría hazer la obra con maior seguridad y con menos costo». El 5 de octubre conocemos el fin de las obras, teniendo constancia de que este mismo maestro intervino, como ya hemos visto, en los puentes de Arganda, Bimeda y Ponticiella⁸⁹⁶.



Suponemos que el ensanchamiento de la vía del puente data del siglo XVIII, cuando se ejecutaron ampliaciones similares en Bergueres y Bimeda con el propósito de convertir antiguos caminos de herradura en carreteros; además, esta actuación pudo estar propiciada por la construcción del nuevo monasterio de San Juan Bautista de Corias con mármol procedente de la zona de Rengos⁸⁹⁷, lo que implicaría la conveniencia de un puente de piedra apto para su transporte en carro.

Descripción

El de Corias presenta las características típicas de puentes medievales, con su perfil alomado y calzada originaria estrecha. Podemos encuadrarlo, además, entre los de una tipología que aparece con frecuencia en los puentes asturianos anteriores al siglo XV: puente de un solo vano con bóveda de cañón —frecuentemente peraltada, como en el caso del que nos ocupa—, estribado en roca en las márgenes.



Figura 260. Vista del puente a finales del siglo XX. (Elena Ruiz)



Figura 261. Estado de la calzada en 1991. (Elena Ruiz)



Figura 262. Dóvela reaprovechada del puente, con motivo sogueado. (Jorge Argüello Menéndez)



Figura 264. Inscripción en el pretil. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 263. Arranque del arco. (J. Belón González)



Figura 265. Arranque del arco en el otro margen. (J. Belón González)



Figura 266. Detalle del arquillo de desagüe en el estribo. (Elena Ruiz)

La bóveda tiene una luz de 15 metros. Sus boquillas están elaboradas con sillarejo de arenisca muy estrecho y largo (80-85 x 15 cm), con trasdós dentellado y de longitud creciente hacia clave. La coloración superficial de la piedra es marrón y es grisácea en las dovelas. El intradós es de sillarejo escuadrado imperfectamente, pero que conserva la continuidad de las hiladas y un buen aparejo de juntas en todo lo ancho. El mortero de cal de asientos y juntas queda resaltado por su coloración blanca.

El estribado de la bóveda en las márgenes es imperfecto por no conseguirse un buen apoyo de la base del muro en la roca: sus primeras hiladas tienen un pequeño vuelo y tendencia a desprenderse, produciendo descalces. De hecho, se observan sustituciones de algunas piezas. Antes de alcanzar el diámetro teórico del medio punto, se eleva un pequeño muro con prolongaciones aguas arriba y aguas abajo para facilitar el encauzamiento de las aguas. El otro existente en la margen derecha corresponde probablemente a la fábrica «original»,

desconocemos si a la aludida intervención del siglo XVI. En la margen izquierda hay añadido un muro de contención de tierras, aguas arriba, que facilita a su vez el movimiento de las aguas.

Los muros de acompañamiento están elaborados con sillares de arenisca, de coloración oscura, dispuestos en hiladas horizontales en las partes inferiores; aparentemente, a hueso. La obra de ensanche es apreciable a partir de los dos tercios de



Figura 267. Arranque y paramentos del estribo. (Elena Ruiz)

la flecha del arco, aproximadamente. Sobre la fábrica anterior —en zonas, sustituyendo algunos sillares que podían estar deteriorados por otros de grandes dimensiones (de hasta 110 centímetros de ancho por 75 de alto en los frentes)— se disponen sillares con la soga perpendicular a los paramentos y sin continuidad lateral. Sobre esta, nuevos sillares que marcan líneas ascendentes que se ajustan al perfil alomado, que ya se elevan en plano resaltado respecto del paramento subyacente. En la parte superior de los tímpanos y muros

de acompañamiento —cercana ya a los pretiles— se emplea mampostería concertada. Realmente, el resultado conseguido no es muy bueno, porque el ancho se aumentó unos 50 centímetros tan solo. Sin embargo, la zona de boquillas próxima a la clave quedó rehundida, remodelación que no deja de ser un testimonio de una técnica constructiva de ingenio y curiosa.

No hemos hecho referencia hasta ahora de la presencia, en el muro de acompañamiento derecho, de una pequeña bóveda de desagüe. No sabemos si corresponde a la fábrica original o si, al contrario, se abrió posteriormente. En su entorno se sitúan unos sillares de coloración amarillenta (de pórfidos de composición riolítica), que son repuestos de sillares anteriores. En cualquier caso, la presencia de la bóveda es indicativa de la importancia de las riadas en la zona.

El puente, en su parte superior, conserva una calzada con empedrado parcialmente descompuesto y pretiles de mampostería —consolidados con cemento en algunas zonas— que terminan en albardillas de sección semicircular. La calzada tiene un ancho libre de 2,30 metros y soporta tráfico rodado. Nos pareció desconcertante en nuestra visita al puente la presencia de unos redondos de acero en la parte exterior de los pretiles. Los vecinos nos explicaron que sirven de apoyo para imagen de la santa que, en el día de su fiesta, es paseada por el puente.

El estado de la estructura del puente es aceptable. Nos parece, no obstante, que para prevenir posibles derrumbamientos a largo plazo sería muy conveniente consolidar sus estribos. Parte de los sillares tienen su superficie atacada por los efectos de la humedad y están parcialmente deteriorados, por lo que puede ser necesaria alguna sustitución; afectan a zonas, no decisivas para la estabilidad, de los muros de acompañamiento.

Es preciso, además, eliminar vegetación arbustiva del intradós y la que cubre parcialmente los pretiles. Parece acertado que se haya tapado una de las líneas de mechinales para impedir el desarrollo de raíces, pero se podría completar la operación con los restantes.

Una tubería de conducción de agua recorre la parte exterior de los pretiles, aguas abajo. Antiguamente atravesaba el eje de la calzada. Con protección adecuada que impida su aplastamiento y registros convenientemente dispuestos, puede que sea mejor la solución anterior. La calzada, además, necesita que se le reponga parte del empedrado.

El entorno nos parece poco digno para un conjunto de interés histórico, y habría que sanearlo para que presente un aspecto más atractivo.

2.11.9. PUENTE DE LOMES

Situado en Lomes (Llomes), en el concejo de Allande, el puente fue recientemente descrito como «de piedra de arco de medio punto, levemente alomado, sobre el río Argancinas. Semicubierto por la hiedra y rodeado de árboles». Aparece simbolizado en un plano del *Diccionario* de Tomás López, de finales del siglo XVIII, y fue calificado como romano por Santos Yanguas, quien lo ubicó en la «vía de enlace entre Allande y Cangas del Narcea»⁸⁹⁸.

Descripción

El puente se sitúa en lo que hoy son parajes solitarios, antiguamente quizá más frecuentados. Por eso, llegados al lugar y en ausencia de referencias históricas, la presencia de una obra de sus características sorprende. La existencia de la ruta citada anteriormente podría aclarar su presencia; quizá conviene añadir que a escasos kilómetros se encuentra un resto de presencia romana tan significativo como es el castro de San Chuis.

Se trata de un puente de un solo vano con bóveda de cañón de 11,5 metros de luz, que está cimentada sobre afloramientos rocosos en el nivel de aguas normales. Las rocas laterales aportan una buena superficie de apoyo, casi horizontal.

El arranque de la bóveda desde la margen derecha se produce desde la misma base de cimentación, mientras que



Figura 268. Vista general, aguas arriba. (J. Belón González)

en la margen izquierda parece que se levanta un tramo de estribo verticalmente para iniciar el volteo a partir de salmer, con un quiebro de la línea inferior de la boquilla. No entendemos muy bien el porqué de esta disimetría —si es que es real y no consecuencia de un efecto visual—. En el intradós no se ven mechinales, por lo que la cimbra se debió apoyar en los márgenes. En la bóveda hay manchones de humedad, y se aprecian restos de rejuntado superficial con mortero.

La fábrica en la bóveda es de sillarejo de pizarra muy estrecho, material que se repite en las boquillas con dovelas de 70 x 15-20 cm, que quedan resaltadas del tímpano por su diferente coloración, siendo su trasdós irregular. La fábrica de tímpanos y muros de acompañamiento es de mampostería de pequeño tamaño y lajosa con mortero, y confiere a los paramentos un aspecto bastante uniforme; por encima del nivel de clave, casi a la altura de pretilas, se ve mampostería a hueso, sin duda resultado de reconstrucciones.



Figura 269. Detalle del descalce de la bóveda. (J. Belón González)

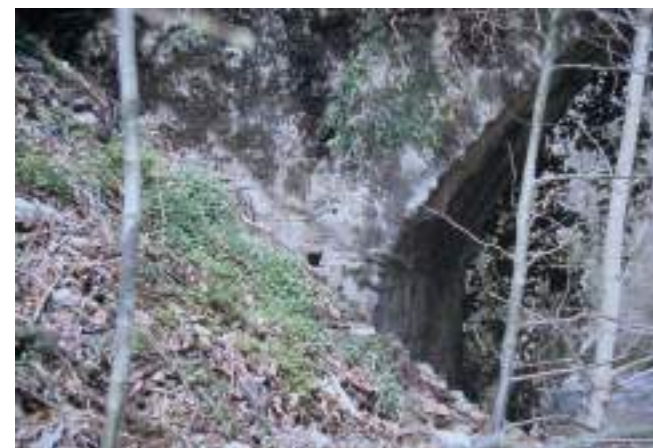
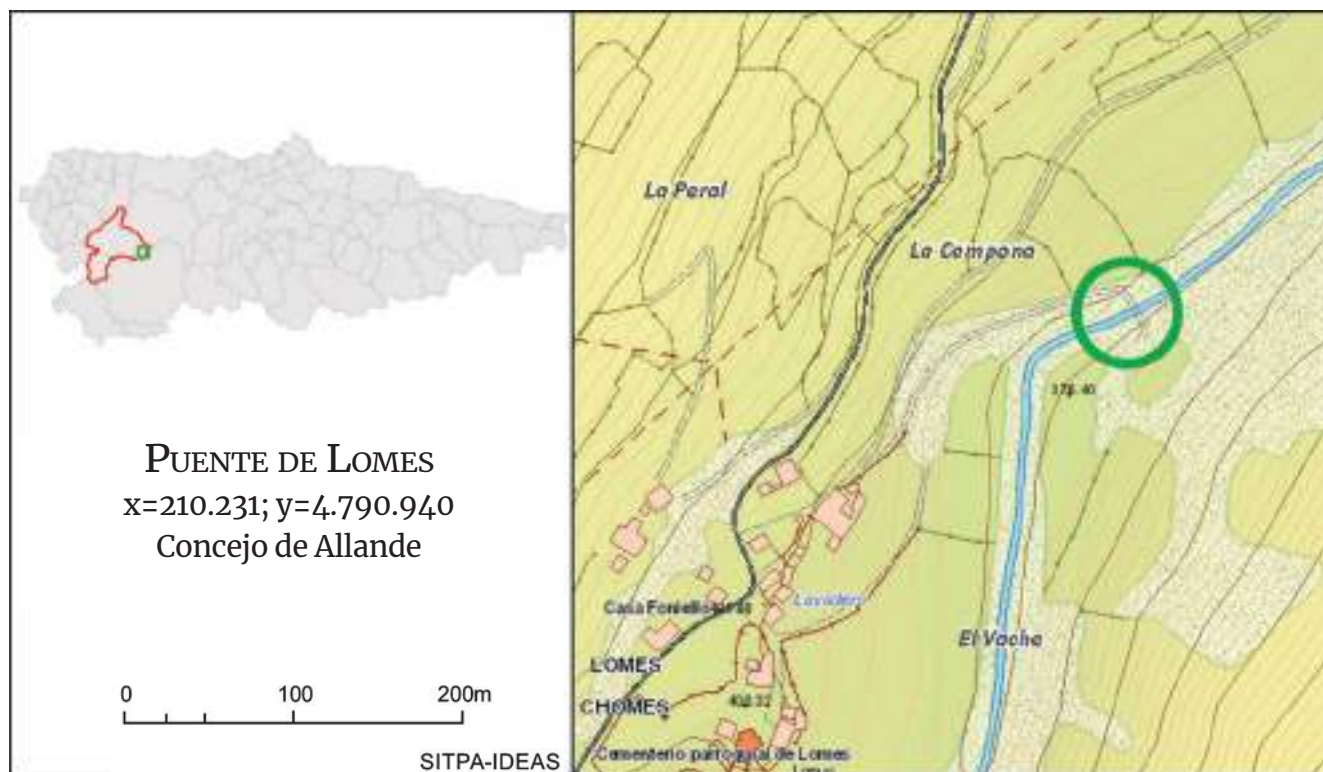


Figura 270. Arranque de la bóveda en la margen izquierda. (J. Belón González)

La rasante del puente es horizontal y conserva parte de su empedrado original cubierto de arcilla. Tiene pretilas anchos (55 centímetros) parcialmente derruidos, que dejan un espacio de calzada libre de 2,20 metros.

El estado de la estructura es por lo general bueno. En el arranque de la margen derecha, sin embargo, hay pérdida de sillarejo, que genera un descalce de la bóveda. Un pequeño murete de encauzamiento de tosca elaboración ha perdido la continuidad por este



motivo con la fábrica del puente, siendo necesaria la reposición de las piezas perdidas. Delante del muro de acompañamiento de la margen izquierda, tapándolo, hay una escombrera que se debe eliminar. Hay también algo de vegetación en este mismo muro aguas abajo que es necesario limpiar, porque afecta a la unión de la mampostería en el paramento. Un árbol ha crecido muy próximo a la fábrica, justo encima del murete de encauzamiento, que se prolonga aguas abajo en la margen derecha.

El puente que vemos hoy nos parece que es más bien de época moderna, aunque quizá sustituya a otro preexistente.

2.11.10. PUENTE DE TEBONGO

Se sitúa sobre el río Narcea, dentro de la ruta de Cangas a Tineo tras la desviación de El Puelo. Calificado simplemente en

el *Diccionario* de Tomás López como puente de piedra, las reseñas posteriores son unánimes en la consideración de su antigüedad: así, figura en la obra de Madoz como «antiquísimo puente de dos arcos, el uno de estos muy elevado»⁸⁹⁹; de entre los autores modernos, Fernández Ochoa lo califica como «antiguo, de trazas medievales», y es asimismo reseñado como puente medieval por Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii*⁹⁰⁰, mientras que Santos Yanguas se refiere a él como puente de «tipo romano», relacionándolo con un ramal del camino en dirección a El Castiello, en Tebongo, y al castro de Castrosín, ambos vinculación directa con la minería del oro romana de la zona⁹⁰¹.

En esta línea, la mención, ya en el siglo XI, del «montem de Castrosinde (...) cum río de Fornos» en una donación real al monasterio de Corias atestiguaría estas actividades metalúrgicas antiguas, fijadas en la toponimia, o incluso su perviven-

cia en época medieval⁹⁰². Por debajo del camino antiguo de Cangas a Tineo que, según Ochoa, discurría a unos ciento cincuenta metros por encima del río, y posiblemente en vinculación con toda esta zona minera, podría encontrarse además el ya destruido Puente del Infierno.

El de Tebongo figura incluido en una relación de puentes del antiguo concejo de Cangas de Tineo para los que la ciudad de Oviedo debía pagar 3850 maravedíes en el año 1582⁹⁰³.

Descripción

El puente, con un perfil en rampa de gran pendiente que se ajusta a la topografía del terreno, tiene dos vanos, con bóveda de cañón de 8,2 y 15 metros de luz, enumerados de margen izquierda a margen derecha.

La pila intermedia —de ancho considerable (6,5 metros)— se comporta, desde el punto de vista resistente, como un simple machón entre las dos bóvedas; propiamente, el estriado de la bóveda mayor se realiza sobre la roca pizarra de las márgenes, que absorbe directamente su empuje, en tanto que solo una parte de la pila colabora en la transmisión de este. Las aguas circulan ordinariamente por el vano mayor, quedando la bóveda lateral como colaboradora en el desagüe de las crecidas, situándose el terreno bajo esta última a unos 2 metros por encima del cauce.

La bóveda mayor tiene su medio punto peraltado. Tras la colocación de las primeras hiladas con un buen acuerdo con la roca base, se produce el arranque propiamente dicho unos dos metros por encima de las aguas normales, altura a la que se sitúan los mechinales. La fábrica que se observa en la zona próxima al arranque izquierdo —el único visible, pues en la otra margen está cubierto de vegetación—, es sorprendente: sillares de gran tamaño, algunos muy bien tallados y de dimensiones 80 x 80 cm, que no mantienen la continuidad en las juntas de asiento; próximos a estos, sillarejos de labra basta y mal escuadrados que dejan huecos que se rellenan con morrillo y mortero. Los sillares son de cuarcita. La tónica



Figura 271. Vista del arco mayor, enmascarado parcialmente por la vegetación. (Elena Ruiz)



Figura 272. Intradós de la bóveda menor. (Elena Ruiz)

continúa en todo el intradós, que es de fábrica de buena piedra, pero mal trabajada; se confía la estabilidad de la bóveda al abundante uso de mortero que, por otra parte, recubre gran superficie del intradós. Las boquillas son de sillarejos de cuarcita bien escuadrados y de tamaño variable (70-75 x 25-35 cm), con un trasdós irregular.

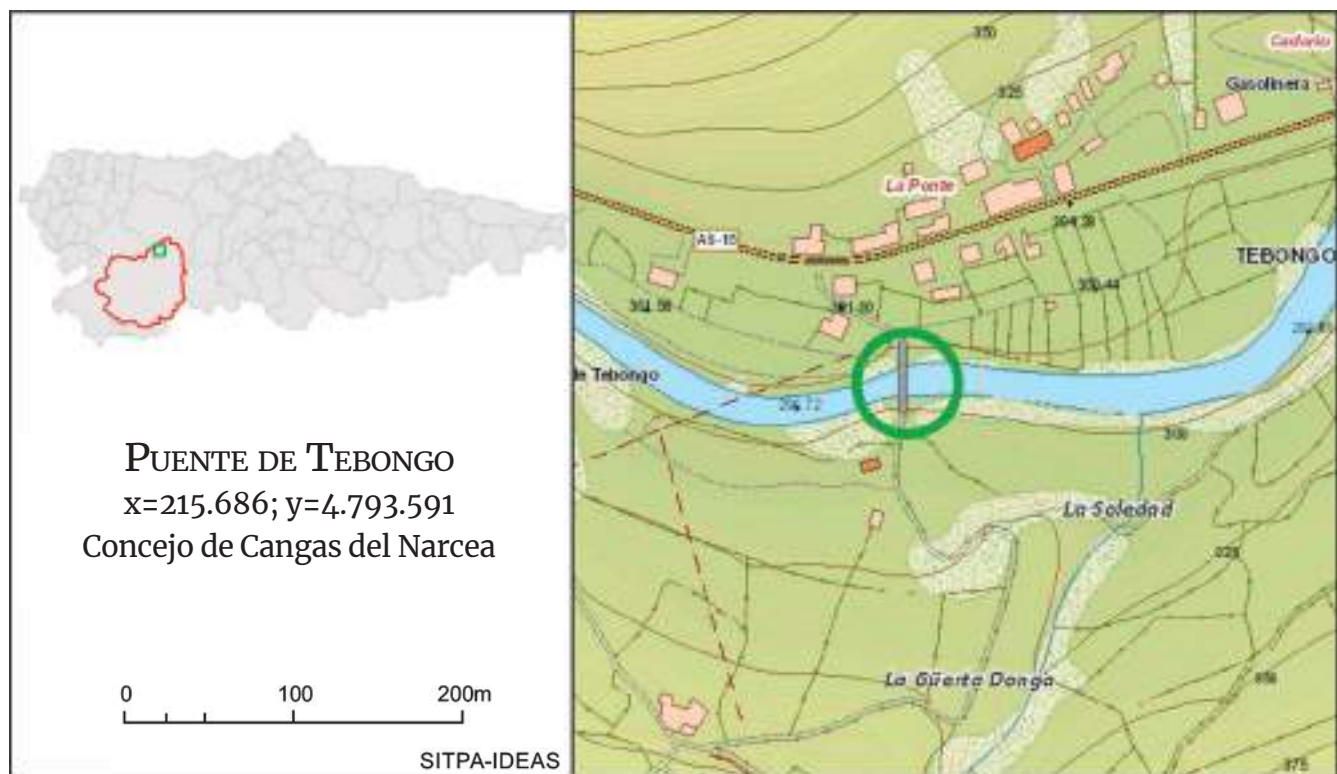
En la bóveda menor se aprecian unas características muy parecidas a la anterior; quizá el intradós entre boquillas sea de una mayor calidad, con algunas hiladas bien definidas de sillarejo que recorren todo su ancho. En una actuación reciente han sido consolidadas las zonas bajas del intradós con mortero de cemento.

Adosados a la pila hay dos tajamares de planta triangular. La arista del vértice se sitúa más próxima a la bóveda mayor, siendo, por tanto, los lados, en planta, desiguales: más largo el que conduce hasta la bóveda menor. La fábrica de los tajamares es muy heterogénea en la calidad de la labra y en los tamaños de sillar empleado, observándose en ellos múltiples intervenciones; tenemos además la impresión de que son añadidos a la fábrica original del puente.

Los tímpanos son de mampostería concertada, rejuntados superficialmente en varias ocasiones con mortero de cal. Fueron recrecidos para suavizar la pendiente, hecho que se observa con claridad en los tímpanos de aguas abajo. Como

resultado de este recrecido, han quedado unos tímpanos por encima de la bóveda menor, que resultan por ello desproporcionados.

El puente ha sido muy maltratado en las últimas intervenciones que ha sufrido. Hasta hace poco tiempo tenía adosada una caseta de ladrillo de hormigón en el lado de aguas abajo. Esta ha sido, acertadamente, derribada; pero aún quedan vestigios de su presencia. Por otra parte, tenía restos de un empedrado en su calzada y pretiles semiderruidos de mampostería que necesitaban una clara intervención; la solución que se adoptó, sin embargo, para rehabilitarlos hay que calificarla como desafortunada: se eliminaron totalmente los pretiles de fábr-



ca y se sustituyó el empedrado por una antiestética calzada de hormigón —que en zonas vuela sobre los pretilos— protegida con una barandilla metálica. Pensamos que podía haberse dado otra solución que, a la vez que respetara la obra preexistente, resolviese el problema del ensanche, al que también había que atender.

El estado de la estructura del puente es bueno. La vegetación cubre completamente el muro de acompañamiento de la margen derecha y el intradós en esa misma zona y puede estar causando daño: se debe limpiar. El entorno no está bien saneado y conviene acondicionarlo. Por último, hay que acabar de eliminar los restos del casetón y cambiar de lugar otro que se encuentra encima de un tajamar.

La fábrica que vemos actualmente podría corresponder a los siglos XV-XVI, pero somos de la opinión de que sustituye a otro anterior ubicado en este mismo emplazamiento.

2.11.11. PUENTES DE VILLANUEVA Y SOTO DE LA BARCA



Figura 273. Detalle de la fábrica en el arranque izquierdo de la bóveda mayor. (J. Belón González)



Figura 274. El puente tras la remodelación de finales del siglo XX. (J. Belón González)

El puente de Villanueva se sitúa sobre el Narcea, en el tramo final del camino de Cangas a Tineo, del que, al parecer, apenas se conservan restos de época antigua⁹⁰⁴. En el *Diccionario* de Tomás López solo se menciona en el siglo XVIII la existencia de un puente en Sorribas, a una legua del de Soto, aunque en el de Martínez Marina es reseñado como «puente bueno de piedra, que es el tercero del concejo» y en el de Madoz como «de piedra con dos arcos en Villanueva de Tineo»⁹⁰⁵. Entre ambos puentes se encuentra la malatería de La Silva —al parecer, la más antigua de Asturias, al haberse fundado con anterioridad al año 1074— hacia donde parecen confluír los caminos de la zona y para cuyo acceso, según Tolivar Faes, se cruzaba precisamente el Narcea por Villanueva de Sorribas⁹⁰⁶. Santos Yanguas alude a él como puente de grandes dimensiones y «base romano-medieval», mientras que Fernández Ordóñez, Abad Balboa, Chías Navarro *et alii* lo datan en Edad Moderna⁹⁰⁷.

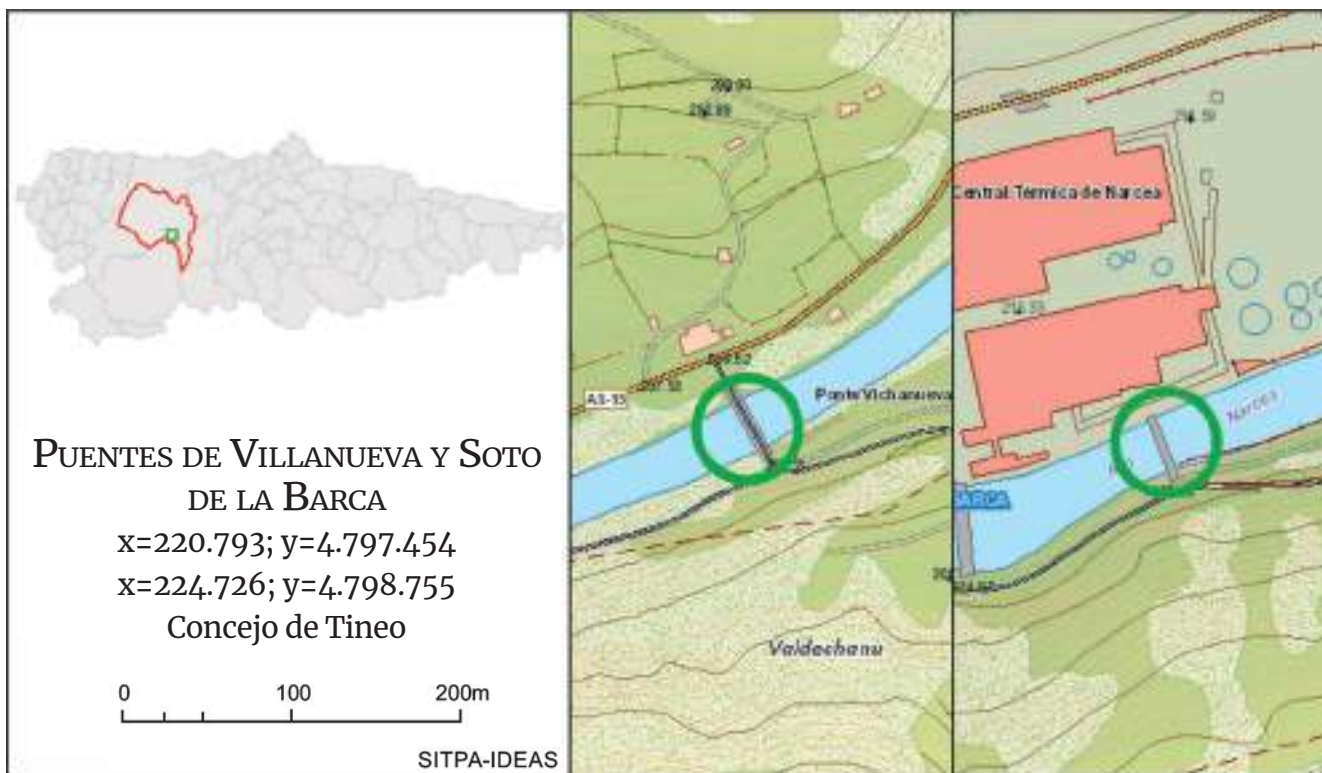


Figura 275. Vista antigua de la ponte de Santianes, con su capilla inmediata.

Una posible referencia a su antigüedad sería la recogida en el *Diccionario* de Tomás López sobre un puente «sobre el Narcea, a distancia de una legua de esta villa [Tineo]» con una inscripción en una losa, de difícil lectura por estar situada en la calzada, que el autor del artículo interpretó como «Abas, famulus dei...» y de la que infirió una posible intervención de un abad coriense en la obra del puente⁹⁰⁸. La noticia es, sin embargo, problemática; por un lado, sabemos de la existencia de una inscripción funeraria del siglo X de similares características, donada en el siglo XIX por Manuel Menéndez, de Bárcena, «procedente de la laboría de Fuejo de Abajo, en S. Andrés de Tineo» y actualmente en el Museo Arqueológico, pero cuya transcripción no concuerda con la referida: *OBIT FA(mu)L(u)S D(e)I GVI / MIRVS ERA D / CCCXI-IIA* (murió el siervo de Dios Guimirus en la era 913). Es difícil, pues, afirmar si nos encontramos ante un error de transcripción del colaborador de Tomás López o, por el contrario, ante dos lápidas diferentes⁹⁰⁹; por otro lado, la reseña es asimismo extensible al cercano puente de Soto de la Barca (Soutu la Barca), quizás el verdaderamente reseñado por el autor, y cuya fábrica, calificada ocasionalmente como «de origen medieval, tal vez romano» y actualmente cortada por la central térmica de La Barca, parece posterior⁹¹⁰. El lugar, en efecto, aparecía ya en un documento del monasterio de Corias del año 1121 como «illam uillam de illa Barca quam dicunt Soto de la Ponte, super flumen Narceie»⁹¹¹, de lo que se infiere la existencia anterior de una barca y de un puente para cruzar por el río Narcea.

La fábrica del puente denota diversas intervenciones. Sin embargo, y al margen de las referencias genéricas a los puentes de Tineo ya citadas anteriormente, en las que pudieran incluirse tanto el de Villanueva como el de Soto, solo hemos podido documentar la realizada en 1845, cuando consta «el reparo nuebamente hecho al puente de Villanueva», que afectó a un «paredón» y al «relleno del puente», además de la consolidación de la cepa principal⁹¹².

Descripción

Tiene una longitud próxima a los 60 metros, siendo uno de los pocos puentes, entre los antiguos del Narcea, con varios va-

nos que tienen sus pilas apoyadas dentro del cauce. Sus cuatro vanos son de bóveda de cañón, con luces respectivas, de margen izquierda a margen derecha, de 5,7, 7, 15,5 y 6 metros. No existen, por lo tanto, dos arcos iguales: posiblemente, porque las pilas están cimentadas en las zonas dentro del cauce en las que se encontraron afloramientos rocosos que fijan las luces.

En el puente aparecen elementos de su tipología que sugieren una datación en el siglo XVII o, al menos, una intervención de mucha importancia en dicho siglo; por otra parte, se observan muchas intervenciones, que pudieron modificar alguna de sus características originales. En este sentido, parece claro, al observar la fábrica, que el puente tenía un perfil alomado asimétrico. Este fue suavizado en una primera instancia, hasta que en la última intervención —muy reciente— se le dio el perfil sinuoso que posee en la actualidad. La variedad de formas en los tajamares y espolones también es muestra de las sucesivas actuaciones que se han llevado a cabo en el puente. La tarea de reconstruir la secuencia de cómo se han producido resulta poco menos que imposible.

Todos los tajamares y espolones terminan con sombreretes (detalle constructivo típico a partir del siglo XVII); sin embargo, enumerando de margen izquierda a margen derecha, encontramos las siguientes formas en planta para los tajamares: circular, casi ojival, triangular. En lo que respecta a los correspondientes espolones también se aprecian fisionomías dispares: circular algo apuntado, circular, y apuntado amorfo —este último ha sido reconstruido—. La altura de tajamares y espolones es casi uniforme, coincidente aproximadamente con el arranque de las bóvedas.

En lo que se refiere al tipo de fábrica, se emplea con profusión la mampostería de canto rodado con abundante mortero; incluso en los tajamares y espolones. Las boquillas —y seguramente los intradoses— constituyen una excepción, haciéndose uso en ellas de sillarejo de pizarra muy estrecho y de tamaño regular (dimensiones aproximadas, 65 x 15 cm en las bóvedas pequeñas y 75 x 20 en la mayor). Algún pequeño lienzo de los paramentos tiene también sillarejo de pizarra pre-



Figura 276. Vista parcial, aguas arriba, del puente de Villanueva. (J. M. Fdez. Hevia)

cisamente en la zona que puede ser la más antigua, es decir, la pila derecha del arco mayor. El mortero es la clave para la estabilidad del puente. Se observa cómo se han aplicado sucesivas capas en el intradós de las bóvedas; la última, coincidente probablemente con la obra de ensanche de la calzada, en la que se consolidaron previamente las bóvedas con inyección de mortero, según parece.

Es muy interesante el procedimiento constructivo de las pilas, pues da la impresión de que estas se apoyan sobre montones de acarreo menudo que se debieron estabilizar con mortero,

apilamientos que posiblemente rellenaban un tablestacado previo.

Comentadas algunas de las intervenciones que se han realizado en el puente, convendría añadir a las ya enumeradas una probable reconstrucción de la última bóveda, que tiene un retranqueo respecto al paramento interior de la pila, y otra menor de consolidación de la segunda bóveda, en la que se descubren dos niveles de mechinales. Pero la más importante fue el ensanche del puente, que se llevó a cabo mediante una colocación de un tablero de hormigón que vuela



Figura 277. Detalle del intradós de la bóvedas. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 278. Detalle de la fábrica del puente de Santianes, cortado por la central térmica. (J. M. Fdez. Hevia)



Figura 279. Losa de hormigón superpuesta para ensanchar el puente de Villanueva; en la zona central se adapta al trazado de la bóveda. (J. M. Fdez. Hevia)

50 centímetros por encima de ambos paramentos, cubierto de una capa asfáltica; el ancho total del tablero es de 3,90 metros y su espesor de 30 centímetros. En los laterales hay acerillas de 25 centímetros y barandillas metálicas, estando la losa descalzada aguas abajo, en la margen derecha.

El puente de Villanueva es un ejemplar curioso por las técnicas constructivas empleadas en él, a la vez que elegante en sus formas, siendo una lástima que el tablero de hormigón desentone en el conjunto; de todas maneras, es una obra que, como todos los puentes de fábrica, se debe conservar. El estado de la estructura es, actualmente, bueno. Solo en los estribos aparece algo de vegetación que conviene limpiar; del mismo modo, sería conveniente también eliminar un árbol que crece junto al espolón de la pila derecha del arco mayor. Se recomienda, por último, inspeccionar el estado de las bases de las pilas en período de estiaje y observar la posible aparición de grietas en el intradós, indicativas de movimientos de asiento o giros en estas, pues la cimentación del puente es su punto débil.

- ⁸²³ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 44 y ss.: «Parece incuestionable que se trata de una vía de comunicación muy antigua, quizá prerromana, pues el camino se encuentra salpicado de castros, algunos con señales de romanización, como el de Bimeda». SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación de época romana en el valle del río Narcea», *BIDEA*, n.º 127 (1988), pp. 615-640.
- ⁸²⁴ · GARCÍA MARTÍNEZ, A., *op. cit.*, pp. 48 y ss., plantea un desarrollo de estas trashumancias de largo recorrido en coincidencia con el desarrollo de las pueblas de la zona.
- ⁸²⁵ · RUIZ DE LA PEÑA, SOLAR, J. I., «El coto...», p. 187. Esta importancia es detectable a través de la cuantía de los derechos de portazgo en el portazgo de Laciana en 1435, superiores, por ejemplo, al de Lillo en relación con la ruta de S. Isidro. *Id.*, *Las polas...*, p. 62.
- ⁸²⁶ · *Id.*, «El coto...», pp. 185-186.
- ⁸²⁷ · *Id.*, *Las polas...*, pp. 204 y ss.
- ⁸²⁸ · AGAPA, *Libro de cuentas...*
- ⁸²⁹ · GRANDA JUESAS, J., *op. cit.*, p. 655.
- ⁸³⁰ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 44.
- ⁸³¹ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*. Este camino en altura, a través de las brañas de la zona, es conocido por los vecinos como *camín real*.
- ⁸³² · RUIZ DE LA PEÑA, SOLAR, J. I., «El coto...».
- ⁸³³ · *Ib.*, p. 202: «el elenco de las cargas suprimidas es tan amplio que desborda los límites normales de las concesiones privilegiadas hechas en el siglo XIV a otras comunidades locales geográficamente próximas y sitúa a sus beneficiarios en unos niveles jurídicos cercanos a los que son propios del estamento noble».
- ⁸³⁴ · JOVELLANOS, G.M. DE, *Diarios...*, p. 283, quien identifica equivocadamente el río Naviego con el Narcea. En BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo* se menciona el puente de piedra de Tremado, sobre el río Cíbea. En MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Carballo*, se refiere también un puente de piedra en Carballo, sobre el Cíbea. El del Naviego, por la descripción realizada en el referido año en el *Libro registro de Corias* se puede interpretar como el puente de Piñera, antes de Villategil: FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro...*, p. 37, n.º 109. «De Sexorio: item ibi Oueco Gonzalui dedit alias duas villas in Sexorio ad Corias, per terminun de illas pontes de Ambas Mestas a sursum, per terminun de Uillategide usque in aquauecio de Prada Maiore, et usque in rio de Pisone, et inde ad illa tremula de Quotarello, et inde in pruno per terminun de Sancto Felice, usque ad flumen Luigne et per ipsum flumine usque illas pontes, in tempore Munionis abbat. Sub Era MCCCXX^a».
- ⁸³⁵ · FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro...*, pp. 38-39, doc. n.º 113: «De Couos».
- ⁸³⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*: «En medio de esta longitud, hay dos puentes de piedra en la misma parroquia de Limés; el que está más arriba llaman de Ardaliz, y el otro está con poca distancia en el mismo lugar de Limés; ambos sirben para ir a los lugares de esta parroquia y se hallan en la cuesta a la parte del poniente. En Cangas y Entrambasaguas nada media, sino el puente de piedra que pasa el río de Naviego y sigue con este nombre hasta el mar».
- ⁸³⁷ · SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, pp. 41-42. BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*.
- ⁸³⁸ · TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, p. 35.
- ⁸³⁹ · AGAPA, *Actas...*, f. 170v., 14 de abril de 1778 y f. 28v., 23 de noviembre: el alférez mayor expone la necesidad de reparar los puentes de piedra de La Fondera, Bimeda y Ponteciella.
- ⁸⁴⁰ · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Bergame*. GARCÍA DEL CASTILLO, E., *Cangas del Narcea. Asturias paso a paso*. Mases, 1985, quien refiere la existencia en el valle del río Coto de un puente de madera, en Vega de Hórreo, con una tipología arcaica, «tipo de construcción medieval (...) único en sus características constructivas».
- ⁸⁴¹ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Agüera del Coto y Bergame*, cita un puente de piedra antiguo.
- ⁸⁴² · GARCÍA DEL CASTILLO, E., *op. cit.*, SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 635: «... vestigios de un antiguo puente romano, a pesar que hace pocos años ha sido alterado totalmente, transformando prácticamente tanto su forma como su estética primitivas: el puente en cuestión serviría para cruzar el cauce fluvial del Narcea, posibilitando de esta manera que un ramal de cierta importancia discurriera hasta el recinto fortificado de Adralés, emplazado entre los pueblos de Llano y Adralés y que cuenta con un sistema defensivo de características considerables».
- ⁸⁴³ · AGS, Sección Marina, leg. 336. Plano, MP y D, XXXVII-57: «desde el puente de Cangas se ha de hacer un camino a orillas del Narcea hasta el puente de La Fondera, de buena calzada, en cinco varas de ancho y dos leguas y media de largo, regulándose su costo en 75.600 reales. Desde dicho último puente, otro camino dirigido por el lugar de Mual hasta el pie del famoso monte de Muniellos, de tres cuartos de legua de largo y las mismas varas de ancho, presuponiéndose su coste en 45.000 reales de vellón, y otro ramal desde el mismo puente de Fondera al lugar de Pueblo dirigido por la venta de la Vega de Rengos, para desfrutar por otro lado todos los citados montes, regulado en 5620 reales». Tenían además que hacerse dos puentes de madera, uno «poco más arriba de Mual» y otro junto al de La Fondera.
- ⁸⁴⁴ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.* TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 189 y ss. RAMALLO ASENSIO, G., «La zona suroccidental asturiana: Tineo, Cangas del Narcea, Allande, Ibias y Degaña», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 2 (1981), pp. 228-29.
- ⁸⁴⁵ · SANTOS YANGUAS, N., *La romanización de Asturias*, Oviedo, 1992, pp. 197-198. Cit., GARCÍA LINARES, A. y SANTOS YANGUAS, N., «Nueva lápida romana hallada en Arganza (Tineo-Asturias)», *Memorias de Historia Antigua*, n.º 10 (1989), pp. 151-162.
- ⁸⁴⁶ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Tebongo*: «de canto labrado». RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Arganza*. AGAPA, *Actas...*, t. 108, ff. 194v. y 199v.; t. 110, f. 12, 1764, mayo, 1. *Ib.*, f. 10, 21 de enero: en 1763, el coste de las reparaciones en Arganza fue de 4000 reales de vellón. *Actas...*, 110, f. 16. La obra se sacó a remate en mayo de 1774, siendo ejecutada por Juan González Castrosín, vecino de Corias y «maestro de mampostería», en 3450 reales, «pagados en tres tercios iguales a principio, medio y fin de la obra». A pesar de la urgencia de la intervención y de haberse finalizado correctamente, diez años después vuelve a plantearse la necesidad de una reparación, quizás centrada más en las inmediaciones que en el propio puente, dado lo exiguo del dinero empleado: *ib.*, t. 114, f. 101, 1784, septiembre, 9. El apoderado del concejo de Cangas de Tineo manifestaba que «el puente de Arganza, distante dos o tres leguas de esta villa, y algunos pasos inmediatos a él se hallan intransitables uno y otros con manifiesto peligro de los pasajeros», juzgando muy conveniente reparar el puente y «hallanar los expresados malos pasos».
- ⁸⁴⁷ · SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 639. En la obra de Madoz, s. v. *Narcea*, solo se refiere un puente de madera en Antrago, únicamente para el tránsito de personas. FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro...*, año 1181, doc. n.º 373, p. 108 y doc. n.º 170, p. 53.
- ⁸⁴⁸ · AAO, *Actas...*, 1582, mayo, 9, f. 114r.
- ⁸⁴⁹ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Bimeda*.
- ⁸⁵⁰ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*. ACO, serie B, carp. 1, n.º 9. Documento recogido por RISCO, M., *op. cit.*, vol. XXXVII, pp. 343-345. GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo...*, p. 13, doc. n.º 19: documento pelagiano, fechado en el año 942, podría corresponder a una realidad de finales del siglo XI.
- ⁸⁵¹ · FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro...*, p. 37, doc. n. 109.
- ⁸⁵² · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 45.
- ⁸⁵³ · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁵⁴ · AAO, *Actas...*, 1582, mayo, 9, f. 114r.
- ⁸⁵⁵ · AGAPA, *Actas...*, t. 108, ff. 194-194v., 1754, julio, 13. Posteriormente, se incide de nuevo sobre el asunto, exponiendo que, de no repararse dichos puentes, se seguirá su total ruina «y que el Principado se allanó a ello en el

- Consejo de Castilla para libertarse de contribuir para los puentes de León». *Ib.*, f. 198, 1760, febrero, 24. AGAPA, *Indices...*, f. 205; se acordó el 27 de marzo de 1760 escribir al monasterio de Corias solicitando colaboración.
- ⁸⁵⁶ · *Ib.*, t. 111, f. 122, 1778, marzo, 22.
- ⁸⁵⁷ · *Ib.*, t. 111, f. 169, 1778, abril, 14.
- ⁸⁵⁸ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Limés*; habla allí de tres ventas en Limés y dos puentes de piedra.
- ⁸⁵⁹ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 45: «de un sólo arco de medio punto con dovelas de pizarra de gran tamaño. El pretil está reconstruido y el empedrado ha sido tapado por un pavimento reciente». FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁶⁰ · V. *Puente de Bimeda*.
- ⁸⁶¹ · AGAPA, *Actas...*, t. 111, f. 169, 14 de abril de 1778. Las obras se adjudicaron, el día 5, a Manuel González, de Cangas del Narcea, por una cuantía de 2900 reales de vellón y con la obligación de concluir las en agosto. El 23 de noviembre, *ib.*, t. 112, f. 28, se da cuenta de la finalización de las obras en Bimeda y Ponteciella.
- ⁸⁶² · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Limés*. El de Ardaliz, dentro de la misma parroquia, sobre el río Virón, que se une al Naviego en Ambas Mestas. FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío...*; por deferencia del autor.
- ⁸⁶³ · RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Historia...*, p. 165. La vega de Limés fue antaño famosa por sus viñedos. *Id.*, «El coto...», p. 175
- ⁸⁶⁴ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*.
- ⁸⁶⁵ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 45.
- ⁸⁶⁶ · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁶⁷ · RAMALLO ASENSIO, G., «La zona suroccidental...», p. 257.
- ⁸⁶⁸ · CARVALLO, L. A. DE, *op. cit.*, p. 202.
- ⁸⁶⁹ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Cangas de Tineo*.
- ⁸⁷⁰ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 45; SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 636, apuesta por un origen romano del puente.
- ⁸⁷¹ · RAMALLO ASENSIO, G., «La zona suroccidental...». GARCÍA DEL CASTILLO, E., *op. cit.*, p. 97.
- ⁸⁷² · LÓPEZ ÁLVAREZ, J. y GONZÁLEZ SANTOS, J., «Cangas del Narcea», en ÁLVAREZ GARCÍA, L. *et al.*, *op. cit.*, p. 160. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁷³ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Carballo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Cangas de Tineo*.
- ⁸⁷⁴ · AGS., Sección Marina, leg. 566. M.P. y D, L-16. Los propietarios, apoyados además por el concejo, pedían la construcción de otro puente de piedra en Cangas.
- ⁸⁷⁵ · AAO, *Libro de poderes*, f. 351; regesto en: VILLA GONZÁLEZ-RÍO, P., *op. cit.*, doc. n.º 7606. AAO, *Actas...*, 1587, diciembre, 16, f. 498. ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A., *La arquitectura...*, p. 67. AGS, RGS, 9-VIII-1590.
- ⁸⁷⁶ · AGAPA, *Actas...*, t. 110, b, f. 71.
- ⁸⁷⁷ · *Loc. cit.*
- ⁸⁷⁸ · *Ib.*, t. 110, f. 96, 1772, julio, 9.
- ⁸⁷⁹ · *Ib.*, t. 110, ff. 102v.-106v., noviembre y diciembre de 1772. El 3 de agosto de 1773 se pagaron 3860 reales en relación con la obra del puente de Entrambasaguas; t. 110, 1775, junio, 2, f. 112v., reconocimiento de lo gastado en el puente; f. 143: «pues, de detenerse su composición por más tiempo, llegará el caso de caerse todo el arco, cuya fabrica no vaja de veinte mil reales».
- ⁸⁸⁰ · *Ib.*, t. 111, 1775, agosto, 22, f. 80.
- ⁸⁸¹ · *Ib.*, t. 123, 1802, septiembre, 16, f. 183.
- ⁸⁸² · MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Larna*; s. v. *Narcea* refiere dos puentes de madera en las inmediaciones (Sextorraso).
- ⁸⁸³ · SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 633.
- ⁸⁸⁴ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*: para facilitar la comunicación entre Cibuyo y dos iglesias anejas, situadas a un cuarto de legua, S. Salvador de Berguño, «en otros tiempos monasterio de benedictinos» y «S.ª M.ª de Castañedo». MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Cibuyo y Narcea*.
- ⁸⁸⁵ · SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 633.
- ⁸⁸⁶ · FLORIANO CUMBREÑO, A.C., *El libro registro...*, p. 37, n.º 109, «de Sexorio».
- ⁸⁸⁷ · *Ib.* GARCÍA GARCÍA, E., *op. cit.* Otros ejemplos serían los cenobios de Santa María de Tebongo (puente), Santa María de Lemnés (puente), Santa María de Perandones (puente), Santiago de Cibea (puente), S.ª María de Villacibrán (vía de comunicación, paso de Leitariegos), S. Juan de Vega de Rengos (confluencia de caminos), etc.
- ⁸⁸⁸ · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁸⁹ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Narcea y Regla de Parandones*: «de piedra de un arco en Regla de Perandones», sobre el Coto, dos puentes de piedra, y otro sobre el Narcea. FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 42. El documento está fechado en la era 982 (año 944). SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 634. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁹⁰ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Cangas de Tineo*. MADDOZ, P., *op. cit.*, s. v. *Corias*. En BNE, Mss., 7295, s. v. *Tebongo*: «puente de piedra».
- ⁸⁹¹ · FERNÁNDEZ CASADO, C., *op. cit.* En razonamientos similares a los empleados respecto al puente de Villanueva de Santo Adriano. Menciona además otras cuestiones formales, como una similitud constructiva respecto a las dovelas del arco, en comparación con otros puentes (en este caso, el acueducto de Lodosa y Alcanedre, «que atraviesa el Ebro en la conducción romana de aguas a Calagurris». «Su concordancia con el acueducto citado nos hace darlo por romano».
- ⁸⁹² · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 45: «Tiene un arco de medio punto con dovelas de gran tamaño, de trasdós discontinuo y un arquito pequeño de aligeramiento en la margen derecha. Se conservan los detalles de las cimbras. Mide 50 m de largo por 2,20 m de ancho». SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 637, sigue a la mencionada autora. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁸⁹³ · GONZÁLEZ SANTOS, J., en ÁLVAREZ GARCÍA, L. *et al.*, *op. cit.*, p. 174.
- ⁸⁹⁴ · AHA, Protocolos, Corias, Miguel Torres, caja 13369, año 1521, 26 de octubre.
- ⁸⁹⁵ · AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *op. cit.*, p. 300.
- ⁸⁹⁶ · AGAPA, *Documentos presentados a las Juntas de 1759*, f. 65v. *Actas...*, t. 108, ff. 194 y 194v.; t. 110, f. 10, 1764, enero, 21; f. 12, mayo, 1; ff. 12-14, mayo, 25. Se establece en las condiciones, que: «vien entendido que, si se biniese alguna impensada creciente de río, desbaratase y arruinase antes que se concluyese la obra la grande estacada que se necesita hacer para el desbío del agua, se le havían de dar otros doscientos reales más de la misma especie para bolber hacerla»; fin de las obras en *ib.*, f. 16.
- ⁸⁹⁷ · CUERVO, J., «Monasterio de San Juan de Corias», en BELLMUNT Y TRAYER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *op. cit.*, t. II, pp. 223 y ss., donde se indican las procedencias de los materiales para su construcción.

- ⁸⁹⁸ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Allande*. SANTOS YANGUAS, N., *La romanización...*, lám. XVI. Quizás el camino que llegaba a Cangas del Narcea por El Puelo y Corias representado en un dibujo de principios del siglo XIX: SGE, cartoteca: «Plano ideal del Pueblo del Puelo y sus inmediaciones». *Tineo, Allande*, IDEA, 1991, p. 226.
- ⁸⁹⁹ · MADUZ, P., *op. cit.*, s. v. *Tebongo*.
- ⁹⁰⁰ · FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*
- ⁹⁰¹ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 46. SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 638: «constituido por dos arcos de medio punto, uno mayor que el otro, con una base triangular (rombooidal) para evitar la erosión del agua».
- ⁹⁰² · FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro...*, p. 14, doc. n.º 16, «de Castrosinde».
- ⁹⁰³ · AAO, *Actas...*, 1582, mayo, 9, f. 114r.
- ⁹⁰⁴ · FERNÁNDEZ OCHOA, C., *op. cit.*, p. 46. RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Tineo*, f. 36v.
- ⁹⁰⁵ · RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Tineo*, f. 36v. Se refiere a los puentes de Soto y Posada, este último construido o reconstruido poco antes. MADUZ, P., *op. cit.*, s. vv. *Sorribas y Narcea*, donde plantea «uno de piedra con dos arcos en Villanueva de Tineo».
- ⁹⁰⁶ · TOLIVAR FAES, J., *op. cit.*, pp. 135 y ss.
- ⁹⁰⁷ · SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación...», p. 639. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *op. cit.*

⁹⁰⁸ · BNE, Mss., 7295, s. v. *Obona*.

⁹⁰⁹ · MAA, Actas de las Sesiones de la Comisión de Monumentos de la Provincia de Oviedo. 1866-1883, f. 90v. ESCORTELL PONSODA, M., *Catálogo de las salas de arte prerrománico del Museo Arqueológico*, Oviedo, 1978, p. 34, ofrece la transcripción, lám. CXXXIII. *Id.*, *Catálogo de heráldica y epigrafía medieval y moderna del Museo Arqueológico*, Oviedo, 1981, pp. 16-17, lám. XXXII.

⁹¹⁰ · *Tineo, Allande*, pp. 53-54. El otro puente de la zona, el de Posada, habría sido construido (o reconstruido) a finales del siglo XVIII, según se testimonia en el *Diccionario* de Martínez Marina: «sus naturales, no contentos con ser los más industriosos del país, han dado modernamente el ejemplo de animosos construyendo a su costa y conduciendo todos los materiales al hombro un puente de piedra, con lo que en parte han podido romper su prisión: elogio que les tributamos con gusto y que quisiéramos poder hacer a otros muchos. Este puente es el segundo del río Narcea en el concejo de Tineo en aquella parte en que concluye la parroquia de Santianes, confinando con la de La Barca, entre norte y oriente. Siguen sus linderos acia el mediodía por términos de la de Tuña y, doblando al poniente, por la vicaría de La Silva y parroquia de Sorriba hasta volver a su extremo a dicho lugar de Posada». RAH, *Diccionario de Martínez Marina*, s. v. *Tineo*, f. 14.

⁹¹¹ · FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro...*, p. 137, doc. n.º 438.

⁹¹² · AAT, caja 21 (puentes), exp. 5: Expediente sobre reconocimiento de la obra del puente de Villanueva (año 1845): «porque el relleno del puente del puente [sic] no subió dos pies más alto en el punto céntrico que las cubijas del paredón y barbacana con regla de proporción, faltándole un pie. El retoque de la cepa principal no pudo obserbarse [sic] si estaba o no ejecutado conforme a lo prevenido en las condiciones, razón de las aguas que la cubrían, y en lo demás cree que la obra se halla arreglada a las condiciones del remate». Con posterioridad, existe una nueva visita al puente en que se reconoce la cepa y se da el visto bueno.

3

3. CONCLUSIONES





PUENTE DE CORIAS. CANGAS DEL NARCEA



A la hora de analizar un puente desde los puntos de vista histórico y técnico destacan, ante todo, las dificultades existentes para establecer una datación; estas se derivan, en primer lugar, de la propia esencia de estas obras de ingeniería, que, dado su carácter eminentemente funcional, suelen por lo común carecer de aquellos elementos artísticos y decorativos presentes en otros testimonios de arquitectura civil que sirven de indicios para llevar a cabo una adscripción cronológica.

A esta carencia se debe añadir otra característica que complica aún más una datación: las continuas transformaciones que se dan a lo largo del tiempo, motivadas por la constante erosión del agua en sus partes estructurales y por el necesario mantenimiento —además de las debidas a situaciones extraordinarias— dan lugar a una inestabilidad tipológica. Por ello, en la fábrica conservada de un puente antiguo perviven los testimonios arquitectónicos de las diferentes épocas en las que se intervino en él, ajustándose en ocasiones a la tipología originaria o reformándola completa o parcialmente en otras.

A esta dificultad para datar los puentes según criterios estilísticos o tipológicos se une la de hacerlo en razón a noticias documentales: en primer lugar, y en nuestro caso concreto, son muy escasas las referencias escritas que nos informen sobre la construcción de puentes en épocas antigua y medieval. Además, la ambigüedad terminológica de las fuentes de Edad Moderna impide en ocasiones saber la magnitud de las intervenciones que refieren y, específicamente, su carácter o no de edificaciones o reedificaciones completas. Por un lado, esta ambigüedad es achacable a la exageración de los daños sufridos en la fábrica de un puente por los responsables —y principales beneficiarios potenciales— de solicitar para su restauración unos fondos escasos que no podían abarcar todas las necesidades del territorio; por otro, al uso de unos mismos términos —«hacer», «rehacer», «edificar», «reedificar», «aderezar», «adobar»...— para denotar tanto obras de importancia menor como otras estructurales y que afectaban a la propia supervivencia del puente.

Esta problemática adscripción cronológica fue, no obstante, salvada tradicionalmente mediante una atribución a época romana de toda obra de fábrica de cierta relevancia y antigüedad, en lo que podemos plantear como una corriente erudita, detectable al menos desde el siglo XVIII y generalizada en el XIX, superpuesta en el caso asturiano a la tradicional asignación popular a los «moros» de toda construcción de origen desconocido. Sin embargo, y frente a estos planteamientos, en la mayor parte de los restos actualmente conservados de puentes en Asturias no existen elementos que, privativos de los puentes romanos, permitan establecer una atribución a esta época; todo ello, sin olvidar la dificultad añadida que supone una tradición constructiva común en ciertos aspectos a épocas romana y plenomedieval, más visible en puentes de cierta envergadura, por otro lado, minoritarios en Asturias, frente a los de pequeñas dimensiones, de gran indeterminación cronológica.

Una vez puestas de manifiesto estas consideraciones previas, conviene recapitular sobre algunos aspectos tipológicos y constructivos de las fábricas de los puentes antiguos conservados en Asturias y analizados a lo largo del trabajo.

En primer lugar, parece haberse dado a lo largo del tiempo una preferencia por el perfil alomado, siendo escasos los puentes antiguos conservados anteriores al siglo XVIII que presenten perfil plano o en rampa. Aquel, que perdura a lo largo de mucho tiempo, no puede ser considerado, sin embargo, un criterio de datación concreta, al estar menos en relación con tradiciones de tipo cultural y constructivo que con los condicionamientos que impone el terreno: no es, por tanto, una forma constructiva definitiva —ella sola— para asegurar que un puente sea medieval.

Este condicionamiento físico se aprecia también en la elección de los materiales pétreos empleados en las fábricas: la piedra utilizada en los puentes es, habitualmente, la que se encuentra en su entorno. Siempre que se puede, piedra arenisca, en general más fácil de labrar humedeciéndola previamente, aunque cuenta con el inconveniente del mayor desgaste de

su superficie por envejecimiento. Una mejor resistencia a la intemperie la posee la caliza, que adquiere con frecuencia coloraciones blanquecinas con el paso del tiempo, sobre todo en la caliza de montaña. En las zonas de occidente, es frecuente que aparezca preferentemente en las fábricas la pizarra precámbrica.

Un tercer condicionamiento del medio en la tipología es el derivado del predominio en Asturias de los ríos que pueden ser salvados por un solo vano, por lo que fueron pocos los puentes que afirmaron varias de sus pilas en el interior del cauce; solo se conservan en pie escasos ejemplos de puentes de varios vanos, situados en los ríos más caudalosos y en las vías de comunicación más importantes. Sin duda alguna, el talón de Aquiles en ellos es la cimentación, que con frecuencia se socava por no producirse sobre roca; a este respecto, curiosamente parece que los que sobreviven pueden ser los más antiguos, en los que se muestra un mayor cuidado en el apoyo de las pilas.

Por ello, son mayoritarios los puentes de una sola bóveda de cañón, cimentados en roca en altura siempre que las condiciones lo permiten, o bien en el cauce. La gran mayoría tiene una luz pequeña (menor de 15 metros), predominando de un modo casi absoluto los de medio punto.

Señal clara de buena técnica constructiva es el peralte del medio punto sobre las aguas medias mediante la realización de una cepa o muro estribo que se eleva hasta la línea de imposta, que queda bien marcada por un retranqueo de la bóveda en el arranque o un resalte de listel en el intradós. Como esta tipología aparece en puentes que pueden ir desde muy antiguos —de tradición constructiva romana— hasta puentes del siglo XVII, su datación es muy complicada, presentándose la necesidad de acudir a otros detalles técnicos que pudieran informarnos complementariamente sobre su datación. De todas maneras, los datos a veces resultan tan oscuros que es posible dar un puente del siglo XVII como muy antiguo, y viceversa.

Es sorprendente el absoluto predominio de los arcos de medio punto frente a los ojivales en los puentes que conservamos,

presente incluso en aquellos que tienen varios arcos y que por las numerosas reconstrucciones que sufrieron bien pudieran haber tenido arcos de estilos diferentes. El carácter torrencial de los ríos asturianos podría explicar en parte esta ausencia, al provocar mediante riadas la destrucción de estas formas ojivales —de escasa duración en el tiempo—, produciéndose con posterioridad una reedificación ya bajo los parámetros del medio punto, mucho más extendido cronológicamente. Explicaciones complementarias al respecto podrían ser también el posible apego a una tradición constructiva que solucionaba satisfactoriamente los problemas planteados o la traslación al ámbito de los puentes del retraso que en Asturias se da en la asunción de la arquitectura gótica; en favor de esta hipótesis de una tardanza general en la adopción de nuevas fórmulas, y no solo en el caso del gótico, estarían cuestiones como la poca presencia en nuestro territorio de formas típicas de los puentes gallegos y castellanos desde el siglo XIV al XVII o la poca importancia de los arcos rebajados, que solo parecen manifestarse en épocas tardías. Sin embargo, y como veremos más adelante, los responsables —ya a partir de finales del siglo XV— de la realización de las obras de mayor importancia parecen ser personajes de cierta relevancia provenientes de otros ámbitos geográficos, lo que chocaría con estas ideas de desconexión.

Las bóvedas se construyen con cimbras apoyadas en la misma fábrica o en la misma roca de cimentación, cuando es posible. En bóvedas mayores de 15 metros, aparecen mechinales en dos o tres alturas. Como se ha puesto de manifiesto a lo largo del trabajo, el empleo de sillaría para la realización de las bóvedas se observa en puentes muy antiguos o modernos de mucha importancia. Por el contrario, a finales de la Edad Media e inicios de la Moderna lo que predomina de un modo absoluto son las bóvedas de sillarejo irregular, con labra basta y mucho mortero.

Las boquillas son casi siempre de sillaría, a excepción de los casos en donde el material empleado fue la pizarra. Abundan las dovelas estrechas; una medida típica para puentes de luz en torno a los 15 metros es la de 70 x 20 cm, siendo muy raro

encontrar boquillas de trasdós regular que dibuje bien el medio punto.

Otro aspecto importante a la hora de analizar un puente es el de su calzada —y, más concretamente, el ancho libre que entre pretilos queda para el paso de personas, caballerías o carros—. Tradicionalmente se ha considerado que los puentes medievales son puentes camineros, frente a unas obras de época romana planteadas para el transporte de carros. Sin embargo, analizados una buena parte de los puentes más significativos de Asturias, hay que realizar algunas matizaciones: sí parece claro que en puentes bajomedievales o de comienzos de la Edad Moderna, quizás hasta bien entrado el siglo XVIII, las calzadas, en general, se estrechan y la calidad de la fábrica baja: Brañes, con aproximadamente 2,50 m; Gallegos —reconstruido en el XVI—, 2,60 m de ancho de paso, o Lugones —construido o reconstruido a inicios del XV—, 2 m de calzada libre.

Sin embargo, esta cuestión no parece ser aplicable a algunos de los puentes más antiguos que conservamos y que, anteriores al siglo XIII, podrían relacionarse directamente en algún caso con el mundo del románico: en ellos aparecen unas cajas libres de calzada claramente carreteras, iguales o superiores a los 3 metros y en torno o superiores a los 4 m entre paramentos. Estos serían los casos de Olloniego o Cangas de Onís, destacando también entre ellos Peñaflor, Godos y Gobín, con una media de 3,50 m de calzada libre y en torno a los 4,40 entre paramentos, en lo que influiría también el hecho de su situación en vías de comunicación importantes.

Estos anchos de fábrica no se verán superados hasta la realización de las obras de ingeniería del siglo XVIII y la preocupación de convertir en carretera buena parte de la red viaria asturiana. Precisamente a consecuencia de esto, tenemos constancia a lo largo de dicho siglo de los ensanchamientos realizados en varios puentes como Corias, Bimeda o Bergueres, en los que el método más comúnmente empleado fue el sacar una línea de sillares del plano de los paramentos, por encima de los arcos, para apoyar en ellos los pretilos; si bien la

ganancia de espacio era escasa, se conseguía con ello el propósito buscado.

El ancho de calzada no constituye de por sí un elemento definitivo para la datación de un puente. Sin embargo, sí permite el excluir con cierta seguridad la adscripción de una fábrica a un momento determinado; así, la existencia de un paso libre apto solo para personas y caballerías en vías de cierta importancia es difícil de vincular con otra época que no sea la Baja Edad Media o inicios de la Moderna. Por el contrario, un ancho carretero en los puentes que podría relacionarse con otras cronologías contrasta con una red viaria asturiana históricamente conformada por caminos de herradura, contradicción que podría explicarse no tanto por las características de las técnicas constructivas atribuibles a cada época como por la ubicación preferente de aquellos en vías de comunicación de mucha importancia y, en muchos casos, en la cercanía de los núcleos de población más relevantes.

Caso parecido es el de formas típicas de puentes gallegos y castellanos desde los siglos XIV al XVII, como la presencia de apartaderos o tajamares que se elevan hasta la rasante, puesto que no hay constancia en Asturias de los primeros hasta la construcción, a fines del siglo XVI, del malogrado puente de Puerto y del de Los Pilares, en Avilés, y son raros los segundos.

Habiendo ya apuntado cuestiones sobre la cimentación de los puentes asturianos, hay que plantear el tema de las pilas y la problemática de la presencia y características de tajamares y espolones. Por lo general, y en concordancia con lo mencionado con anterioridad, las fabricas empeoran en el período bajomedieval y en la primera Edad Moderna, recuperándose calidad de labra ya en el siglo XVIII.

En el período de tiempo alrededor de los siglos XV-XVII la labor de cantería es más pobre, se emplea mucho mortero para levantar las bóvedas y materia prima de peor calidad; con frecuencia, se ve que los trabajos son poco cuidados y acabados, escatimándose medios. Por el contrario, las fábricas pleno-



medievales son más señoriales y se comprueba que hay un trabajo más detallista, quizás por que existen más medios y buenos canteros circulando por todo el norte realizando obras religiosas y civiles, aspecto este último que, como veremos, se repetirá con un resultado diverso en la Baja Edad Media.

El aparejo de sillares, al margen de su calidad —que varía según los puentes—, está en general bien realizado, con discontinuidad de juntas laterales. Cuando existe esta disposición, en las hiladas horizontales los sillares se disponen casi siempre a soga; en Gobín, Godos y algún otro aparecen sillares de tamaño variable ocupando varias hiladas en una técnica curiosa, pero claramente intencionada.

El análisis de las características de tajamares y espolones es problemático: algunos autores han planteado la inexistencia de estos últimos como característica de los puentes romanos; sin embargo, a la hora de estudiar los restos de las fábricas antiguas hay que tener en cuenta que estas estructuras son las que más desperfectos sufren; por ello, han podido ser sustituidos en muchas ocasiones, existiendo la posibilidad técnica del añadido de espolones a algún puente que inicialmente no los tuviese. A este respecto, destaca la inexistencia en las fábricas asturianas conservadas de puentes carentes de espolones; tan solo se da esta particularidad en el de Puente de Arco, motivándose esta falta casi con total probabilidad en que la gran roca sobre la que se asienta en altura la pila cumple las funciones de espolón natural.

En los puentes que los tienen, tajamares y espolones ofrecen formas muy poco variadas, que se reducen casi exclusivamente a las triangulares. En los más antiguos el tajamar es de mayor anchura, correspondiéndose con los espesores de pilas mayores, y se eleva por encima de los arranques de la bóveda, siendo su espolón correspondiente de menor altura (Peñaflor, Gobín, Godos, quizás Olloniego). En cuanto a las estructuras ojivales, son escasas y no tienen una relación directa con la forma de los arcos; se dan casos de puentes, como Brañes, con tajamar triangular y arco apuntado, y otros, como Gallegos, donde la situación es la contraria. Por el contrario, con los

tajamares sí ocurre algo parecido a lo que se observa con los arcos ojivales: conservamos pocos, la mayoría como fruto de reconstrucciones, aunque tenemos casos de tajamares o espolones atribuibles a los siglos XV y XVI en Gallegos, Godos, Gobín o Cangas de Onís. En cuanto a la pervivencia de las tipologías, carecemos casi por completo en los puentes antiguos asturianos de estructuras semicirculares, y son inexistentes las prolongaciones de las pilas aguas abajo de los paramentos que en las construcciones romanas cumplían la función de los espolones. Los tajamares triangulares son los que más perviven en el tiempo; los ojivales, que incluso podrían mantenerse en Asturias cuando casi han desaparecido en otros lugares, se ven pronto modificados en los siglos XVI-XVII por su escalonamiento, evolución que continuará hasta el siglo XVIII, cuando algunos de los puentes antiguos conservados se modifican, colocándose en ellos tajamares o espolones en forma de huso que llegan a la línea de clave o la sobrepasan.

En fin, como el resto de los elementos de un puente, tajamares y espolones no son definitorios de por sí para el establecimiento de una datación concreta, pero son excluyentes de algunos períodos y, combinados con otras características, pueden llegar a constituir un mínimo marco cronológico.

Estos elementos solo se dan en puentes de varias pilas o de cierta importancia, solucionando los otros el problema de la conducción de aguas con muros de acompañamiento a ambos márgenes o, quizás de un modo más característico, usando los muros estribos que, abriéndose desde el plano de tímpanos, encauzarían las aguas hacia el vano.

En las zonas no estructurales de muros se emplea con profusión la mampostería. Son zonas habitualmente muy reconstruidas, en las que casi siempre se emplea mortero, aunque en alguna ocasión sea mampostería a hueso. Las rarísimas ocasiones en que se emplea sillar en estas zonas dan testimonio de la importancia del puente o de su antigüedad.

Poco o casi nada conocemos hoy de los maestros canteros que construyeron los puentes que conservamos en Asturias. A lo

largo de la documentación medieval solo tenemos constancia de una relación directa entre un maestro cantero y un puente concreto, tratándose estos del puente de Mieres, en el año 1233, y de Iohannes Peláiz «mestro d'illa ponte». La ya mencionada ambigüedad de las fuentes documentales asturianas impide asignar la consideración de maestros canteros a «Ferrán Fernández, maestre procurador de la ponte de Lugones», que «fasía» la obra en 1408 o a Pedro de la Nava, que «fizo» de piedra el puente de Valbúcar a mediados del siglo XV. No obstante, y aún con esta escasez de noticias, podemos suponer que ya desde la Plena Edad Media existiría una relación directa entre los maestros que por aquellas fechas trabajaban en arquitectura religiosa y los que construían puentes u otras obras civiles, cuestión visible, por otro lado, a finales de la Edad Media e inicios de la Moderna.

Esta directa relación, anónima en cuanto a los maestros del románico se refiere, cobrará nombres y apellidos por estas últimas fechas: es entonces cuando comenzamos no solo a conocer el trabajo individualizado de los canteros, sino también su procedencia, adquiriendo especial importancia los provenientes de la merindad de Trasmiera, entre los que destacan maestros de importancia en Asturias como los pertenecientes a la dinastía de los Cerecedo; todo ello, sin olvidar la presencia de constructores originarios de Asturias, como el también «maestro de la obra» de la Catedral de Oviedo, de fines del siglo XV, Juan de Candamo, del que podemos suponer una intervención de importancia en la reconstrucción del puente de Gobín. El propio Juan de Cerecedo, «maestro de la obra» como los anteriores, realizará casi un siglo más adelante las trazas de los puentes de Puerto, en La Ribera, y Los Pilares, en Avilés.

Sin embargo, es importante reseñar que, aunque las trazas originales de los puentes sean de maestros sumamente profesionales, con conocimiento muy completo del arte de la cantería, la realización material de las obras, como ya hemos indicado, baja su calidad respecto a las construcciones del románico y aún con respecto a las construcciones civiles coetáneas, debido, en parte, a la escasez de medios de los promo-

tores y, en parte, al sistema de subasta a la baja, que, unido a las subcontrataciones, permitía realizar obras de inferior calidad técnica y, por tanto, menos perdurables: hay que tener en cuenta que, frente a una cierta promoción de las infraestructuras camineras en todo el norte peninsular por parte de la monarquía en la etapa del románico, en la Baja Edad Media y buena parte de la Moderna estas dependerán directamente de las escasas bolsas de las villas y los agotadores repartimientos. No son muchas las obras *ex novo* que se producen en este

período y, de ellas, algunas fueron efímeras; por lo general, las rutas bajomedievales asturianas más importantes viven de una red de puentes que proviene de momentos anteriores, siendo la mayor parte de las intervenciones arreglos que no tuvieron la durabilidad necesaria en unas fábricas emplazadas en lugares de paso muy antiguos, que existían posiblemente con anterioridad a la existencia de los propios puentes, y que pervivieron después de destrucciones ocasionales o definitivas mediante el uso de barcas.

En fin, la mayor parte de los puentes conservados han sufrido innumerables intervenciones a causa de lo torrencial y caudaloso de los ríos asturianos, siendo por ello en muchos casos difícil plantear si corresponden a sus características originales o saber cómo fueron en cada época. El mayor cumplido que se puede realizar al hablar de ellos es advertir cómo todavía hoy, cientos de años después de que fueran levantados, siguen cumpliendo la función para la que fueron creados.

3

4. RELACIÓN SELECTIVA DE LAS FUENTES BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES UTILIZADAS





PUENTE DE INFIESTO



4.1. BIBLIOGRAFÍA

Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias, 7 vol., Oviedo, IDEA, Seminario de investigación diplomática, 1949-1964.

ADÁN, G. y CABO, C., «La necrópolis medieval de Santo Adriano de Tuñón (Santo Adriano, Asturias). Análisis de una solución arquitectónica prerrománica», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, 27 de marzo-1 de abril de 1989. Actas, vol. II (comunicaciones)*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1992, pp. 207-211.

ADARO Y RUIZ-FALCÓ, L., *El puerto de Gijón y otros puertos asturianos*, 5 vol., Gijón, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, 1976-1987.

ALONSO RUIZ, B., *El arte de la cantería. Los maestros trasmeranos de la Junta de Voto*, Universidad de Cantabria, 1991.

ALÓS, F., DE, *El concejo de Llanes en los papeles de Martínez Marina*, Llanes, El Oriente de Asturias, 1990.

ALVARADO BLANCO, S., DURÁN FUENTES, M. y NÁRDIZ ORTÍZ, C., *Puentes históricos de Galicia*, Xunta de Galicia, Consejería de Cultura e Deportes, 1989.

ÁLVAREZ GARCÍA, L., et al., *Guía de Asturias*, Oviedo, Asturias'92, 1992

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *Laminarium de Aller, Riosa y Morcín*, Oviedo, Colegio de Aparejadores de Asturias, 1981.

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *Dibujos y notas de Laviana y Sobrescobio*, Oviedo, Colegio de Aparejadores de Asturias, 1984.

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, B., *Una comarca a punta de lápiz. Laminarium de Mieres y Lena*, Gijón, GH, 1987.

ÁLVAREZ CALLEJA, J., *2000 fichas de bibliografía asturiana*, Salinas, Ayalga, 1976.

ÁLVAREZ ESTRADA, F. y MOURE FERREIRO, J.A., «El picu Jana: un enclave estratégico en el oriente de Asturias», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 211-215.

ÁLVAREZ MARRERO, M., «Una vía antigua en Asturias» (I), *BIDEA*, n.º 113, Oviedo (1984), pp. 867-878.

ÁLVAREZ MARRERO, M., «Una vía antigua en Asturias» (II), *BIDEA*, n.º 115, Oviedo (1985), pp. 509-516.

ALVARGONZÁLEZ RODRÍGUEZ, R. M., «La ciudad preindustrial en el siglo XIX», en *Geografía de Asturias*, t. II, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1992, pp. 17-32.

ALVARGONZÁLEZ TREMOLS, E. y CASERO TORRE, M. A., «Fortificaciones medievales en Teverga», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, Oviedo, 27 de marzo-1 de abril de 1989. Actas, vol. II (comunicaciones)*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1992, pp. 227-234.

ALZOLA Y MINONDO, P., *Historia de las obras públicas en España*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Turner, 1979.

ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, G., *Los señoríos asturianos*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.

ARAGONESES, M. J., «El mosaico romano de Vega del Ciego (Asturias)», *BIDEA*, n.º 21 (1954), pp. 3-24.

ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., *Las obras públicas en la corona de Castilla entre 1575 y 1650: los puentes*, Universidad Autónoma de Madrid, 1990 (tesis doctoral en microfichas, inédita).

ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M.A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León, 1575-1650*, Junta de Castilla y León, 1992.

ARENILLAS PARRA, M., RABANAL ALONSO, M. y VÉLEZ GONZÁLEZ, J., «La calzada romana del puerto de Vegarada (León)», *Revista de Obras Públicas* (1978), pp. 459-467.

ÁRIAS PÁRAMO, L., *Palacio de Santa María del Naranco*, Candás, Centro de Escultura Candás, Museo Antón, 1990.

ÁRIAS PÁRAMO, L., «San Miguel de Liño. Arte prerrománico asturiano (estudio sobre las proporciones en las pilastras de San Miguel de Liño)», *Revista de Arqueología*, año 9, n.º 87 (1988), pp. 29-35.

ÁRIAS PÁRAMO, L., «Geometría y proporción en la arquitectura prerrománica asturiana», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, 27 de marzo-1 de abril de 1989. Actas, vol. II (comunicaciones)*, Universidad de Oviedo, 1992, pp. 27-37.

ARIAS PÁRAMO, L. y OLÁVARRI, E., «La proporción áurea en el arte asturiano: Santa María del Naranco», *Revista de Arqueología*, n.º 73, mayo (1987), pp. 44-57.

ARIAS, A., y FERNÁNDEZ, M., *Guía turística de Asturias*, Oviedo, 1948.

ARIZAGA BOLUMBURU, B., *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*, San Sebastián, Kriselu, 1990.

AVELLO ÁLVAREZ, J. L., *Las torres señoriales de la Baja Edad Media asturiana*, Universidad de León, 1991.

AVILÉS Y HEVIA, T. DE, *Armas y linajes de Asturias y antigüedades del Principado*, Oviedo, IDEA, 1956.

BARBERO DE AGUILERA, A. y VIGIL PASCUAL, M., *Sobre los orígenes sociales de la reconquista*, Barcelona, Ariel, 1974.

BARBERO DE AGUILERA, A. y VIGIL PASCUAL, M., *La formación del feudalismo en la península ibérica*, Barcelona, Crítica, 1978

BARRAU-DIHIGO, L., *Historia política del reino asturiano (718-910)*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.

BARRENA OSORO, E., *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. I. Antigüedad y medievo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1991

BARRIUSO FERNÁNDEZ, E., *El léxico de la fauna marina en los puertos pesqueros de la Asturias central*, Oviedo, IDEA, 1986.

BELLMUNT Y TRAVER, O. y CANELLA Y SECADES, F. (dir.), *Asturias: Su historia y monumentos...*, III vol., Gijón, Fotop. y Tip. O. Belmunt, 1984-1900.

BERENQUER ALONSO, M., *Rutas de Asturias. Guía turística y monumental*, Oviedo, Diputación Provincial, 1974.

BLAS CORTINA, M. A. DE, «Pastores, agricultores y metalúrgicos», *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1990, pp. 102-120.

BLAS CORTINA, M. A. DE y FERNÁNDEZ-TRESGUERRAS, J., *Historia primitiva en Asturias. De los cazadores-recolectores a los primeros metalúrgicos*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.

BLAS CORTINA, M. A. DE y RODRÍGUEZ ASENSIO, J. A., «El moyón de La Corralá, un monolito del Alto Aller», *BIDEA*, n.º 88-89 (1976), pp. 779-792.

BLÁZQUEZ, J. M., *Nuevos estudios sobre la romanización*, Madrid, Itsmo, 1989.

BOUARD, M. DE, *Manual de arqueología medieval: de la prospección a la historia*, Barcelona, Teide, 1977.

CAAMAÑO GESTO, J., «Posible reutilización de caminos prerromanos en época romana», *Gallaecia: revista de arqueología e antigüidade*, n.º 3-4 (1977-1978), pp. 281-285.

CABAL RUBIERA, C., *La Asturias que venció Roma*, Oviedo, IDEA, 1953.

CABO, C. y MARTÍNEZ, A., «Inventario arqueológico del concejo de Vegadeo», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 227-228.

- CANELLA Y SECADES, F., *El libro de Oviedo. Guía de la ciudad y su concejo*, Oviedo, 1887.
- CAÑADA ACEBAL, S., CASTAÑÓN, L. y MASES, J. A. (dir.), *Gran Enciclopedia Asturiana*, Gijón, Silverio Cañada, 1970-1975.
- CARO BAROJA, J., «Organización social de los pueblos del norte de la península ibérica durante la Antigüedad», en *Sobre historia y etnografía vasca*, Txertoa, Estudios Vascos, t. XI, 1982.
- CARROCERA FERNÁNDEZ, E., «La cultura castreña en Asturias», en *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1990, pp. 122-136.
- CARVALLO, L. A. DE, *Antigüedades y cosas memorables del Principado de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1988.
- CASARES RODICIO, E. y MORALES SARO, M. C., *El románico en Asturias (centro occidente)*, Salinas, Ayalga, 1984.
- CASO FERNÁNDEZ, F. DE, *Colección documental sobre la catedral de Oviedo (1293-1587)*, Gijón, Flores, 1982.
- CASO FERNÁNDEZ, F. DE, *La construcción de la catedral de Oviedo*, Universidad de Oviedo, 1981.
- CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L., *Las comunicaciones entre Asturias y León*, Oviedo, Caja de Ahorros de Asturias, 1980.
- CHEVALLIER, R., *Les voies romaines*, Paris, Armand Colin, 1972.
- CID PRIEGO, C., «Zona interior centro occidental (I): Concejos de Candamo, Grado, Las Regueras, Santo Adriano y Yermes y Tameza», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 3 (1982), pp. 303-362.
- CID LÓPEZ, R., «La sociedad astur bajo la dominación romana. Pervivencias indígenas», en *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, 1990, pp. 157-176.
- CID LÓPEZ, R., FERNÁNDEZ OCHOA, C., GARCÍA DÍAZ, P. y PEDREGAL RODRIGUEZ, A., *Asentamiento romano y necrópolis medieval en Lugo de Llanera (Principado de Asturias)*, Lugo de Llanera, 1991.
- COBO ARIAS, F., CORES RAMBAUD, F. y ZARRACINA VALCARCE, M., *Guía básica de monumentos asturianos*, Principado de Asturias, 1987.
- CORTINA FRADE, I., «Indigenismo y romanización en Asturias», *Memorias de Historia Antigua*, vol. 6, Universidad de Oviedo (1984), pp. 175-208.
- CUETO ALAS, J. (dir.), CAÑADA ACEBAL, S. (dir.) y CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. (coord.), *Enciclopedia Temática de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1981-2001.
- CUARTAS RIVERO, M., *Oviedo y el Principado de Asturias a fines de la Edad Media*, Oviedo, IDEA, 1983.
- DIEGO SANTOS, F., «Problemas de onomástica en las fuentes antiguas», *Lletres Asturianas*, n.º 12, Uviéu (1984), pp. 24-36.
- DIEGO SANTOS, F., *Epigrafía romana en Asturias*, Oviedo, IDEA, 1985.
- DIEZ HERRERA, C., *La formación de la sociedad feudal en Cantabria*, Universidad de Cantabria, 1990.
- ESCORTELL PONSODA, M., «Dos puñales de la Edad del Bronce hallados en el puerto de Gumial (Alto Aller)», *BIDEA*, n.º 79, Oviedo (1973), pp. 411-421.
- ESCORTELL PONSODA, M., *Catálogo de las salas de arte prerrománico del Museo Arqueológico*, Oviedo, Museo Arqueológico, 1978.
- ESCORTELL PONSODA, M., *Catálogo de heráldica y epigrafía medieval y moderna del Museo Arqueológico*, Diputación Provincial de Oviedo, 1981.
- ESTEBAN DELGADO, M., *Romanización en el Pirineo occidental. País Vasco atlántico*, San Sebastián, 1990.
- ESTEBAN DELGADO, M., *El País Vasco atlántico en época romana*, San Sebastián, 1990.
- ESTEFANÍA ÁLVAREZ, M., «Notas para la delimitación de los conventus jurídicos en Hispania», *Zephyrus*, IX (1958), pp. 51-57.
- ESTEFANÍA ÁLVAREZ, M., «Antigüedades romanas que se recogen y comentan en los diarios de Jovellanos», *Zephyrus*, XIII (1962), pp. 107-110.
- FERNÁNDEZ CASADO, C., *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid, Instituto Eduardo Torroja, CSIC, 1980.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J., «La supuesta donación de la ciudad de Oviedo a su iglesia por la Reina D^a Urraca. Estudio crítico», *Asturiensia Medievalia*, n.º 1 (1972), pp. 177-198.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J., «Guillermo de Verdemonte. Un curial aviñonés en la sede de San Salvador de Oviedo. (1389-1412)», *Asturiensia Medievalia*, n.º 3 (1979), pp. 217-274.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *La clerecía ovetense en la Baja Edad Media. Estudio socioeconómico*, Oviedo, IDEA, 1982.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *La Iglesia de Asturias en la Baja Edad Media*, Oviedo, IDEA, 1987.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J., *El señorío del Cabildo de Oviedo. Estructuras agrarias de Asturias en el Tardo Medievo*. Universidad de Oviedo, 1991 (inédito).
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J., TORRENTE FERNÁNDEZ, I. y NOVAL MENÉNDEZ, G. DE LA, *El monasterio de San Pelayo de Oviedo. Historia y Fuentes. Colección Diplomática, I (996-1325), II (1326-1379), III (1379-1449)*. Oviedo, Monasterio de San Pelayo, 1978-1987.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J. y SANTOS DEL VALLE, M. C., «La corte de Pravia. Influencias visigodas en los testimonios arqueológicos», *BIDEA*, n.º 41 (1987), pp. 315-344.
- FERNÁNDEZ CONDE, F. J. y SANTOS DEL VALLE, M. C., «La corte de Pravia. Fuentes documentales, cronísticas y bibliográficas», *BIDEA*, n.º 42 (1988), pp. 59-84.
- FERNÁNDEZ DE MIRANDA, A., *Grado y su concejo*, Ayuntamiento de Grado, Imprenta Provincial, 1982.
- FERNÁNDEZ GARCÍA, A. M., PÉREZ CUESTA, A., ROZA IGLESIAS, A., SUAREZ SARO, A. y VALLINA, M. C., «El valle de Quirós: un modelo de sistema defensivo vial», en *III Congreso de Arqueología Medieval Española, 27 de marzo-1 de abril de 1989. Actas, vol. II (comunicaciones)*, Oviedo, Universidad de Oviedo, 1992, pp. 235-242.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, S., «Castiel.los del conceyu Mieres», en *Noticias históricas sobre Mieres y su concejo*, Ayuntamiento de Mieres, 1988, pp.433-450.
- FERNÁNDEZ MARTÍN, L., «Provisiones reales a favor de Asturias durante la regencia de los reyes de Bohemia», *BIDEA*, n.º 84-85 (1975), pp. 217-329.
- FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, M. V., «Geografía. Hidrografía de Asturias», en *Enciclopedia Temática de Asturias*, t. 10, Gijón, Silverio Cañada, 1989.
- FERNÁNDEZ MIER, M., *Poblamiento y hábitat en la Edad Media Asturiana. El ejemplo de una parroquia rural ovetense. San Cloyo*. Trabajo de investigación de los cursos de Doctorado, 1990-1992 (inédito).
- FERNÁNDEZ OCHOA, C., *Asturias en época romana*, Madrid, Universidad Autónoma, 1982.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A., ABAD BALBOA, T. y CHÍAS NAVARRO, P., *Catálogo de Puentes anteriores a 1936*. León, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos-CEDEX, 1988.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (dir.), ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., LÓPEZ RUIZ, L. F. y ROMERO DORAL, C., *Catálogo-inventario de los puentes anteriores a 1936. Principado de Asturias*, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Consejería de Obras Públicas, Turismo, Transportes y Comunicaciones del Principado de Asturias y Cátedra de Estética de la Ingeniería de la ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1986 (inédito).

- FERNÁNDEZ TROYANO, L., *Los pasos históricos de la sierra del Guadarrama*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1990.
- Ferreira Priegue, E., «Circulación y red viaria en la Galicia Medieval», en *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980*, Paris, CNRS, 1981, pp. 65-72.
- Ferreira Priegue, E., *Los caminos medievales de Galicia*, Ourense, Museo Arqueológico Provincial, 1988.
- FIGAREDO, R., *Hiedra, historia y piedra. Torres, castillos y palacios rurales asturianos*, Gijón, González y Huici, 1987.
- FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *Colección de fuentes para la historia de Asturias. I. Monasterio de Cornellana*, Oviedo, 1949.
- FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *El libro registro de Corias*, 2 vol., Oviedo, IDEA, 1950.
- FLORIANO CUMBREÑO, A. C., *Colección diplomática del monasterio de Belmonte*, Oviedo, IDEA, 1960.
- FLORIANO LLORENTE, P., *El libro becerro de la Catedral de Oviedo*, Oviedo, IDEA, 1963.
- FLORIANO LLORENTE, P., *Colección diplomática del monasterio de San Vicente de Oviedo*, Oviedo, IDEA, 1968.
- GARCÍA E., S. *Adrián, camino de peregrinos hacia Compostela*, Museo de Arqueología de Alava, 1986.
- GARCÍA ARIAS, X. LL., «Aportaciones al folklore asturiano». *BIDEA*, n.º 86 (1975), pp. 651-701.
- GARCÍA CUETOS, M. P., *Arquitectura en Asturias, 1500-1580. La dinastía de los Cerecedo*, Universidad de Oviedo (tesis doctoral inédita).
- GARCÍA DEL CASTILLO, E., *Cangas del Narcea. Asturias paso a paso*, Mases, 1985.
- GARCÍA DÍAZ, P., «La vía de La Mesa en su tramo costero. Nuevas aportaciones», *BIDEA*, 43, n.º 131 (1989), pp. 609-648.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E., *Fondo fotográfico del IDEA. 40 años de cultura asturiana (2). 1946-1986*, Oviedo, IDEA, 1989.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. L., GARCÍA FERNÁNDEZ, E. et al., *El camino real del puerto de La Mesa*, Oviedo, Colegio Oficial de Arquitectos de León y Asturias, 1976.
- GARCÍA GARCÍA, E., *San Juan Bautista de Corias. Historia de un señorío monástico asturiano. Siglos X-XV*, Universidad de Oviedo, 1980.
- GARCÍA LARRAGUETA, S., *Catálogo de los pergaminos de la Catedral de Oviedo*, Oviedo, IDEA, 1957.
- GARCÍA LARRAGUETA, S., *Colección de documentos de la Catedral de Oviedo*, Oviedo, IDEA, 1962.
- GARCÍA MARTÍNEZ, A., *Los vaqueiros de alzada de Asturias. Un estudio histórico-antropológico*, Principado de Asturias, 1988.
- GARRIGA Y PALAU, F. J., *Resumen de actas y tareas de la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de la Provincia de Oviedo desde 1874 a 1912*, Oviedo, 1915.
- GAZZOLA, P., *Ponti Romani*, (2 vol.), Firenze, 1963.
- GÓMEZ PELLÓN, E., «Los caminos de Llanes a fines del siglo XVIII», *BIDEA*, n.º 21 (1987), pp. 253-283.
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Un hospital de peregrinos jacobeos en Premonio, Las Regueras», *BIDEA*, n.º 20, (1953)
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Vestigios de un desconocido puente en el Nalón», *BIDEA*, n.º 24 (1955), pp. 10-29.
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Mansiones del trayecto de la vía romana Lucus Asturum-Lucus Augusti», *Archivum*, VI (1957), pp. 287-300.
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Catalogación de los castros asturianos», *Archivum*, XXVI (1966), pp. 255-291.
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Recuento de los túmulos sepulcrales megalíticos de Asturias», *Archivum*, n.º 23, Oviedo (1973), pp. 5-42.
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Castros asturianos del sector lucense y otros no catalogados», en *Miscelánea histórica asturiana*, Oviedo, 1976, pp. 133-143.
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Un fragmento de la estela de Castiello de Dóriga (Cornellana)», en *Miscelánea histórica asturiana*, Oviedo, 1976, pp. 181-185
- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M., «Pravia, "capital" del reino asturiano», *Asturiensia Medievalia*, n.º 3 (1979), pp. 85-104.
- GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., «Las primeras rutas jacobeanas», en *Sancta Ovetensis*, vol. III, IV, Oviedo, 1964, 1965.
- GONZÁLEZ GARCÍA, V. J., *Castillos, palacios y fortalezas en el Principado de Asturias*, Oviedo, Gráficas Summa, 1978.
- GONZÁLEZ SANTIRSO, C., *Noticias de un peregrino de Oviedo a Covadonga (1759)*, Madrid, 1966.
- GRANDA JUESAS, J., «Las instituciones hospitalarias en Asturias en el S. XVIII», *BIDEA*, 43, n.º 131 (1989), pp. 649-668.
- GUERRA DÍAZ, J., *Apuntes geográfico-históricos del concejo de Cabrales*, Oviedo, Imp. La Cruz, 1913.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., «Sistemas defensivos y de repoblación en el Reino de León», *Actas del III Congreso de Arqueología Medieval Española*, vol. I., ponencias, Oviedo, 27 de marzo-1 de abril, 1989, Universidad de Oviedo, 1992, pp. 169-193.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A., *Poblamiento antiguo y medieval en la montaña central leonesa*, León, Fray Bernardino de Sahagún, 1985.
- JOVELLANOS, G. M. DE, «Extracto y lista de documentos del monasterio de Valdediós», en *Colección de Asturias*, vol. II, Madrid, 1948.
- JOVELLANOS, G. M. DE, *Diarios*, 3 vol., Oviedo, IDEA, 1953-1956,
- LEÓN COSTALES, J., «Miscelánea histórica de Mieres», en *Noticias históricas sobre Mieres y su concejo*, Mieres, 1988.
- LIZ GUIRAL, J., *Puentes romanos en el convento jurídico cesaraugustano*, Diputación de Zaragoza, Institución Fernando el Católico, 1985.
- LOMAS SALMONTE, F. J., *Asturia prerromana y altoimperial*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.
- LUEJE, J. R., *Guía de la montaña asturiana*, Gijón, Ayalga, 1977.
- LLANO ROZA DE AMPUDIA, A. DEL, *Bellezas de Asturias de oriente a occidente*, Diputación provincial de Oviedo, 1928.
- MADOZ, P., *Diccionario geográfico-estadístico de España y sus posesiones de ultramar (Asturias)*, Valladolid, Ámbito, 1985.
- MADRAZO MADRAZO, S., «Las transformaciones de la red viaria asturiana (1750-1866)», *BIDEA*, n.º 90-91 (1971), pp. 61-138.

- MADRAZO MADRAZO, S., *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, 2 vol., Madrid, Turner, 1984.
- MANZANARES RODRÍGUEZ, J., «El “Torrexón de San Pedro”, en Veranes, basílica paleocristiana con baptisterio (s. VII), entre Oviedo y Gijón», *Tabularium Artis Asturiensis*, Oviedo, 1968.
- MAÑANA VÁZQUEZ, G., *Por la Senda del Arcediano*, Oviedo, Cajastur, 1990.
- MAÑANES, T. y SOLANA SAINZ, J. M., *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla y León)*, Universidad de Valladolid, 1985.
- MARÍN VALDÉS, F. A., «Arte de la romanización en Asturias», en *Historia de Asturias*, vol. I, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1990, pp. 233-252.
- MARTÍNEZ, E. y BLAS, C. DE, *Llanes en la ruta jacobea*, Oviedo, IDEA, 1968.
- MARTÍNEZ FERNÁNDEZ, J., «Navia remota y actual: datos y referencias para su historia. Otras noticias sobre el siglo XVIII», *BIDEA*, n.º 90-91 (1977), pp. 716-741.
- MARTÍNEZ VILLA, A., REQUEJO PAGÉS, O., CABO, C. y JIMÉNEZ, M., «Las cartas arqueológicas de Gijón y Villaviciosa. Método y resultados», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 237-245.
- MARTINO, E., *Roma contra cántabros y astures*, Santander, Sal Terrae, 1982.
- MARTINO, E., *La montaña de Valdeburón (biografía de una región leonesa)*, Madrid, Universidad Pontificia de Comillas, 1980.
- MATEOS SALVADOR, I., *Guía de Cabrales*, Santander, Vda. de F. Fons, 1921.
- MAYA GONZÁLEZ, J. L., «La cultura material de los castros asturianos», *Estudios de la Antigüedad*, 4/5, Bellaterra (1988).
- MAYA GONZÁLEZ, J. L., *Los castros en Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.
- MAYA GONZÁLEZ, J. L., «La cultura castreña asturiana: de los orígenes a la romanización», en *Indigenismo y Romanización en el Conventus Asturum*, Madrid, 1983.
- MAYA GONZÁLEZ, J. L., «Protohistoria y Romanización», en CUETO ALAS, J. (dir.), CAÑADA ACEBAL, S. (dir.) y CASTAÑÓN FERNÁNDEZ, L. (coord.), *Enciclopedia Temática de Asturias*, t. 11, Gijón, 1981.
- MENÉNDEZ GONZÁLEZ, A., «La Junta General del Principado de Asturias», *Historia de Asturias*, vol. III, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1990, pp. 521-536.
- MENÉNDEZ GONZÁLEZ, A., *Élite y poder: la Junta General del Principado de Asturias, 1594-1808*, Oviedo, IDEA, 1992.
- MENÉNDEZ PIDAL y ÁLVAREZ, L., «Los monumentos de Asturias, su aprecio y restauración desde el pasado siglo», separata de la revista *Anales de la Asociación Española para el Progreso de Las Ciencias*, 95 pp. + 56 lám. en b/n, año XIX (1-2), Madrid, 1954.
- MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los caminos en la historia de España*, Madrid, Ed. Cultura Hispánica, 1951.
- MESQUI, J., *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, Grands Manuels Picards. Picard, 1986.
- MIGUEL VIGIL, C., *Asturias monumental, epigráfica y diplomática*, II vol., Oviedo, Imprenta del Hospicio Provincial, 1887.
- MIGUEL VIGIL, C., *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Oviedo, Pardo, Gusano y Compañía, 1889.
- MOLENAT, J. P., «Les communications en Nouvelle Castille au XV^e siècle et au début du XVI^e siècle», en *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980*, Paris, CNRS, 1981.
- MORALES, A. DE, *Viaje a los Reinos de León y Galicia y Principado de Asturias*, Oviedo, Biblioteca Popular Asturiana, 1977.
- OLMO ENCISO, L., «Excavaciones arqueológicas en Veranes», en *Gijón Romano*, Gijón, 1984, pp. 81-99.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J., *La Cantabria rural: sobre “La Montaña”*, Universidad de Cantabria, 1987.
- PALAU, A., *Guía monumental y del turismo en Asturias*, Oviedo, Junta Provincial de Turismo, 1951.
- PASTOR CRIADO, I., *Arquitectura purista en Asturias*, Principado de Asturias, 1987.
- PAULA CAVEDA, F. DE, *Descripción geográfica e histórica de Villaviciosa*, Gijón, Auseva, 1988.
- PÉREZ BUSTAMANTE, R., «El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos (Castilla: siglos XIV y XV)», en *Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars 1980*, Paris, CNRS, 1981, pp. 155-163.
- PÉREZ DE CASTRO, J. L., *Diccionario Geográfico-Histórico de Asturias (1800-1818)*, Oviedo, IDEA, 1959.
- PÉREZ DE CASTRO, J. L., «Piantón, Paramios y Abres en el catastro de Ensenada», *BIDEA*, n.º 88-89 (1975), pp. 583-606.
- PÉREZ DE CASTRO, J. L., «Las Tapias, Serantes, Campos y Salave según el Catastro de Ensenada», *BIDEA*, n.º 90-91 (1977), pp. 173-190.
- PEYROUX, C., *La calzada romana de La Mesa. -El camín real-. Guía turística y cultural*, Oviedo, 1992.
- PORTILLA, M. J., *Una ruta europea. Por Álava a Compostela. Del paso de San Adrián al Ebro*, Alava, Diputación Foral, 1991.
- PRADE, M., *Les ponts, monuments historiques*, col. Art et Patrimoine, Sélection, Errance, Paris & Brissaud, Poitiers, 1986.
- QUADRADO, J. M., *Recuerdos y bellezas de España. Asturias y León*, Madrid, 1855.
- RABANAL ALONSO, M. A., *Vías romanas en la provincia de León*, León, Diputación Provincial, 1988.
- RADA Y DELGADO, J. DE DIOS DE LA, *Viaje de SS. MM. y AA. por Castilla, León, Asturias y Galicia, verificado en el verano de 1858*, Madrid, Imp. Aguado, 1860.
- RAMALLO ASENSIO, G., *La arquitectura civil asturiana (época moderna)*, Oviedo, Ayalga, 1978.
- RAMALLO ASENSIO, G., «La zona suroccidental asturiana: Tineo, Cangas del Narcea, Allande, Ibias y Degaña», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 2 (1981), pp. 185-271.
- RISCO, M., *España Sagrada. Asturias*, XXXVII, XXXVIII, XXXIX, Gijón, Mases, 1986.
- RODRÍGUEZ OTERO, V., «Carta arqueológica de Peñamellera Alta y Baja. Mayo-octubre 1990», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 247-249.
- RODRÍGUEZ OTERO, V., «Excavación en la torre de Soto (Aller), 3-XI-1989 a 10-II-1990», en *Excavaciones arqueológicas en Asturias, 1987-90*, Principado de Asturias, 1992, pp. 267-268.
- RODRÍGUEZ OTERO, V., «El puente romano de Colloto» (inédito).
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Historia de Asturias: la Baja Edad Media*, Salinas, 1979.

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «El coto de Leitariegos. Una comunidad de montaña en la Asturias medieval», *Asturiensia Medievalia*, n.º 3 (1979), pp. 173-215.

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Las polas asturianas en la Edad Media*, Universidad de Oviedo, 1981.

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., «Mercedes regias a favor de establecimientos benéfico-asistenciales en la Edad Media», en *Asturiensia Medievalia*, n.º 5, Universidad de Oviedo (1986), pp. 171-196.

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *El espacio oriental de Asturias en la Edad Media*, Temas de Llanes, n.º 46, El Oriente de Asturias, Llanes, 1989.

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. y GONZÁLEZ GARCÍA, I., «La economía salinera en la Asturias Medieval», *Asturiensia Medievalia*, n.º 1, Universidad de Oviedo (1972), pp. 11-156

RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., SUÁREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, M. J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E., *Las peregrinaciones a S. Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Principado de Asturias, 1990.

SÁENZ DE SANTAMARÍA, A., *Molinos hidráulicos en el valle alto del Ebro (Ss. IX-XV)*, Azterlanak, 10, Vitoria, Diputación Provincial de Álava, 1985.

SAINT-SAUD, A. DE, C., DE, *Por los Picos de Europa: desde 1881 a 1924*, Salinas, Ayalga, 1985.

SÁNCHEZ ALBORNOZ, C., *Estudios críticos sobre la historia del reino de Asturias. Orígenes de la nación española*, 3 vol., Oviedo, IDEA, 1972-1975.

SANTAMARTA VILLEGAS, M.A., y MANGAS VILLA, L., «Notas sobre cartografía histórica de Asturias (siglos XVI al XIX)», *I Congreso de Bibliografía Asturiana*, vol. I, Oviedo, 1992, pp. 98-108.

SANTOS YANGUAS, J., *Comunidades indígenas y administración romana en el noroeste hispánico*, Universidad del País Vasco, Vitoria, 1985.

SANTOS YANGUAS, N., «El arte provincial romano», en *Enciclopedia Temática de Asturias*, t. 4, Gijón, Silverio Cañada, 1981.

SANTOS YANGUAS, N., «Vías de comunicación de época romana en el valle del río Narcea (concejo de Cangas del Narcea)», *BIDEA*, n.º 127 (1988), pp. 615-640.

SANTOS YANGUAS, N., *La romanización de Asturias*, Madrid, Istmo, 1992.

SANZ FUENTES, M. J. y RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., *Colección diplomática del monasterio de S. Vicente de Oviedo (siglos XIII-XIV)*, vol. I, 1.º, 1201-1230, Oviedo, 1991.

SAZ, J. DEL, *Manuscrito de San Pedro de Villanueva (1725-1729)*, Oviedo, IDEA, 1955.

SOLANA SAINZ, J. M., *Los cántabros y la ciudad de Juliobriga*, Santander, Librería Estudio, 1981.

SOMOZA GARCÍA-SALA, J., *Gijón en la historia general de Asturias*, vol. I, (época romana), Gijón, 1908.

SORIA Y PUIG, A., *El Camino de Santiago. T. I, Vías, viajes y viajeros de antaño*, Madrid, MOPT, 1991.

SOTO BOULLOSA, J. C., «Zona central: concejos de Gozon, Carreño, Illas, Corvera, Llanera, Siero, Noreña, Ribera de Arriba y zona rural de Oviedo y Gijón», *Liño: revista anual de historia del arte*, n.º 3, (1982), pp. 415-547.

SUÁREZ ÁLVAREZ, M. J., «Asturias en la época de la monarquía asturiana. Pervivencias gentilicias e indicios de feudalización», en *Historia de Asturias*, vol. II, Oviedo, Ed. Prensa Asturiana, 1990.

Tineo, *Allande*, Oviedo, IDEA, 1991.

TOLIVAR FAES, J., *Hospitales de leprosos de Asturias durante las Edades Media y Moderna*, IDEA, Oviedo, 1966.

TORRENTE FERNÁNDEZ I., *El dominio del monasterio de S. Bartolomé de Nava (Siglos XIII-XVI)*, Universidad de Oviedo, 1982.

TORRENTE FERNÁNDEZ, I., «Notas históricas sobre Langreo: la Puebla de la Puente de Oturiellos», *La carta puebla de Langreo. Junio 1338: 652 años de historia local*, Ayuntamiento de Langreo, 1994.

URÍA RÍU, J., «Apuntes para la historia de Villaviciosa», *Valdediós*, Oviedo, 1959.

URÍA RÍU, J., «Cuestiones histórico-arqueológicas relativas a la ciudad de Oviedo de los siglos VIII al X», *Symposium sobre la cultura asturiana de la Alta Edad Media*, Oviedo, 1967.

URÍA RÍU, J., «Contribución al estudio de las luchas civiles y el estado social de Asturias en la segunda mitad del siglo XV», en *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Oviedo, 1979, pp. 103-130.

URÍA RÍU, J., «El memorial del abad D. Diego. Una fuente desaparecida para la historia medieval de Asturias», en *Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana*, Oviedo, 1979, pp. 75-94.

URÍA RÍU, J., «Las fundaciones hospitalarias en los caminos de peregrinación a Oviedo», en *Estudios de Historia de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1989.

URÍA RÍU, J., «El viaje de Carlos I por Asturias», en *Estudios de historia de Asturias*, Gijón, Silverio Cañada, 1989, pp. 197-283.

VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Iglesia y monasterio de Santa María de Veranes. Siglo VI. Abadía de Cenero-Gijón», *Asturias Histórica*, La Felguera, 1922.

VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Asturias histórica. Vías romanas», Covadonga, I, 7 (1922).

VALDÉS GUTIÉRREZ, M., «Asturias histórica. Vías romanas», Covadonga, II, 15 (1923).

VALLE POO, F., *Asturias. Costa Oriental-Picos de Europa*, Salinas, Ayalga, 1991.

VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J. M. y URÍA RÍU, J., *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, 3 vol., Madrid, CSIC, 1948.

VILLA GONZÁLEZ-RÍO, M. P., *Catálogo-inventario del archivo municipal de la ciudad de Oviedo*, 2 vol., Oviedo, 1987.

4.2. FONDOS DOCUMENTALES

AAO, Archivo del Ayuntamiento de Oviedo

- *Inventario de documentos (1536)*
- *Libros de acuerdos (siglos XV-XVI-XVII)*
- *Libro maestro de fueros, vol. 1*
- *Libro de pragmáticas*
- *Libro de la razón*
- *Libro de poderes*

AAT, Archivo del Ayuntamiento de Tineo

- *Sección de Obras Públicas (puentes)*

ACC, Archivo de la Consejería de Cultura, Servicio de Patrimonio

- *Carta arqueológica del concejo de Villaviciosa*

- *Inventario arqueológico del concejo de Tapia de Casariego*
- *Inventario del patrimonio arquitectónico del concejo de Cangas de Onís*
- *Carta arqueológica de los concejos de Peñamellera Alta y Peñamellera Baja*
- *Inventario de patrimonio arquitectónico del concejo de Llanes*

ACIV, Archivo de la Consejería de Infraestructuras y Vivienda del Principado de Asturias

- Fondo de la Antigua Diputación Provincial. Llanera. Caja 82

ACO, Archivo Capitular de Oviedo

- *Actas capitulares*
- *Cuadernillos*
- *Libro becerro*
- *Libro de las kalendas*
- *Libro maestro*
- *Libro del prior*
- *Libro de los privilegios*
- *Libro de la regla colorada*
- *Pergaminos, series A y B*

AGA, Archivo General de la Administración

- *Obras Públicas, caja 2562 y leg. 999*

AGAPA, Archivo General de la Administración del Principado de Asturias

- *Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias (siglos XVI a inicios del XIX)*
- *Índices*
- *Libro de Cuentas de la Fábrica de Caminos y Puentes del Principado*
- *Fondo fotográfico*
- *Fondo histórico, Obras Públicas, cajas 16, 18, 19, 21 y "Expedientes varios", 7599, 7590*

AGS, Archivo General de Simancas

- *Cámara Pueblos*
- *Consejo y Juntas de Hacienda, leg. 79*
- *Registro General del Sello*
- *Sección Marina, Planos Mapas y Dibujos, legs. 336, 566*

AHA, Archivo Histórico de Asturias

- *Protocolos, Pedro de Quirós (Oviedo), cajas 17, 18, 21 y 22-1*
- *Protocolos, Alonso Pérez (Oviedo), caja 45*

- *Protocolos, Juan Rodríguez (Oviedo), leg. 394*
- *Protocolos, Miguel Torres (Corias), caja 13369*

AHN, Archivo Histórico Nacional

- *Sección Clero*
- *Consejo de Castilla, legs. 860, 898, 1314, 1813, 3633, 6015 y 6017*
- *Libro de matrícula del Consejo de Castilla*
- *Registro General del Sello*
- *Códices, 1451 B*

AMC, Archivo del Ministerio de Cultura

- *Proyecto de restauración del puente antiguo de Cangas de Onís*

AMSP, Archivo del Monasterio de San Pelayo de Oviedo

- *Fondo San Vicente*
- *Fondo San Pelayo*

ARChV, Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

- *Escribanía de Pérez Alonso, pleitos civiles, fenecidos, C. 777-1*
- *Escribanía de Masas, pleitos civiles, fenecidos, C. 82-7*

BUO, Biblioteca de la Universidad de Oviedo

- *Tratado de los caminos reales, de los de travesías, veredas, caminos privados o senderos*

BN, Biblioteca Nacional

- *Diccionario Geográfico de Tomás López*
- *Fototeca*

RAH, Real Academia de la Historia

- *Diccionario Geográfico-Histórico de Martínez Marina*

RIDEA, Real Instituto de Estudios Asturianos

- *Fondo Fotográfico*

SGE, Servicio Geográfico del Ejército

- *Cartoteca*

SHM, Servicio Histórico Militar

- *Cartoteca histórica*

El arco como forma resistente, fusión
de la técnica con el arte.

“Ars ubi materia vincitur ipsa sua”

El arte mediante el cual la materia se vence a sí misma.

El arte sin artificio como solución natural
de un problema estructural.

La materia se vence a si misma a través de
una forma, que es el arco del puente.

Cada forma impone un diferente estado tensional.

Cada época diseña su particular
forma de equilibrio interno.

A esta idea ha sido dedicado este libro

GUILLERMO QUESADA

3

E

