

# Noticias sobre algunos puentes asturianos en la Edad Moderna

---

Inocencio Cadiñanos Bardeci  
*Doctor en Historia*

## RESUMEN

En el presente artículo se aportan noticias sobre puentes de la provincia de Oviedo recogidas en el Archivo Histórico Nacional y Real Academia de San Fernando. Los datos abarcan desde el siglo XVI al XIX y especialmente detallados son los del siglo XVIII. En muchos casos se aclaran fechas, autoría y construcción de los puentes más importantes.

## ABSTRACT

This article brings several documents about bridges of the province Oviedo collected in Archivo Histórico Nacional and Real Academia de San Fernando. The news are very detailed and interesting, specially the ones regarding to the bridges built in the XVIII century. In several times they clarify questions about dates or authors of the construction of important bridges.

## PALABRAS CLAVE:

Puente, construcción, siglos XVI y XVIII.

## KEYWORDS:

Bridge, construction, XVIth and XVIIIth centuries.

\* \* \* \*

Los puentes asturianos son numerosos, excelentes y todavía poco conocidos. Nuestra provincia se encuentra entre las primeras de España por el número de estas construcciones.

Estamos en una tierra montañosa y muy húmeda. Por esto los cauces de los ríos fueron (y siguen siendo) dirección obligada de caminos. Unas vías tortuosas y difíciles de mantener, pues suelen ir a cotas bajas, ajustadas al cauce, por lo que a la menor riada quedan inutilizados. Incluso los de piedra, pues es sabido que de los de madera no quedaba nada.

Los valles de los grandes ríos asturianos sirvieron siempre de caminos para unir la costa con Castilla a través de difíciles pasos abiertos en los Picos de Europa como son los puertos de Sajambre y Tarna hacia Riaño, o San Isidro, Pajares, Ventana, Somiedo y Leitariegos hacia León<sup>1</sup>.

Los puentes que aquí estudiamos se alzan sobre los ríos más caudalosos. Concretamente sobre el Sella (Ribadesella), Nalón (Puente de Arco, Langreo, Olloniego, Pola de Siero, Santullano, Pravia y Soto del Barco), Lena o Caudal (Mieres, Pola y Ujo), Narcea (Cangas, Pola de Somiedo y Cornellana) y el Navia (Boal y Navia). El resto de los puentes, más modestos, salvan ríos de menor entidad.

### Los caminos

Es más que discutible el origen romano de los varios puentes así considerados popularmente en la provincia. Algunos, como los famosos de Cangas de Onís, Puente de Arco (Laviana) y Olloniego, que aquí tratamos, son claramente medievales y nada recuerdan aquel imperio<sup>2</sup>.

Es sabido que, en la Edad Media, uno de los más importantes ramales del camino de Santiago (el de San Salvador) cruzaba Asturias. Debí encontrarse siempre en deficientes condiciones. Lalaing escribía a comienzos del siglo XVI *"cuyo camino varios peregrinos temen pasar para ir a Santiago porque está poco habitado, es estéril y mucho más montañoso que el otro"*<sup>3</sup>. El hecho de que los puentes

fueran construcciones en beneficio general, hacia un lugar devoto, hospital o de peregrinaje, explica el que en la Edad Media los papas concediesen indulgencias a quienes ayudasen a construir o reparar alguno de ellos. En 1419 así lo hacía Martín V con el puente de Santa Catalina de Montesacro, cerca de Mieres. El mismo pontífice concedía unos años después la misma gracia a quienes ayudasen a edificar un puente situado cerca del mar, en territorio de Colunga, quizá el de Bueño que aquí estudiamos. En ambos casos se trataría de unos pasos provisionales de madera.

Asturias fue importante acceso por mar en el siglo XVI como lo demuestra el desembarco de Carlos I en Tazones. En cambio, las comunicaciones por el interior de la provincia eran desastrosas. Lo constata el hecho de que el emperador tuviera que recorrer la costa (a veces por mar) hasta Cabezón de la Sal y, desde aquí por un difícil camino, llegar a Reinosa y Valladolid. Pronto el Principado perdería esta preponderancia marítima en favor de otros puertos del cantábrico como lo demuestran posteriores viajes del propio emperador y sucesores. El paso de Pajares siempre fue el mejor y más accesible, según Jovellanos. En el siglo XVI era acondicionado como camino carreteril que costeó el obispo de Oviedo, Diego de Muros. Los vecinos de los pueblos de los contornos estaban exentos de ciertos impuestos reales a cambio de conservar dicho camino y mantenerle libre de nieve en los inviernos.

Los mapas del siglo XVIII nos muestran una provincia apartada, con caminos reales secundarios. En 1760 solo destacaban los de herradura desde León a Oviedo y Tineo y otro desde Santander a Gijón. Únicamente dos pequeños tramos de rueda unían Oviedo con Gijón y Avilés. Pocos años después, Tomás López señalaba para toda la provincia dichos tramos de rueda que se prolongaban hasta León a través del puerto de Pajares. Ello significaba la conexión del cantábrico con la Meseta, posibilitando salvar la difícil cordillera astur-leonesa. Desde entonces se vio incrementado el tradicional comercio de pescado, ganado, sal, frutas y hierro que llegaban a las concurridas ferias de Medina, Rioseco y Villalón. En sentido opuesto, es decir hacia Asturias, se volvía con pan, vino y paños. También era paso de los rebaños de la Mesta desde León y de peregrinos hacia Santiago y San Salvador.

El único puerto marítimo de cierta importancia fue el de Gijón, destruido a mediados

<sup>1</sup> CADIÑANOS BARDECI, I., "Puentes de León" en *Tierras de León*, nº. 111 y 112, León, 2001.

<sup>2</sup> SANTOS YANGUAS, N., "Vías de comunicación de época romana en el valle del río Nansa, (Concejo de Cangas de Narcea)" en *BRIDEA* nº. 127. Oviedo, 1988.

<sup>3</sup> MARTÍNEZ VEGA, A., (Coord.) *El camino jacobeo de Asturias*. Oviedo-1999. LABANDERA CAMPOAMOR, J. A., "Rutas jacobeanas por tierras del Eo" en *BIDEA* nº. 74, 1971, pp. 633-647.

del siglo XVIII y reconstruido en su segunda mitad. Una de las consecuencias de esta obra sería la notable remodelación de la carretera que unía este puerto con León. En 1776 se habla de la “*Carretera que se construye para la habilitación del paso a los reynos de Castilla*” o Carretera de Asturias. En 1783 fue interrumpida para ser retomada una década después bajo la dirección de Jovellanos quien mantuvo la dirección por el puerto de Pajares a pesar de varias opiniones en contra. A mediados de siglo habían sido compuestos varios caminos, entre ellos el de Pola de Gordón (León), paso de correos y postas hasta León y las dos Castillas, ramal del que pasaba por Pajares. Los maestros Miguel la Fuente Velasco y Manuel Ortiz evaluaron su costo en 313.288 rs. en el que iban incluidos algunos puentes y pontones<sup>4</sup>.

Otros varios puentes aquí estudiados están en relación con el moderno tendido de los caminos en el siglo XIX que dividen el

Principado en amplias parcelas, generalmente alargadas de este a oeste y cortadas de norte a sur, siguiendo los cauces de los ríos. Sólo un importante camino interior, más o menos paralelo a la costa, unía Panes, Cangas de Onís, Oviedo, Tineo y Grandas de Salime para adentrarse en Galicia por Fonsagrada. Los caminos costeros hacia Santander y Galicia continuaron siendo malos y peligrosos, cortados por muchísimos ríos, arroyos y valles, como lo demuestra el que eran salvados, entonces, por 10 puentes, 5 barcas y 16 vados.

Todavía a comienzos del siglo XX cierto escritor inglés hablaba de “*Asturias que ofrece las mismas particularidades que Galicia. Comarcas montañosas sin caminos, sin medio alguno de comunicación, cubiertas de nieve en el invierno, pobres y miserables*”. Y el mismo autor recordaba la imposibilidad que había existido en el siglo XIX de circular vehículos de transporte desde Castilla a Asturias.

#### PROYECTO DE NUEVOS PUENTES ASTURIANOS

<i>Pueblo</i>	<i>Año</i>	<i>Río</i>	<i>Arquitecto Proyectista</i>	<i>Constructor</i>	<i>Costo</i>
Barayo	1789	Barayo	Francisco A. Pruneda	-	21.000 rs.
Brieves	1832	Esba	Ramón Secades	-	-
Bueño	1676	Espasa	Antonio López Solaesa y Pedro García	Juan de Orejo	240.000 rs
Cornellana	1831	Narcea	Ramón Secades	-	-
Franco (El)	1718	Porcia	José Martínez	Ventura Gómez	16.821 rs.
Infiesto	1716	Piloña	Francisco de la Riba Ladrón de Guevara	José Pérez de la Portilla y Gonzalo de Setién	36.816 rs.
Llanes (Concejo)	1832	Bedón	Ramón Secades	-	-
Olloniego	1780	Nalón	-	Marcos Vierna, José V. Palacio	-
Pravia	1799	Nalón	Manuel de la Peña Padura	Manuel Reguera	-
Ribadedeva	1773	Deva	Fray Antonio San José Pontones	Francisco Pruneda	-
Ribadesella	1588	Sella	Domingo de la Mortera	Domingo de la Mortera y Rodrigo de Rierza	1.400 ducados
Santullano	1788	Nalón	M. Reguera	M. Reguera	800.000 rs.
Soto del Barco	1747	Nalón	Pedro Muñiz	-	-
Soto de Luiña	1791	Soto	Francisco A. Pruneda	-	136.000 rs.

<sup>4</sup> CIENFUEGOS, F., *Jovellanos y la carretera de Castilla*. Oviedo; 1970. RUIZ GONZÁLEZ, D., “Reformismo borbónico en Asturias. El camino Oviedo León” en *BIDEA* n.º. 51, 1964, pp. 89-97. MADRAZO MADRAZO, S., “Las

transformaciones en la red viaria asturiana 1750-1869” en *BIDEA* n.º. 90-91, 1977, pp. 61-137. MADRID ÁLVAREZ, V de la, *La arquitectura de la Ilustración en Asturias. Manuel Reguera. 1731-1798*, Oviedo; 1995. AHN: Cons. legs. 241, 857, 1.244 y 5.961.

## El siglo XVIII: La Academia de San Fernando y los arquitectos

El XVIII es el “*siglo de hacer caminos*” debido a la ilustrada y práctica política desarrollada por los Borbones. En buena parte lo requirieron las urgencias y abandono que venían sufriendo durante todo el siglo XVII y aún antes. También lo exigió la incipiente explotación minera de la provincia, especialmente el carbón. Desde siempre lo habían sido para extraer madera destinada a la construcción, aperos, incremento del carboneo vegetal, uso en las atarazanas reales y la exportación a Castilla. Como se ha dicho, se vieron unidos y completados con los grandes y costosos puertos marítimos que en la segunda mitad de siglo se modernizan en Asturias: Gijón, Candás y Lastres, sobre todo.

A examen de la Academia pasaron los más importantes puentes. Esta exigió técnica, buena traza y resultado, a tenor de la Real Orden de 1777. En 1832 aseguraba que no aprobaba el proyecto de Brieves “*por falta de inteligentes demostraciones artísticas, sumamente esenciales en obras de esta naturaleza*”.

Entre los arquitectos más activos se encontraron Francisco Pruneda y Manuel Reguera, ambos académicos. A este segundo, estudiado por Llaguno, le alaba por su valía en la construcción de caminos “*de que había gran necesidad en Asturias*”. Entre lo más meritorio de su intervención cita los puentes de Grado y Santullano. Ramón Secades, arquitecto municipal de Oviedo fue, posteriormente, el favorito de la Academia. A partir del primer tercio del siglo XIX se le encomendaron casi todos los importantes puentes del Principado. En 1832 se le encargaba el puente de Brieves “*el cual desempeñará su cometido con el acierto que tiene acreditado en otros de igual clase*”. Importantes arquitectos que intervinieron de pasada en nuestra provincia fueron fray Antonio de San José Pontones, Ventura Rodríguez y Marcos de Vierna.

### Proceso administrativo. Financiación y materiales

En el siglo XVI la construcción y reparo de los puentes es cosa de los municipios, obispos o particulares, interviniendo muy poco el Estado. Algún mayor interés público se nota en el siglo siguiente, aunque la grave crisis del momento lo redujo a casi nada. La preocupa-

ción e intervencionismo de los Borbones se deja ver en todos los puentes que aquí estudiamos. Las solicitudes de los municipios, formación de proyectos, señalamiento de recursos, remates y solución de problemas, siguieron un mismo proceso en España<sup>5</sup>.

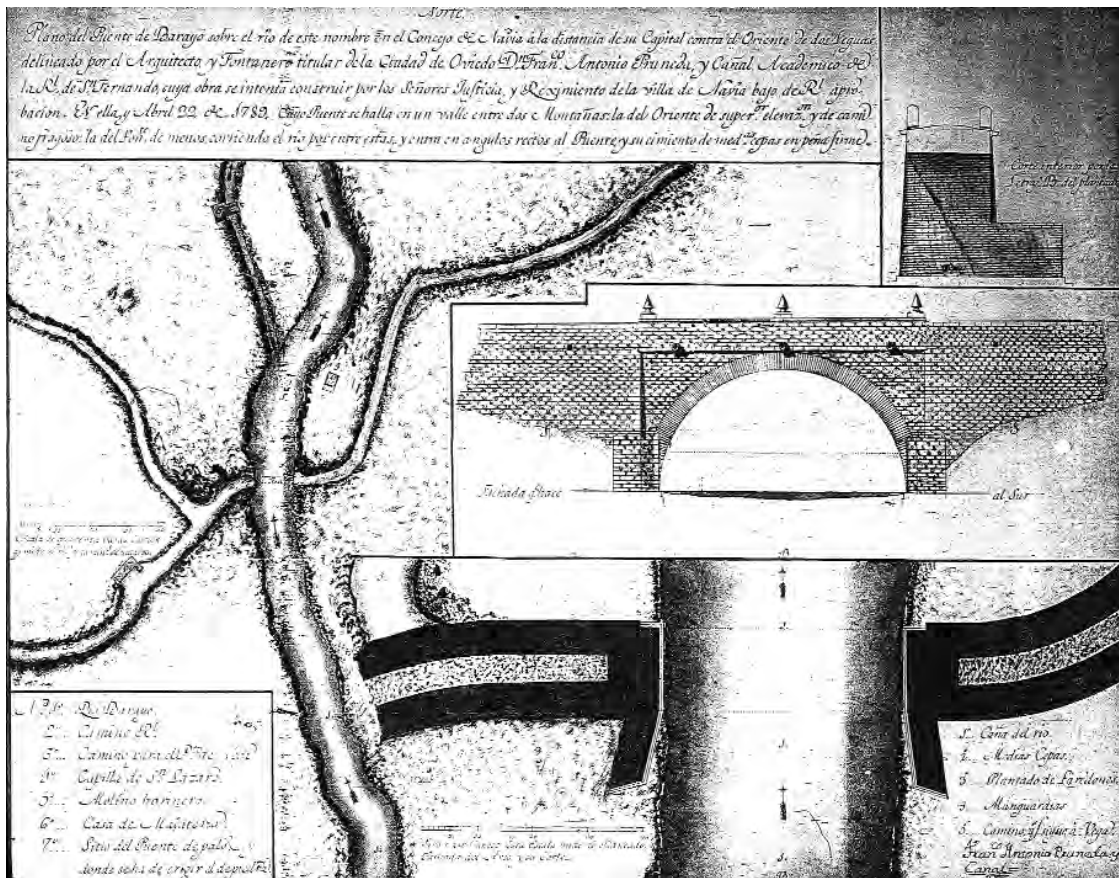
Estas obras públicas requirieron grandes inversiones. El resultado casi siempre fue insatisfactorio por los nulos recursos que aportaba la anticuada fiscalidad de la época. Los socorridos repartimientos trajeron dificultades y problemas que quedaron plasmados en quejas y pleitos ante el Consejo Real, cuyos escritos nos han servido para redactar este estudio. Otro de los recursos fue la aplicación de los antiquísimos pontazgos que desde la Edad Media se venían cobrando, únicamente, en beneficio particular y no como medio de mantener dichos puentes. Los reyes ilustrados sólo en contadas ocasiones permitieron que se siguiera percibiendo bajo rigurosas condiciones, o prohibiéndolo como en los puentes de Mata de Grado y Santo Dolfo. Los barcajes solucionaron a menudo la falta de puentes o la imposibilidad de usar un vado. El nombre de algún lugar actual, como Soto del Barco, recuerdan todavía la circulación de aquellas barcas durante siglos. Con todo, causaron frecuentes conflictos por “*el exceso y tiranía en el precio que practican los barqueros y son continuos los riesgos en tiempo de crecientes y avenidas*”. Buen ejemplo las quejas por los abusos cometidos en Santiago de Castrillón en 1797, cuyos ingresos sólo beneficiaban al concejo sin invertirse nada en el arreglo de los caminos<sup>6</sup>.

En momentos de aguda crisis y apremiante necesidad de reparos se echó mano de las tradicionales veredas vecinales, como ocurrió con el arreglo de la carretera de Pola de Somiedo.

En 1736 el Principado pedía que se le separase de los repartimientos para puentes de la provincia de León, comprometiéndose a costear los de toda su provincia. Todos los años se le asignaban cupos de lo que se sentía “*oprimido*”. En 1738 en solo 4 meses se le habían cargado 4 repartimientos considerables para dichos puentes ajenos mientras que en 40 años la provincia de León sólo había contribuido para unos pocos puentes asturianos. Que cada uno reparara los suyos. Sin duda que era cier-

<sup>5</sup> CADIÑANOS BARDECI, I., “Los puentes del sur de la provincia de Burgos durante la Edad Moderna” en *Biblioteca / 11*. Aranda de Duero, 1996, p. 10.

<sup>6</sup> AHN: Cons. leg. 2.054.



ta la petición y quejas, por lo que León se opuso a la petición.

Como se dijo, el empleo de la madera en los pasos menos importantes fue algo generalizado debido a su baratura y rapidez de tendido. La parte negativa de este abundante material se encontró en su breve duración por la fragilidad frente a cualquier riada que los arrastraba. Al abundar mucho la piedra a pie de obra y debido a su solidez, frecuentemente fueron levantadas las cepas en este material para sostener pisos o calzadas de madera. En cambio, casi todos los grandes puentes fueron de piedra o pizarra desde el siglo XVIII. Cuando en algún caso no fue posible por su alto costo, se esperaba a un siglo después para verlo tendido en este sólido material.

Sin duda que la valía de estas construcciones dentro del paisaje e historia del arte asturiano es grande pues van desde algunos restos románicos, pasando por los numerosos góticos, renacentistas (Ribadesella), barrocos (Bueño) hasta los neoclásicos que son la mayoría de los aquí estudiados. Su practicidad, siglos de existencia y calidad arquitectónica bien merecen un cuidadoso respeto a la hora

de mantenerlos, repararlos o llevar a cabo cualquier otra intervención.

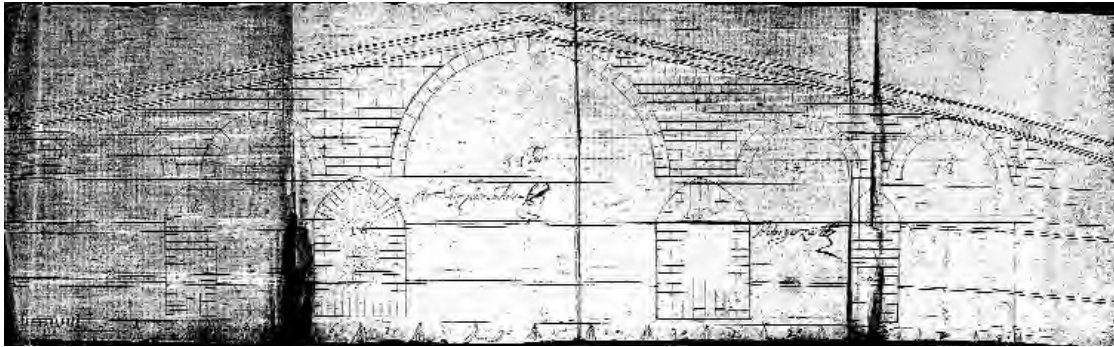
## Resultados

### Barayo (Río)

La concurrida carretera que une Navia con Luarca salva, a medio camino, el río Barayo. Allí se alza el puente que estudiamos.

En 1789 el concejo de Navia proponía la ejecución de varias obras públicas. Una fuente, una torre para el reloj, reparo de varias calles y el puente sobre dicho río.

El puente estaba como a dos leguas de la villa. Aunque era paso real, sólo existía uno de madera para viandantes, pero no de animales ni carros. Era preciso sustituirle por otro de piedra pues se encontraba en una carretera muy concurrida junto a la costa que unía Galicia y Portugal con Francia. Le resultaba muy necesario al pueblo que tenía unos 200 vecinos y un frecuentado mercado. En diversas ocasiones había reparado el puente de madera en el que, recientemente, había gastado 4.000 rs. Pero sin mucho éxito, porque pronto quedaba inutilizado.



Bueño: Proyecto de Antonio López y Pedro García.

En el mencionado año el arquitecto Francisco Antonio Pruneda trazó los correspondientes planos, uno de ellos a propósito para dicho puente. Señaló 9 condiciones para construirlo y lo presupuestó en 21.000 rs. Al tratarse de un río modesto, también lo sería el puente. Como muestra el dibujo, llevaba dos medias cepas y sus correspondientes manguardias. El único gran arco presenta perfil ligeramente rebajado con la rosca enmarcada por una moldura a modo de alfiz sobre el que van los desagües de la calzada y el pretil coronado de pequeñas pirámides. Toda la construcción va ejecutada a base de sillarejo.

La solicitud que el pueblo dirigió al Consejo Real lo era para que fuese aprobado el proyecto, se le diese permiso para reparar el paso de las Aceñas y dar el visto bueno a los arbitrios propuestos, entre ellos imponer un moderado pontazgo sobre el nuevo puente<sup>7</sup>.

#### Boal

En 1715 el concejo de Boal pedía licencia para construir un puente que le comunicara con Castrillón y Santiago de Lourias, sobre el río del Canto. Era necesario para que los feligreses acudieran a su parroquia y a los mercados de Fuensagrada y Ribadeo. Debían costearlo todos los pueblos del contorno.

Se admitió que era muy preciso, aunque algún lugar se opuso a contribuir. El Consejo pidió más detalles. Al año siguiente el Fiscal proponía que lo proyectara algún arquitecto oficial<sup>8</sup>.

#### Brieves

En 1832 el maestro Antonio Fernández Palomino presentaba diseños para un puente de piedra en este pueblo del concejo de Valdés. Iba sobre el río Esba, salvando el cruce de la carretera que recorría su cauce con la que, desde Cudillero a Luarca, se adentraba en el interior del país.

Remitido al examen de la Real Academia de San Fernando, no fue aprobado "*por falta de inteligentes demostraciones artísticas, sumamente esenciales en obras de esta naturaleza*". Que se encomendase al maestro mayor de Oviedo, Ramón Secades, "*el cual desempeñará su cometido con el acierto que tiene acostumbrado en otras de igual clase*".

Al año siguiente así lo hacía. Ahora sí fue aceptado por los académicos. Al mismo tiempo el arquitecto municipal advirtió sobre la necesidad de levantar un nuevo puente de piedra en Luarca<sup>9</sup>.

#### Bueño (Colunga)

La carretera que corre por la costa salva el riachuelo Espasa en el puente de este caserío. La explicación de su gran tamaño se encuentra en que se alza en la desembocadura y hasta allí llegan las mareas.

En 1676 se aseguraba que aquí había existido un puente de piedra en el pasado. Una riada del mismo año y la acción del mar le arruinaron en su mayor parte de tal forma que no se podía pasar ni a pie ni a caballo. Era paso imprescindible hacia Francia, Galicia, Portugal y las dos Castillas y por él se comerciaba con mucho pescado y "*se hazen las sacas*

<sup>7</sup> Idem: Cons. leg. 1.467. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, "Los arquitectos Francisco Pruneda y Benito Alvarez Perera. La práctica académica en Asturias a finales del siglo XVIII (I)" en *BRIDEA* n.º. 142, 1993, pp. 379-380.

<sup>8</sup> Idem: Cons. leg. 29.111.

<sup>9</sup> Arch. Ac. S. Fernando 31-10/2. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, "La arquitectura fernandina en Asturias. Francisco Antonio Muñiz Lorenzana y Ramón Secades" en *BRIDEA*, n.º. 145, 1995, pp. 205-245.

*del mar*” de los puertos de Lastres, Tazones y Villaviciosa. Debía ser reconstruido y repartirse su costo en 30 leguas.

Al año siguiente daban trazas, condiciones y presupuesto los canteros Antonio López de Solaesa y Pedro García. Fijaron seis condiciones. Al contratista se le daban 2 años para concluirle. Su costo sería de 253.500 rs. Tan alto presupuesto en una época de grave crisis económica, trajo la oposición al repartimiento de algunos lugares, lo que dio lugar al pleito.

El proyecto de dichos canteros nos muestra el alzado de un puente de cinco ojos, iguales y muy pequeños los extremos (18 pies de luz), y mucho más alto y ancho (44 pies) el central. Como consecuencia, el perfil resulta muy alomado, al mejor gusto medieval. Mientras que las cepas centrales son muy potentes, las dos que las flanquean se reducen a la mitad. Presentan tajamares en ángulo curvo, lo que indica cierto avance en la concepción de los empujes de la corriente, aunque mantienen los espolones cuadrados. Todo iría construido en buena sillería.

Se ordenó pregonar la obra. Juan de Orejo (vecino de Cudeyo, en Trasmiera), le puso en 240.000 rs.<sup>10</sup>.

Aquí acaba el expediente. Quizá quedara todo en suspenso por entonces.

Madoz nos dice que a mediados del siglo XIX existía un puente en la desembocadura del río Espasa.

### Cangas de Narcea

Esta villa controla la carretera que recorre el angosto valle del Narcea y que une la costa con el puerto de Leitriegos.

En 1680 se solicitaba que fuese reconstruido el puente de Cangas de Tineo (hoy, de Narcea). Una crecida de poco antes se había llevado casas, molinos y diversos puentes, como el de Brieves. Eran malos años y de profunda depresión por lo que el Consejo fue rotundo: “*No ha lugar*”.

Pero las autoridades locales insistieron por ser una obra absolutamente precisa y urgente para el comercio y tratarse de un camino real. Se pretendía reparar este puente junto con el cercano de Pontecilla. Al año siguiente eran reconocidos con detalle por los maestros Toribio de Jove “*que está haciendo el muelle de Luanco*” y Domingo Gutiérrez “*que hizo el muelle en el puerto de Tazones*”. Detallaron que

el arco inmediato al principal, de 21 pies de vuelo, había sido llevado por el río, junto con su pilar. Para reconstruirlo era preciso tender dos estribos con sus respectivos cortamares (tajamares) y cubos (contrafuertes) a base de sillería, mampostería y argamasa. Había que completarlo con dos manguardias, una de 62 pies de largo, 6 de ancho y otro tanto de alto y la otra de 68 pies de largo por 9 de ancho y 8 de altura. Todo ello costaría 19.800 rs.

En cuanto al de Pontecilla, el río se había llevado una buena parte de él. Necesitaba dos estribos, un pilar y reconstruir parte de un arco. Por no tener madre suficiente, era preciso encauzar las aguas con dos manguardias de 270 pies de largo, 8 de ancho y otro tanto de alto. Costaría 13.200 rs.

Al mismo tiempo dichos maestros reconocieron los deterioros causados por las lluvias en caminos y otros puentes. En el de Onon había desaparecido una parte. Necesitaba reparos por valor de 1.100 rs. El puente de Corias precisaba 2.800 rs. Y en cuanto al arreglo de caminos, ascendía a una gran cantidad de dinero.

Hubo varios pregones. Francisco Gutiérrez de la Madrid hizo una notable rebaja. Como una gran peña obstruía el paso de las aguas bajo el puente de Pontecilla que obligaba a un desvío que atacaba al puente, se decidió romperla, lo que aumentó el costo en otros 2.650 rs. El total de la definitiva adjudicación a favor del cantero Pablo de Cubas fue de 28.112 rs. (año 1682).

Se pidió que fuera repartido en 10 leguas en contorno a Cangas correspondiendo dos terceras partes a 80 pueblos y el resto a la villa. Por los 1.050 vecinos de ésta y su concejo, tuvo que aportar 318.603 mrs. Sin embargo, se opusieron a pagar varios pueblos así como los concejos de Navia y Luarca, lo que retrasó las obras de tal forma que en 1687 todavía se seguía pleiteando<sup>11</sup>.

### Cornellana

Cornellana es un importante centro de comunicaciones. Allí se cruza la vía que recorre el cauce del Narcea con la carretera que va de Oviedo a Salas. En su término se unen a esta última otros varios caminos secundarios.

En 1827 se pretendía reparar su puente de madera sobre el Narcea. Lo proyectó Antonio

<sup>10</sup> AHN: Cons. leg. 25.302.

<sup>11</sup> Idem: Cons. leg. 26.269. PÉREZ RODRÍGUEZ, M., y FLOREZ DE LA SIERRA, D., *Puentes en la villa de Cangas de Narcea, Principado de Asturias*, Asturias, 2004.

Muñiz. Entre otras cosas sería reconstruido uno de los pilares de piedra. La barca que le sustituía resultaba peligrosísima. Así se hizo.

En 1831 Ramón Secades trazaba diseños para un nuevo reparo. Seguía siendo su piso de madera. Pero la Diputación Provincial expuso que era necesario completarle totalmente en piedra. Para ello dicho arquitecto formó nuevas trazas. Al año siguiente así se hacía constar: *“Puente que se está construyendo sobre el río Narcea en el punto llamado de Cornellana”*<sup>12</sup>.

#### Franco (El)

En este pueblo y su caserío de Porcía, el puente que estudiamos salva la carretera costera que une Francia con Galicia y Portugal. Levantado en la desembocadura del río Grandas (hoy Porcía) a gran altura servía, en el pasado, de vía para comerciantes, peregrinos y tropa.

En 1712 consta que dicho puente se encontraba arruinado. De no repararse pronto, podría desaparecer por completo, siendo una gran pérdida por su importancia. *“Tenía las bóvedas de los ojos abiertas por arriba, desempedrado, faltaban los caireles y tenía mal las pilastras y necesitado de otros reparos”*. En caso de hundirse, su reconstrucción costaría unos 20.000 ducados. No era posible pasar el río a pie, caballo o barco por la rapidez de sus aguas.

En 1716 era reconocido por los canteros Domingo Fernández, Domingo Pico Coaña y Francisco García. Detallaron que se componía de 5 arcos de sillería de pizarra de 59 brazas de largo por 2,5 de ancho. Estaban abiertas las pilastras de los dos arcos principales. Había que reconstruir estribos, tajamares y bóveda del cuarto arco junto con otros muchos detalles. Costaría todo 80.000 rs. pues resultaba costosa la traída de piedra así como el desvío de las aguas para ejecutar dichas obras. No señalaron las condiciones.

Dos años después fue reconocido de nuevo por el arquitecto José Martínez. Señaló nuevas ruinas en la cepa del segundo arco hacia Franco. Era preciso hacerle volver a su antigua madre con una manguardía. Señaló 9 condiciones, trazó la planta y tasó el conjunto de las obras en 22.928 rs.

Hasta 1722 no hubo posturas. En este año se comprometía a llevarlo a cabo Pedro Muñiz

por 22.428 rs. Se le remató y dio fianzas. Pero lo rebajó Ventura Gómez de la Riva hasta 16.821 rs. y a él fue adjudicado.

Se ordenó el repartirlo en 20 leguas pero, como siempre, la recogida fue dificultosa. Como no se le abonó la primera paga, Gómez no inició las obras.

En 1726 todo seguía parado. Poco después se hizo notar que la actuación de Gómez no era del todo correcta por lo que el Fiscal aconsejó que se le obligase a dar fianzas<sup>13</sup>.

#### Grado

En 1688 esta villa pedía que, por repartimiento, fuese reparado su puente de San Pelayo, sobre el río Cubia. Una avenida del mes de abril había arruinado uno de sus dos grandes ojos de piedra y las manguardías. Posteriormente también se hundió el otro arco permaneciendo, únicamente, un paredón de 35 varas de largo. Resultaba imprescindible reconstruirle pues era paso hacia Oviedo, las dos Castillas y se encontraba en el Camino de Santiago. Circunstancialmente fue acondicionado en madera, siempre costoso de mantener por tratarse de un río caudaloso.

Se pidió que fuera costado por repartimiento pues la villa carecía de los recursos necesarios. Que contribuyesen, incluso, algunos pueblos de Galicia y León.

En 1692 el Fiscal se oponía a esta última petición.

El nuevo puente se debió, según Llaguno, a Manuel Reguera constando *“de 212 pies de largo con tres arcos de a cincuenta pies de diámetro cada uno, y otro más pequeño”*<sup>14</sup>.

Madoz recuerda que existían en los contornos de este pueblo varios puentes siendo el más notable el de San Pelayo, a la salida del la villa, en el camino que se dirigía a Oviedo.

#### Infiesto

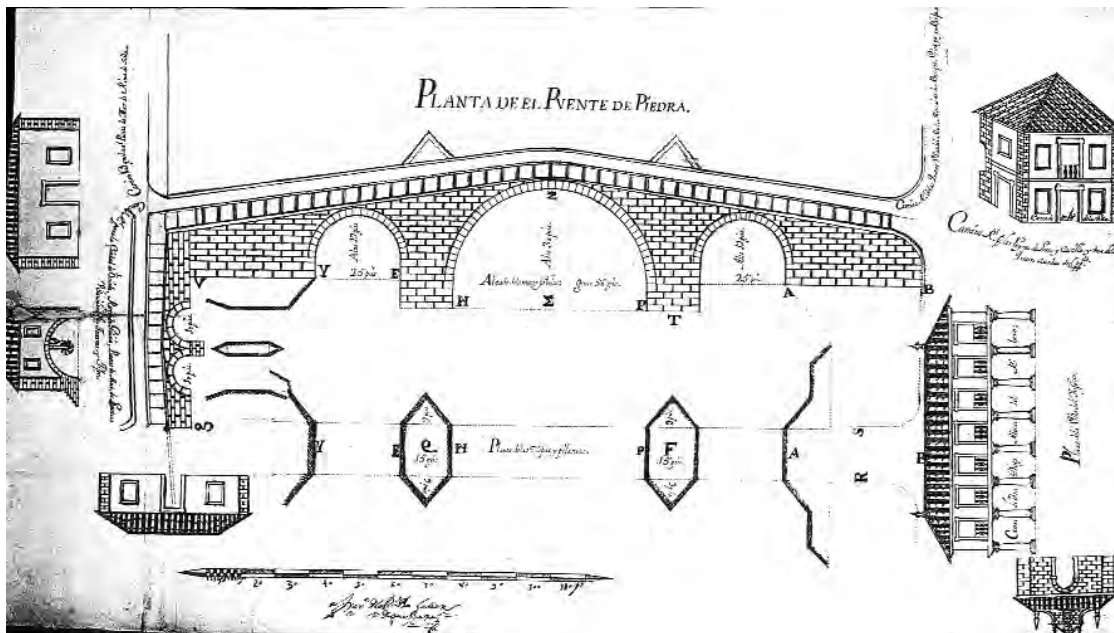
Infiesto es un centro de comunicaciones del interior de la provincia a media distancia del principal camino que une Oviedo con Ribadesella. En este pueblo convergen un alto número de carreteras secundarias, especialmente numerosas las que proceden de la costa, como claramente se indica en el dibujo que damos a conocer. Por el centro del pueblo corre el río Piloña.

<sup>12</sup> Arch. Ac. S. Fernando 31-10/2. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, *“La arquitectura Fernandina en...”*, opus cit, p. 236 (nota 56).

<sup>13</sup> AHN: Cons. leg. 28.476.

<sup>14</sup> Idem: Cons. leg. 26.486. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, *La arquitectura de la...*, opus cit, pp. 206-207.





Infiesto: Proyecto de Francisco de la Riba.

En 1716 se solicitaba el reparo y reedificación de su puente. Se trataba de una antigua construcción de piedra que había sido reparado en profundidad en 1691, cuando se arruinó en casi su totalidad. Francisco de la Riba Ladrón de Guevara, que estaba trabajando en el monasterio de San Pelayo y convento de San Francisco de Oviedo, fue el encargado de proyectarle. Puso 13 condiciones, entre ellas que debía derribarse el viejo. Se ofreció a ejecutarlo él mismo por 109.984 rs. Por este informe y los planos, cobró 25 doblones.

El dibujo del proyecto es un tanto complejo. Con el fin de mostrarnos la importancia del paso, señala diversos edificios a la entrada y salida del puente. Este es, en realidad, doble pues en el extremo izquierdo aparece otro pequeño paso de dos arquitos sobre el que corre el camino que llevaba a Oviedo y Galicia. El nuevo puente presenta todavía las clásicas formas del pasado, ligeramente alomado, con un gran arco central de 56 pies de hueco por 30 de altura, flanqueado por otros dos de casi la mitad de tamaño pues miden 25 pies de luz por 19 de alto. Los contrafuertes son angulares por ambos lados, alcanzando la rasante y formando aparcaderos. Todo va en sillería.

Al año siguiente Pedro Muñiz y García Álvarez de Castañeda hacían notables rebajas. Primeramente fue rematado en Domingo García por 49.088 rs. Pérez de la Portilla lo dejó en 36.816 rs. y a éste fue adjudicado. Se le puso como condición que no podría pedir

mejoras. Una baja tan llamativa indica dos cosas: que la tasación del proyecto había sido excesiva y que estas bajas se debían a los malos años con falta de trabajo. Tales propuestas acarrearán trabajos deficientes que dieron lugar a conflictos, como ocurrió en este de Infiesto.

En 1719 José Pérez de la Portilla comenzaba a trabajar. Se nombró como veedores a Mauricio de Aedo y a Félix de Cueto, quien había dado por bueno el antes citado proyecto. Se ordenó llevar a cabo el correspondiente repartimiento en un contorno de 24 leguas.

En 1721 Portilla aseguraba que ya tenía "cerrado y perfeccionado los tres arcos del dicho puente". Que se le pague.

El Consejo ordenó que el veedor Mauricio de Aedo reconociese e informase sobre la calidad del resultado. Se trataba de un puente nuevo, pegante al viejo. Acusó a Portilla de haber usado piedra de mala calidad, quien se defendió alegando haberse ajustado a la traza y condiciones y trabajado "conforme a arte". Lo demostraba el hecho de que, después de 5 meses de concluido, permanecía en pie y sólido.

Al año siguiente seguía sin pagársele, tachado de ser un puente imperfecto y en peligro de desmoronarse. Ciertos maestros le hallaron arruinado por la parte de abajo y con un arco "no hecho según arte y reglas de geometría" pues tenía la clave descentrada. Era una obra débil y no ajustada a las condiciones.

Ante la disputa se ordenó informar al maestro Pedro de Bercedo que estaba construyendo el puente de Ujo. Portilla, por su parte, nombró a Felipe de la Lastra que fue rechazado por parcial. Le sustituyó Pedro Muñiz. Declararon que no había trabajado conforme a lo pactado. Por el contrario, poco después los canteros Francisco Alonso de la Riva y Antonio de Areces le consideraron correcto, a excepción de algunos defectos en el arco principal y alguna parte no concluida. Tasaron lo hecho en 15.380 rs. Como tercero en discordia se nombró a Francisco Mijares, quien pidió que le acompañara Cosme González. Según dijeron, era preciso demoler y reconstruir el puente en su mayor parte, especialmente el arco mayor. Portilla fue apresado.

En 1722 Gonzalo de Setién tenía a su cargo el acabar y acondicionar el puente. Acabarle costaría unos 18.000 rs.

En 1826 el Ayuntamiento solicitaba poder construir un puente de piedra en el sitio denominado Orrín. Lo ideó Antonio Muñiz Lorenzana. La Academia de San Fernando lo aprobó por ajustarse a las reglas del arte<sup>15</sup>.

En el diccionario de Madoz se habla con alguna inexactitud del puente sobre el Piloña del que se dice construido con mucha solidez en 1710 y reparado en 1816 a expensas de toda la provincia.

#### Jarceley

En 1662 este pueblo solicitaba que fuera reconstruido su puente sobre el río Villar de Lantero. Se trataba de un paso de madera para el tránsito de todos los pueblos del contorno que venía siendo mantenido, reparado y reconstruido por todos ellos desde hacía mucho tiempo atrás.

Le reconocieron los maestros Juan Fernández Tebongo y Juan Díaz. Presupuestaron su reconstrucción en 2.400 rs. Iba sobre pilares de madera, grandes y altos, que era preciso fortificar.

Eran años de profunda recesión económica y la oposición a contribuir obligó a acudir al Consejo Real para que así lo hiciera la feligresía de San Martín de la Sierra<sup>16</sup>.

#### Langreo

En la segunda mitad del siglo XVI, los vecinos pedían licencia para repartir 7.000 ducados

en el Principado y reino de León con los que reparar su puente de Torrillos. El río Nalón se había salido de madre y dejado el puente en seco. Era preciso reencauzarle con varias manguardias. Se trataba de *“un río muy caudaloso y una puente muy pasajera”*.

En 1831 Ramón Secades formaba planos para *“aumento y reedificación”* del puente de Sama sobre el Nalón. Fue aprobado por la comisión académica de San Fernando<sup>17</sup>.

#### Laviana (Concejo)

Puente de Arco es un caserío emplazado cerca de Pola de Laviana en la carretera que une Oviedo con Riaño (León), siguiendo el cauce del Nalón. Fue uno de los nudos de comunicación más antiguos de la provincia.

A fines del siglo XVIII se exponía la necesidad de reedificar el puente de piedra del río Nalón, denominado el puente del Arco. Se decía que había sido construido de cantería hacía más de diez siglos. Era paso hacia muchos lugares, provincias y puertos. Llevaba unos 30 años con la cepa del sur desmoronada. A falta de dinero, estaba acondicionado en madera. En 1795 se hundió la otra cepa. No quedó, pues, nada del viejo puente sin otro medio para pasar el río pues no había ni siquiera una barca.

Los vecinos solicitaron que se les permitiera la corta de cierta cantidad de árboles con cuya venta obtener recursos para reconstruirle. Antes de acceder, el Consejo pidió informes más detallados al Intendente provincial y que todo fuera ideado por un arquitecto<sup>18</sup>.

Un siglo después era arruinado de nuevo por una riada y vuelto a ser reparado.

Se trata de un puente medieval de mampostería con algo de sillarejo, alomado, con dos ojos, de mayor luz el del centro del cauce. La cepa común se asienta en el afloramiento de un roquedo.

#### Llanes (Concejo)

En 1832 eran proyectados dos puentes sobre los ríos Bedón y Nueva de este concejo. Los planos y condiciones fueron firmados por Ramón Secades. Enviados al examen de la comisión de arquitectura de San Fernando, los tuvo *“por muy dignos de la nota con que deben*

<sup>15</sup> Idem: Cons. leg. 31.992 y Arch. Ac. S. Fernando 31-10/2.

<sup>16</sup> AHN: Cons. leg. 27.964.

<sup>17</sup> Idem: Cons. leg. 28.354 y Arch. Ac. S. Fernando 31-10/2. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, *“La arquitectura Fernandina en...”* opus cit, p. 239.

<sup>18</sup> AHN: Cons. leg. 1.767.

ser autorizados por la Academia". Se trató de un puente de tres ojos<sup>19</sup>.

#### Mata de Grado (La) y Santo Dolfo

En 1791 se aseguraba que entre estos pueblecitos del sur de Grado, un particular había tendido sendos puentes hacía poco tiempo. Por ser propiedad privada y para resarcirse de su costo, impuso a los viandantes 2 mrs. y cada caballo pagaba 4 mrs. Los vecinos de Grado, Mata y Santo Dolfo estaban libres de pagar a excepción de los miércoles y domingos, días de mercado.

Se denunció el hecho. El interesado solicitó permiso oficial para seguir cobrándolo, pero el Consejo Real le ordenó cesar en ello inmediatamente. Estaba claro que dicho sujeto más que una obra benéfica lo que pretendía era convertirlo en un negocio<sup>20</sup>.

#### Navelgas

Este pueblo se halla en la difícil carretera que une Tineo con Luarca. Allí salva el río del mismo nombre sobre el puente que estudiamos.

En 1792 los vecinos solicitaban que todo el Principado contribuyera a la reconstrucción de su puente. Era *"único tránsito que en mucho distrito ai para la comunicación y comercio de las provincias de Castilla, Galicia y Oviedo"*. Era paso de carros y caballerías. El existente era de madera, mantenido por el pueblo, ahora destruido por una riada. El reducido pueblo no podía costear el que se pretendía reconstruir en piedra.

En el mismo año informaban los arquitectos Ramón Díaz Canel y Francisco González de Sela. El lugar disponía y mantenía nada menos que 8 puentes de madera. El que se pretendía construir era conocido como *"Puente Grande de Navelgas"*, a las afueras del pueblo en camino real. Costaría unos 24.000 rs. En 1794 el Regente advertía que no convenía fabricarlo en piedra. En consecuencia, en 1803 el Consejo ordenaba: *"No ha lugar a lo pedido por este pueblo"*.

Eran duros años de crisis económica y social. Fue recompuesto de madera, con 20 varas de largo y una de ancho<sup>21</sup>. Sin embargo, a mediados del siglo XIX ya estaba construido en piedra como nos informa Madoz.

#### Olloniego

El *"puente romano"* de este pueblo salva el Nalón en el camino que une Mieres con la capital provincial. Es mencionado por primera vez a mediados del siglo XII, aunque el actual es posterior. En 1159 el rey Fernando II de León concedía parte de los derechos de paso al monasterio de Santa María de Oviedo y, a fines de siglo, traspasaba otra parte al obispo y catedral. Consta que en 1426 el papa Martín V concedía varias indulgencias a quienes ayudasen a concluir dicho puente muy transitado por los peregrinos. Fue reparado a principios del siglo XVI a costa del cabildo catedralicio pues seguía cobrando los mencionados derechos. En 1530 el obispo tuvo que contribuir para nuevas obras. Una gran riada de 1676 dejaba en seco este famoso puente y hubo que tender otro provisional de madera. Todavía hoy podemos admirar aquel paso medieval de arcos góticos, el central mucho mayor, ligeramente alomado, con roscas fabricadas a base de sillarejo y el resto de mampostería.

En 1780 era levantado otro puente de cantería costeado por repartimiento entre los pueblos de los contornos. Sus constructores fueron Marcos de Vierna, José V. Palacio y Manuel Reguera. El resultado fue un paso con potentes arcos de medio punto a base de sillería, rasante horizontal y contrafuertes rectos rematados en copetes angulares. Por su gran solidez, el estado actual sigue siendo muy bueno. Madoz le califica de *"un magnífico y sólido puente de cinco arcos"*<sup>22</sup>.

#### Peñamellera (Valle de)

Valle emplazado en el extremo oriental de la provincia, cercano a Cantabria, recorrido por el río Cares. Paralela al cauce pasa la carretera que une Panes con Cabrales y Cangas de Onís.

En 1690, reunidos los delegados vecinales en Abandames exponían que el valle de Peñamellera estuvo a punto de desaparecer debido a ciertas inundaciones. Una fuerte riada se había llevado por los cimientos sus cinco mejores puentes de piedra y los molinos que allí funcionaban. Se trataba de los puentes de Ornia, Alles, Trescares, Siejo, Narganes... Hasta entonces venían manteniéndolos y reparándolos por su cuenta *"sin haber hecho jamás repartimientos para ellos"*. Eran pasos impres-

<sup>19</sup> Arch. Ac. S. Fernando 31-10/2.

<sup>20</sup> AHN: Cons. legs. 1.432 y 2.767.

<sup>21</sup> Idem: Cons. leg. 2.177.

<sup>22</sup> Idem: Cons. leg. 6.037. Más detalles en MADRID ÁLVAREZ, V. de la, *La arquitectura de la...*, opus cit, pp. 192-194.

cindibles para Vizcaya, Cantabria y Cuatro Villas de la Costa... Estaban presupuestados los trabajos de reconstrucción en cerca de 6.000 ducados. Era una alta cantidad que, unida a la pobreza de los campesinos, calamidades de los tiempos y gastos causados en sus puentes y calzadas, les tenían imposibilitados para contribuir al repartimiento de puentes extraños.

Ante lo expuesto, el Fiscal aconsejó que se les librase de contribuir durante 15 años. Así fue y la gracia le sería prorrogada en diversas ocasiones.

En la segunda mitad del siglo XVIII el valle pedía exención perpetua. No se accedió a ello sino a una prórroga más como las que se le venían concediendo<sup>23</sup>.

### Pola de Somiedo

La carretera que desde tierras de Pravia se dirige hacia el sur, se adentra en tierras de León por la Babia. El camino aprovecha el valle abierto por el río Narcea y sus afluentes el Pigüña y Somiedo. Antes de abandonar nuestra provincia, comienza el duro ascenso al puerto de Somiedo. Los puentes tendidos sobre dichos ríos fueron numerosos y de cierto tamaño, como puede suponerse.

En 1779 se solicitaba el urgente arreglo del puerto de Somiedo, el resto del camino y construcción y reparo de sus puentes. Dicho camino era *“el menos peligroso y directo a los reinos de Castilla, Bierzo, Oviedo y Galicia...uno de los más bajos de los puertos secos de este Principado y más útil y necesario...desde los puertos del mar de Avilés”*. Estaba intransitable. Debían ser reparados o construidos varios importantes puentes del camino como lo eran los de Escobio de las Abejas, San Pedro de la Riera y Pola de Somiedo, costeados por repartimiento pues también el concejo de Somiedo había contribuido recientemente al reparo o reconstrucción de los puentes de los concejos de Grado, Olloniego, Santullano...y los leoneses de Luna, Domingo Flóres y Villarente.

A fines de siglo volvía a pedirse el acondicionamiento del mismo camino y puerto. Era vía indispensable de mercancías como madera, piedra y carbón.

Francisco Antonio Muñiz Lorenzana lo vio y levantó planos. En el proyecto son mencionados numerosos puentes, varios de cierta importancia. El reparo de los tres tramos costaría 324.000 rs. Ante tan alto costo, el

<sup>23</sup> Idem: Cons. leg. 27.181.

Consejo ordenó que fuera compuesto *“por concejadas con el trabajo de pala y azadón prevenido en las ordenanzas”*.

De entonces será alguno de los puentes que actualmente siguen salvando la concurrida carretera y puerto de Somiedo<sup>24</sup>.

### Pravia

Pravia es centro de convergencia de numerosas carreteras comarcales. La que desde Grado lleva a Pravia, salva el Nalón sobre el puente de Peñaullán a las afueras de la población. Allí se bifurca en varios ramales, uno que conduce a la costa y otro que se adentra en la provincia hasta Salas.

En 1764 nuestra villa acudía al Consejo Real solicitando se le concediese licencia para que, a costa de sus propios, pudiese componer calles, caminos y puentes, además de ensanchar sus iglesias de San Donato y San Dámaso. Reconocido todo por el arquitecto José B. Meana, reguló el total en 420.195 rs. También levantó planos de la Casa Consistorial y cárcel. Fueron aprobados y su ejecución se alargó desde 1764 a 1776. En 1792 consta cierto expediente sobre la construcción de un puente en este concejo, sin darse más detalles. En 1799 Manuel de la Peña y Padura levantaba el correspondiente plano.

Efectivamente, en 1801 era encomendada la ejecución del mencionado gran puente de Peñaullán a Francisco Pruneda. Al tratarse de un arquitecto y fontanero oficial de Oviedo, el regimiento no le permitió abandonar la capital y le amenazó con arrestarle como antes lo había hecho con Manuel Reguera, su antecesor, por marchar a Covadonga. Pruneda tenía mucho interés en dirigir *“el puente de Peñaullán que es de las (obras) más vastas que pueden ocurrir en el Principado pues sobre las dificultades que ofrece su localidad, sin embargo de los varios planos que se hicieron, acaso en 12 o más años no se concluirá”*. Se le habían prometido 5 rs. diarios de sueldo. Simultáneamente a la oposición de la ciudad, el Regente también amenazó al arquitecto con la cárcel si, por el contrario, no acudía a Pravia *“pues una obra de tanta entidad no debe quedar parada”*.

Se aplicaron a la obra los sobrantes de las rentas públicas y con éstas solo se llegaron a levantar los estribos<sup>25</sup>.

<sup>24</sup> Idem: Cons. legs. 898 y 31.195.

<sup>25</sup> Idem: Cons. leg. 6.962 y Arch. Ac. S. Fernando 31.9/2. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, “Los arquitectos Francisco Pruneda y...”, opus cit, pp. 381 y 382.

### Ribadedeva

Puente sobre el río Deva, que hace de divisoria entre las provincias de Asturias y Cantabria y villas de Colombres y Unquera. Es paso fundamental de la carretera costera de ambas provincias y otras muchas vías del interior que allí convergen.

En 1772 el padre Pontones ideaba la construcción del puente de este pueblo por 378.796 rs. Se trataba de un largo paso con numerosos arcos adaptados a lo accidentado del terreno. Según Marcos de Vierna, podía ser encargado a Diego Martínez y Pedro Arnáiz maestros facultativos en esta clase de obras. En 1776 se ordenó suspender la construcción hasta que fuera finalizado el cercano puente de Pesués (Santander).

A pesar de tratarse de un paso tan importante sobre el río Deva, tardaría muchos años en construirse allí el puente. El actual fue levantado primero en 1922 por José Pardo Gil y reconstruido en 1937, tras su destrucción durante la guerra civil<sup>26</sup>.

### Ribadesella

En 1486 los caminos de este concejo eran reparados a costa de la sisa del vino.

En 1588 el cantero Domingo de la Mortera ideaba el nuevo puente de esta villa. Puso 14 condiciones para su reconstrucción. El puente de “*Pilas*” se encontraba en los Arenales, en un brazo de mar y río Sella, “*por donde se navegaba y de ordinario pasaba mucha gente de arrieros y traxineros...ganados...y pescados*”. Iba en el Sella “*que era caudaloso y de grandes avenidas*”. Ya había existido anteriormente un puente llamado “*El Pilar*” de mucho tránsito. En 1580 las riadas le arruinaron, se hundió y llevó el río en su mayor parte. No se podía pasar aunque era dirección obligada hacia muchos lugares.

En el mismo año era rematado en el propio proyectista por 1.400 ducados, sin la cal y arena que lo aportaría el concejo. Este lo encomendó a Rodrigo de Rierza. Fueron repartidos 1.565 ducados en 12 leguas a la redonda. Sería reconstruido y reparado al mismo tiempo que el camino llamado de “*Las Encinas*”<sup>27</sup>.

El gran puente actual que salva la ría es del siglo XIX.

### Santo Adriano

Este puente salva un riachuelo, afluente del Trubia, en las carreteras que se adentran en el sur montañoso de la provincia.

Fue reparado en 1791 bajo la dirección del arquitecto Diego de Ochoa<sup>28</sup>. Por suerte la intervención fue un tanto superficial pues hoy se conserva aquel puente alomado medieval con un gran arco que abarca todo el cauce del río, anclado entre dos fuertes cepas, al estilo del de Cangas de Onís.

### Santullano

Puente sobre el río Nalón (Caudal) debido a Manuel Reguera. Ideado simultáneamente al de Olloniego, en 1785, ya se tenía recaudada cierta cantidad para llevarle a cabo. Pero como en dicho año no se hacía nada y “*daba treguas*”, se solicitó detraer 134.000 rs. de sus fondos con el fin de invertirlo en el reparo del camino de Oviedo a Grado.

En 1794 se exponía la necesidad de concluir dicho puente, del que estaba construida una parte, ahora expuesta a arruinarse por abandono. Podrían aplicarse 150.000 rs. del medio millón del expolio de la sede vacante. Para construir este puente y el de Olloniego habían sido repartidos un millón y medio de reales entre los pueblos del Principado y algunos de otras provincias. Se fabricó el de Olloniego y quedaron 714.944 con los cuales se comenzó a construir este de Santullano en 1788. Estaba regulado en 800.000 rs. Debido a los malos resultados de los puentes cedidos en asiento, la Real Academia de San Fernando lo encomendó al arquitecto Manuel Reguera a jornal, con un sueldo de 7.000 rs. anuales. Así lo hizo hasta llegar al arranque de los arcos. En ello se gastaron 432.576 rs. En 1791 se adjudicó el resto de la obra a Benito Álvarez Perera por 286.986 rs. como lo había regulado dicho Manuel Reguera.

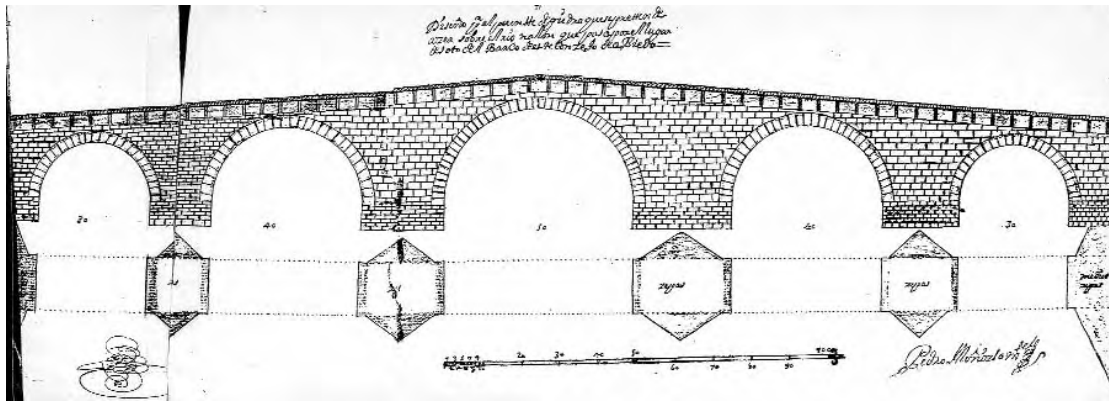
Álvarez pidió un adelanto con el fin de acopiar los materiales. El Consejo Real advirtió que si no seguía con los trabajos, que fuera encargado a otro cantero. Ahora, solo quedaban 6.279 rs. por lo que se solicitaba dicha cantidad del expolio con el fin de concluirle. El Consejo accedió a la continuación de las obras, aunque sin permitir otro nuevo repartimiento entre los vecinos por resultar muy gravoso “*en las circunstancias presentes*”<sup>29</sup>.

<sup>26</sup> AHN: Cons. leg. 28.500. CANO SANZ, P., *Fray Antonio de San José Pontones, arquitecto jerónimo del siglo XVIII*, Madrid, 2005. El plano del P. Pontones en la lámina 48a.

<sup>27</sup> AHN: Cons. leg. 28.348.

<sup>28</sup> Arch. Ac. S. Fernando. Comisión arquitectura nº. 76 (8 abril 1791).

<sup>29</sup> AHN: Cons. legs. 860, 1.113 y 6.037. MADRID ÁLVAREZ, V. de la, *La arquitectura de la...*, opus cit, pp. 194-196.



### Siero, Puente de Bergueres

Consta que a fines del siglo XV los de este concejo estaban exentos de pagar pontazgo.

En 1774 el concejo de Siero hacía presente la necesidad de reparar y ensanchar su puente de Bergueres. El ayuntamiento había gastado recientemente 2.000 rs. en ello, pero era preciso invertir otros 10.000 que pensaba detraer de sus propios para lo que pedía licencia al Consejo Real.

Los trabajos más urgentes fueron encomendados al cantero Pedro Hernán Pérez por 2.900 rs. Pero al comenzar a trabajar advirtió que uno de los arcos se encontraba en completa ruina. Junto con otros reparos de calzadas cercanas, lo tasó en 90.000 rs. Al mismo tiempo también se pensó en reparar los puentes de Valderromán y Blimares y reemplazar en piedra el puente de madera de la plaza de Santa Pola.

Ante las dudas y obras tan diversas, el Fiscal aconsejó que el prestigioso arquitecto M. Reguera lo proyectase y “para que se execute según arte”, bajo la dirección de José Palacios y Manuel de la Sierra.

Al año siguiente el Consejo accedía a la petición de la villa.

Efectivamente, lo proyectó Reguera, aunque durante años todo quedó en suspenso por falta de medios<sup>30</sup>.

### Soto del Barco

Este pueblo se halla en la desembocadura del Nalón, en donde el río adquiere una considerable anchura. Por allí pasa la importante carretera que, desde Avilés, se dirige a Galicia.

En 1747, con la recuperación económica general, se solicitaba construir un puente de piedra en este lugar que sustituyera a la barca que allí circulaba. Se argumentaba que, en

buena parte, se necesitaba por “el exceso y tiranía en el precio que practican los barqueros y son continuos los riesgos en tiempo de crecientes y avenidas”.

Lo reconoció Pedro Muñiz Somonte. Informó que el barco pertenecía al convento de dominicos de Nuestra Señora del Rosario. Antes (al menos en 1518) los derechos de barcaje y pesca habían pertenecido al obispo de Oviedo. Rendía anualmente 137,5 ducados. Completó este informe con la traza y 21 condiciones para un nuevo puente de piedra. Estas fijaban que tendría 300 pies de largo, construido a base de mampostería. Al resultar ligeramente alomado, sus cinco ojos de medio punto serían simétricos y de decreciente tamaño, con estribos angulares a ambos lados.

De nuevo fue reconocido por José Morán (por el convento), Domingo Fernández Ferrero (por el pueblo) y el mencionado Pedro Muñiz (por el Regente). Este último se encargó de proyectarle en piedra. Señaló 21 condiciones, entre ellas que llevaría 300 pies de largo y una barbacana. Como muestra el dibujo, resultaba algo alomado, de cinco ojos con arcos de medio punto y estribos angulares por ambos lados.

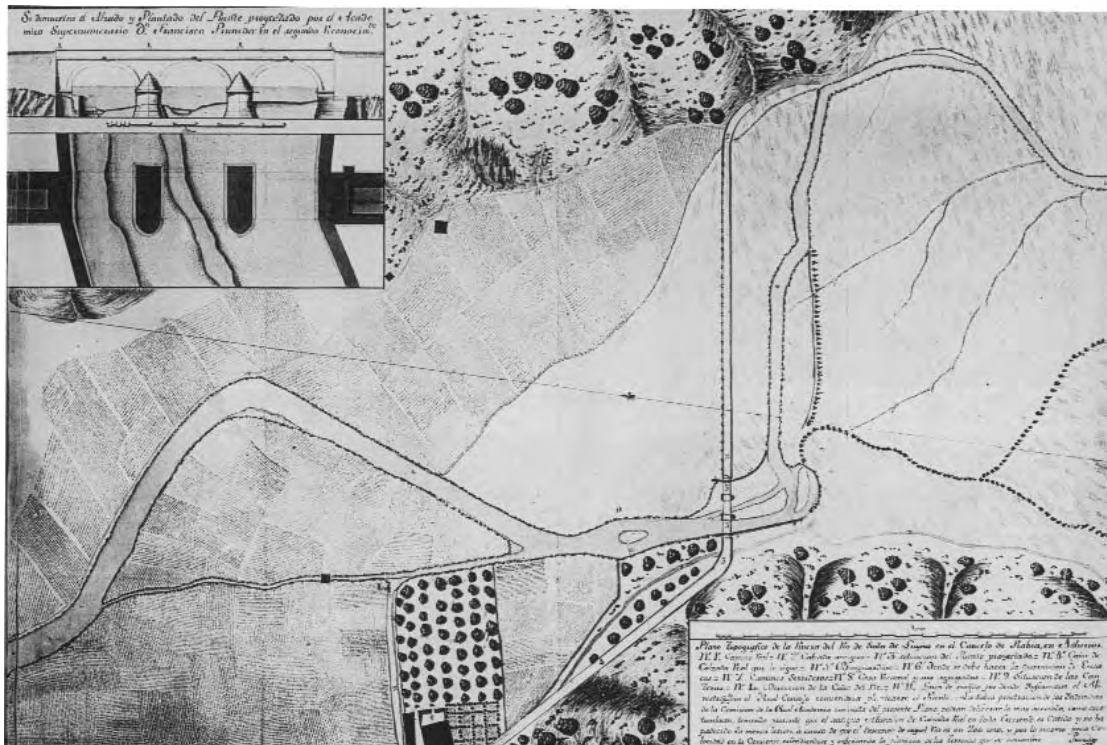
Al año siguiente, se insistía en la notoria necesidad de construir el puente. De tenderse de madera, su costo se reduciría a tan solo unos 4.000 rs.

En 1753 se concedía licencia para hacerlo en madera ante la falta de medios para levantarlo en piedra. No podría exigirse nada por su paso. El monasterio de los dominicos siguió insistiendo en sus derechos de paso.

Para su mantenimiento y reconstrucción, se hicieron en años sucesivos varios repartimientos que, como siempre, fueron muy contestados por los pueblos circunvecinos<sup>31</sup>.

<sup>30</sup> AHN: Cons. leg. 1.314.

<sup>31</sup> Idem: Cons. leg. 27.005.



Soto de Luiña: Proyecto de F. A. Pruneda.

La mencionada necesidad de un sólido puente de piedra se vería satisfecha un siglo después en que consta que “se están preparando los materiales para hacerlo de piedra”.

### Soto de Luiña

Pueblo costero que atraviesa la carretera de Galicia a Francia. Allí salva este puente la desembocadura del río del mismo nombre, en el concejo de Pravia.

En 1791 los vecinos exponían que una avenida del año anterior había destruido su puente de madera, paso indispensable de tráfico y correos sustituido, ahora, por un peligroso vado. La carretera que aprovechaba el desaparecido puente había sido abierta hacia unos 10 años a costa del concejo de Pravia. Podría reconstruirse en piedra, abundante y cercana. El ayuntamiento de Pravia era rico y podría costearlo, a pesar de que por entonces tenía destinadas buenas cantidades de dinero a la construcción de su nueva Casa Consistorial.

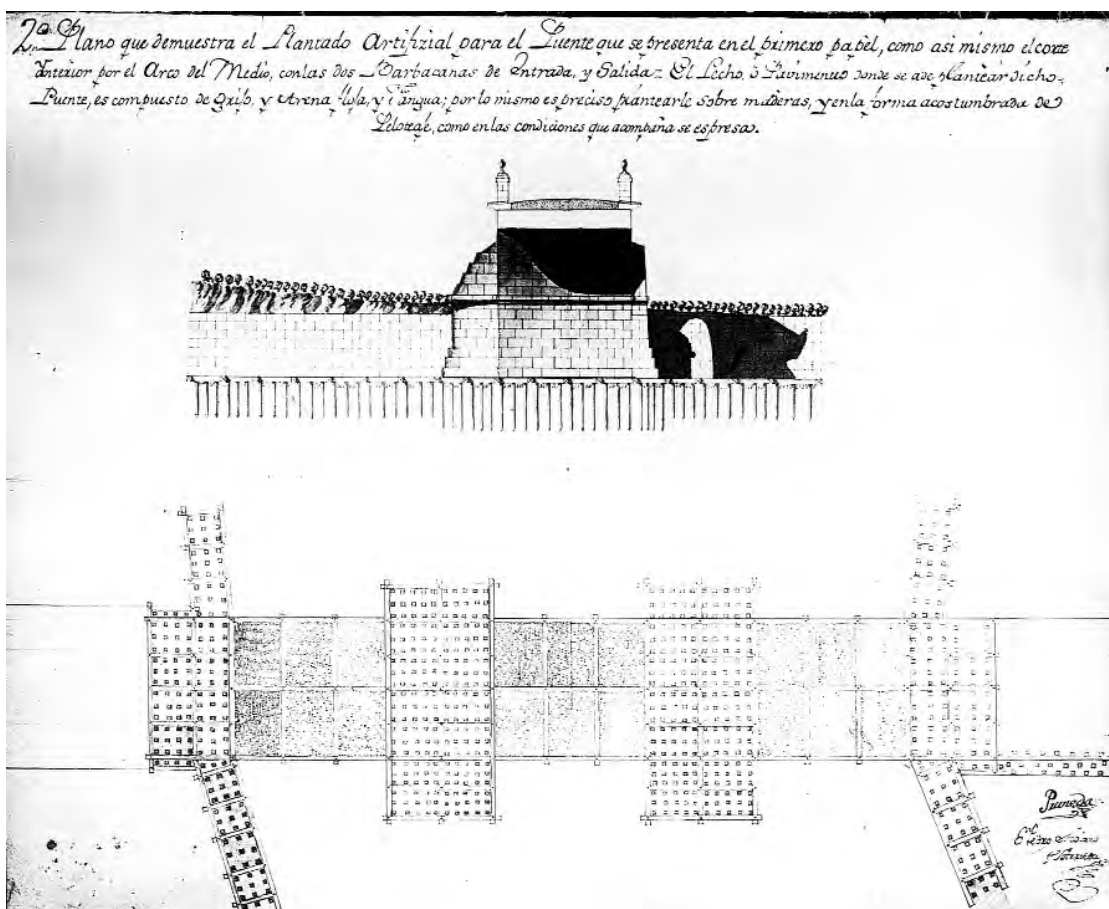
Lo reconoció el arquitecto F. Pruneda. Levantó planos y aconsejó que fuera un puente de piedra. Señaló 14 condiciones. Llevaría 100 pies de largo e iría emplazado donde estuvo el de madera con el fin de aprovechar las calzadas existentes. Costaría unos 136.000 rs. aunque si los vecinos acarrearan los materia-

les, se reduciría a 110.000 rs. También formó otras 6 condiciones para un posible puente de madera.

Al año siguiente pasaba todo al examen de la R. Academia de San Fernando. La comisión de arquitectura expuso que resultaba un proyecto insuficiente para poder formarse una clara idea de la obra que se deseaba llevar a cabo. Que el arquitecto lo trazase de nuevo de manera más detallada.

La villa de Pravia advirtió que el sitio no era el más adecuado. Debía encomendarse a otro arquitecto. Pero, posiblemente, lo que pretendía era dar largas al asunto pues veía que ella lo tendría que costear. En 1799 consta que seguía encomendado a Pruneda.

Su segunda idea es la que aquí damos a conocer, consistente en tres trazas. Un amplio dibujo nos presenta las cercanías de la zona en que iba a ir emplazado el paso, en sitio en que el río torcía bruscamente formando ramales que debían ser encauzados por fuertes y largas manguardias. Destaca la “calzada antigua” que, ahora, salvaría el río sobre el nuevo puente. Un segundo dibujo muestra un corte de éste. En el tercero se precisa que constaría de tres arcos carpaneles anclados sobre pilares semicirculares aguas arriba y rectos en el lado opuesto coronados de agudos copetes. La



rasante es horizontal. Todo hecho a base de sillería y sillarejo.

La Academia de San Fernando advirtió que en el nuevo proyecto iba 100 varas más abajo. Encargó a Manuel Reguera que lo viese pues la Academia le consideraba muy experimentado en esta clase de obras.

Al año siguiente seguía proyectado, pero sin comenzar los trabajos<sup>32</sup>.

#### Trubia

En 1796 Francisco Sabatini diseñaba un puente de madera sobre el río de la villa *“para facilitar la comunicación y conducción de materiales a la fábrica de municiones”*. Se trataba de un puente de tablas con algunas partes de cantería. Sustituiría al caro sistema de transporte por barca usado hasta entonces<sup>33</sup>.

#### Ujo, Mieres y Pola de Lena

Construido el de Ujo en madera por la iglesia, ésta cobraba pontazgo. Fue reparado a

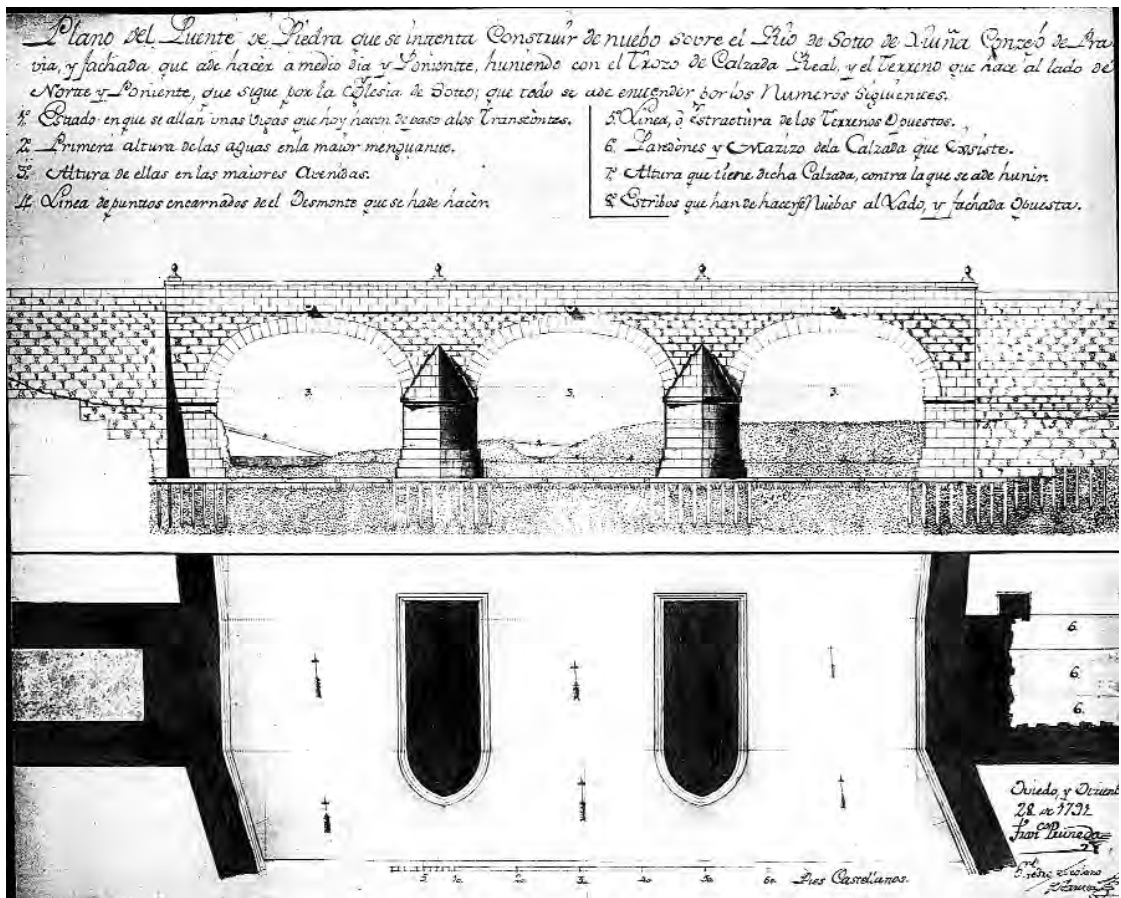
comienzos del siglo XVI. En 1529 se decidía construirle de piedra con la sisa impuesta en todo el Principado. Diez años después ya tenía levantados seis pilares y tendido cinco arcos, que costaron 3.500 ducados. Otros puentes de la comarca se encontraban en parecida situación.

En 1640 se hablaba del puente grande de Santullano, llamado de Ujo. Efectivamente, aquí salvaba este puente el río Lena (Caudal) en la importante carretera que recorre el valle desde Oviedo a León. Tenía diez ojos desnivelados y otros llevados por las riadas. Estaba acondicionado en madera. Era preciso recomponerlos pues eran antiguos, bajos, deformados, sin correspondencia con el resto de la construcción. Había que darle mayor altura para conseguir más seguridad al tratarse de un río caudaloso y rápido. Al mismo tiempo era necesario reconstruir un puente en Mieres, sobre el río San Juan (dentro del casco de la villa) y otro en Pola de Lena denominado de Nareda. Habían sido sustituidos por otros de madera, que desaparecían a la menor avenida. Eran todos puentes importantes y muy costosos que no podía pagarlos únicamente el Principado.

<sup>32</sup> Idem: Cons. leg. 35.750.

<sup>33</sup> AGS. Mapas, planos y dibujos, nº. XLVI-59 y 60. G. M. leg. 5.724.





Para reconocerlos se nombró al arquitecto Juan de Celis. Dijo que el puente de Ujo era grande, de unos 500 pasos de largo por 32 (a veces se dijo que 16) pasos de ancho, con un gran arco a su inicio más alto que los restantes por el que pasaba la mayor parte de la corriente. Cinco arcos estaban desaparecidos hasta sus cimientos. Señaló las condiciones para la reconstrucción y reparo de dichos arcos y también del “cortamar” (tajamar) del arco mayor. Todo ello costaría 18.000 ducados.

Volvió a verlo el maestro Juan Pérez, vecino de Peñamellera, quien evaluó su costo entre 9 y 10.000 ducados.

El expediente se alarga reproduciendo las declaraciones de varios testigos. La madre del río Lena tenía poca profundidad, era muy ancha, con pocos sitios firmes. El arco mayor tenía 69 pies de “claro”, con una de sus pilas agrietada.

El puente de piedra de dos arcos del río San Juan de Mieres necesitaba ser reconstruido. Ya en la Edad Media consta que allí había un mandado reparar por el rey Juan I por ser “paso de muchos peregrinos”. Costaría unos 1.000 ducados. También se propuso que podría

ser de madera sobre cepas de cantería con lo que su costo se reduciría mucho. El de Pola se encontraba a la salida del pueblo, muy concurrido por los trajineros. Del antiguo puente de piedra quedaban algunos restos en el centro de la corriente. También podría sustituirle uno de madera. Posiblemente a alguno de éstos se refería el papa Gregorio XI cuando concedía varias indulgencias a cuantos ayudasen a reparar el derruido puente de piedra del río Lena, junto a Mieres, por el que pasaban numerosos peregrinos hacia Santiago y San Salvador de Oviedo.

No consta que fuera llevado a cabo lo solidado. Eran tiempos de grave depresión económica.

En 1704 Pablo de Cubas y Jacinto del Campo proyectaban su reconstrucción. El antiguo emplazamiento era mal sitio para mantenerse con seguridad. Pero allí siguió y para ello pusieron condiciones.

En el mismo año era pregonada su construcción. Al año siguiente era aplazada la ejecución ante la imposibilidad de recoger lo repartido. Los trajineros se quejaron pues el peligro aumentaba al no disponerse ni

siquiera de barca debido a la fuerza de la corriente.

En 1718 los maestros Francisco de la Riba y Mauricio de Aedo hacían nuevo reconocimiento y señalaban las condiciones, teniendo presentes las anteriores.

Poco después consta que estaba puesta la obra en nada menos que 29.600 ducados por Antonio Cuervo, con algunas adiciones que señaló por valor de otros 6.510 ducados. Con todo, sería adjudicado a Francisco Alonso de la Riba por 29.500 ducados conforme a las trazas de Cubas y Campos y añadidos de Aedo y de la Riba.

En 1720 hubo varias bajas más. Pedro de Berredo (o Bercedo) Velasco lo dejó en 19.495 ducados con condición de no poder pedir mejoras.

En 1723 consta que se estaba fabricando. Matías Machuca fue nombrado veedor por ser arquitecto "*totalmente yndependiente en este negocio y de toda inteligencia en su arte*". Este mismo arquitecto propuso completarle con una barbacana.

España no se había recuperado de la profunda depresión del siglo XVII y las consecuencias de la guerra de Sucesión estaban muy próximas. Por ello el trabajo era escaso, lo que llevaba a hacer posturas temerarias en la ejecución de trabajos de fuertes inversiones. A menudo resultaba una obra deficiente o que-

braba el contratista, como arriba hemos visto. Esto último es lo que, también, pasó en Ujo. Berredo dijo haberse equivocado en la baja y que la obra no costaría menos de 30.000 ducados. Por ello dejó de trabajar y se le encausó<sup>34</sup>.

Como ya se dijo, en 1785 se pedía que parte de lo recaudado para el puente de Ujo fuera destinado al arreglo del camino de Oviedo a Grado. Por entonces el puente debía ir muy avanzado, después de tantos años en que había sido comenzado.

#### Villaviciosa

A fines del siglo XV las sisas de posadas, pesos y medidas de este pueblo eran destinadas al reparo de nuevos caminos.

En 1779 esta villa exponía la necesidad de reparar tres puentes de piedra sitos en su jurisdicción, así como una calzada ya principiada y otras obras complementarias. Dichos puentes estaban en barrancos peligrosos, en camino real que recorrían los trajineros y correos. Como había contribuido en los repartimientos de las obras de los puentes de Grado y Olloniego, pedía en compensación que se le concediese poder cobrar cierto arbitrio sobre el comercio de la avellana ya que no disponía de medios para ejecutar los reparos mencionados.

Al año siguiente el Consejo pedía más detalles y los correspondientes proyectos de un arquitecto<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> AHN: Cons. legs. 24.970 y 32.004. RUIZ DE LOIZAGA, S., *Lo sacro y lo profano en la España de los siglos XIV-XV, según documentos del Archivo Vaticano*, Burgos, 2007, pp. 127-150.

<sup>35</sup> Idem: Cons. leg. 905.