

PUENTES DE LEÓN
(II)

INOCENCIO CADIÑANOS BARDECI

En 1747 se entabla pleito con los lugares de 12 leguas en torno a La Bañeza, entre los que se iba a repartir el costo de un nuevo puente de piedra. Los oponentes alegaron que en el punto elegido nunca había existido tal paso de piedra sino tan solamente uno de madera. Además, no resulta necesario sino provecho del señor de la granja y de ciertos molinos contiguos. Hacía unos 14 años que dicho señor lo había construido por su cuenta, cobrando pontazgo. Ahora solicitaba que se levantase en piedra asegurando que resultaba imprescindible para ferias, mercados y trajineros que iban a La Bañeza.

Los canteros Ventura de Rueda y Blas Suárez proyectaron uno de madera sobre pilas de piedra a cierta distancia del anterior. Se trataría de un paso fuertemente alomado, muy alto y fuerte el central, con siete machones y otros dos medios en los extremos. Los contrafuertes de ángulo curvo y rectos, respectivamente. Costaría 87.934 rs.

Por su parte el maestro Bernardo Miguélez presentó otro proyecto bastante diferente. Iría sobre 9 cepas y otras dos medias, casi horizontal a excepción de una rampa de acceso. Los estribos, formando ángulos agudos o rectos. Lo presupuestó en 171.500 rs. Al mantener malas relaciones con La Bañeza, ésta le recusó. Entonces se nombró a Hilario Alfonso de Jorganes, quien ideó uno totalmente de madera, incluidos los apoyos. Resultó mucho más barato pero, tan frágil, que poco después se lo llevaba el agua. Por 48.000 rs. se encargó de ejecutarlo el mencionado Bernardo Miguélez, a quien se acusó de un mal trabajo (año 1767).

Una década después, el dueño de Hinojo consta que tenía puesta una barca. Se ofreció a reconstruirlo por su cuenta, pues los antiguos pilares seguían sólidos, pudiendo cobrar pontazgo. En 1780 el Consejo accedía a la petición (22).

HOSPITAL DE ÓRBIGO

Nos encontramos ante uno de los más antiguos, complejos, famosos e importantes puentes leoneses. De 20 ojos, alcanza cerca de 200 m de largo. En 1939 sería declarado monumento histórico artístico. Consta su existencia desde muy temprana Edad Media, durante la que sería uno de los pasos más

(22) A.H.N.: Cons. Leg. 31.766.

frecuentados por los peregrinos. A pesar de las muchas intervenciones a través de los siglos, ha llegado hasta nosotros en muy aceptable estado de conservación. Ha sido estudiado en numerosas ocasiones, por ello sólo pretendemos aportar alguna pequeña noticia.

En la segunda mitad del siglo XVII se denunciaban ciertas irregularidades en su adjudicación y correspondiente repartimiento. Francisco del Cajigal y Juan de Rucabado habían proyectado diversos reparos, dando traza y condiciones y tasado en 55.000 ducados. En 1664 Francisco del Piñal lo ponía en 54.000 ducados y a él fue encomendado sin hacer los preceptivos pregones. Se trataba de un claro fraude pues había sido rematado “en 20.00 ducados más de lo que merecía”.

El Consejo ordenó investigar el caso y se demostró que era cierta la denuncia.

En 1767 se concedía permiso para llevar a cabo un nuevo reparto. Una década más tarde Bernardo Miguélez informaba que tal reparo requería 92.012 rs. Se nombró para proyectarle a Diego Martínez quien dibujó las trazas y elevó su costo hasta 147.413 rs. más otros 16.976 para unos pontones cercanos. Marcos de Vierna lo dio por correcto y propuso que se encargaran las obras a Francisco Pérez del Hoyo y su hijo Ángel. En 1785 se le adjudicaban pero, no sólo sin hacer ninguna rebaja, sino que pidió un aumento de 45.258 rs. debido a unas recientes quiebras.

Quizá debido a tan altas inversiones y al estado general de ruina, se pensara en sustituirle por otro nuevo. En 1787, el arquitecto Alfonso Regalado Rodríguez ideaba un paso moderno. El antiguo había quedado inutilizado por una riada del año anterior. Lo tasó en 239.600 rs. De nuevo, en 1832, Francisco Sánchez Pertejo proyectaba otro por tener el medieval muchas imperfecciones y que “cree por absoluta necesidad” (23).

Por suerte conservamos todavía aquel hermoso puente, resultado de una compleja serie de añadidos, reformas y reparos, de diferentes arcos y materiales, que le conceden un aspecto único dentro de la larga lista de los puentes leoneses.

LUNA (CONCEJO DE)

En 1736 este concejo, compuesto de 16 lugares con 72 vecinos, solicitaba exención de repartimientos extraños. Alegó que mantenía a su costa numerosos puentes de madera sobre los ríos Luna, Castro y otros, todos en caminos reales. A principios del siglo XIX pedía la renovación de la gracia pero, ahora, por tiempo ilimitado.

Para informar con detalle se nombró a los canteros Nicolás García y Santiago Melcón (24).

(23) Ídem: Cons. Leg. 32.695.

Arch. de la R.Ac. de S. Fernando 3-139.

Fernández Ordóñez, E., *Puente de Hospital sobre el río Órbigo*. Madrid-1988.

(24) A.H.N.: Cons. Leg. 28.497.



Puente Passo Honroso. Fotografía Alfonso García.

MANSILLA DE LAS MULAS

Estamos ante otra de las más importantes villas del Camino de Santiago que allí se cruza con la vía procedente de Valladolid que, siguiendo el valle del Esla, asciende hasta Asturias y Cantabria.

Ya en tiempos de Carlos I estaba arruinado por las avenidas. Rematado en Juan Modragón por 4.700 ducados, el almirante tuvo que aportar 200.000 mrs. como llevador del pontazgo y Mansilla otros 400.00 mrs.

En 1569 las autoridades locales exponían que en su término había un puente “la qual era tan nescesaria para el aprovechamiento de los reinos como todos los que avía en ellos y más porque el dicho río era caudaloso”. Era paso para Asturias, Portugal y Galicia con mercaderías y pescados ceciales. Se encontraba arruinado y se requerían más de 4.000 ducados para ponerle corriente.

Fue reconocido por Rodrigo de la Tijera, Juan del Rivero y Vicente del Río. Le tasaron en 4.960 ducados. Las condiciones las redactaban, algo más tarde, Bernabé de Vega y Juan López Rojas. A este último cantero le fue encargado por 4.690 ducados en un plazo de tres años como máximo. Consistió en levantar un estribo, un paredón y una manguardía.

En 1727 nuevos deterioros por las crecientes. Era preciso fortificarle con una nueva manguardía y reparar la primera cepa más oriental. En el mismo año declaraba Miguel de la Fuente. Las citadas barbacana y cepa se hallaban totalmente en ruinas. Otro tanto dijeron los canteros Félix de la Fuente Velasco y Felipe Álvarez de la Viña, quienes evaluaron los trabajos en 8.800 rs. Fue rematado en Bernardo de la Teja, quien lo puso en 5.800 rs. Después serían agregadas nuevas obras precisas, según Félix de la Fuente y Andrés Gato.

En 1779 nuevos reparos eran encargados a Pedro Arnáiz, Diego Martínez y Juan Antonio de la Riva por 313.000 rs. En 30 leguas fueron repartidos 213.000 rs. y el resto se ordenó que los aportara el beneficiario del pontazgo. Murió Riva y le sustituyó José de la Riva, aunque fue recusado por don Ventura Rodríguez, quien propuso a Bernardo Gracedo e Ignacio de la Portilla. Pedro Arnáiz pretendió que se le encargara a él solo.

Modernamente el puente ha sufrido ciertos acondicionamientos como el ensanchamiento del tablero (25).

Hoy tenemos un puente muy largo, con 8 arcos tanto de medio punto como escarzanos, de muy distinto tamaño. La rasante es horizontal, de planta no regular. Los contrafuertes alcanzan media altura, presentando formas de distintos tipos.

MANZANEDA

A fines del siglo XVIII Truchillas y Quintanilla Losada manifestaban la necesidad de levantar un puente en el sitio llamado Río Pequeño, en Manzaneda. Era en donde cruzaba el río el camino real que iba hasta La Bañeza. En invierno eran demasiado frecuentes las desgracias al atravesarlo.

(25) Ídem: Cons. Legs. 26.709 y 28.352.

El Consejo otorgó permiso para tender un puente de madera que debería ser costeado por los pueblos de su jurisdicción (26).

MIÑERA

El *punte de San Lorenzo*, junto con este pueblo, han sido engullidos por las aguas del pantano de Barrios de Luna.

En 1579 se acomete la reconstrucción, casi completa, del puente que estaba arruinado por las riadas. Fue rematado en 3.086.254 mrs. según proyecto de Baltasar Gutiérrez, con 5 arcos y de rasante horizontal.

En 1740 eran encargados los reparos a Miguel de la Fuente. Fueron repartidos 70.400 rs. en 20 leguas. Años después una grave avenida le deterioró de tal manera que los canteros Fernando Compostizo y Bernardo Miguélez exponían que se necesitaban nada menos que 239.323 rs. para ponerle en servicio. Se encargó a jornal al citado Miguélez. En 1771 Sancho Menéndez le daba por bien ejecutado. Sólo le faltaban algunos complementos por valor de 28.000 rs. con lo que quedaría perfecto. Pero hubo que esperar a 1776 para llevar a cabo estas y otras obras más complejas que consistieron en otra verdadera reconstrucción. Su costo, 174.612 rs., y los encargados los canteros Simón Barquinero y Benito Albo. Madoz nos dice que a mediados del siglo pasado poseía 9 arcos muy sólidos que, seguramente, se correspondan con esta última intervención (27).

MOLINASECA

En 1789 el Intendente de León se dirigía al Consejo relatando los trabajos que necesitaba el puente de este lugar. Sito sobre el Meruelo, afluente del Boeza, era paso de comerciantes y peregrinos conocido, también, como *punte del Paso Malo*.

El alarife José Alonso le reconoció en un primer momento. Después lo hizo Juan Lorenzo que redactó las condiciones y le presupuestó en 52.000 rs. Era preciso demoler un arco, reconstruirle y levantar una barbacana. El correspondiente dibujo nos muestra un puente con 7 arcos de medio punto, con el central y los dos extremos mucho mayores, uno de los cuales era el que debía repararse. Presenta un perfil alomado, construido en sillarejo. Resulta una traza tan deficiente que, posiblemente, fue dibujada de "oídas" y no in situ.

Al año siguiente se ordenaba que de nuevo lo viese el arquitecto Pedro de Landajueta, teniendo presente el anterior informe. Rechazó el dibujo por muy deficiente. Ahora le evaluó en 100.000 rs. El

(26) Ídem: Cons. Leg. 1806.

(27) Ídem: Cons. Leg. 6.962.

González Vega, A., "La reparación de ...", 24, doc. 2.

plano levantado contrasta notoriamente con el anterior. Presenta dos pequeñas rampas de acceso y la calzada central horizontal. Los ojos son distintos y tampoco los estribos coinciden pues, en realidad, solo existían aguas arriba. El plano tuerce ligeramente casi en el centro.

La Academia de San Fernando respondió a la consulta que se le hizo detallando que las obras se reducían a la compostura del primer arco, a la salida del afluente. Podían ejecutarse por el proyecto de Landajueta y por él mismo.

El costo fue repartido en 25 leguas sin admitir excepción alguna, pues hasta los eclesiásticos tuvieron que contribuir (28).

El resultado ha sido el que nos presenta el plano de Landajueta: 7 arcos de distinto tamaño, de diferentes siglos, construido en sillarejo y mampostería. El pavimento es de canto rodado.

PALACIOS DE LA VALDUERNA

Este pueblo se halla en el concurrido camino que enlaza La Bañeza con Astorga. Allí confluyen otros menores y más locales.

En 1606 los vecinos señalaban la gran necesidad que existía de abrir una buena calzada hasta La Bañeza que era “por algunas partes de 12 pies de ancho respecto de ser el camino más pasajero general destes reynos a los extranjeros”. Al mismo tiempo, era conveniente reparar también algunos arcos de su puente.

Efectivamente, se accedió a la petición y se mandó repartir 4.000 ducados en que estaban evaluados.

En 1720 vuelve a tratarse de lo mismo. El cantero Ventura de Rueda confirmó el mal estado del camino. Hilario Alfonso de Jorganes, muy práctico en esta clase de obras, detalló las intervenciones. Aunque habría que esperar hasta mediados de siglo para que, efectivamente, fueran llevadas a cabo, justificado por su altísimo costo. Simultáneamente hubo que arreglar varios puentes sobre los que corría dicha calzada (29).

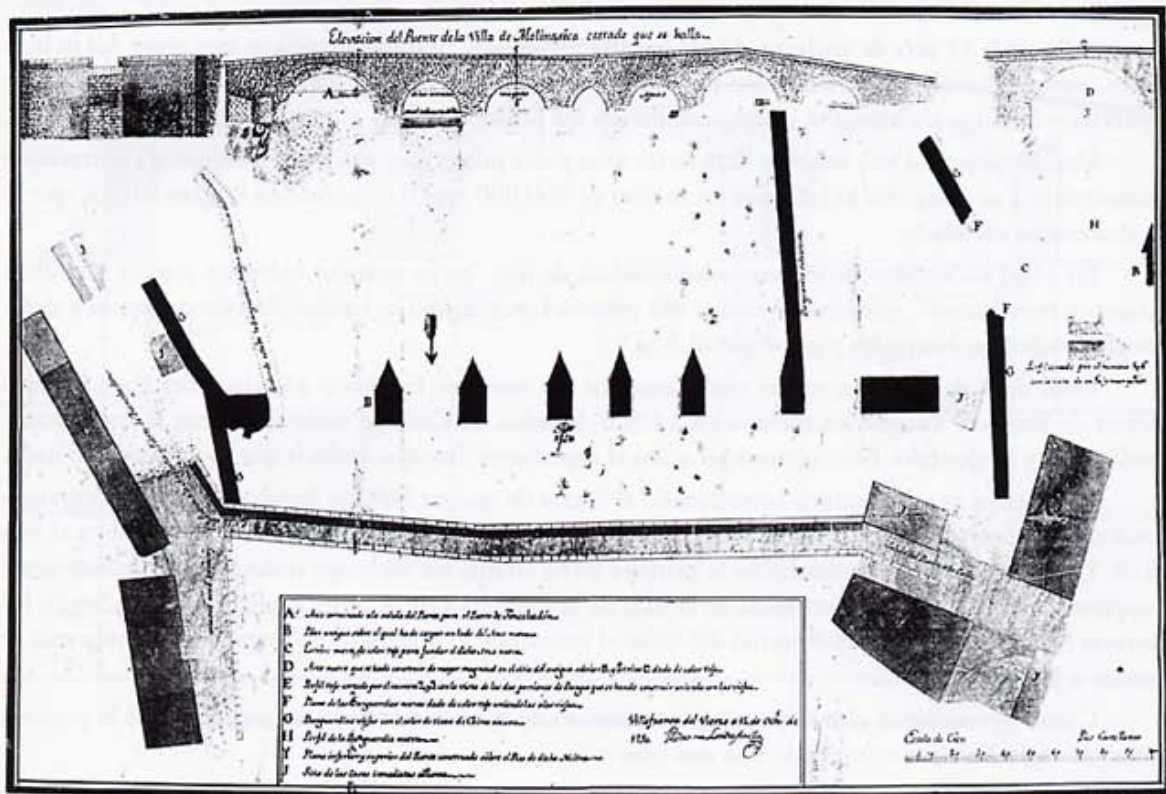
PALAZUELO DE BOÑAR

La vía que recorre y asciende por la margen derecha del Porma, cruza en este pueblo al otro lado.

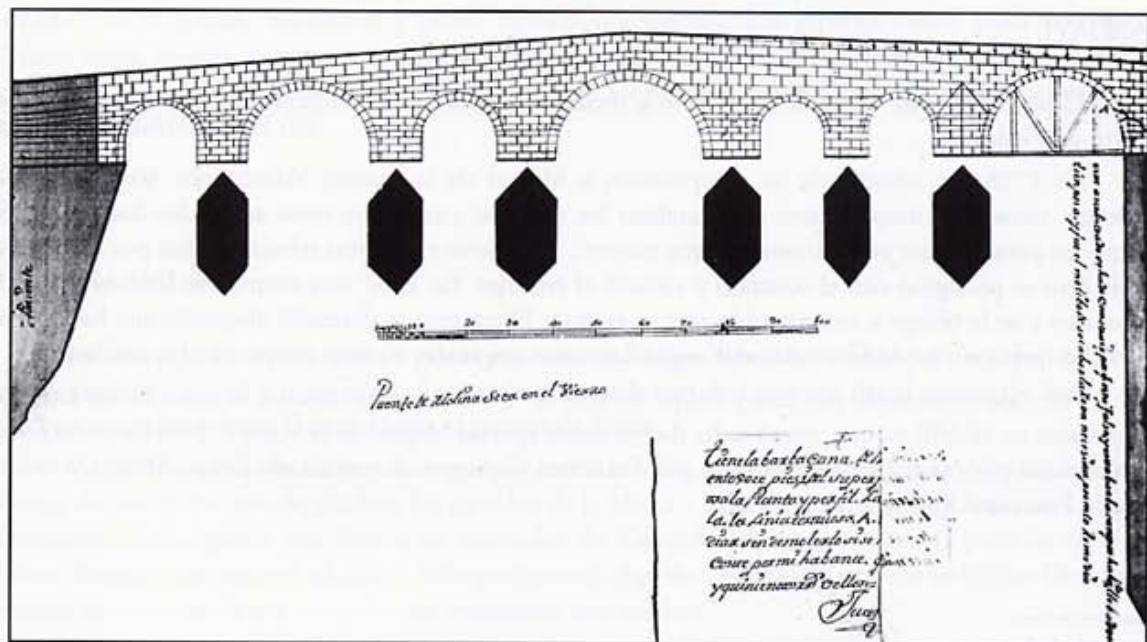
En 1573 una riada se llevó los tres arcos más céntricos del puente. Unos años después los hijos de Hernando del Cueto aseguraban que en su padre había sido rematada la obra en 4.000 ducados y que ya estaba finalizada. En 1581 habían sido formadas las trazas. Sería un puente de 5 arcos de cal y canto.

(28) A.H.N: Cons. Leg 1.433.

(29) Ídem: Cons. Legs. 26.786 y 29.571.



Molinaseca. Elevación del puente por Pedro de Landajuola



Molinaseca. El puente según el cantero Juan Lorenzo

Debería ser levantado en el mismo sitio del arruinado, demoliéndose lo existente por inútil y, también, porque sólo tenía 11 pies de anchura. Ahora llevaría 5 pies más. Sería finalizado en tres años. Así lo hizo Cueto, aunque con alguna interrupción por falta de pago. Las “demasías” fueron apreciadas por Baltasar Gutiérrez y Rodrigo de Morgota que, quizá, fueran los proyectistas.

Una avenida de 1582 se había llevado un arco y dos pilares que el Consejo obligó al contratista a reconstruirlo a su costa. Así lo hizo por un monto de 260.000 mrs. Los herederos exigían, ahora, que se les abonara lo adeudado.

En 1630 los vecinos de Palazuelo informaban de que “en su termino había un puente y edificio antiguo y muy bueno”, que tenía 7 ojos y seis pilares. Las avenidas se habían llevado dos arcos y deteriorado los demás. No podía pasarse por él.

Unos años después, las ruinas eran vistas por los maestros Francisco Martínez del Valle y Pedro Gómez de Rioseco. Tasaron los trabajos en 12.500 ducados. El Consejo ordenó levantar la traza, poner condiciones y pregonarlo. Pero, como aquí acaba el expediente, hay que deducir que todo quedó en nada.

Lo anterior parece también corroborarlo el hecho de que en 1682 se llevaban a cabo importantes obras en el puente por valor de 25.750 ducados. Había sido rematado, en realidad, en 16.250 en el año 1678. Y, aunque estaban finalizadas en la primera fecha citada, sin embargo todavía eran precisas obras complementarias. Como consecuencia de la baja de la moneda surgieron problemas de pago. Según los canteros Sebastián Gutiérrez y Antonio del Solar el monto de lo que debía abonarse a los contratistas se reducía a 112.050 rs. (30).

Como hemos visto, el puente primitivo dispuso de 5 arcos que posteriormente (hacia la primera mitad del siglo XVII) fue ampliado con dos ojos más.

PARDAVÉ

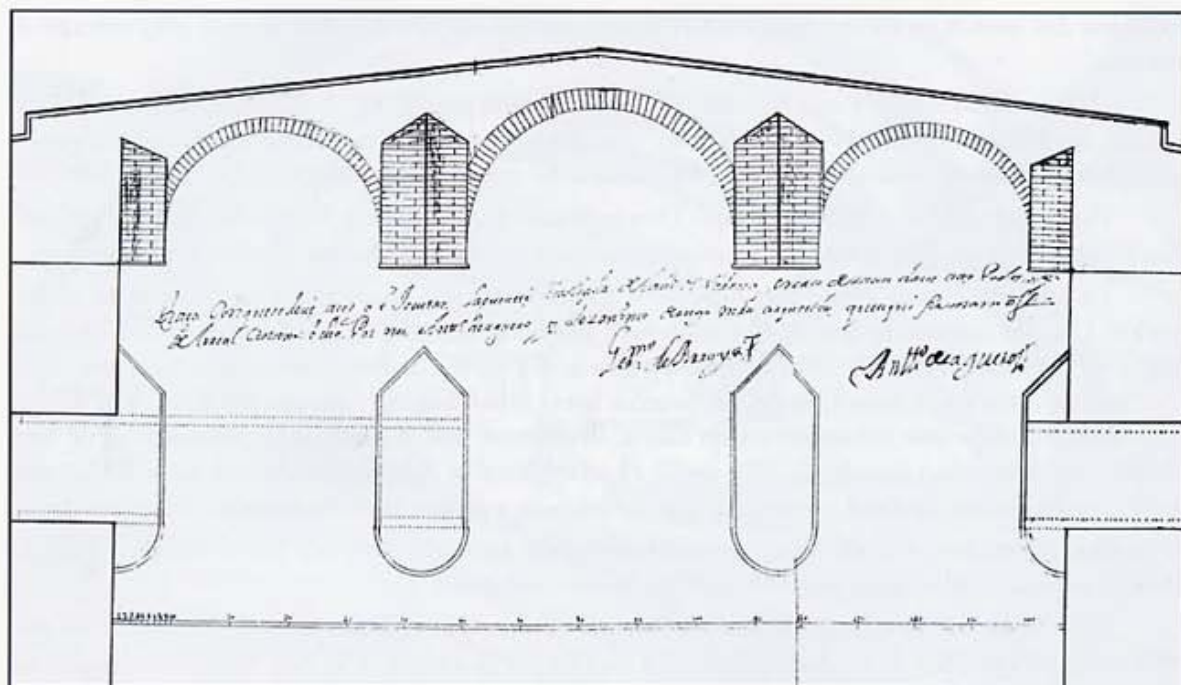
El puente de este lugar salva el Torío a media distancia de la carretera que desde León llega al puerto de Piedrafita.

En 1728 fue adjudicada su composición a Miguel de la Fuente Velasco por 40.000 rs. Sin embargo, unos años después tuvo que paralizar los trabajos, cuando ya tenía acopiados los materiales necesarios para “voltar yncontinenti el arco mayor”. El motivo era ciertas rebajas hechas por otros canteros. Pero se prosiguió con el contrato y ejecutó el encargo. En 1737 una avenida se llevó el mencionado arco y se le obligó a reconstruirle por su cuenta. El cantero se defendió alegando que había sido “un echo fortuito”. Se dudó si rehacerle según las trazas originales o como proponía el constructor.

Fue todo reconocido por José y Felipe Álvarez de la Viña quienes tasaron el costo de los anteriores trabajos en 18.640 rs. que, como se ha dicho, debía aportar Miguel de la Fuente. Pero las obras complementarias posteriores serían evaluadas por Francisco Compostizo y el citado Felipe Álvarez y encargadas a Francisco Rodrigo Tarno (31).

(30) Ídem: Cons. Legs. 28.029 y 28.038.

(31) Ídem: Cons. Leg. 13.087.



Pedrosa del Rey. Plano y alzado por Antonio de Agüero y Jerónimo de Arroyo

El resultado ha sido un pequeño, pero bello puente de mampostería, de 3 arcos de distinto tamaño con la rasante horizontal y plano ligeramente torcido. Los estribos suben hasta la calzada. Ciertos restos parecen demostrar una obra levantada sobre bases de cepas mucho más antiguas, también reflejado en lo quebrado de la planta, característico de los puentes medievales que buscaban asentarse en la roca viva del lecho del río.

PEDROSA DEL REY

En este pueblo, hoy engullido por el pantano de Riaño, hubo un notable puente del que conservamos algunas noticias y fotografías. Entonces unía la vía que de Cistierna iba al puerto de Pandtrave y la que se cruzaba desde Guardo hasta el puerto de Tarna.

En 1674 los vecinos informaban que pegante a la Villa, en el río Bayones (hoy, Vierón) había un puente de piedra por donde pasaban los ganados de la Mesta y bajaban los arrieros de Asturias, Liébana, Santander y otras partes que iban a los mercados de Valladolid. Pero ya no existía pues las riadas se habían llevado "casi todo el edificio". Sólo permanecía algo de las cepas. El resto se lo habían llevado los vecinos para construir sus casas. Estaba transitable con madera.

Cuatro años después era reconocido por Antonio Agüero y Jerónimo de Arroyo. Pusieron 10 condiciones y levantaron plano. Sería de 3 arcos, dos de a 36 pies y el central de 46. Irían sobre dos cepas,

más otras dos medias en los extremos. Podría construirse con 30.500 ducados, en sitio muy cercano al antiguo.

Hubo muchas rebajas y se le adjudicó a Juan de la Lastra por 16.000 ducados, una diferencia muy notable como puede verse. El Fiscal, con todo, consideró que la baja era todavía “corta”, pues algunos afirmaban que podría construirse por 10.740 ducados. Se repartió en 20 leguas.

Fue comenzado en 1686, año en que Domingo García del Rivero y Bartolomé de la Vallina inspeccionaban los materiales acopiados y consideraban correcto y que se hiciese efectivo el primer pago.

En 1689 se entabla pleito con Juan de la Lastra Ortíz por una actuación deficiente en dicho puente. Una vez construido (año 1688), sobrevino una riada “que fue una de las mayores e inopinada que se ha visto en el reyno de León de muchos años a esta parte”. Se hundieron dos arcos y una cepa. Que se viese si era culpa suya. Uno de dichos arcos había sido fabricado a destajo por Juan de la Riba y Jerónimo de la Teja, por cesión del citado Lastra. Trabajaron mal, a pesar de las advertencias de este último, con defectuosas mezclas de cal y arena. El arco central se debió al citado Juan de la Riba, Juan de la Cavada, Andrés de Baras y Francisco García, también a destajo pero, en este caso, bien ejecutado.

Para informar con detalle se nombró a Mateo Salgar, Jerónimo Álvarez y Bartolomé de la Vallina. Confirmaron todo lo anterior pues “no se había hecho conforme a arte”.

En 1691 los canteros Diego Ruiz y Antonio del Campo Horna proyectaban la reconstrucción por valor de 60.304 rs. Juan de la Lastra se ofreció a hacerlo por su cuenta. A su hijo Felipe, sobrestante en sus ausencias, se le encarceló. Todavía en 1708 seguía en prisión.

Fue reconstruido y las mejoras o “adicionales necesarias” fueron tasadas en 50.000 rs., lo que pareció excesivo.

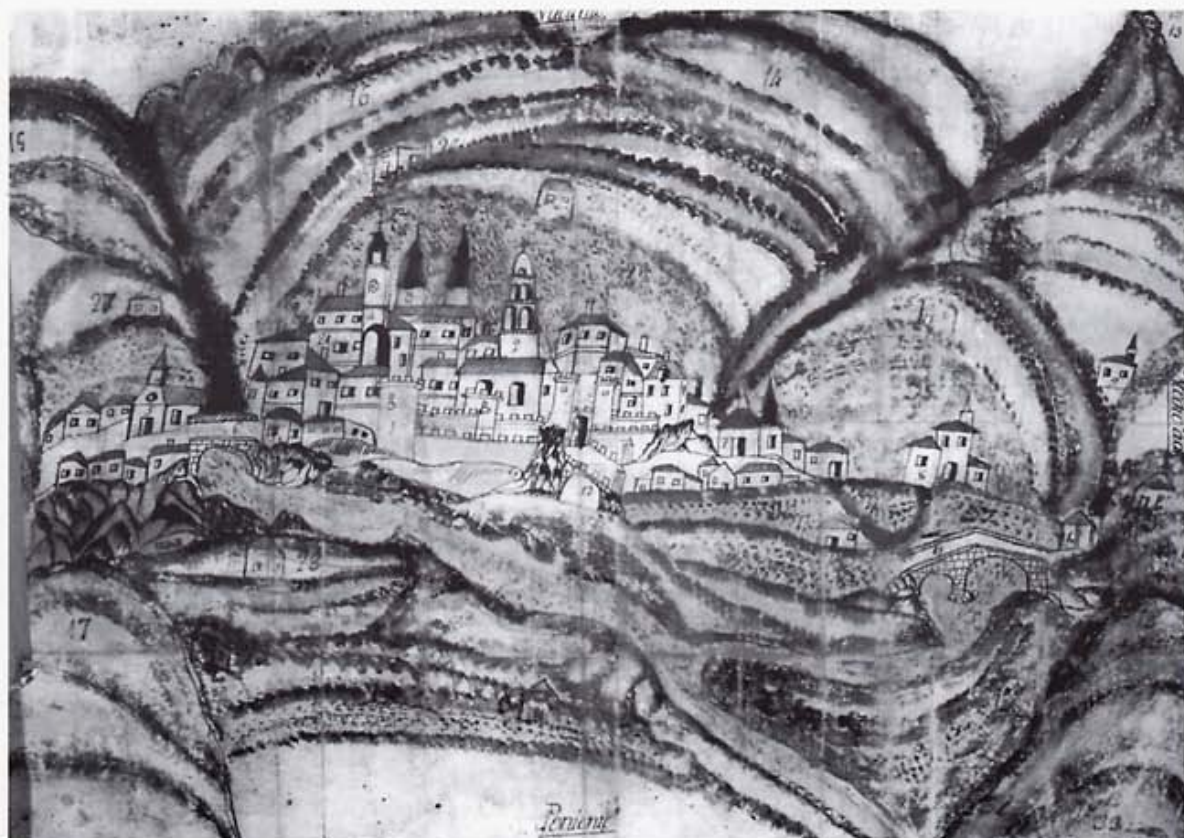
En 1829 Fernando Sánchez Pertejo repara nuestro puente (32).

El resultado fue un paso alomado, de tres arcos de medio punto, mayor el central. Los tajamares en ángulo recto y los espolones cúbicos. Todo en sillarejo. Sin embargo, ciertas fotografías demuestran que en el momento de su desaparición difería bastante de la anterior descripción. Poseía un amplio arco de líneas ojivales, flanqueado por otro muy pequeño en el extremo y otro grande de medio punto. Los espolones eran cuadrados y retranqueados a media altura. Una imposta separaba las claves de los arcos del arranque del pretil. En todo él se mezclaba el sillarejo con la mampostería.

PONFERRADA

El nombre de este pueblo nos recuerda a un antiguo e importante puente de hierro sobre el Sil. Consta que fue levantado por el obispo Osmundo a finales del siglo XI y que el cercano, sobre el río Boeza, lo fue en el siglo XII, siendo reedificado por un tal Calderón, cantero de comienzos del siglo XVI. En realidad la documentación habla conjuntamente de estos dos puentes y también, a veces, del denominado de Escaril. Los tres fundamentales en el camino de Santiago. Sobre el del Sil se cobró pontazgo.

(32) Ídem: Cons. Leg. 26.481.



Ponferrada. Dibujo de fines del siglo XVIII en el que pueden verse los puentes de la ciudad

En 1772 se hablaba de que estaban “sumamente deteriorados, en peligro evidente de fundirse (*sic*) si no se reparan”. Poco después, los alarifes Diego de Veira y Pedro Viqueira decían que el tendido sobre el Sil “se halla escalabrado, a punto de arruinarse, con un arco en mal estado”. Su reparo costaría 25.000 rs. El de Boeza tenía 2 arcos mal, tenía necesidad de una barbacana y de que consolidasen sus cimientos. También era preciso levantar cerca un pontón y abrir cierta calzada.

Pero el plano y condiciones definitivas fueron señaladas por Sancho Menéndez quien lo presupuestó en 189.000 rs. Al examinarlo Marcos de Vierna, aumentó el tamaño del nuevo arco del puente. Propuso que se encargaran las obras a jornal a Bernardo del Campo, Pedro de la Torre y Juan Ortiz de la Lastra. Al repartirse en 20 leguas aparecieron los problemas, especialmente por parte de ciertos lugares de Galicia. A pesar de todo, los trabajos siguieron adelante. En 1778 Bernardo Miguélez aseguraba que ya estaban muy adelantados.

Este último maestro propuso nuevas obras por la extraordinaria cantidad de 514.949 reales. Pedro de Camporredondo se comprometió a ejecutarlas rebajándolo en 80.000. Entonces el Consejo ordenó que lo revisara todo Hilario Alfonso de Jorganes. Suprimió y corrigió varios detalles de Miguélez con lo que redujo el costo total en 225.589 rs. Todavía se le pidieron más detalles al arquitecto Gregorio Figueras.

En 1830 Fernando Sánchez Pertejo reparaba de nuevo los puentes de Ponferrada (33).

El puente del Mascarón, en el Boeza, se asienta en la roca viva. Posee tajamares en ángulo curvo y espolones rectangulares. El mencionado del Escaril es el que hoy permanece en el arroyo la Franca.

PRIORO

En 1628 este pueblo se dirigía al Consejo Real solicitando el reparo de su puente sobre el arroyo de las Conejas que pasaba por su casco. Servía para el camino que arrancaba en Almanza, pasaba por Puente Almuhey y llegaba a Pedrosa del Rey. Era paso antiguo, con los pilares y manguardias deteriorados por las riadas, con la mitad de sus arcos en el suelo y peligro de caerse el resto si es que no se actuaba rápidamente. Era tránsito de mercaderes, pescados frescos y salados desde la costa a los mercados castellanos y a la corte, así como camino real y paso preciso de los ganados “destremo y erbaje de nuestras armadas”. De hundirse por completo, no sería reparado con menos de 30.000 ducados.

En 1629 era pregonada la obra. Andrés de Corlado lo puso en 7.000 ducados y en él fue rematado, junto con el arreglo de otro puentecillo cercano denominado de Villascusa. Se repartió en 20 leguas. A Prioro y su jurisdicción le correspondió aportar 653.500 mrs. (34).

PUENTE DE DOMINGO FLÓREZ

Se alzó sobre el riachuelo Cabrera, en la carretera que desde Ponferrada llega hasta El Barco de Valdeorras.

En 1736 consta que estaba rematado en Bernardo de la Iglesia por 48.000 rs.

En 1829 ideó un nuevo puente Fernando Sánchez Pertejo “por el mal estado en que se halla el actual”. Fue aprobado por la Real Academia de San Fernando, aunque no tuvo lugar (35).

A mediados del siglo XIX Madoz nos habla de un paso de madera apoyado en las antiguas cepas de cantería. En 1863 sería tendido un puente moderno algo más abajo del estudiado.

(33) Ídem: Cons. Legs. 955 y 27.185.

Arch. de la R.Ac. de San Fernando 31-10/2.

Bibl. Nacional Ms. 7.305, fol. 611.

(34) A.H.N: Cons. Leg. 28.389.

(35) Ídem: Cons. Leg. 26.924.

Arch. de la R.Ac. de San Fernando 31-10/2.

RABANAL DEL CAMINO

Como su nombre indica, se halla en pleno camino de romeros, entre Astorga y Ponferrada.

En 1776 su concejo pedía licencia para construir un puente de piedra en el río Pañote, afluente del Turienzo, por estar arruinado. El cantero Matías López le tachó de “estado miserable” en vereda real. Se necesitaba recomponerle en piedra de 3 ó 4 ojos, junto con las dos calzadas de acceso “por ser sitio lagunoso y de muchos barro”.

En 1790 se encargaba de proyectarle Francisco de Rivas. Sería de piedra, pues los anteriores de madera habían desaparecido en poco tiempo. La Real Academia de San Fernando consideró correcto el proyecto pues “ha parecido arreglado en su disposición y justiprecio de 24.862 rs.” (otras veces se dice 42.862 rs.). Podría adjudicarse al propio Rivas (36).

RUEDA DEL ALMIRANTE

En 1768 se le concedía permiso para reedificar un puente sobre el Esla, repartiendo su costo, 332.000 rs., en 30 leguas, como lo habían proyectado y regulado Hilario Alfonso de Jorganes y Pedro Fol. A ellos mismos fue encomendado, junto con Francisco Tagle.

Pero todo quedó en el papel, pues en 1821 se pedía la misma licencia, acompañada de planos levantados por el arquitecto Pedro García González. En 1832 Julián Sánchez García presentaba otro estudio con aumento de otros dos arcos (37).

Todo quedó en teoría pues ni aun hoy en día posee este pueblo un puente sobre dicho río.

SAHAGÚN

Sahagún es la entrada de peregrinos a tierras de León y uno de sus hitos más importantes. Emplazado a orillas del Cea, dispuso de un transcendental puente que presentó numerosos problemas de conservación por el golpe del tiempo y la errática corriente de las aguas, que a menudo abandonaron su cauce.

Existe documentación sobre distintos reparos llevados a cabo durante los siglos XV, XVI y principios del XVII.

En 1643 el pueblo solicitaba el que su *puente Mayor* fuera reparado: “Por la dicha villa, pegado a ella, pasa el río que llaman Cea, en el qual esta sita una puente mui antigua de cantería” que con las ave-

(36) A.H.N: Cons. Leg. 31.421.

Arch. de la R.Ac. de San Fernando 31-10/2.

(37) A.H.N: Cons. Leg. 32.192.

Arch. de la R.Ac. de San Fernando 31-10/2.

nidas había cedido el último arco y “se ha comenzado a caher y deshaçer”. También estaban mal las manguardias. Era paso y camino real francés para todo el reino de Castilla, León, Asturias, Galicia, ferias, mercados, tratos y comercios.

Los canteros Andrés Prieto, Domingo Tarriba y Pedro Carandil confirmaron la anterior exposición, señalando numerosos deterioros. Su reparo costaría unos 13.500 ducados.

Hizo postura Pedro Cayón por 13.000 ducados y a él se adjudicó. Se repartió en 20 leguas, advirtiendo el Fiscal que la villa debía aportar la 4.^a parte, es decir, 20.740 mrs. Poco después, Hernando de la Hineirosa hizo postura más ventajosa, aunque pronto se retractó. El Fiscal le obligó a continuar con el compromiso. Con todo, sería el citado Cayón el contratista definitivo, pues rebajó la obra a 9.000 ducados. Todavía en 1648 consta que Diego Corlado lo reducía a 7.500 sin que la documentación nos dé más detalles. Las obras, sin embargo, consta que fueron llevadas a cabo.

En 1662 la villa volvía a solicitar nuevas intervenciones, ahora unido al expediente de que también fuera reparado el *punte de Nuestra Señora de la Puente del Real Camino Francés*, en el río Valderaduey. Éste también había sido de piedra, sustituido por otro de madera, al que las aguas se llevaban todos los inviernos. Por su ruina “cesava el comercio y traxinería”. El de la ciudad, muy deteriorado, podía hundirse lo que representaría unos 8.000 ducados. Y recordaban los vecinos que su construcción en el pasado había exigido más de 24.000 ducados.

En 1670 era reconocido todo por los canteros Mateo de Gargollo y Antonio de la Lastra. En el Cea había que hacer una manguardía por un monto de 92.370 rs. y en el Valderaduey, “junto a una ermita que llaman Nuestra Señora de la Puente”, un puente nuevo. Para éste dibujaron una traza con 3 ojos, una manguardía y calzadas de acceso. Iría 26 pies más abajo del antiguo. Pusieron 6 detalladas condiciones y le tasaron en 173.233 rs.

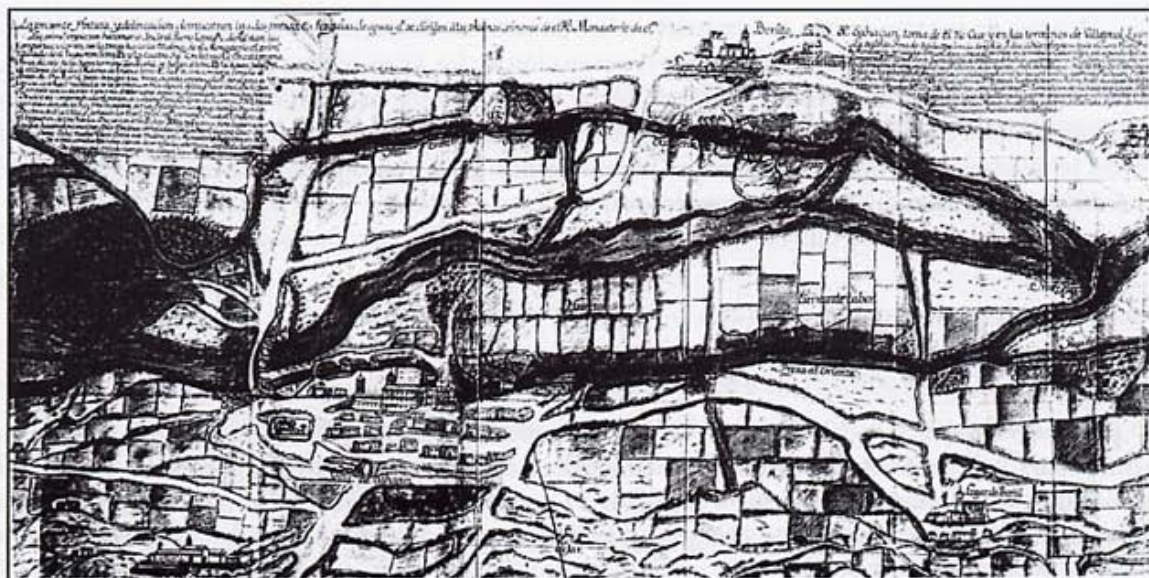
El cantero Juan de Orejo puso el reparo del Cea en 90.000 rs. y la construcción de Valderaduey en 170.000. En el mismo año el Consejo Real admitía la postura. Posiblemente así sería llevado a cabo. Pero existen dudas sobre si este último fue levantado en piedra, puesto que en el año 1700 se volvía a requerir que se hiciese de piedra por ser “fábrica muy esencial”. No se accedió a la petición y fue renovado en el mismo material sobre cimientos de cantería y dos ojos.

Al comenzar el siglo XVIII, Sahagún solicitaba permiso para repartir en 20 leguas el costo del reparo de su puente y calzadas. Juan Díaz González y Santiago Ruiz señalaron el mal estado de la 2.^a y 3.^a cepas y arcos del lado del hospital de peregrinos. Debía reedificarse por completo. Juan de Rivas se ofreció a ejecutarlo por 14.550 ducados.

El Fiscal advirtió que el hecho de llevar muchos años en tal estado, demostraba que no era obra ni urgente ni imprescindible.

Hasta 1723 no informaron Juan del Rebollar del Cuero y Jacinto Díaz de Vargas. Detallaron que el puente constaba de 5 arcos. Los tres más antiguos eran el primero, segundo y último. Los dos centrales modernos, junto con sus “zepas, estribos y narizes”. Eran precisamente aquellos viejos los que estaban en ruina. El río se había extraviado por lo que debía encauzarse con una nueva manguardía.

En 1727 era rematado en Simón de Jorganes por 159.800 rs. repartidos en 20 leguas a la redonda. Al año siguiente comenzaba a trabajar. En 1731 pedía que fuera reconocida su intervención. El pueblo le puso pleito acusándole de empleo de malos materiales y no cumplimiento de las condiciones. Había reconstruido la 1.^a y 2.^a roscas de dicho puente. Frente a la opinión del cantero Francisco Antonio de Pontones, que fue viéndolo correcto, el vecindario llegó a molestar tanto a Jorganes, que tuvo que aban-



Sahagún. Plano de la villa con un croquis de su puente

donar la obra y dejar como sobrestante a Juan de la Teja Horna. Y también el presbítero Mateo Ramos, “inteligente en este arte”, lo dio por correcto.

En el mismo año llegaba la sentencia dando la obra por bien ejecutada. Los canteros Jacinto Díez de Vargas y Ventura Gómez de la Riva incluso señalaron ciertas mejoras.

Al finalizar el siglo, volvían a señalarse ruinas y deterioros. El arquitecto Pedro Nicasio Álvarez Benavides detalló que las aguas no tenían pendiente, estaban en terreno pantanoso y que la fábrica del puente se encontraba sumamente deteriorada, todos los arcos tenían socavadas sus cepas y había una molesta isleta aguas arriba. Redactó un extenso y detallado informe. Costaría 197.700 rs. Sin embargo, la comisión de arquitectura de la Real Academia de San Fernando no lo aprobó por haber levantado un plano poco detallado.

Se nombró a Fernando Sánchez Pertejo para que lo proyectara de nuevo. Así lo hizo en 1799. Repitió en buena parte el anterior informe elevando su costo hasta 276.000 rs. Ante un presupuesto tan elevado, se volvió a encargarlo a Álvarez Benavides. El Consejo le ordenó que lo hiciera teniendo presentes las advertencias de la Academia. Pero no acudió a Sahagún por negarse sus autoridades a pagarle el trabajo.

En 1825 el benedictino Fray Miguel Echano presentaba planos para unas obras evaluadas en nada menos que 618.009 rs. Se trataba de levantar varias manguardias para sujetar el cauce como se venía pidiendo con anterioridad. Fueron aprobados por la Real Academia. La obra fue llevada a cabo por el empresario Francisco Egocheaga. Pero una riada se lo llevaba todo poco después. Se encargó a Sánchez Pertejo que señalara las responsabilidades y, si fuese culpa del empresario, que lo reconstruyese por su cuenta (38).

(38) A.H.N: Cons. Legs. 1.992, 26.780, 28.354 y 28.429.

A pesar de tratarse de una construcción relativamente moderna, nuestro puente presenta un perfil alomado y es que, como hemos visto, la reconstrucción de los arcos se hizo en épocas muy distintas, lo que obligó a seguir y adaptarse a lo que ya estaba hecho. Consta de 5 arcos peraltados de sillarejo y mampostería. Los contrafuertes presentan ángulo recto en ambas caras. Algunos suben hasta la rasante y otros se quedan en su mitad, fuertemente retranqueados. Una imposta señala el arranque del pretil. En todo se aprecia obras de muy distintas épocas.

SAN ANDRÉS DE ESPINAREDA

A mediados del siglo XVIII los 28 lugares de la abadía de San Andrés de Espinareda solicitaban permiso para no contribuir a puentes forasteros. Alegaban que mantenían un puente de 4 arcos en Espinareda, otro igual en San Martín y el de San Vicente lo habían construido en 1748-49. Y tenían otro en Burbia “hechos a todo arte y a considerable costa... paso continuo de recuas de maragatos, ancareses y forniellanos”.

Se les concedió exención por 30 años en 1753 pero, poco después, solicitaban libertad perpetua, entre otras cosas porque en Bárcena acababan de levantar uno de piedra de tres ojos, sobre el río Cúa, sustituyendo a otro de madera, por valor de 12.000 rs. Nadie les había ayudado. El cantero Sancho Menéndez confirmó la veracidad del informe (39).

SIL DE ARRIBA

A principios del siglo pasado este concejo solicitaba libertad de contribuir a puentes extraños para sus 82 vecinos “útiles”. Los trajineros subían y bajaban por las márgenes del Sil donde tenían y conservaban dos puentes de piedra y 8 pontones para facilitar su paso. Pero estaban contruidos “sin arte ni la solidez que exigen un río y arroyos de los más precipitados que se conocen”.

Y detallaron que en Mataotero había un puente sobre el Sil de 2 arcos, de los que uno estaba deteriorado. En varias ocasiones hubo que reconstruirle. Otro tenían en Palacios sobre el río Pedrojo que, arruinado, había que reconstruir. Existía otro de 4 ojos en el Sil que estaba inservible. Desde el año 1799 hasta 1805 llevaban invertidos en reparos 43.466 rs.

En 1806 el Consejo accedía a la petición por 10 años (40).

(39) Ídem: Cons. Leg. 28.610.

(40) Ídem: Cons. Leg. 2.524.

A cierta distancia de este pueblo, cercano a Cistierna, existe un puente que salva las aguas del Esla uniendo los caminos que, desde Villarente y Mansilla de las Mulas, ascienden por ambas márgenes del río.

En 1775 el pueblo pedía el reparo o nueva construcción de su puente llamado *Mercadillo*, “paso frecuente y preciso para las montañas de este reyno”. Una avenida del año anterior le había deteriorado gravemente.

Se nombró para reconocerle a Bernardo Miguélez, quien declaró que se componía de 4 arcos “quasi yguales” de 40 pies de diámetro con 3 machones y dos medias cepas. De los 3 estribos, sólo quedaban restos. Señaló 8 condiciones para unos reparos que evaluaba en 174.000 rs.

Tres años después, volvía a declarar y proyectarle Manuel Corrales que, por entonces, estaba trabajando en el puente de Almanza. Los 4 arcos, según él, presentaban cierta diferencia en cuanto a su tamaño. Los dos centrales casi desaparecidos y los otros dos en peligro por faltarles el apoyo de los anteriores. También faltaban las cepas. En general, podía tachársele de un puente estrecho y mal fabricado. Y proyectó uno nuevo, pues no podía suplirle otro de madera. Puso 12 condiciones, entre ellas demoler lo existente, y lo presupuestó en 442.406 rs. Marcos de Vierna consideró acertado el proyecto y le agregó algún detalle. A Corrales podría nombrársele veedor y encargarse a Francisco Antonio del Valle, Antonio de Toraya y Manuel del Corral.

La lentitud y complejidad de la burocracia del antiguo régimen explican el que, en 1781, el Consejo pidiera al mismo cantero nuevos informes. Repitió lo dicho: “Hallo que de los 4 arcos de que se compone el mencionado puente, dos están enteramente arruinados... y los otros dos se hallan sostenidos solamente de una porción de argamasa y morrillo sin ningún amparo de narices, estribos ni sillar en toda circunferencia de su planta”. Debía ser reconstruido según su plan pues se trataba de un “río respetable”. Pero no convenció a las autoridades, quienes ordenaron que otro arquitecto informase si podía ser acondicionado en madera “por ahora”.

Así lo hizo Francisco de Rivas. Era un puente de argamasa, construido “al parecer de los romanos”. Ideó uno de madera por valor de 14.340 rs.

Pasó todo a la Academia de San Fernando. Esta hizo notar la gran disparidad de tasaciones entre Miguélez y Corrales. Por ello, primero se encargó un informe oficial a Alfonso Regalado Rodríguez y después a Francisco Álvarez Benavides. Así lo hizo este último en 1786. Pero tampoco sirvió de nada y, además, se repitió el caso de Sahagún: no se le quiso abonar los 3.500 rs. de su trabajo. Todavía en 1806 lo demandaban sus herederos. Al año siguiente el Consejo mandaba pagarlo.

En 1829 Fernando Sánchez Pertejo formaba plano para un nuevo puente que los académicos aprobaron “por completo” (41).

(41) Ídem: Cons. Leg. 24.162.

Arch. de la R.Ac. de San Fernando 31-10/2.

Este pueblo del extremo sur de nuestra provincia encauza la importante vía que une León y Valencia de Don Juan con Villalpando. Su puente salva el Cea en un sitio crucial en el que confluyen numerosas carreteras comarcales.

Ciertos documentos del siglo XVII hablan de un paso de 7 ojos cuyo cauce estaba desviado.

A mediados del siglo XVIII sus vecinos demandaban pronto remedio para las calzadas y, especialmente, para dos arcos y sus pilares sumamente dañados. El Fiscal propuso que lo reconociese el prestigioso maestro Hilario Alfonso de Jorganes, como así lo hizo. El 2.º arco aparecía reforzado con madera. Un cuidadoso análisis demostraba que el puente había sido construido en tres fases: La primera comprendía los arcos 4.º al 9.º, en la segunda desde el 1.º al 3.º, así como manguardias y cepas centrales y, últimamente, habían sido levantados los arcos 5.º y siguientes. Levantó plano y tasó las obras en 105.000 rs.

El Fiscal propuso que se encargase a sueldo al propio Jorganes por tratarse de “un buen maestro”. El dueño de un cercano molino debería pagar la limpieza de las arenas acumuladas. Pero el maestro no aceptó el encargo. Efectivamente, cuando estaba a punto de comenzar, en 1757, pidió su relevo por tener a su cargo el reparo de los puentes de Cacabelos y Villafranca, y también por el encono mostrado contra él por el Intendente provincial que le acusa de una tasación excesiva con miras a que le fuera encargado a él mismo. Ni el Fiscal ni el Consejo admitieron la renuncia.

El cantero Sancho Menéndez se ofreció a ejecutarlo por la misma tasación e incluso, por menos. El Fiscal le acusó de ser una baja falsa “movida mas por la emulación y algún particular desafecto que del celo y veneficio del publico”.

Y siguió encomendado a Jorganes. Se repartió en 16 leguas y después en 20. Hubo pueblos de Zamora que se negaron a contribuir. Se pidió al cantero que comenzase los trabajos pues ya se tenían recogidos 80.358 rs. Pero se negó, alegando que todavía no había llegado la preceptiva licencia real. Y aparecieron nuevos problemas, como diversos recursos por exenciones reales y pleito por el manejo de los caudales.

A pesar de todo, parece que las obras llegaron a ejecutarse (42).

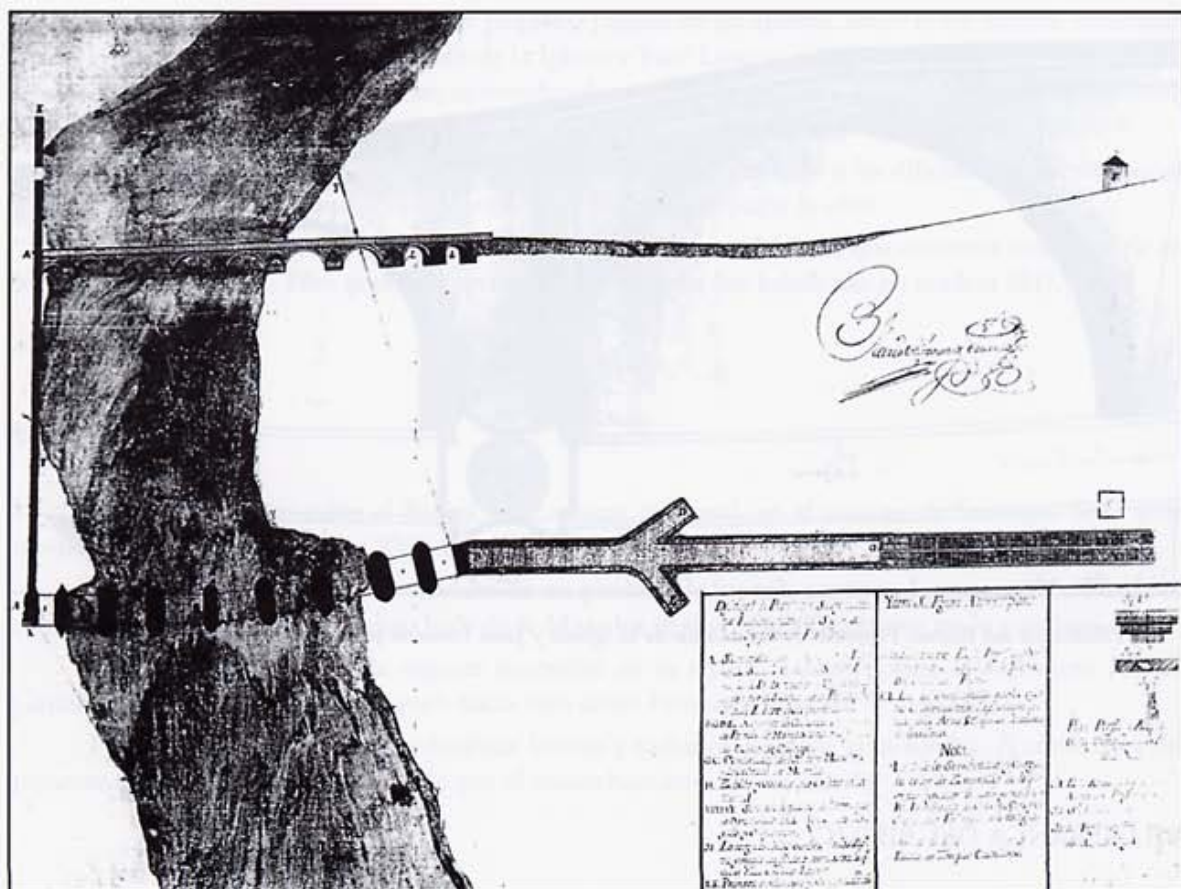
Hoy tenemos una fábrica de rasante horizontal y planta quebrada por exigencias de encontrar apoyos sólidos. La corriente pasa de forma sesgada. Dispone de 9 arcos de distinto tamaño, aunque bastante parecido. Los centrales son los más amplios y altos. Los contrafuertes, en forma de huso, se rematan con sombrero gallonado. Todo es simétrico. La conservación actual del puentes es deficiente a pesar de haber sido notablemente remodelado a fines del siglo pasado.

VALENCIA DE DON JUAN

A pesar de encontrarnos ante una de las poblaciones más importantes de nuestra provincia, centro de una apretada red de carreteras, la villa no ha dispuesto de un preciso puente de cantería hasta mediados del siglo pasado.

(42) A.H.N: Cons. Leg. 29.117.

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

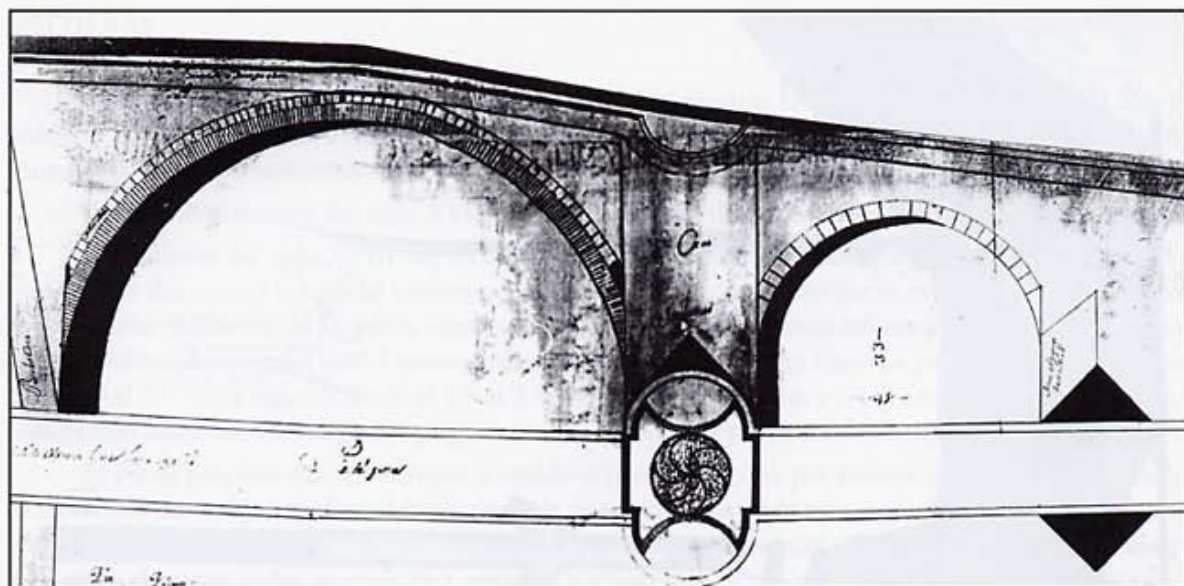


Valderas. Planta del puente por Hilario Alfonso de Jorganes

En 1748 pedía licencia para fabricar sobre el Esla un puente de barcas “a el modo que las hay en el reyno de Valencia, en la Villa de Cullera, Tortosa, en Cataluña, Sevilla y otras partes”. Su tendido estaba presupuestado en 6.000 ducados, cantidad que se tomaría a censo. Para mantenerle se solicitaba que se permitiera cobrar peaje.

En su exposición, los vecinos aseguraban que en lo antiguo había existido allí un puente de piedra del que restaban algunos vestigios. Y era “tan útil que mientras subsistió se componía la villa de unos 10.000 vecinos”. Con su ruina vino la decadencia, reducida a unos 200 vecinos. En 1702 se había intentado recomponer el antiguo puente, pero se desistió por su alto costo. Hacía sus veces una barca municipal que resultaba insuficiente y peligrosa. Por ejemplo, en 1708, se hundió y perecieron 26 personas (43).

(43) A.H.N: Cons. Leg. 5.970.



Villafranca del Bierzo. Proyecto de Romualdo de la Iglesia y Juan Lorenzo para un puente en el río Burbia

VILLAFRANCA DEL BIERZO

Este pueblo también resultó un decisivo paso hacia Galicia y, por ello, del camino de Santiago. Allí se adentra en el estrecho abierto en los Ancares hasta el puerto de Piedrafita del Cebrero. En el casco de la población confluyen los ríos Valcarce y Burbia, sobre los cuales hubo varios puentes.

A fines del siglo XV consta que el pontazgo lo cobraba el marqués de la Villa. Hubo quejas por un aumento abusivo que cortarían los RR.CC.

En 1783 el arquitecto Antonio Cándido García reconocía los caminos y puentes deteriorados por las lluvias. Evaluó su acondicionamiento en 476.235 rs., y en 78.556 lo más urgente y preciso.

Entre las nuevas obras emprendidas por entonces, estuvo el puente sobre el río Valcarce. El canónigo de Méjico, Francisco Arén Soto, dejó varias memorias en la villa, una para la construcción de dicho puente, pegante al convento de la Purísima Concepción. Cuando se estaba levantando, las monjas advirtieron que les perjudicaba gravemente.

Se pidió a don Ventura Rodríguez que informase sobre ello. Los planos estaban ideados por los maestros Gregorio Figueiras y Antonio de Rivas. Se trataba de un paso de 3 cepas y 2 arcos. Había sido comenzando por Benito Rioboo. Al notarse una mala ejecución, se encargó a los propios proyectistas. Don Ventura alegó que no podía juzgar únicamente por los dibujos y que debía encargarse a Diego Ochoa el que lo viese personalmente. Así lo hizo y, en 1787, aclaró que las cepas no perjudicaban en absoluto al convento. Los deterioros venían de su mal estado de conservación.

El resultado ha sido un pequeño puente, de arcos de medio punto, que Madoz califica de “magnífico puente de piedra”.

En 1736 el pueblo hablaba de un pequeño puente en las afueras, sobre el río Burbia, arruinado desde 1712. Reconocido por Romualdo de la Iglesia y Juan Lorenzo dijeron que debía ser reconstruido de dos arcos: uno el arruinado y otro aprovechando el existente, mucho más pequeño. También había que reforzarle con una barbacana. Costaría 118.000 rs.

Pero pasaron los años y no se hizo nada. En buena parte debido a las dificultades puestas por el marqués de Villafranca, llevador del pontazgo y que tenía que pagar la obra.

A mediados de siglo, volvía a reconocerle Benito Rioboo. Advirtió que convenía reconstruirle en piedra y no de madera. Pero se colocó una barca y más tarde fue habilitado en madera (44).

VILLARENTE

Este largo puente sobre el Porma es de origen medieval, en el camino de Santiago. Sería muy modificado en los siglos XVI y XVII.

En 1682 Antonio del Solar hablaba de un puente “de los más precisos de este reyno”. Tasada su reconstrucción en 30.000 ducados, Juan de la Maza los dejó en 26.000, aunque no lo concluyó.

En 1816 se hablaba de la urgente necesidad de su reparo. Levantó plano el arquitecto Jacinto García de la Torre. Unos años después hacía otro tanto Fernando Sánchez Pertejo (45).

Hoy posee 16 arcos de muy distintas formas y tamaños, pero de gran solidez. A comienzos del presente siglo resultó muy modificado por el ensanchamiento de su calzada.

(44) Ídem: Cons. Leg. 90.949 y 1.380.

Arch. de la R.Ac. de San Fernando, comisión de archit. n.º 14 (1728).

(45) Arch. de la R.Ac. de San Fernando 31-10/2.