

ANTIGUO PUENTE SOBRE EL NARCEA EN CASAS DEL PUENTE (CORNELLANA, SALAS, ASTURIAS)

Otilia Requejo Pagés

INTRODUCCIÓN

Los restos arqueológicos se identificaron en octubre de 2001 durante el transcurso de los trabajos de control y seguimiento arqueológico de las obras de acondicionamiento de la carretera AS-15, en el tramo Cornellana-San Martín de Lodón, a la altura de la localidad de Casas del Puente (PK 0+660). Dichas obras consistieron en la ampliación de la caja de la carretera hacia la vega y facilitaron el descubrimiento de los restos del antiguo puente sobre cuya localización exacta no se tenían referencias precisas¹.

CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA: La vía de La Mesa

El puente se alza sobre el río Narcea, unos dos kilómetros agua arriba del actual, en el trayecto del tramo costero de la vía de La Mesa, importante vía histórica desde época romana. La primera referencia a la Vía de La Mesa se debe a don Juan Uría Riu en su trabajo sobre "Las campañas de Hixem I contra Asturias y su probable geografía", donde estudia y describe las vías de penetración de los ejércitos árabes e identifica esta ruta como el trayecto seguido por el ejército de Hixem en su penetración en territorio astur. El trazado que detalla parte de Astorga, discurre por San Emiliano y Torrestío y sube al Puerto de La Mesa pasando por Trabancos, Piedrajovis, Dolía y Lodos, hasta la vega de Grado. En Moutas, el camino se bifurca y un ramal se dirige a Grado y otro a El Fresno, desde donde saldría otro ramal en dirección a la costa (Uría Riu, 1949). En una publicación posterior (Uría Riu, 1967), la relaciona con la ubicación de la corte del rey Silo en Pravia que se comunicaría con la Meseta gracias a la existencia precisamente de esta vía, y a la localización en la zona de la ciudad de Flavionavia que Ptolomeo sitúa en la cuenca baja del Nalón y que se localizaría en Pravia o Santianes (González y Fdez. Valles, 1953).

Con posterioridad, los estudios de Carmen Fernández Ochoa han venido a incidir en la importancia de esta vía en

época antigua, sobre todo, a partir de época Julio-Claudia y Flavia, al comunicar el sector central de la región con las actividades administrativas y extractivas mineras de Salas y Belmonte (Fernández Ochoa, 1982). Finalmente, la aportación más reciente es el exhaustivo trabajo de documentación y de campo realizado por la arqueóloga Paloma García sobre la vía de La Mesa en su tramo costero, estudiando su trazado de sur a norte a través del concejo praviense (García Díaz, 1989).

A su valor como vía de penetración en época de conquista romana y, posteriormente, del avance musulmán hay que añadir su importancia como ruta comercial y de intercambio con la Meseta en la Edad Media. En época moderna, y hasta el siglo XIX —cuando caerá en decadencia en beneficio de Pajares—, fue camino principal de arrieros y se conocía como Camino Real de Extremadura o Camino de Castilla.

RUTA DE PEREGRINOS: Tramo Grado-Salas

En época medieval, un nuevo factor va a incidir en el desarrollo y consolidación del enclave de Casas del Puente y de Cornellana puesto que coincide con uno de los hitos de la ruta interior del Camino de Santiago. En este punto se cruza la vía que, con dirección sur-norte, comunica la meseta con la costa (vía de La Mesa), con la que, transversalmente, dirige a los peregrinos, de este a oeste, hacia Santiago. Este itinerario medieval partía de Oviedo a través del Camino Francés o camino interior al occidente, considerado clásico, puesto que es el que aparece documentado desde época más temprana y el más frecuentado por los peregrinos. Los peregrinos, desde Grado y con dirección Oeste se dirigen por San Juan de Villapañada al Alto del Fresno, descendiendo a La Doriga y de allí al valle del Narcea, atravesando el curso fluvial en dirección al caserío y monasterio de Cornellana en el término de Casas del Puente, a través "la ponte viella" del que existe constancia documental a partir de finales de la decimotercera centuria

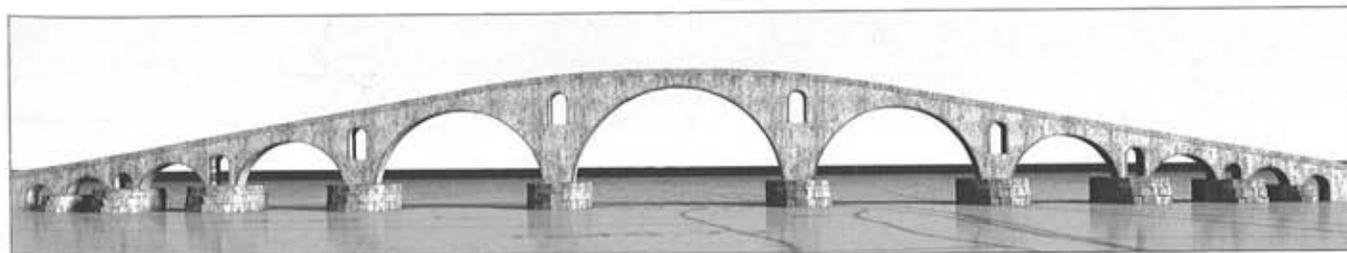


Figura 1.—Propuesta de reconstrucción del antiguo puente de Casas del Puente.

(Ruiz de la Peña *et al.* 1990: 102). Los peregrinos continuaban por el valle del Nonaya, afluente del Narcea, con rumbo Oeste a lo largo de 11 kilómetros hasta llegar a la villa de Salas. Las fuentes documentales del siglo XVI hacen alusión a las deplorables condiciones del Camino y a las nefastas consecuencias de las grandes avenidas que se habían producido en el río Narcea en el año 1511 y que habían desviado el cauce y curso del río en las proximidades de Cornellana, dejando el puente en seco: “*puente de piedra antygoa por la qual dys que syempre acostumbraron a pasar los camynantes e pelegrynos que ban en romería a Santiago*” (Uría Macua, 1993: 198 y nota 9). En tales circunstancias, con el puente en seco, lo más seguro es que el río se vadease en barca y en relación con este hecho hay que vincular el topónimo de Santiago de la Barca, a unos 3 km aguas arriba². A mediados del siglo XVI el puente aparece reflejado cartográficamente en el Atlas de El Escorial y, con seguridad, sufrirá sucesivas fases de ruinas y reconstrucción hasta que, a finales del siglo XVIII, estaba ya prácticamente arruinado pues Jovellanos se refiere en sus Diarios a sus restos describiéndolas como “*vestigios y cepas del magnífico puente arrimado al lugar del puente*” (Jovellanos, 1994: 416).

DESCRIPCIÓN DE LOS RESTOS

Los restos recuperados que se presentan en este trabajo corresponden a una mínima parte del antiguo puente que ya se había visto afectado en este sector por la construcción de la antigua carretera AS-15 y el acondicionamiento de la finca que se localiza en la parte posterior, Las Huelgas, como plantación de kiwis para lo que se dismantelaron, hace años, contrafuertes y muros del referido puente.

Los trabajos de documentación y prospección arqueológica realizados por la arqueóloga Paloma García Díaz a finales de los 80 en relación con el trazado de la vía de La Mesa en su tramo costero permitieron identificar varios puntos donde se conservaban o se tenía noticia de que habían existido restos del antiguo puente. Es el caso de la finca Las Huelgas –lindante con el tramo descubierto– donde hace años, y hasta la instalación de la plantación de kiwis, se conservaban muros y cimientos del puente, al igual que en el centro del cauce donde se veía otro pilar, desaparecido durante la riada de 1959. Empotrado en la escollera del margen derecho del río se podían ver entonces restos del cimiento de un pilar cuando el cauce estaba muy bajo y, finalmente, en la orilla opuesta, en la finca Los Canalones, se tiene



Figura 2.–Vista aguas arriba.

noticia de restos de cimentaciones, enmascaradas por la vegetación y reutilizadas como linde de fincas (Díaz García, 1989).

Los restos localizados en Casas del Puente, habían permanecido hasta la fecha enterrados en los depósitos que hoy constituyen la llanura aluvial del río Narcea y estaban enmascarados por la maleza y adaptados en parte como linde de fincas. El tramo conservado tiene una longitud entre 5 y 6 m y un alzado que oscila entre los 0,20 y 2 m. Los elementos conservados son los dos estribos, un tajamar, un espolón y al arranque de un arco³. El tajamar aguas abajo es de forma triangular (2/2,50 m), solución constructiva para paliar los efectos de la presión y la erosión que las corrientes y avenidas ejercían sobre los machones de la estructura. Aguas arriba, un espolón semicircular (2 m diámetro) actuaba a modo de estrave contra corriente. Aunque no aparecen en el tramo conservado de seis metros, es de suponer que la estructura estaría perforada con arcos de alivio para evitar que actuara a modo de presa y que la presión de las crecidas la arruinara. De igual modo, para que la superficie opuesta a la corriente fuera mínima, los arcos tendrían vanos de luz considerable. Estos arcos en muchos casos sobrepasaban los 20 m, con el recurso exclusivo al medio punto, y la altura conseguida se traducía en perfiles alomados o en rampa (Adam, 1996: 309). Si bien la calzada está muy afectada y alterada por las construcciones que la enmascaraban, se puede deducir un ancho de calzada próximo a los tres metros y se puede conocer la técnica constructiva y materiales empleados a partir de la sección transversal: el relleno está constituido por bancadas de cantos cuarcíticos y mampuestos irregulares de tamaño decreciente de base a techo y compactados con mortero de arena y cal. En el perfil de 2,70-2,80 m de altura a partir de los limos de la base se suceden 7 capas o tongadas (0,50, 0,60 m de grosor) de cantos rodados de tamaño grande y medio alternadas por capas de hiladas mas estrechas (0,20, 0,30 m) de cantos de pequeño tamaño, trabados con mortero⁴. La estructura del puente se apoya directamente sobre el sustrato rocoso, compuesto por areniscas ferruginosas, mientras que el antiguo vano del puente aparece colmatado por una secuencia aluvial a la que se superponen aportes de origen antrópico. Del estudio de la secuencia se deduce la pérdida progresiva de actividad del canal fluvial, lo que guarda una relación con el abandono del canal fluvial de la época por migración lateral del curso fluvial del río Narcea hacia su posición actual. En el sector más próximo a la carretera, la estructura del puente se apoya sobre una secuencia de materiales que, esencialmente, se pueden calificar como de origen antrópico (rellenos), y otros que se relacionan con episodios de decantación en relación con fenómenos de inundación de la vega del río Narcea.

LOS MATERIALES

Los estribos son de mampostería caliza y areniscas, al igual que los tajamares y el despiece del arco, materiales que proceden de afloramientos del entorno. Se trata de mampuestos irregulares de calizas –grises y rojas– y dolomías –de tonos beige a camello–, materiales se encuentran presentes en el Complejo Rañeces de edad Devónica, que aflora en las proximidades del área de estudio. También están presentes las areniscas cuarcíticas ferruginosas, de tonos marrón oscuro a color vino, con los bandeados atigrados característicos de la Formación Naranco, también de edad Devónica. Esta misma formación aflora en la sección reconocida en el margen del puente opuesto a la carretera, constituyendo el sustrato de la misma. Por último, cuarcitas que, en contraste con los bloques anteriormente mencionados, de forma aproximadamente prismática, con aristas bien definidas, conservan parcial o totalmente una morfología redondeada a subredondeada, que pone en evidencia su origen aluvial (Jiménez Sánchez, 2002).

UNIDAD CONSTRUCTIVA

El estado de los paramentos de este tipo de estructuras –sometidas de modo constante a los efectos de crecidas y avenidas y resultado de sucesivas refacciones–, dificulta su análisis y matización cronológica.

Sobre la adscripción cronológica del puente está clara su filiación medieval al estar vinculado a la ruta del Camino de Santiago aunque no es descartable un origen anterior, dada la abundancia de vestigios arqueológicos, epigráficos y toponí-



Figura 3.–Vista aguas abajo.

micos de época romana que se localizan en el entorno y su vinculación con el trayecto de la antigua vía de La Mesa. También, a nivel constructivo y metrológico se puede constatar en la práctica constructiva el recurso a la unidad de medida tradicional romana. La unidad de medida constructiva se basaría en el *palmipes* (37 cm) y el *gradus* (73 cm). Esta unidad se integra dentro del sistema de medida romano tradicional basado en el *pes romanus* de 30 cm (0,29,57 m) (Arias Paramo, 2002). A pesar de la escasa entidad de los restos conservados, las características descritas permiten relacionarlo con otras estructuras de la región como son los puentes Peñaflor, Godos, Gubín, Olloniego, Puente Arco, Cangas de Onís y Colloto, vinculados a antiguas vías, algunos de ellos con ciertos elementos que evidencian un probable origen romano aunque estabilizados tipológicamente en la época medieval (Fernández y Arguelo, 1993: 734).

CONCLUSIONES

La localidad de Casas del Puente debe su nombre a la existencia de un antiguo puente del que únicamente se tenían noticias documentales y referencias poco explícitas a la localización de restos aislados y soterrados en diferentes fincas del entorno.

La importancia del paso sobre el Narcea se constata ya en época romana, y en la Edad Media como hito importante de la ruta interior del Camino de Santiago. A una más que probable primera estructura de época romana vinculada al trayecto de la vía de La Mesa, se sucederían distintas fases de reconstrucción a lo largo de la Edad Media y Moderna como consecuencia de los frecuentes episodios de crecidas y avenidas, hasta su ruina definitiva a finales del siglo XVIII. El tramo recuperado a partir de los trabajos de control arqueológico de la carretera AS-15, permite identificar su ubicación precisa y aventurar una propuesta de reconstrucción.

AGRADECIMIENTOS

A Ramón Rodríguez, director de la Biblioteca de la Universidad de Oviedo y al Padre Teodoro, responsable de la Real Biblioteca del Monasterio de El Escorial. A los arqueólogos Alfonso Menéndez y Estefanía Sánchez y de manera especial a Paloma García por la documentación facilitada y el recorrido de campo realizado con ocasión de este trabajo.

NOTAS

- (1) El proyecto de acondicionamiento de la carretera estaba promovido por la Consejería de Infraestructuras del Principado. El equipo técnico estuvo integrado por los arqueólogos Cristina Arca Miguélez y Jacob Colloto Montero; la geóloga Montserrat Jiménez Sánchez, el Historiador del Arte, Lorenzo Arias, el topógrafo Eduardo Díaz Pérez y el infógrafo Juan José González Díaz.
- (2) El uso de la barca como medio de transporte para sortear el río se constata aún a mediados del siglo XIX (Madoz, 1845-1850).
- (3) Aunque nadie recuerda haber visto el puente en pie, la tradición oral y la memoria de los vecinos habla de un puente de 14 arcos.
- (4) Se han tomado distintas muestras de morteros para caracterizar su composición y compararlas con las de otras estructuras arqueológicas similares. En el momento de redactar estas líneas aún no disponemos de los resultados.

BIBLIOGRAFÍA

- ADAM, J.P. (1996): *La Construcción romana. Materiales y Técnicas*. Ed. Celarayn S.A. León (pp. 309-311).
- CHEVALIER, R. (1997): *Les Voies Romaines*. Ed. Picard, Paris.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1958): "Historia del puente en España". *Informes de la construcción* nº 97, Madrid.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980): *Historia del puente en España. Puentes romanos*. Instituto Eduardo Torroja. CSIC, Madrid.
- FERNÁNDEZ HEVIA, J.M. y ARGÜELLO, J. (1993): "La arquitectura de puentes en Asturias a lo largo de la Edad Media". *IV Congreso de Arqueología Medieval Española*, T. III Alicante (pp. 733-738).
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. (1982): *Asturias en la época romana*. Monografías Arqueológicas 1. Universidad Autónoma. Madrid 1982.
- FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J.A., ABAD, T. y CHÍAS, P. (1988): *Catálogo de puentes anteriores a 1936*. León. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Centro de Estudios y experimentación de Obras Públicas, Madrid.
- GARCÍA DÍAZ, P. (1989): "La Vía de La Mesa en su tramo costero. Nuevas Aportaciones". *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos* nº 131. Oviedo (pp. 609-647).
- GONZÁLEZ y FDEZ. VALLES, J.M. (1953): "Flavionavia, Antigua población de los péscicos" *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos* nº 18, Oviedo (p. 32).
- JOVELLANOS, G.M. de (1994): *Obras Completas. T. VI, Diario Iº, Cuadernos 1 a V, hasta 30 de Agosto de 1794*. (Cuaderno IV, Viaje nº 8: Gijón, Pravia, Belmonte, Avilés, Gijón, Miércoles 18 de Julio de 1792). Ed. crítica de J.M. Caso González, Colab. Javier González Santos. Oviedo (p. 416).
- MENÉNDEZ GRANDA, A. (2001): "El puente romano de Colloto (Asturias). Intervención arqueológica y lectura de paramentos". *Actas do III Congreso de Arqueología Peninsular*, Vol. VI: *Arqueologia da Antigüidade na Península Ibérica*. Vila Real, Portugal Septiembre 1999 (pp. 293-303).
- MADOZ, P. (1985): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*. Madrid 1845-1850. Ed facsímil Ámbito Ed. S.A. Valladolid, 1985 (p. 390).
- REQUEJO PAGÉS, O.: *Aparición de restos de la cimentación del antiguo Puente de Casas del Puente (Pk 0+660)*. Noviembre 2001. Informe inédito. Consejería de Cultura y Consejería de Infraestructuras. Principado de Asturias.
- RODRÍGUEZ OTERO, V. (1994): "El puente romano de Colloto (Asturias)". *ZEPHYRUS XLV*. Universidad de Salamanca (pp. 233-254).
- RUIZ DE LA PEÑA, J.I., ÁLVAREZ BELTRÁN, S., SANZ FUENTES, Mº J., GARCÍA GARCÍA, E. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, E. (1990): *Las Peregrinaciones a San Salvador de Oviedo en la Edad Media*. Año MCMXC. Servicio de Publicaciones. Principado de Asturias. Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Oviedo (p.102).
- URIA MAQUA, J. (1993): "Los Caminos de la peregrinación a San Salvador de Oviedo y a Santiago en Asturias", en *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en La Edad Media*. Actas del Congreso Internacional celebrado en Oviedo del 3 al 7 de diciembre de 1990. Oviedo (p.198 y nota 9).
- URÍA RÍU, J. (1949): "Las campañas de Hixem I contra Asturias y su probable geografía" *Estudios sobre la Monarquía Asturiana*. Oviedo, 1949 (pp. 501-516).
- URIA RIU, J. (1967): "Cuestiones histórico-arqueológicas relativas a la ciudad de Oviedo de los siglos VIII-X". *Symposium sobre la cultura Asturiana de la Alta Edad Media*. Oviedo.
- VÁZQUEZ DE PARGA, L., LACARRA, J.M. y URÍA RÍU, J. (1992): *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela*. T. II Ed. facsímil de la realizada en 1948 por el CSIC. Iberdrola-Gobierno de Navarra. Pamplona, (cap. XII: "De Oviedo a Santiago" (pp. 549-592).