

PUENTES DE LEÓN

(I)

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

Estos últimos años han visto florecer los estudios alrededor de los puentes, humildes pero extraordinariamente prácticas obras públicas. En nuestra provincia, con más detalle que en otras, lo hicieron Fernández Ordóñez y colaboradores, publicando un trabajo muy completo acompañado de interesantes planos explicativos (1). A él habría que agregar otros dos estudios más breves, referentes al siglo XVI. Uno de González Vega, fundado en la documentación general de Simancas y otro de Aramburu-Zabala a base del Registro General del Sello (2).

Hoy queremos aportar algunos datos más, especialmente del siglo XVIII, cuya documentación se guarda en diversos archivos madrileños: Reales Academias de la Historia y San Fernando, Biblioteca Nacional y Archivo Histórico Nacional.

I-EMPLAZAMIENTO: MONTAÑAS Y RÍOS

El espacio geográfico leonés presenta un aspecto ligeramente rectangular, alargado en sentido este-oeste, muy opuesto al de sus vecinos palentinos, burgalés o lucense. Al norte, la Cordillera Cantábrica lo separa de Asturias y al oeste, lo hace el macizo Galaico-Duriense. El sur y este son tierras llanas y por consiguiente abiertas a todos. A través de difíciles puertos, nuestra provincia se abrió (y abre) paso hasta la costa cantábrica valiéndose de los numerosos puentes interiores que aquí citamos.

La crónica mala situación de todos ellos obligó a practicar un transporte de herradura, con recuas de mulas, ya que no era posible con carretas. A oriente, el camino de Santiago aprovechó los valles abier-

(1) Fernández Ordóñez, J.A., Abad Balboa, T. y Chías Navarro, P., *Catálogo de puentes anteriores a 1936. León*. Madrid-1988.

(2) González Vega, A., "La reparación de caminos y puentes en la provincia de León actual, desde el reinado de los Reyes Católicos a fines del siglo XVI". *Cuadernos de Investigación Histórica-11*. Madrid-1987, 7-26.

Aramburu-Zabala, M.A., *La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1575-1650*. Valladolid-1992.

tos, por el Sil y sus afluentes para adentrarse en Galicia. Los varios y antiquísimos puentes que cita la documentación altomedieval, facilitó el paso de peregrinos.

Los ríos leoneses siguen una dirección norte-sur, casi paralela entre ellos. Se reducen a las cuencas del Sil y del Esla y sus respectivos afluentes. Por seguir los más concurridos caminos (calzada romana y camino de Santiago) un sentido transversal a ellos, hubo que salvar sus cauces con costosos y complicados puentes. Y esto se vio agravado por el hecho de que muchas corrientes, tras salvar profundos valles (por ejemplo en el Carcabellum del Cúa) al llegar a tierras llanas se encuentran con una zona casi endorreica, que les obliga a seguir un curso errático. Los ejemplos muchos: León, Sahagún, Bembibre, Cebrones... Un caso extremo lo sería el Esla en Villaornate, que lo abandonó, yéndose a tierras de Villarrabines.

Es fácil suponer que tanto los primeros violentos y destructores tramos como los amplios cauces del llano, complicaron la obras que estudiamos.

II-LEÓN, ZONA DE PASO

León ha sido un punto crítico de comunicaciones a través de la Historia. En sentido este-oeste, tropas y peregrinos, y de norte a sur, trajineros y rebaños de la Mesta.

Es sabido que nuestra provincia será una de las más romanizadas de España. Bastaría recordar a León, Astorga y los numerosos restos hallados en diversos lugares. Los romanos fueron los primeros constructores de una completa red de calzadas y puentes que facilitaban el movimiento de tropas, transporte de minerales (recordemos las Médulas), mercancías y, en general, viandantes. Las dos más conocidas, la vía Aquitana y la de la Plata, que confluían en Astorga, centro de comunicaciones del noroeste peninsular. Ambas calzadas serían la base de los caminos medievales y aun de las carreteras actuales.

Pero no todos los puentes leoneses tienen antecedentes, bases o restos de entonces, como equivocadamente se ha afirmado. Un caso emblemático de tales exageraciones es el puente de Valderaducy (Sahagún) considerado romano, cuando la documentación confirma su completa reconstrucción en los siglos XVII y XVIII.

Algunos de nuestros puentes siguieron conservando el sentido sagrado que les otorgaba el Imperio. Por ello fueron levantadas ermitas a sus entradas.

Los monarcas leoneses se preocuparon desde muy temprano de la comodidad, abastecimiento y seguridad de la ruta jacobea, fuente de intercambios religiosos, culturales, mercantiles y, en general, de riqueza. Numerosos documentos oficiales o privados muestran también su preocupación por la construcción, reparo y mantenimiento de los correspondientes puentes. Para ello otorgaron ciertos privilegios o dotaban a pueblos, cofradías u hospitales que los atendían (3).

En el siglo XVI las comunicaciones de León representan el enlace del mundo atlántico con el cantábrico. Los productos ultramarinos de la rica Sevilla se cruzan aquí con las mercancías y productos de la costa norte. Y ello se vio propiciado por la dedicación a la arriería de los pobres habitantes de las tie-

(3) Lacarra, J.M., Vázquez de Parga, L. y Uría, J., *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid-1948.

rras montañosas septentrionales cuyos reducidos ingresos ganaderos tenían que ser completados con los ingresos del transporte. Un ejemplo muy conocido: los maragatos. La facilidad de acceso a las ferias y mercados castellanos será uno de los más repetidos argumentos de los pueblos a la hora de solicitar el arreglo de sus puentes. Y ello, también en siglos posteriores.

Al finalizar el siglo XV, los RR.CC. ordenaban al corregidor de León que informara sobre los puentes necesitados de reparos y si existían propios con que costearlo.

Muchos de los puentes reparados a comienzos del siglo XVII, fueron proyectos del siglo anterior. A pesar del inicio de la conocida grave crisis humana y económica, serían llevadas a cabo tales obras, seguramente como un medio de dar trabajo a pobres jornaleros. Existe, además, cierta diferencia entre León y las provincias de los contornos, durante la segunda mitad de siglo. Mientras que en aquéllas se suspenden los trabajos, habilitándose los pasos con madera, en nuestra provincia son reparados en piedra con considerables presupuestos y hasta se levanta algún nuevo puente: Valderaduey, Pedrosa del Rey... Esto refleja, sin duda, que las autoridades nacionales consideraban a nuestra provincia como un espacio transcendental dentro de las comunicaciones peninsulares.

Los mapas de caminos de 1760 y 1767 nos muestran una vía importante desde Valladolid y Palencia hasta León. Secundarias son las que van desde Burgos hasta Ponferrada (camino de Santiago) y, también, las que enlazaban la capital provincial con Benavente, Toro y Asturias. Posteriormente, a este último tramo se le otorgará mayor importancia así como al que, desde Madrid, enlazaba con Galicia a través de la Bañeza, Astorga, Bembibre y Villafranca.

Y, como zona de paso, los puentes resultaron también fuente de prosperidad para los distintos pueblos en los que se levantaron. Por ejemplo, en 1748 Valencia de Don Juan decía que no tenía puente. Antiguamente lo había habido de piedra y "mientras subsistió se componía la villa de más de 10.000 vecinos". Su desaparición trajo la decadencia. Ahora eran 200 vecinos. Dentro de la probable exageración, algo debía de ser real para la mente del campesino.

La concesión de pontazgos, peajes, barcaje, muletas, castillaje y otros variopintos gravámenes, fue general durante la Edad Media. En nuestra provincia hubo muchos. Como caso curioso, el pontazgo y portazgo concedidos al cabildo catedralicio de León sobre los puentes y puertas de la ciudad. A cambio de cierto rubí, del que se encaprichó Enrique III, en 1395 compensaba a los canónigos con parte de dicho cobro. Tres años después, éstos se quejaban de que la piedra preciosa valía más que los ingresos cedidos que representaban, entonces, 3.070 mrs. anuales. Como consecuencia, el rey cedió, también, el resto de los ingresos.

La explotación de barcas supuso una saneada fuente de ingresos para particulares y concejos. Esto frenó la reconstrucción de diversos puentes. Y es que dichos ingresos eran muy altos comparados con los de las demás regalías. Muy posiblemente esta fue la causa de que Valencia de Don Juan no haya dispuesto de un precioso puente hasta tiempos bien cercanos.

El siglo XVIII fue enemigo de estos privilegios pues impedían la libre circulación de mercancías en un tiempo de reactivación económica. En un principio habían sido destinados al reparo de los puentes, pero pronto fueron desviados en beneficio particular. Sólo en algún caso concejil se cumplía con la obligación. El peaje del puerto de Pajares sería arrebatado a los canónigos de Arbás en beneficio de los "espaldadores" que cuidaban de tenerle abierto. En cambio, nada se hizo con el pontazgo de Boñar, en el que nada se invertía ni en el puente ni en el cercano hospital, pues ya había desaparecido hace tiempo.

Como caso especial de aprovechamiento particular, habría que citar la instalación de ciertos molinos que se beneficiaban del freno de las aguas que suponía la existencia de un puente. Ejemplos:

LUGAR	IMPOSICIÓN	PUENTE O PUERTO	BENEFICIARIO	PRIVILEGIO DE CONCESIÓN	RENDIMIENTO	CARGAS Y "CARGOS"
ARBAS DEL PUERTO	Peazgo	Puerto de Pajares	Los "espaldadores" (Antes la Colegiata)	Inmemorial costumbre	Caballería: 4 cuartos Vaca: Un cuarto	Abrir el puerto en tiempo de nieves
ARDÓN	Barcaje	Río Caño	Concejo	Inmemorial costumbre	691 rs.	
BAÑEZA (La)	Pontazgo y castellaje	Puente del río Duerna	Conde de Miranda		4.890 rs.	No repara nada
BOÑAR	Pontazgo	Puente del río Porma	Monasterio de Santa María de Valdediós (Asturias)		377 rs.	Conservar el puente y un hospital (éste desaparecido)
CARRIZO	Pontazgo	Puente del río Luna	Una memoria de huérfanas		60 rs.	No conservaba el puente
CEA	Pontazgo y castellaje	Puente del río Cea	Duque del Infantado		270 rs. 8 rs. de castellaje	
CEANA (Concejo de)	Pontazgo		Conde de Luna		242 rs.	Caminos necesitados de arreglos
FRESNO DE LA VEGA	Barcaje	Reguera de San Marcos	Mitad del concejo y otra mitad de Juan de Baeza		4.108 rs.	
LEÓN	Pontazgo y portazgo	Puentes y puertas de la ciudad	Cabildo catedralicio	Enrique III en 1398	861 rs.	No arreglaba nada
PALACIOS DE LA VALDUERNA	Peadas y mulatadas	Caminos	Concejil	Inmemorial	12 mrs. por mulatada	Bien reparados
REDIPOLLOS	Castellaje y pontazgo	Puente de Prida	Concejo	Felipe IV (privilegio de)	De cada rebaño un carnero ó 1 ducado	Bien reparado
RIAÑO, SALIO y PUERTA	Pontazgo	Puente del río Esla	Marqués de Tabarca	Concedido por Fernando el Católico en 1478	500 mrs.	
TERCIA DEL CAMINO	Pontazgo	Caminos	Real Hacienda		700 mrs.	
TORRE DE BARRIO Y VILLAGALLEGOS	Pontazgo	Puente del Torrentío			77 rs. y dos ristras de ajos	
VALDELUGUEROS (Concejo de)	Peaje	Puerto de Vegarada	De la villa	Inmemorial	336 rs.	Necesidad de reparar los puentes
VALDERAS	Pontazgo	Puente del río Cea	Concejo	Inmemorial	7.056 rs.	Bien arreglado el puente
VALDERRUEDA, SOTO y CEGOÑAL	"Collada"	Puentes en los afluentes del Cea	Regimiento		11 rs. por cada rebaño trashumante	
VALENCIA DE DON JUAN	Barcaje	Río Esla	Concejo	Inmemorial	17.292 rs.	
VILLAORNATE	Barcaje	Río Esla	Marqués de Astorga		4.048 rs.	
VILLARROAÑE	Barcaje	Río Esla	Cabildo catedral de León		33 cargas y 3 fanegas de trigo	

NUEVOS PUENTES CONSTRUIDOS EN LA PROVINCIA

PUEBLO	RÍO	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	TRACISTAS	CONSTRUCTORES	TASACIÓN Y REMATES
LEÓN (Castro)	Torio	1775	Diego Martínez y Bernardo Miguélez	Bernardo Miguélez	873.830 reales
LEÓN (San Marcos)	Bernesga	1573-98	Felipe y Leonardo de la Cajiga	Pedro de Llanez	7.350 ducados
ARDÓN	Arroyo del Caño	1775	Diego Martínez	Sancho Menéndez Francisco A. del Río	72.800 rs.
CUEVAS (Valimbre)	Tuerto	1788	Francisco de Rivas	Francisco de Rivas	86.244 rs.
PEDROSA DEL REY	Bayones	1678	Jerónimo de Arroyo Antonio de Agüero	Juan de la Lastra	30.500 ducados 16.000 ducados
SAHAGÚN (N ^a S ^a de la Puente)	Valderaduey	1670	Mateo de Gargollo Antonio de la Lastra	Juan de Orejo	173.233 rs. 170.000 rs.
VILLAFRANCA DEL BIERZO	Valcarce	1783	Gregorio Figueiras Antonio de Rivas	Benito Rioboo Gregorio Figueiras Antonio de Rivas	

Almanza, Bembibre, Sahagún, Valderas... Pero el remanso de la correspondiente presa trajo la acumulación de arenas ("islas") que, en ocasiones, se obligó a limpiar a los propios molineros a su costa.

III-EL PROCESO ADMINISTRATIVO: FINANCIACIÓN Y REMATES

En las solicitudes siempre se argumentó tratarse de un paso importante, en camino real, y que, de caerse, su reconstrucción representaría un costo mucho mayor. Cuando se proponía un nuevo puente, se alegaba la existencia de otro anterior en el mismo sitio. Para exigir el correspondiente repartimiento se adujo la escasez de fondos, pocos vecinos y pobres, así como su contribución a diversos puentes extraños. Si se cobraba pontazgo se obligaba a repararlo al beneficiario o, al menos, a contribuir con una parte sustanciosa.

Las tasaciones fueron, a menudo, excesivas. En 1678 la muy alta en que se puso la construcción del puente de Pedrosa del Rey, dio lugar a que se le tachase de "ser una de las maldades que usan" los proyectistas.

La crisis del siglo XVII explica las muchas oposiciones a contribuir. En 1682 las avenidas de diversos ríos estaban "distruyendo y asolando las aciendas de los pobres sin conseguirse fruto alguno". Los puentes hundidos no tenían posibilidad alguna de reconstrucción a falta de medios. León se negó a ayu-

dar a dichos pueblos pero, al mismo tiempo y por el contrario, pedía que se les exigiera su ayuda para reparar los suyos.

Los repartimientos siempre resultaron penosos. En la segunda mitad del siglo XVIII se negó, por punto general, la concesión o renovación de las exenciones “por lo perjudiciales y gravosos que son a otros pueblos semejantes exenciones”, como recordaba el Fiscal en el caso de Castrocontrigo. En 1738 el Principado de Asturias hablaba de “que en solo quatro meses se havían hecho quatro considerables repartimientos, siendo constante que en 40 años no ha contribuido el reino de León para quatro obras públicas del Principado”. Que cada provincia pagase sus propias obras públicas. Y todavía a comienzos del siglo XIX, en plena crisis, Castrocabón citaba “repartimientos sin tregua”. Poco después, ante tanta oposición, se hacía cargo del reparo de puentes y calzadas la Dirección General de Correos y Caminos.

En la adjudicación de las obras se dieron claras corruptelas, como en el caso de Cerecedo y Hospital de Órbigo, en los que las autoridades públicas encargadas se inclinaron a favor de canteros amigos por muy altas tasaciones. El caso contrario se daría en Valderas.

A veces, cuando la obra estaba comenzada, se hacía una postura más baja. Casi siempre con mala intención: exigir de los contratistas cierta compensación a cambio de retirar su propuesta. En alguna ocasión la cosa se volvió en contra del postor. Hernando de Hinestrosa así lo hizo en el puente de Sahagún. Cuando vio que no iba a conseguir nada, se retiró. Sin embargo el Fiscal le obligó a seguir su propuesta.

La subcontratación casi siempre fue abusiva. Se cedía a destajo, como en Cerecedo y Pedrosa, en cantidades muy bajas, lo que daba lugar a obras mal ejecutadas.

Todo esto induciría al Consejo Real, en la segunda mitad del siglo XVIII, a adjudicar las obras a jornal y no al mejor postor. En 1785 ordenaba, en el caso del puente de Sorriba, a encargarlo a Alfonso Regalado Rodríguez “por administración y no por asiento, como se ha hecho por lo pasado, con los graves perjuicios que manifiestan los expedientes y por la experiencia de que dichos asientos solo son para enriquecerse brevemente los que los hacen y muy contrarios a la seguridad, solidez y duración de las obras”.

IV-LOS CANTEROS

Con la fundación de la Real Academia de San Fernando y reales órdenes sobre obras públicas, los arquitectos oficiales se encargan exclusivamente de los grandes puentes leoneses en el ultimo tercio del siglo XVIII. Los notables canteros montañeses van desapareciendo poco a poco o quedan reducidos a meros aparejadores de aquéllos. Sólo alguno de gran prestigio se mantiene activo como Hilario Alfonso de Jorganes, maestro a medio camino entre arquitecto y empresario de la construcción y comerciante a gran escala, por ejemplo de vino en Loredó. Su actuación se extendió, también, a provincias cercanas como Burgos o Palencia (4). Como canteros de especial valía, posiblemente nacidos en nuestra provincia, destacaron Sancho Menéndez y Bernardo Miguélez.

(4) Cadiñanos Bardeci, I. “Los puentes del centro de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna”. *B.I.F.G.* Burgos (1999/1), 155.

– “Los puentes de la provincia de Palencia durante la Edad Moderna”. *Publ. de la Inst. “Tello Téllez de Meneses”*. Palencia-1998, 299.

– “Puentes de Zamora”. *Inst. de Est. Zamoranos “Florián de Ocampo”*. Anuario-1997. Zamora-1997. 597.

Las nuevas corrientes académicas se ven reflejadas en ciertos informes, como el del comisario Marcos de Vierna, modificando ciertos aspectos del puente de Valimbre. Y, sobre todo, en la consulta y encargos a académicos de gran prestigio como Ventura Rodríguez, Alfonso Regalado Rodríguez, el vallisoletano Álvarez Benavides y Diego de Ochoa. También el leonés Sánchez Pertejo, quien formaría muchos proyectos, pero cuyo sino parece que fue el quedarse en la simple teoría.

La pérdida de prestigio del tradicional cantero trasmerano se acentúa en la segunda mitad de siglo para no volver a recuperarse. Marcos de Vierna los calificará, junto con los albañiles provinciales, de “retejadores y remienda taviques”. En 1805 los vecinos del Concejo de Sil de Arriba tachaban a sus obras de estar hechas “sin arte ni la solidez que exigen un río y arroyos de los más precipitados que se conocen”.

V-EL RESULTADO ACTUAL

A pesar del número y valía de los puentes que León puede mostrar, todavía no son suficientemente conocidos y apreciados. Algunas veces constatado por el hecho de ser alegremente sustituidos por otros “modernos”, otras quedando varados, olvidados y en ruinas. El hecho viene de muy atrás puesto que estas construcciones apenas si merecieron una mirada de los historiadores del arte (5).

Hoy el trazado rectilíneo de las autopistas los ha dejado aparcados. Es cierto que muchos han sido ensanchados y siguen realizando la misma función del pasado. Frente a las imprescindibles alteraciones que los afean, puede señalarse la ventaja de su buena conservación o reparo. Y los hay, como San Marcos, Hospital de Órbigo... que, recuperados y restaurados, continúan facilitando el paso de vecinos y peregrinos luciendo, al mismo tiempo, toda la belleza del pasado.

Esperemos que el mejor conocimiento nos empuje a admirar y conservar unas construcciones humildes, pero prácticas en extremo, que durante siglos convivieron con nosotros e hicieron historia en las tierras de León.

LEÓN:

León es el centro natural de comunicaciones de la provincia. Allí confluyen los ríos Bernesga y Torío que la flanquean y protegen. Antiguo campamento romano y capital cristiana, importante hito del Camino de Santiago y concurrido mercado durante la Edad Media, no podían faltarle dos notables puentes que facilitarían el paso sobre los mencionados ríos.

El *puente de San Marcos*, sobre el Bernesga, recibe su nombre del inmediato hospital de peregrinos. Actualmente une la parte antigua de la ciudad con el barrio moderno. Aparece citado por primera

(5) Gómez Moreno, M., *Catálogo monumental de España. Provincia de León (1906-1908)*. Madrid-1925. Dos tomos.

vez en el siglo XII. Efectivamente, en 1171 el Obispo entregaba ciertos bienes “ad opus illius pontis et de illo hospitale de sancto Marco”.

Durante el siglo XV constan diversos reparos por su estado ruinoso. En 1511 el corregidor de la ciudad presentaba al Rey un memorial en el que señalaba que cierta riada se había llevado parte del puente, estando el resto a punto de desaparecer. También era preciso reparar el de Castro.

Ante esto, hacia 1573 se proyectaba un nuevo paso. Se asegura que Felipe y Leonardo de la Cajiga fueron los encargados de idearle por 3.000 ducados, cantidad que parece demasiado reducida. La documentación nos aclara que, en 1596, había sido rematado por Pedro de Llénez en 7.350 ducados. Fue repartido en 20 leguas, aportando el convento de San Marcos la cuarta parte. Como veedor consta García de Buega y como sobrestante Hernando García de Lamadrid. Fue construido en buena parte pero, a falta de dinero, quedó circunstancialmente en uso a base de madera. Poco después era rematado en piedra. Quizá todo esto fuera la causa de que el citado cantero acudiera, en 1604, ante el Consejo Real solicitando el que se le abonara lo que se le debía. En 1622 aún seguía sin haberse saldado la deuda.

A veces se ha pensado que este trabajo es el resultado actual. Pero no es así, pues en el siglo XVIII sufriría una profunda remodelación.

En 1727 se informaba que debido a las riadas, el puente tenía algunos arcos socavados, los antepechos desaparecidos y sufría otras diversas ruinas. Las aguas se habían desviado de su madre “y dejado el corriente antiguo que era arrimado a dicho convento de San Marcos”. También el puentecillo de Papalaguinda, de un arco, se encontraba mal, junto con otros arquillos cercanos. Lo reconocieron con mucho cuidado los maestros Francisco Compostizo, “persona de inteligencia y práctica experiencia”, junto con Pablo Antonio Ruiz y dijeron que se trataba de un puente de 9 arcos, muy antiguo. Ante todo era preciso encauzar la corriente. Levantaron plano y señalaron 20 condiciones, obligándose a ejecutarlo todo por 170.637 rs. Tras muchas posturas, fue adjudicado a Felipe Álvarez de la Viña por 137.900 rs., con ciertas adiciones al primer proyecto.

En 1731 y 32 reconocían los trabajos diversos canteros como Mateo de Villa, Miguel de la Fuente Velasco, Pedro Durante Rubalcaba, Bernardo de la Teja y Francisco Compostizo. Informaron sobre la calidad de los materiales, contraste con la planta original y, especialmente, la ejecución de la barbacana que era la obra más importante. Por una nueva condición, el contratista se obligó a alargar dicha barbacana 30 pies más y reedificar una parte caída, todo ello por valor de otros 2.216 rs. Como también ejecutó obras complementarias que consideró imprescindibles, pidió que se le abonasen estas mejoras. Así se hizo según tasación del citado cantero Pedro Durante y Felipe de la Teja.

A fines del siglo XVIII nuestro puente sufría una notable remodelación. En 1772 el arquitecto Sancho Manéndez levantaba un plano y ponía condiciones para una nueva intervención que costaría 266.300 rs. Pero, por entonces, nada se hizo. Las autoridades de la ciudad, sin embargo, insistieron ante el Consejo, aunque no contestó. En 1780 Hilario Alfonso de Jorganes señalaba “notables quiebras y amenazando ruina”. Tasó los trabajos en 212.400 rs. Poco después nuevas avenidas deterioraron, aún más, nuestro puente.

Las nuevas obras alterarían el primer aspecto en buena parte: la calzada adquirió un perfil horizontal y en ella se abrieron los aparcaderos actuales. El diferente color de los materiales y un más ajustado trabajo de la sillería, contrastan con los arcos rebajados del siglo XVI y su sillarejo muy desgastado por la erosión de los siglos.

El resultado ha sido un bello puente, sujeto a estrictas leyes de geometría y bellas proporciones, construido en sillería de arenisca. Consta de 9 arcos de medio punto, ligeramente diferentes, que alcan-

zan más de 130 metros de longitud. Los estribos simétricos, poseen perfil redondeado, con base aguda o curva (la primera renacentista y la segunda neoclásica) escalonados y retranqueados a la altura de la corriente.

En el lado opuesto al anterior, en el arrabal de *Puente de Castro*, se levanta este paso sobre el río Torío, también en el Camino de Santiago. Los restos del antiguo puente, que todavía pueden verse cerca, han hecho pensar en una obra romana. Sin embargo, el fuerte alomamiento y muy distinto tamaño de sus arcos que señalan los documentos, inducen a inclinarse por un puente medieval, como en San Marcos.

Tanto Alfonso X, como Pedro I y, más tarde, Felipe III, ordenarían destinar parte de los ingresos del pontazgo a su reparo.

En 1767 se hallaba muy deteriorado. Los arquitectos Diego Martínez y Bernardo Miguélez, informaron sobre su estado. Se trataba de una "rara traza por la elevación tan grande de los tres arcos primeros hacia el arrabal, que hacen un repecho costosísimo". Estaban todos desmantelados y también su barbacana, a punto de caerse. Resultaba estrecho e irregular. Era la "única entrada de las dos Castillas de todos los abastos que consumen y entran en los mercados". Por encontrarse mal emplazado, no servía el repararlo. Era mejor reconstruirlo en otro sitio, a unos 300 pies más arriba. Costaría unos 220.000 rs. Sería de 5 arcos (4 de 30 pies y el central de 50). Otro arquillo serviría de cauce para un molino cercano.

El Consejo ordenó volverlo a reconocer e informar con más detalle.

Al año siguiente volvían a informar los mismos canteros. El puente constaba de 3 grandes arcos que era preciso rebajar hasta dejarlos a la misma altura que los demás. Este trabajo, junto con el acondicionamiento de las entradas, costaría 278.500 rs.

Nuevos informes volvieron a insistir en la conveniencia de construirlo en otro sitio, siguiendo el proyecto citado. Una avenida le arruinó aún más. El comisario Marcos de Vierna, acudió personalmente a reconocerlo, e insistió en lo anterior: tenía tales defectos y deterioros que no era conveniente repararlo. El nuevo llevaría más anchura de lo proyectado y añadió otros dos arcos a los 5 ideados. Podría encargarse su ejecución a Martínez y Miguélez con un jornal diario de 45 rs.

El Consejo ordenó, en 1770, repartir 330.000 rs. en 30 leguas. Varios lugares, especialmente de Galicia, se excusaron de contribuir alegando exenciones o necesidad de reparos de sus propios puentes. El Consejo mandó contribuir a todos, incluso al estamento privilegiado. Los eclesiásticos de Valladolid alegaron ciertos privilegios que no les fueron reconocidos.

Y aparecieron nuevas dificultades. El corregidor de León informaba en 1774, que resultaba un error construir un nuevo puente. Vierna disculpó tal opinión achacándola a informes parciales de canteros "retejadores o remienda taviques que ay en aquellos contornos". Sin embargo, debemos pensar que posiblemente detrás estaba el cabildo catedralicio, interesado en no contribuir y seguir cobrando el pontazgo que le pertenecía desde el siglo XIV. Según dicho comisario, el nuevo puente incentivaría el comercio con Asturias y Castilla, como también lo haría con el puente de Cebrones.

En 1775 se emprendían las obras bajo la dirección de Miguélez. Una reciente avenida demostró que aun los 7 ojos proyectados resultaban insuficientes para admitir el caudal máximo. Debían añadirse otros tres arcos (dos por el lado de León y otro en el opuesto) y alargar la barbacana con el fin de encauzar la corriente pues el río poseía allí escasa profundidad.

Los trabajos fueron rápidos. En el mencionado año el cantero Manuel de los Corrales halló que ya estaban levantadas 6 cepas. La ampliación de las obras citadas suponían otros 120.308 rs. Vierna lo consideró todo acertado y el Consejo lo aprobó. Pero la inversión resultaría mucho mayor de la prevista.

INVERSIÓN

1773	68.501 reales
1774	176.878 reales
1775	96.398 reales
1776	270.527 reales
1777	225.608 reales
1778	35.955 reales

En 1777 estaba para concluirse. Al año siguiente afirmaba Miguélez: “cuya importante obra tengo concluida”. Una inscripción a la entrada recuerda también esta fecha.

Reconocido por Hilario Alfonso de Jorganes, precisó que el paso constaba de 10 arcos, 9 cepas, dos medios pilares, 4 manguardias y entrada y salida bien dispuestas. Los antepechos estaban fijados con grapas de hierro emplomadas “para que las malas intenciones de muchos holgazanes no los precipiten ni desencaxen”. Todo estaba bien ejecutado (6).

El resultado ha sido un conjunto de 10 arcos de sillarejo excelentemente contruidos, como fue lo habitual en el siglo XVIII. El tablero de 8,40 metros de ancho, resultó casi horizontal. Los contrafuertes son curvos aguas arriba y cúbicos en el lado opuesto, retranqueados a media altura y rematados en copetes. Los dos pilares centrales ascienden hasta la rasante formando aparcaderos. Es una obra que conserva todavía toda su belleza original.

ALIJA DEL INFANTADO:

Cerca de Alija (de los Melones o de la Vega) corre el río Órbigo, a punto ya de abandonar la provincia de León. Junto a sus aguas hubo un desaparecido lugar denominado *Vizana* que ha dado nombre al puente que estudiamos. Paso para León, Asturias, Galicia y plaza de armas de la Puebla de Sanabria, así como a diversas ferias y mercados, y también, cañada real. En 1632 se detallaba que constaba de 5 ojos y que medía 455 pies de largo por 16,5 de ancho, construido a base de mampostería. El pontazgo lo cobraba el Duque del Infantado.

Este puente fue construido, según Aramburu-Zabala, hacia 1560, costando más de 40.000 ducados.

En la primera mitad del siglo XVII una avenida se llevó buena parte de la construcción. En 1662 los vecinos de Alija solicitaban del Consejo Real que fuera acondicionado. Al año siguiente Juan de la Vega y Juan de Rucabado lo reconocían, proyectaban y tasaban. Se trataba especialmente de construir una cepa, dos arcos y diversos trabajos menores. Total, redactaron 11 condiciones y lo presupuestaron en 170.264 reales. El cantero Francisco del Piñal lo puso en 15.000 ducados y en él se remató. Se ordenó recaudarlo en 15 leguas, pero muchos lugares se negaron a contribuir, lo que alargó el expediente.

(6) A.H.N.: Cons. legs. 26.481, 29.224, 29.947 y 30.253.

Aramburu-Zabala, M.A., *La arquitectura de...*, 142.

En 1670 el Fiscal aclaraba que, por haber transcurrido 9 años desde las primeras diligencias, habían aumentado las ruinas, y por ello, debía ser reconocido y proyectado de nuevo. De ello se encargaron los maestros Francisco del Cajigal Güemes y Francisco de la Llosa.

Piñal, sin embargo, ejecutó buena parte de lo que se le había encargado. Los citados maestros señalaron, en concreto, la construcción de una nueva cepa, un paredón, dos arcos (entre ellos, el mayor “a medio punto”), y otro arco pequeño, a la salida de la villa hacia León. Todo lo cual lo dieron por bueno. Pero eran precisos nuevas manguardías, reparar una cepa y otros trabajos que costarían 139.300 rs.

Se pregonó esta última obra y en 1672 también fue adjudicada al mencionado Piñal por 134.000 rs.

Esta vez trabajó mal, a pesar de su visto bueno por los maestros Manuel Conde, Francisco de la Riva, Pedro del Hoyo y Pedro Ezquerria. Una de las barbacanas, por ejemplo, resultó corta, baja y de malos materiales.

En 1698 volvía a reconocer el puente el alarife Antonio Gajano, quien confirmó dichos defectos, especialmente graves en los contrafuertes. Un año después, Manuel de la Lastra y Jacinto del Campo lo tasaban en 19.000 rs. Y se pregonó, aunque nada se hizo.

A mediados del siglo XVIII se aseguraba que desde la intervención de Piñal, el puente no había vuelto a ser reparado. Sufría, ahora, deterioros en pretilos y pilares, como señalaron Ventura de Rueda y Diego Martínez. Era también necesario adecentar las entradas. Señalaron 14 condiciones y lo evaluaron en 64.548 rs.

También en este caso pasó mucho tiempo sin hacerse nada. En 1761 se volvía a insistir en la necesidad de repararlo. Se le tenía por un paso “corto y estrecho”.

En 1808 los ingleses dinamitaban uno de sus arcos (7).

El resultado ha sido un puente de 5 arcos, cuatro de medio punto y el mayor escarzano. Su planta es ligeramente torcida y su perfil alomado. Los estribos son angulares y hasta media altura, aguas arriba. Cuadrados en el lado opuesto. El arco central está flanqueado con contrafuertes rectangulares que llegan hasta la rasante formando aparcaderos cuya diferencia se debe, sin duda, a la mencionada reconstrucción del cantero Francisco del Piñal. Todo está construido en mampostería.

ALMANZA:

Este pueblo se halla en el extremo oriental de la provincia, a orillas del Cea. Allí se cruza la importante vía que asciende por la margen del río hasta tierras asturianas, con la carretera que se adentra en la provincia de Palencia. “Paso muy preziso y nezario para todas las Montañas”, se decía en el siglo XVII.

En 1614 los vecinos exponían que, junto al pueblo “esta echa y fabricada una puente de piedra por donde pasan a Asturias, Galicia y otras partes” muchos caminantes. Una riada del mes de noviembre se había llevado 2 cepas y sus arcos, dejando arruinado el resto. Se trataba de un paso antiguo. Hacía

(7) A.H.N.: Cons. legs. 26.584 y 26.965.

unos 20 años (luego hacia 1594), había sido reconstruido, tras una avenida, por un monto de 24.000 ducados que fueron repartidos en 20 leguas. Ahora quedaban 4 arcos en pie.

Al año siguiente era reconocido por los canteros Pedro de Llanez y Marcos de la Aza. La riada había sobrepasado los arcos llevándose enteramente dos pilares y sus arcos, más otros dos “que las pilas que quedaron enteras las dejó tormentadas con algunos huecos y endeduras”. Debían reconstruirse deshaciendo los restos de las antiguas roscas y levantándolos hasta la altura de los demás. Era también preciso encauzar la corriente y añadir otros dos arcos más. Todo ello costaría unos 10.000 ducados.

Al año siguiente el Consejo encargaba a estos mismos maestros que levantaran plano. Pusieron 15 condiciones, indicando que todo iría en sillería.

Juan del Monte lo puso en 10.000 ducados, pero fue rematado por Andrés de la Cajiga en 7.000. Cuando ya tenía muy avanzados los trabajos, en 1619, una avenida se llevó un trozo de la construcción antigua. Volvieron a informar Pedro Vélez de Prado y García de Orna. Estas nuevas obras fueron adjudicadas al mismo contratista junto con Juan de Lláneez, que hasta entonces había sido el veedor. Y pronto quedó sólo por muerte de De la Cajiga.

En 1622 el nuevo veedor, Domingo de la Lastra, decía que faltaba sólo cerrar dos arcos, colocar los petriles y algún detalle más, lo que costaría unos 1.000 ducados.

El expediente se alargó mucho por dos males muy frecuentes en este tipo de obras públicas: la negativa a contribuir de ciertos lugares y la falta de pago al cantero o sus herederos.

La obra anterior no resultó sólida y, en 1661, volvía a repetirse la tragedia anterior. Según las autoridades locales, los reparos podrían llevarse a cabo por unos 80.000 rs. Y esta cantidad habría que repartirla pues el pueblo no podía aportarla por consistir en sólo unos 70 a 80 vecinos. Además, resultaba un tanto compleja: “A muchos años que se fabrico y al presente esta muy demolida y hundida y arruinada y en particular dos oxos con todos sus cimientos y lo más de los antepechos”.

Declararon los canteros Martín de la Peña y Lucas Díez. Era preciso reconstruir dos arcos que se había llevado el río de cuajo, manguardias, una calzada, pretiles, reedificar la tercera cepa y levantar un puentecillo en el cercano arroyo de Carrizo. Todo ello representaba una inversión de 24.300 ducados.

La lenta burocracia y la crisis del siglo explican un proceso lentísimo a la hora de adjudicar la obra. En 1668 volvían a informar Diego Zorlado y Antonio de Guevara, confirmando la anterior declaración. Ahora lo tasaron en 25.436 ducados. Los postores fueron varios: Andrés y Francisco Díez, Francisco de Compostizo y Francisco del Piñal, que lo dejó en 12.000 ducados. Antonio de Agüero lo rebajó a 10.000 y a él fue adjudicado en 1674. Esta cantidad fue repartida en 20 leguas. En 1775 Bernardo Miguélez ideaba un nuevo puente. Otro tanto hacía en 1817 el arquitecto Pedro García González por un monto de 344.826 rs. que la Real Academia de San Fernando consideró acertado. Pero no se hizo nada (8).

Las formas actuales recuerdan al antiguo puente. Se halla relativamente bien conservado. Gómez Moreno lo califica de “anodino”. Posee 10 arcos de medio punto, tajamares angulares y espolones rectangulares que llegan hasta la calzada formando aparcaderos.

(8) Idem: Cons. legs. 3.732, 32.706 y 33.881.

Arch. de la R. Ac. de S. Fernando 31-9 bis/2.

ARDÓN:

Este pueblo posee un pequeño puente sobre las aguas del Caño. Salva la carretera que une Vega de Infanzones con La Bañeza.

En 1775 solicitaba permiso para levantar un puente de piedra pues había sido destruido el de madera. El maestro Diego Martínez lo ideó y reguló en 72.800 rs. En el mismo año era encomendado a los canteros Sancho Menéndez y Francisco Antonio del Río, a propuesta del comisario Marcos de Vierna. Al morir Menéndez, le sustituyó su hijo Alejandro. En 1779 ya estaba finalizado.

Los constructores dieron dos años de garantía. Transcurridos, lo reconoció el proyectista y aseguró que seguía con toda firmeza por lo que podía abonárseles la última paga a sus autores. Su costo fue repartido en 20 leguas (9).

El resultado fue modesto. Posee dos arcos, uno grande y otro muy chico, de perfil alomado, todo lo cual le concede cierto aspecto medieval. Un contrafuerte, redondo por ambos lados, llega hasta la calzada.

ASTORGA:

En 1673 consta que esta ciudad disfrutaba de cierto arbitrio sobre el consumo del vino con el fin de mantener y reparar sus murallas, calzadas y puentes. Estos últimos eran un total de 26, entre ellos el puente grande en el camino real de León, otro sobre el río Jerga y otros recientemente levantados por Francisco de la Lastra y Manuel de la Lastra Albear. No estaban del todo concluidos y todos habían sufrido recientemente ciertas ruinas por las lluvias. A finales de siglo, las autoridades locales solicitaban que se les prorrogase la gracia.

En 1724 de nuevo se acudía ante el Consejo Real pidiendo exención a contribuir a puentes extraños. El municipio se encontraba en apuros para acondicionar los puentes llamados Sopeña (en el río Tuerto) que las riadas se habían llevado casi por completo. Era paso para Asturias, la Montaña y servía para el acopio de leña del vecindario. También estaba gravemente deteriorado el de San Justo, paso de "peregrinantes". Lo mismo ocurría en los puentes de Murias (en el Jerga), Fuenteencalada, Santa Clara, los Carniceros, Bruja y numerosos pontones. A pesar de ser pasos y beneficio general, era únicamente la ciudad quien los mantenía, sin repartir nada entre los contornos.

Para informar oficialmente y con detalle, se nombró a Pascual Andrés y Eustaquio de Espina. Y aseguraron que los gastos más imprescindibles representaban unos 60.000 reales. El puente de Fuenteencalada, de cal y canto, había sido levantado hacía dos años por unos 9.000 rs. El de Sopeña tenía completamente arruinados sus 5 pilares a pesar de resultar "exenzial por hallarse en vereda real de las Asturias". Su acondicionamiento en pizarra costaría 40.000 rs. San Justo tenía destruidos 2 arcos y parte de otro. Costaría 14.000 rs. Carniceros de 7 ojos, necesitaba 200 ducados para reconstruir dos

(9) A.H.N.: Cons. leg. 6.962.

arcos. El de Bruja precisaba levantar un arco que costaría 100 ducados. El puente de Santa Clara necesitaba 300 rs. y el de Murias, otros 15.000. También había que intervenir en tres pontones cercanos.

A pesar de estos detalles, el Fiscal sospechó de un informe interesado y parcial. Por ello se encargó que los maestros Pedro Nistal y Juan Cordero lo examinaran de nuevo. El resultado fue muy semejante al anterior. Y aunque dicho Fiscal siguió oponiéndose a la concesión del privilegio, el Consejo accedía en 1729 por haberse demostrado que en las mencionadas obras nada se había exigido ni cargado a los pueblos circundantes a Astorga (10).

BAÑEZA (LA):

En 1604 esta villa lograba gracia de exención de puentes.

En 1776 las autoridades decían que hacía poco tiempo que había sido trazada “la calzada que sale para las Castillas”, tránsito de correos y postas. Ahora se aspiraba a abrir otra hacia Astorga a costa del erario público.

Al año siguiente lo proyectaba el arquitecto Diego Martínez. Se trataba del acondicionamiento del camino real por valor de 71.369 rs. De nuevo lo reconoció Bernardo Miguélez, aunque la villa estaba en pleito con él y por ello le sustituyó Antonio Carredano.

En uno de los informes se hacía referencia más detallada al estado del puente de madera sobre el río Duerma sobre el que iba dicha calzada, junto al lugar de San Mamés de la Vega. Era obligación de La Bañeza tenerlo al corriente a cambio del privilegio señalado. Pero estaba desaparecido y había que salvar el río por un vado. Manuel de Arce proyectó su reconstrucción por valor de 6.500 rs. que, según el Fiscal, debía aportar por completo La Bañeza.

En 1785 se llevaba a cabo el arreglo de la calzada y puentes de la villa. Como el conde de Miranda era quien cobraba el pontazgo y castillaje, los vecinos pidieron que fuera éste quien lo sufragara. Ascendían los ingresos anuales a 4.890 rs. y, sin embargo, tanto dichos puentes como las calzadas seguían en “urgentísima nezesidad de repararse” (11).

El plano nos muestra un puente de madera sobre 10 pilas de cantería. Los tajamares son de ángulo agudo y los espolones cuadrados.

BEMBIBRE:

En 1666 se exponía ante el Consejo Real las ruinas y reparos necesarios en el *puente de Lagares*, a un cuarto de legua de la villa. “Es muy antigua y antes era de un ojo de piedra de sillería y mampostería por donde venía todo el río de Bueza, el qual tomó después diferente corriente dejando la dicha

(10) Idem: Cons. legs. 24.117 y 28.468.

(11) Idem: Cons. leg. 734.

puente y arco libre y esplayándose por la parte que mira a la venida de Castilla y abra más de 32 años que se hicieron 4 pilares sobre los cuales se fundaron maderos gruesos que servían de puente por donde se pasaba al arco primero". Hacía 4 años que una avenida se había llevado dichos 4 pilares y arcos y el río tomó otra dirección. Sólo permaneció el arco mayor.

Fue reconocido por los canteros Francisco Gómez de la Sota y Juan Gómez Velasco. El arco, de 50 pies de grueso, y manguardía citados estaban relativamente bien. Del resto, únicamente se veían los cimientos de las antiguas cepas.

Pasaron los años y no se hizo nada. En 1697 volvían a informar Juan Cotero y Santiago Gamallo, quienes corroboraron todo lo anterior y "un mal paso". Debían construirse 4 arcos de 38 pies y "algo a punto subido, lo más que se pudiere", todo ello de piedra labrada, así como una barbacana de 100 pasos con el fin de encauzar la corriente. Costaría 36.000 ducados por encontrarse los materiales bastante alejados. Resultaba una obra urgente pues, de hundirse el arco existente, el costo se elevaría hasta 60.000 ducados.

A pesar de ser el siglo XVII una época de prosperidad para Bembibre, la falta de medios obligó a suspender las diligencias.

En 1729 el cantero Juan Antonio de la Teja Velasco reconocía un estado parecido a los anteriores, aunque el arco mayor había llegado a tal ruina que era preciso demolerlo y volver a reconstruirlo. Se harían cuatro cepas "con ocho narices" (estribos) de ángulo agudo. Los arcos llevarían 32 pies cada uno. Y dos manguardías. Lo tasó en 40.814 ducados. Era preciso intervenir "sin dar tiempo a más dilaciones". Imprescindible para el comercio y por haber ocurrido diversas desgracias.

En 1731 volvía a solicitarse que profesores de toda confianza volvieran a informar y proyectar (12).

BOCA DE HUÉRGANO:

En 1777 este pueblo pedía facultad para reparar su puente. Lo reconoció Diego Martínez quien lo reguló en 180.290 rs. Como el comisario real, Marcos de Vierna, señaló diversas condiciones, elevó el presupuesto hasta 200.000 rs. El cantero Manuel de los Corrales se ofreció a ejecutar las obras.

Pero no se hizo nada por entonces.

Consta que, en 1789, Francisco de Rivas volvía a idearlo por 128.332 rs. Los posibles arcos reparados en esta época parecen corresponderse con los actuales de la margen izquierda del río.

Se trata de un puente medieval, ligeramente alomado, posee 5 arcos, mayor el central. Los contrafuertes, aguas abajo, son cuadrados y retranqueados en su remate. Todo construido en buen sillarejo.

También la Mesta intervino en la construcción de cierto puente local en término de Boca de Huérgano, costeándolo en 1930 (13).

(12) Idem: Cons. leg. 31.943.

(13) Arch. de la R. Ac. de S. Fernando 31-8/2.

CACABELOS:

Cacabelos se halla emplazado a orillas del río Cúa. Sobre él un antiquísimo puente (se dice que romano) centraba las comunicaciones con Galicia, especialmente en lo referente a los peregrinos de Santiago. Sin embargo, a pesar de tan indispensable paso, el puente se halló frecuentemente en pésimas condiciones.

El primer paso fue levantado por el obispo Gelmírez en el siglo XII. Sin duda sería de madera. Todavía a comienzos del siglo XVI se decía que constaba de dos tramos de madera y que, por ser de mucho comercio, debía construirse en piedra. Parece que no lo fue hasta mediados del mismo y ampliamente restaurado a fines de siglo por el cantero Juan de las Huertas.

En 1689 las autoridades municipales exponían que “por quanto la puente de esta villa y calzada que esta a continuación de ella estan mui necesitadas de reparos” debía intervenir con urgencia pues el primero estaba “a pique de caerse”. Se trataba del camino más común y ordinario de Castilla a Galicia. Sin embargo, y como en tantos otros casos, el Consejo no contestó.

Una década después se presentaban los maestros Juan Cantero, Andrés de Aren y Blas Nieto. Hallaron un puente grande y antiguo de cantería, compuesto de seis ojos, con una calzada hasta la ermita de Nuestra Señora de la Angustia, muy deteriorados. También reconocieron otros puentecillos y caminos cercanos. El puente, en concreto, tenía arruinadas las cepas, le faltaban sillares y, en general, se hallaba tan deteriorado que desde hacía años se temía su hundimiento total. Era insoslayable pues no podía vadearse el río, ni podía sustituirlo una barca por ser la corriente muy fuerte. En mucha distancia no existía otro paso que pudiera sustituirlo. Pusieron condiciones, levantaron plano y lo tasaron entre 19 y 20.000 ducados, que podrían obtenerse repartiéndose en 24 leguas a la redonda.

Tan alto costo en una época de grave crisis, paralizó el proyecto.

En 1708 se ordenaba: “Que se prosigan las diligencias sobre los reparos que necesite el puente”. Nuevas riadas lo habían arruinado aún más. Se mandó repartir en 20 leguas, pero la guerra y la crisis económica y social impidieron su recaudación. Además, el fiscal advirtió que por haber transcurrido muchos años desde la incoación del expediente, debía ser reconocido de nuevo, pregonado y comenzado a reparar.

A mediados del siglo XVIII consta que el puente estaba acondicionado provisionalmente de madera, según proyecto de Bartolomé de la Gándara y José Parada. También proyectaron el antiguo puente de piedra. Entre otras condiciones señalaron que el maestro por quien fuera rematado no podría pedir mejoras.

Isidro Andrés de la Gándara lo puso en 212.000 rs. Blas Suárez lo rebajó a 119.138. También hizo postura José de la Iglesia que, por entonces, estaba concluyendo el puente de Domingo Flórez. Fue rematado por José de la Fuente Montesomo por 119.000 rs.

En 1747, por fin, se intentaba llevar a cabo unas obras tan necesarias. Mientras tanto, estaba haciendo sus veces otro puente de madera tendido por Francisco Rodríguez. De nuevo en 1758 volvían las buenas intenciones, pero tampoco se encontraron recursos.

En 1774 una avenida se llevó la cepa del arco mayor. El pueblo recordó que era paso imprescindible para Galicia, correos, tropa, comercio, rebaños y caminantes en general. De nuevo fue acondicionado en madera por Pedro de la Torre, Felipe Calleja y Santiago de la Hermosa. Se encomendó proyectarle de nuevo a Diego Martínez, pero no pudo hacerlo por estar ocupado en reparar el puente de Mansilla. Lo hizo Bernardo Miguélez. Este señaló que estaban destruidos los dos primeros arcos al salir de la villa. Y levantó plano tasándolo en 128.051 rs. Marcos de Vierna aconsejó que se encomendasen los trabajos a Juan de Toraya y Cosme de Vierna Mazo.

Falleció Miguélez y, entonces, se ordenó a Francisco Antonio del Río que lo ideara de nuevo. Era preciso reconstruir dos arcos y un estribo por valor de 139.985 rs.

Por fin, en 1781, el Consejo contestaba y accedía a la tantas veces repetida solicitud de Cacabelos. Al año siguiente los canteros arriba propuestos iniciaban los trabajos. Como casi siempre, surgieron los problemas del enojoso repartimiento. Los canteros dejaron de acopiar materiales por falta de pago. Hubo que reconocer y ampliar el proyecto por nuevos deterioros. Juan Gamallo, José Villaverde y Raimundo Figueroa aumentaron el costo hasta 190.000 rs. que se ordenó recoger en 20 leguas. Por oposición, especialmente de diversos pueblos gallegos, en 1785 todavía no se había llevado a cabo la recaudación. Y todo quedó en suspenso.

Por fin, en 1787, volvía a reconocer y proyectar nuestro puente el arquitecto don Pedro de Landajuela. Advirtió que era "obra de cuidado" y, por ello, debía ejecutarse por administración. Lo presupuestó extraordinariamente bajo, 90.000 rs., quizá para animar a realizar las obras. Se encargó a él mismo, que comenzó a trabajar inmediatamente. Para obviar los problemas del repartimiento, el costo fue adelantado por la Dirección de Correos y Caminos. Este ascendió hasta 212.733 rs. por lo que, en 1798, se le pedían explicaciones al arquitecto.

En la guerra de Independencia el puente sufrió las consecuencias. Su reparo fue evaluado en 60.000 rs. (año 1817). De ello se encargaría la Dirección General de Caminos (14).

El resultado ha sido un puente de cinco ojos, más otro pequeño en el extremo. El central mayor y los demás en disminución de tal forma que el perfil resulta alomado. Los estribos alcanzan la rasante formando aparcaderos. Todos poseen tajamares en ángulo curvo y espolones cuadrados (excepto uno, que también es curvo). En todo se ve sillarejo con relleno de mampostería. La mencionada obra del siglo XVIII destaca por los mejores materiales y más ajustado trabajo.

CAMPO:

En 1679 este lugar solicitaba medios con que reparar varios puentes de su jurisdicción. Eran los de Hoz, Genicera, Felmín, Sancho María, San Pelayo, Aledio y el de Piedrahita "por donde pasaban todas las requeas de xente del Principado de Asturias a Castilla y León".

Se formaron planta y condiciones, todo tasado en 357.500 rs., según los canteros Juan de Rucabado y Pedro Ezquerria. Y aclararon que, "por ahora", sólo resultaba indispensable arreglar algunos por valor de 145.000 rs.

Se ordenó pregonar las obras.

En 1753 el Consejo volvía a intervenir para dar su visto bueno al remate de ciertos puentes y calzadas de dicho concejo a favor de Victorio González. Más tarde Hilario Alfonso de Jorganes lo regularía en 318.000 rs.

En 1761 el Consejo ordenaba suspender las obras, quizá por su excesivo costo (15).

(14) A.H.N.: Cons. legs. 403, 13.091 y 26.565.

(15) A.H.N.: Cons. leg. 33.866.

CASTROCALBÓN:

En 1804 esta villa exponía, en nombre de todos los de su jurisdicción, que “el lugar que menos tiene que mantener en pie un puente y algunos dos y todos sirven de preciso e indispensable tránsito para Astorga, Bañeza, Zamora y Portugal”. Solicitaba del Consejo que se les librase de “los repartimientos que sin tregua de tiempo se están executando”.

El concejo, compuesto de 10 pueblos, mantenía 18 puentes y 15 pontones. Castrocalbón un puente de 50 varas de largo, San Félix otro, Felechares, Pobladura, Pinilla uno muy grande, Nogarejas cinco, Castrocontrigo tres grandes y dos pequeños, Torneros dos y Morla uno.

El Fiscal se opuso a la concesión por tratarse de pasos secundarios, sólo de uso privado.

En el mismo año el Consejo Real accedía a la petición, pero tan sólo “por ahora”.

Con anterioridad (año 1777) Castrocontrigo había hecho la misma petición por su cuenta. Por su término pasaba el río Eria “en el qual siempre han tenido y tienen 4 puentes de madera, fabricados a sus expensas”. El Fiscal se opuso “por lo perjudiciales y gravosas que son a otros pueblos semejantes exenciones”.

Así se hizo (16).

CEA:

Como puente de piedra ya consta en la primera mitad del siglo XVI. Los reparos posteriores fueron casi constantes debido al empleo de la piedra de los contornos, poco consistente.

Las avenidas de 1632 y 33 se llevaron cuatro arcos. Únicamente quedó la mitad del *puente del Canto*, paso importante hacia todas las regiones de España. En 1637 Andrés de Corlado se ofrecía a ejecutar los trabajos por 18.000 ducados. Sin embargo, sería rematado por Pedro Cayón por 16.200.

Hubo problemas por su repartimiento. Los pueblos afectados se quejaron de que la villa de Cea había aportado 50.000 mrs., cuando debía contribuir “por lo menos con la quinta parte”. Además, el Fiscal señaló numerosas irregularidades en fianzas, pregones, remate ... por lo que todo debía de repetirse (17).

Una inscripción grabada en el propio puente nos habla de cierta intervención llevada a cabo un siglo después.

El puente actual consta de 8 arcos rebajados, algo alomado y, por ello, decrecientes en tamaño a medida que se alejan del centro. Los contrafuertes llegan hasta la rasante. Aguas arriba son regulares y en el otro lado cuadrados. Una imposta separa la clave de las roscas de la calzada y, también del arranque del pretil.

(16) Idem: Cons. legs. 2.447 y 29.262.

(17) Idem: Cons. leg. 28.389.

Aramburu-Zabala, M.A., *La arquitectura de...*, 138.

CEBRONES DEL RÍO:

La carretera que desde Benavente asciende hasta La Bañeza cruza el Órbigo en este pueblo.

Consta que en 1645 fue reparado por repartimiento.

En 1674 los vecinos solicitaban facultad para repartir 238.700 rs. para reconstruirlo, pues amenazaba completa ruina. Era camino real, tránsito para muchas direcciones de tropas, correos y comerciantes. "Puede tener más de 400 años".

Fue reconocido por los canteros Álvaro Díez Canseco y Francisco Blas. Señalaron con detalle las condiciones, pero no lo presupuestaron hasta bastante tiempo después. Sancho Méndez tuvo que repetir el informe. "De siete arcos esféricos casi de ygal magnitud, seis zepas yguales, en figura triangular en oblicuo". Alcanzaba 400 pies de largo por 16 de ancho. Era preciso actuar en muchos puntos pero, sobre todo, en las cepas y un arco deteriorado (entre la 4ª y 5ª cepa) y, también, en el arco último. También había que empedrarlo, arreglar pretiles y accesos, construir una barbacana y tender unos puentecillos. Formó diseño, condiciones y lo evaluó en 179.509 rs. El comisario Marcos de Vierna lo vio correcto.

Pero el fiscal objetó que "este puente no es muy preciso". Podría suplirse con el de La Bañeza. Esta villa, por su parte, aspiraba a construir el de San Martín de Monferruel (Hinojo). Los vecinos de Cebrones aseguraron que resultaba mucho más acertado suprimir aquél y reparar el suyo.

Y se pusieron "pegas" al proyecto de Menéndez por parte de Francisco Javier Castañón, señor de Hinojo, quien decía conocer bien el terreno, muy pantanoso. Se encargó a Bernardo Miguélez que lo reconociera. Así lo hizo en 1769.

En 1772 el Consejo encargaba al propio Miguélez que ejecutara las obras por 100.000 reales. Estando en plena faena de ahondar el alveo con 130 obreros, sobrevino en el mes de octubre una riada que descaminó la madre. Según confirmaron Diego Martínez y Francisco Arias, los trabajos hechos eran los correctos y los deterioros debidos a la naturaleza. Era preciso aumentar el costo en 25.000 rs. El arriba mencionado Castañón, por el contrario, acusó a Miguélez de no haberse ajustado al plano.

Para un imparcial informe, el Consejo nombró a Pedro Fol. Al morir, se encargó a Hilario Alfonso de Jorganes quien, en 1775, evaluaba su costo en 22.000 rs. Y siguió adjudicado a Miguélez. Jorganes daba poco después, por bien rematado todo (18).

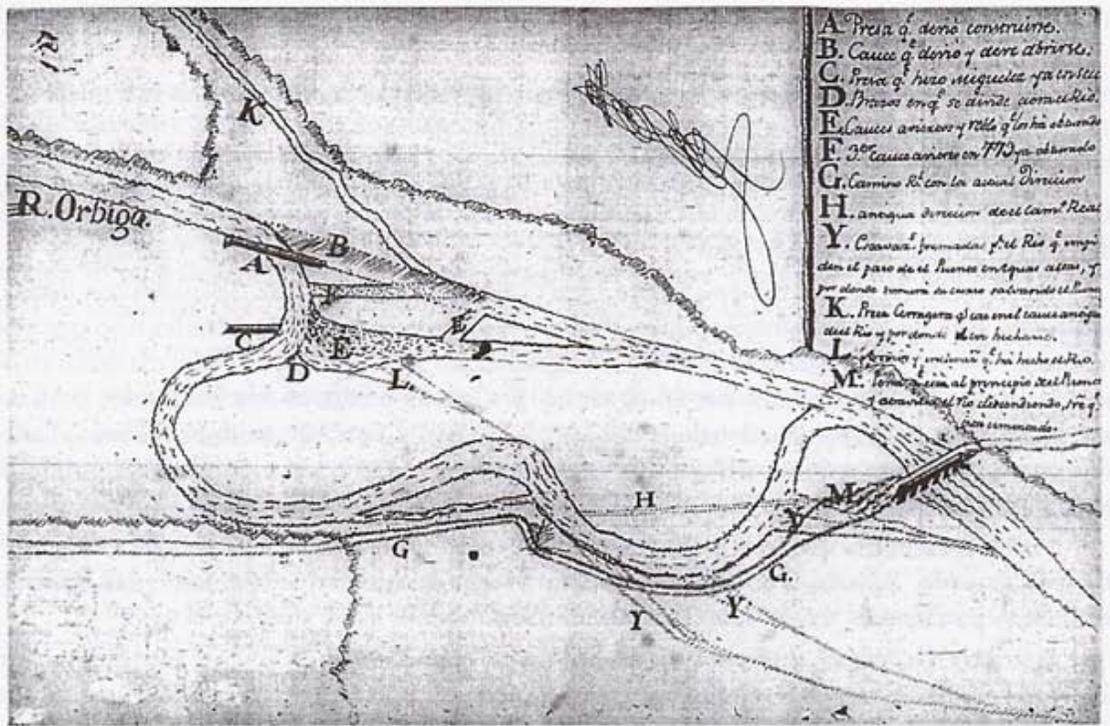
Como entonces, el puente consta de 7 arcos de medio punto (uno con falsas formas ojivales). La rasante es casi horizontal, ligeramente inclinado hacia el pueblo. Machones y contrafuertes forman total simetría, estos últimos en ángulo curvo. Recientemente ha sido ensanchado de tal manera que los aparcaderos abiertos en la cima de los estribos han sido enmascarados.

CERECEDO:

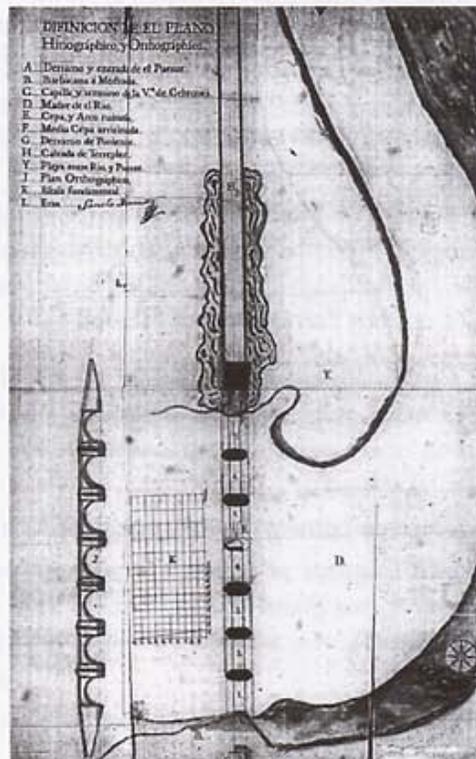
Cerecedo, cerca de Boñar, luce un hermoso puente que salva las aguas del Porma.

En 1645 el cantero Valentín Ezquerro se ofrecía a reparar un paso que amenazaba ruina, por 23.500 ducados en que estaba regulado por Francisco Martínez del Valle y Francisco de la Lastra. Como

(18) Idem: Cons. leg. 25.336.



Cebrones: Cercanías del puente por F.J. Castañón



Cebrones: Cercanías del puente por F.J. Castañón

Francisco de Llanez (o Añez) y el citado Martínez del Valle lo rebajaron hasta 16.500 ducados, a ellos fue adjudicado. Lo cedieron a favor de Juan de la Lastra, a destajo, por 7.000 ducados. El abuso era evidente.

Estando trabajando, se entablaba pleito ante el Consejo pues dicho cantero, Juan de la Lastra, hizo postura por su cuenta hasta dejarlo en 9.000 ducados. Según los anteriores contratistas, "lo hizo a fin de embaraçar el progreso de la obra y que se le diese alguna cosa porque se apartase". El Consejo respondió apresando a Lastra por no aportar las fianzas exigidas.

Sin embargo, los primeros encargados no continuarían con la obra pues consta que, en 1649, en segundo remate, fue adjudicado a Juan de Agüero por 12.375 ducados. Además de ofrecerse a ejecutarlo por mucho menos costo, acusó a Llanez y Martínez del Valle de estar en connivencia con el depositario y alcalde para que a ellos se les encargase por una cantidad abusiva.

Al reiniciarse la obra, consta que los primeros canteros ya tenían levantados dos pilares con sus tajamares, cerrados dos arcos, a punto de tender otro y acopiados muchos materiales. La intervención de Agüero, por su parte, fue evaluada en 18.394 rs. Por "mejoras, ensanches y añadiciones" pidió otros 42.274 rs. que el Fiscal negó. En 1650 ya estaba el puente perfectamente concluido.

Dos años después, los maestros Diego Pérez del Nogal y Pedro Venero consideraban cumplido el encargo perfectamente y elevaban el monto de las citadas mejoras. Pero el fiscal siguió sin reconocer estas últimas y, por ello, volvieron a informar Francisco Falla y Jerónimo de la Riva, acompañados de varios delegados de las más importantes villas entre las que iba a repartirse el costo. Ahora tasaron las mejoras en 63.672 rs.

El Consejo ordenó repartirlo en 20 leguas pero, como siempre, vino la oposición de ciertos lugares, especialmente del Principado de Asturias, que alegaron los correspondientes privilegios.

En 1724 a Cerecedo se le concedían 20 años de exención a obras extrañas, a cambio de tener corriente y reparado su puente. Los vecinos alegaron, además, ser pobres, pocos, ocupando un lugar abrupto con muchos puentes que conservar y que se les repartían continuos cupos. La gracia les sería renovada en años sucesivos, incluso cuando ya estaba en completo desuso, a comienzos del siglo XIX (19).

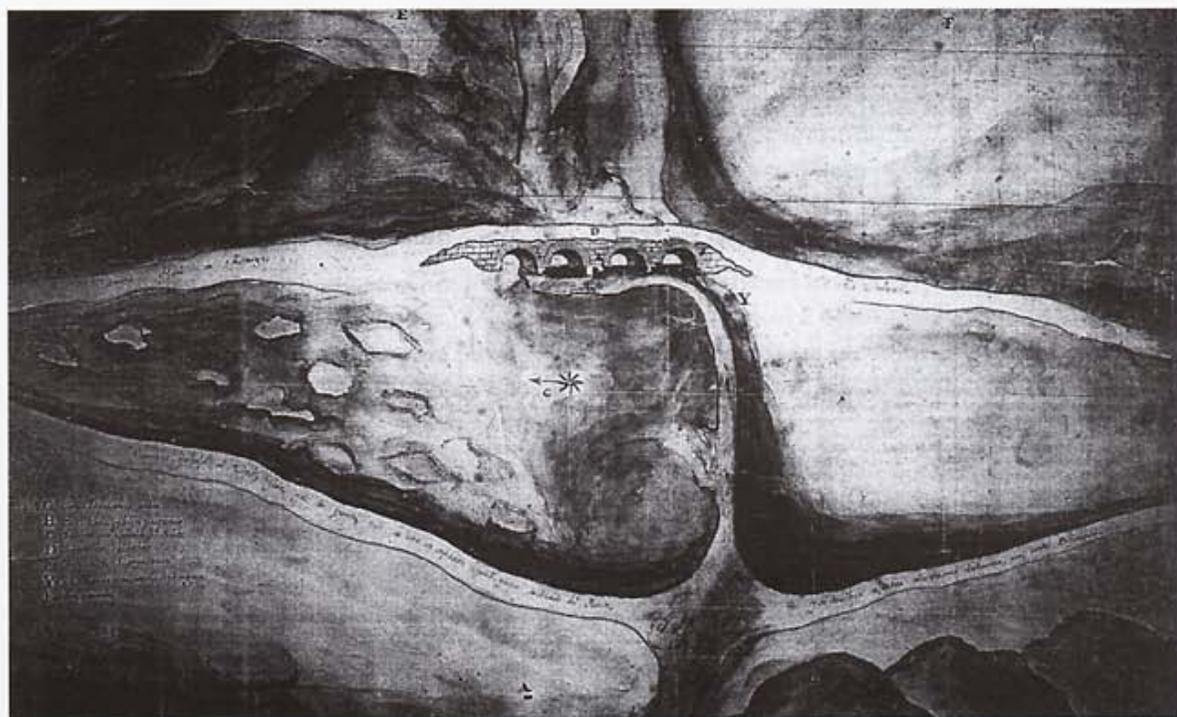
El resultado ha sido un puente de numerosos y grandes arcos de medio punto peraltados, ligeramente más elevado en su centro, capaz de absorber las más peligrosas riadas. Los estribos son de ángulo recto en ambos lados. Ascenden hasta la rasante formando aparcaderos. En todo destaca un buen sillarejo con algo de mampostería.

CUEVAS:

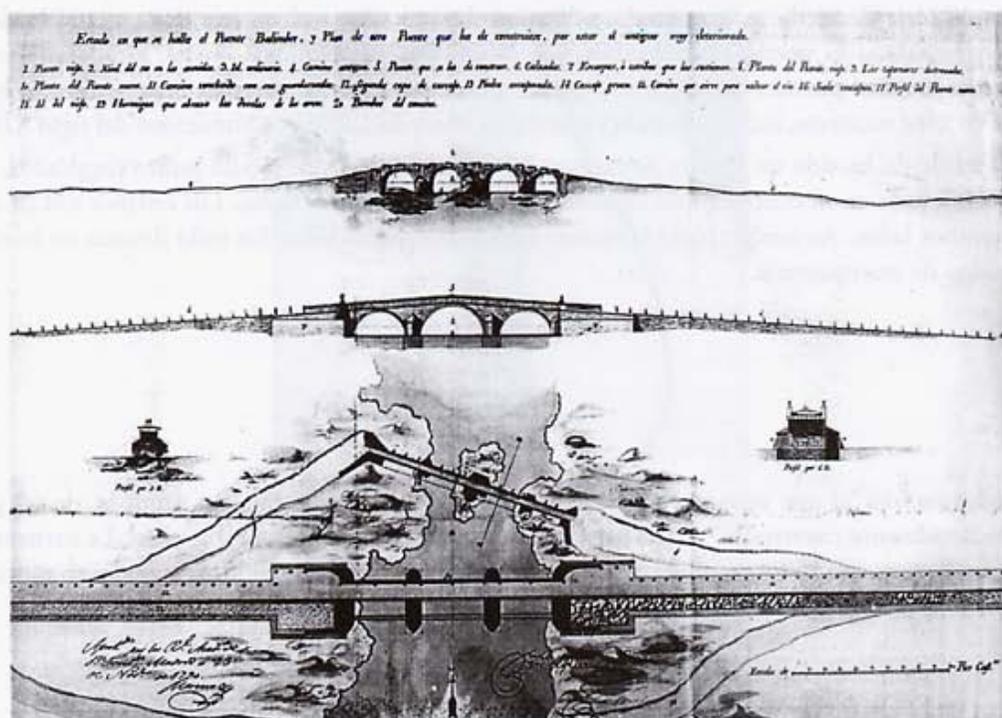
Valimbre, río "al que atraviesa un puente de piedra que lleva su mismo nombre, de 60 pies de ancho, recientemente construido" (Madoz), Hoy dicho río se le conoce por Turienzo. La carretera es la que une La Bañeza con Astorga, abierta en 1753 por un monto de 400.000 rs. y que por ahora, también se encontraba mal.

(19) Idem: Cons. legs. 23.789, 23.792 y 27.426.

Aramburu-Zabala, M.A., *La arquitectura de...*, 144.

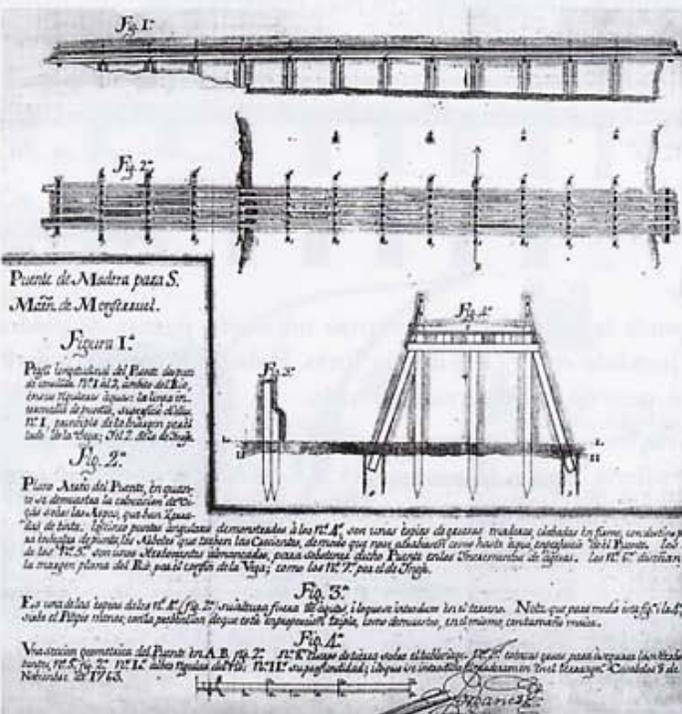
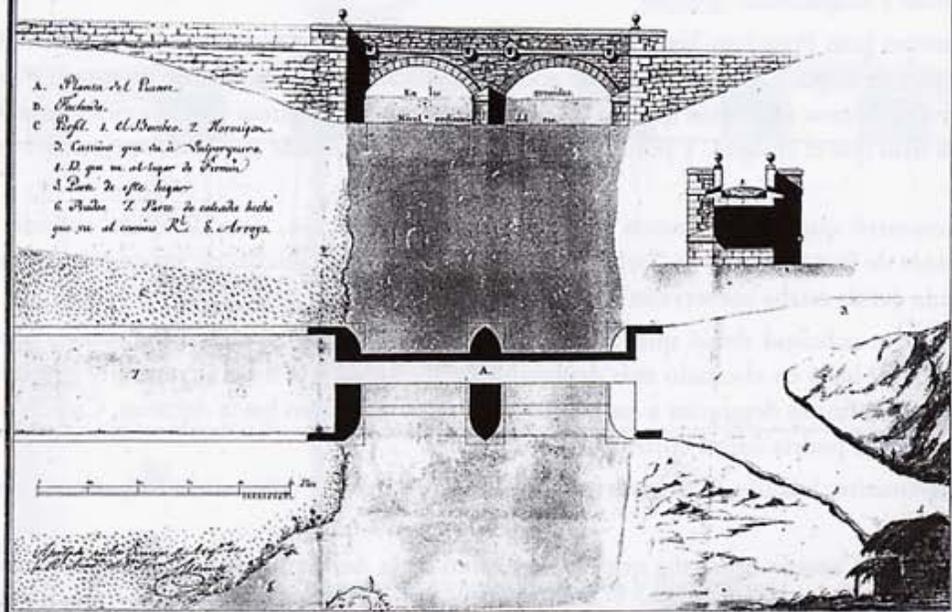


Cuevas: Situación del puente de Valimbre a fines del siglo XVIII



Cuevas: Puente de Valimbre, según Francisco de Rivas

PLANO PARA CONSTRUIR EL PUENTE DE FERMIN.



En 1776 el procurador de la ciudad de Astorga solicitaba que fuesen reparadas sus ruinas. Se hallaba tan mal que sólo podía pasarse a pie. Los carruajes debían hacerlo por un vado. Le faltaba antepechos, dovelas y empedrado.

El cantero Juan Francisco Terán levantó planta, redactó las condiciones y tasó todo en 70.000 rs. Poseía 197 pies de largo, 22 de alto y 9,5 de ancho. Prácticamente se trataba de un nuevo puente de 5 arcos. Marcos de Vierna reconoció que era un buen proyecto, hizo algunas condiciones y señaló que iría en el mismo sitio que el antiguo. Y puntualizó que los tajamares “desde su planta se ejecutara en ángulo curvilíneo”.

Se demostró que no era cuenta de Astorga su conservación, sino de cierta cofradía titulada Nuestra Señora de Farrapos, sita en Carballeda, por cuyo gravamen gozaba de varios privilegios pontificios. Sin duda detrás estaba un servicio hecho a los peregrinos.

La anterior solicitud debió quedar en mero proyecto puesto que, en 1787, volvía a pedirse la misma gracia. “Se halla en el estado más deplorable en términos que si no se repara es preciso ocurran en este ynvierno infinitas desgracias a los pasajeros”. Era paso forzoso hacia Asturias, Castilla y Galicia. La obra provisional podría costar entre 20 y 25 doblones.

Efectivamente, Joaquín Rodríguez le acondicionó en madera y Bernardo Miguélez se encargó de la calzada.

En 1788 el Consejo ordenaba que un arquitecto de la Academia de San Fernando formase proyecto. Se encargó a Francisco de Rivas. Y detalló que “ningun otro reparo pueda en el día hacerse sino construirlo nuevamente por hallarse no solo mui deteriorado sino absolutamente ynutil y peligroso”. Así nos lo muestra el dibujo que trazó: de cuatro ojos, muy pesado y todo en ruinas. Para sustituirlo ideó otro en sitio distinto, de tres ojos algo mayor el central, con contrafuertes de ángulo curvo aguas arriba y semicirculares en el lado opuesto que no llegan a la calzada. Puso condiciones y le tasó en 86.244 rs. La comisión de arquitectura lo aprobaba en 1790 pues estaba pensado “con solidez e inteligencia”. Que se le adjudicase al propio Rivas.

Pero no se hizo nada por entonces. Eran unos años demasiado difíciles. En 1803 el pueblo de Astorga seguía insistiendo que se llevase a cabo. Hubo que esperar a 1830, en que se construyó según el proyecto de Rivas (20).

FELMÍN:

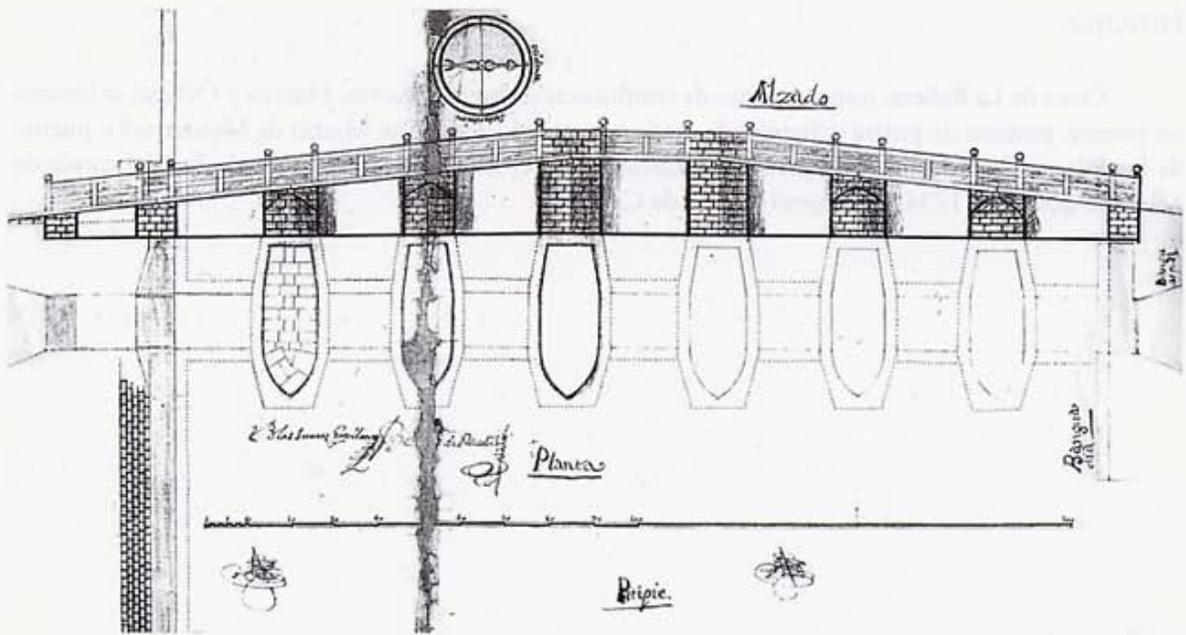
En 1790 se exponía la necesidad de construir un nuevo puente de piedra en este lugar de los Argüellos por haberse hundido en 1771 el del río Torío. Había sido acondicionado hasta cinco veces en madera por los vecinos, pero no había servido de nada.

Francisco de Rivas formó tres proyectos: uno de madera sobre pilares de cantería, otro de mampostería y el último de sillería. Este es el que escogió la Real Academia de San Fernando, presupuestado en 25.958 rs.

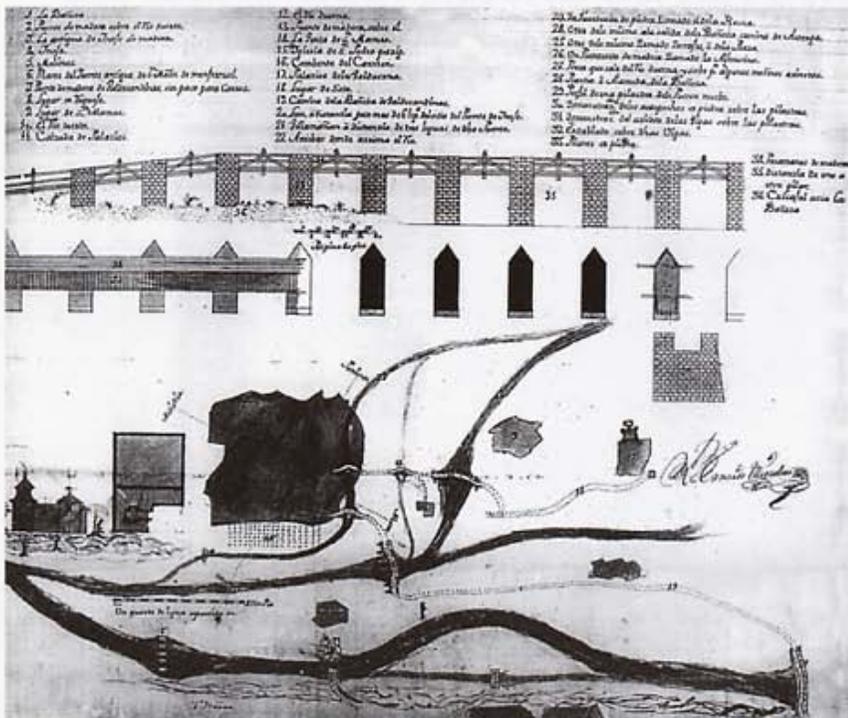
Se ordenó que lo pagara el propio concejo que disponía de fondos suficientes para sufragarlo (21).

(20) A.H.N.: Cons. legs. 1.142 y 35.592.

(21) Idem: Cons. leg. 2.366.



Hinojo: Proyecto de Ventura de Rueda y Blas Suárez



Hinojo: Puente de San Martín de Monferruel por Bernardo Miguélez

HINOJO:

Cerca de La Bañeza, junto al punto de confluencia de los ríos Tuerto, Duerna y Órbigo, se levantó un puente, primero de piedra y después de madera, conocido como San Martín de Monferruel o puente de los Pilares. Estuvo junto a la granja de Hinojo, sobre el río Órbigo. Este poblado fue del conde de Miranda quien, en 1734, lo enajenó a favor de Castañón.

