

DOS PUENTES ANTIGUOS AL SUROCCIDENTE DE OVIEDO: LOS PUENTES DE GUBÍN Y GODOS¹

por

J. M. FERNANDEZ HEVIA
J. J. ARGÜELLO MENENDEZ

Sobre el río Nalón, y a escasos kilómetros uno de otro, los puentes de Gubín y Godos han sido dos de los pasos utilizados tradicionalmente para acceder a la zona central asturiana, vertebradora del territorio desde temprano, en una cuestión allanada por condicionamientos geográficos (relieve poco abrupto, temperaturas más suaves que las de las comarcas interiores montañosas); las comunicaciones se ven facilitadas además con el resto del territorio por la presencia de corredores naturales, como el surco prelitoral interior al oriente, o en general, una dirección predominante de los grandes valles favorecedora de esa interrelación; por ello, no es de extrañar que allí se hayan localizado los más importantes testigos de hábitat ya desde época romana (Lucus Asturum –actual Lugo de Llanera–, Noega –Gijón–, Flavionavia...), al tiempo que las principales vías de comunicación enlazaban todos estos núcleos. La posterior creación de Oviedo como Corte del Reino Asturiano y su subsiguiente desarrollo económico durante la Edad Media, en simbiosis con el puerto de Avilés, no haría sino fijar aún más estas mencionadas características, perpetuadas hasta la actualidad.

La comunicación de esta zona central con el resto del país contaba no obstante con un importante problema: la inevitabilidad del cruce del río Nalón en todos y cada uno de los principales trazados viarios en dirección norte/sur; su considerable caudal y la inexistencia de vados en la mitad inferior de su curso, eran algunas de las características enumeradas ya por José Manuel González para explicar la abundancia de puentes y barquerías existentes desde la antigüedad:

¹ El presente trabajo se basa en un proyecto más amplio sobre los puentes antiguos asturianos: QUESADA ALONSO, G. (Coord.); FERNANDEZ HEVIA, José María; ARGÜELLO MENENDEZ, José Jorge; BELON GONZALEZ, Joaquín; RODRIGUEZ PEREZ, Carmen (1993): *Puentes antiguos de interés histórico de Asturias*. Memoria, 408 fol., 374 il., Principado de Asturias. Consejería de Infraestructuras y Vivienda, Servicio de Carreteras.

con una cronología diversa en cuanto a su aparición documental, tenemos para el cuadrante suroccidental de Oviedo al puente de Olloniego, en la principal vía de comunicación del centro de Asturias con la meseta, o las barcas de Soto, Palombar, Puerto y Caces, así como los puentes y barcas de Godos y de Gubín, todos ellos antes de la confluencia de los ríos Nalón y Nora. Con posterioridad a ésta, y en relación con el antiguo camino de Santiago, debemos añadir los casos del puente de Carril (GONZALEZ, 1955), y el de Peñaflor.

Hay una cierta complementariedad en la función de los puentes de Gubín y Godos, ya que ambos pueden relacionarse con dos itinerarios diferentes –con la meseta a través de los valles del Trubia, y por el occidente de Asturias con Galicia–, si bien con una cierta jerarquización: Gubín comunicaría fundamentalmente con el occidente por un itinerario alternativo al que ya en época plenomedieval se habría desarrollado por el puente de Peñaflor (y con anterioridad, por el de Carril), pudiendo también servir de nexo con la meseta a través de los actuales concejos de Santo Adriano, Proaza y Teberga o Quirós, por cualquiera de los ramales desgajados de la relevante ruta de La Mesa, o por el puerto de Ventana hacia la comarca leonesa de La Babia (URÍA RÍU, 1989).

Esta última sería la principal función del paso de Godos, compartida también con otros lugares como Caces y fundamentalmente Puerto; su utilización como camino al occidente sería menos significativa, aunque factible sobre todo en momentos de inhabilitación de los puentes de Gubín o Peñaflor, cuestión menos extraordinaria de lo que pudiera parecer a juzgar por las numerosas noticias de riadas y reparaciones de puentes desde el medievo, y la actual existencia de las ruinas de tres de los cuatro puentes citados con anterioridad, ya inutilizados desde antiguo.

Es sin embargo más problemática la adscripción cronológica exacta de ambos puentes, calificados de un modo más o menos generalizado como «romanos» por la historiografía tradicional, en un proceso común a buena parte de las obras de infraestructura viaria de cierta envergadura; la dificultad para relacionar estas fábricas con la época romana no es una cuestión extraordinaria dentro de una red secundaria como la asturiana, sin contextualización epigráfica en su conjunto, y con una casi nula mención en las fuentes documentales clásicas (FERNANDEZ OCHOA, 1982); más noticias poseemos de la red viaria medieval, a través de las diversas fuentes (documentales, toponímicas) existentes. De este modo, si bien podemos relacionar los dos puentes que hoy estudiamos con itinerarios ya utilizados en un período medieval temprano, y sin descartar una utilización de ambos pasos en época romana, las primeras menciones documentales de las fábricas nos llevan a la Plena Edad Media.

A continuación, iniciaremos el estudio con una breve reseña de la problemática de las comunicaciones de la ciudad de Oviedo en época bajomedieval, cuando ya tenemos abundantes noticias de los puentes analizados, para centrar-

nos después individualizadamente en cada uno de ellos que, como veremos, mantendrán más similitudes que las derivadas de su cercanía física.

PUENTES PARA CRUZAR EL NALON

La ciudad de Oviedo, rodeada por los ríos Nalón y Nora, necesitaba una vez producido su despegue urbano y comercial, de buenas comunicaciones con el exterior. En su límite meridional, entre La Ribera y la desembocadura del Nora, la documentación medieval ofrece numerosos puntos de paso del Nalón, realizados fundamentalmente por mediación de barcas; si bien durante toda la Edad Media hubo varios intentos de construcción de puentes en esta zona, lo cierto es que a fines del siglo XV no quedaba ninguno en pie, puesto que los existentes en Godos y Gubín se habrían arruinado en época indeterminada. Será en este momento cuando tengamos constancia de los intentos por parte del Concejo y de la Iglesia de Oviedo de la reedificación de ambos, en un proceso largo y conflictivo del que restan numerosas referencias documentales.

De este modo, en 1478 sabemos de los intentos por parte del Abad de Teberga y de la Catedral de Oviedo de reconstruir el antiguo puente de Gubín, recibiendo mandas y limosnas para tal efecto. Sin embargo, pocos años después será el Concejo de Oviedo el que, dentro de la serie de obras civiles necesarias para la ciudad, plantee la construcción de un puente en la zona de La Ribera y lugar de Puerto (donde el paso con barcas se realizaba desde antiguo como camino más directo de la zona hacia León). Para ello, y teniendo en cuenta la gran escasez de bienes de propios del concejo, los Reyes Católicos conceden en 1495 la realización de una sisa de 590.000 maravedís por cinco años para financiar todas estas obras. En principio impuesta solamente en el vino, carnes y pescado, acabará manifestándose insuficiente para la cuantía de las obras a realizar, por lo que tras una nueva solicitud en septiembre del mismo año, los monarcas concederán su extensión a los ganados mayores «... de bueys, bacas, nobillos, yeguas, rozines e potros y en los pannos, sedas e chamelotes que se venden en la dicha çibdad...»².

El proceso continúa en 1498, cuando se manifiestan las dudas del concejo en cuanto a la ubicación concreta del puente, ordenando que se examinasen los lugares de Puerto y Godos. Por estas fechas, habían sido ya recogidos doscientos mil maravedís de la sisa, gastados en otras necesidades; entonces, y con el ase-

² Archivo Capitular de Oviedo (A.C.O.), Actas Capitulares, 1478-79, carp. 17, f. X. 21 de septiembre de 1478. Idem., carp. 18, año 1480, fol. CV.

Archivo del Ayuntamiento de Oviedo (A.A.O.), Libro de Pragmáticas, f. 88 r. 22 febrero 1495. Idem., f. 89, 12 de septiembre de 1495. Vid. tb. (CUARTAS, 1985: pp. 301-302).

soramiento de maestros de cantería, se realiza una nueva visita, indicándose que «... la puente nel lugar de Puerto era más provechosa, pero que costaría hazer noveçientos mill maravedíes, e que nel lugar de Godos se podía hazer la dicha puente asaz provechosa para la dicha çibdad por doçientas mill maravedíes».

Con todo, y a pesar de haberse iniciado las obras en Godos, éstas se suspenderán al año siguiente al considerarse prioritarias las labores de la nueva tráfada de aguas a Oviedo y no haber dinero suficiente para ambas cuestiones, influyendo además en la determinación el que en el cercano lugar de Udrión la Iglesia continuase con las obras de reconstrucción del puente de Gubín. El enfrentamiento entre el Concejo ovetense y la Iglesia pasa entonces a un primer plano cuando el Abad de Teberga pide la entrega de los maravedíes restantes de la sisa como contribución a la mencionada reconstrucción y la ciudad se niega a ello, escudándose en que este dinero sólo se podía emplear en las obras para las que habían sido autorizados por el Rey³.

El cruce del Nalón, tanto en Godos como en Puerto, seguirá produciéndose con posterioridad mediante barcas, aunque el asunto de la edificación del puente de Puerto se retomará casi un siglo después; llevada a cabo por el Maestro de obras de la Universidad de Oviedo Diego Vélez –quien subcontratará parte de ella a Juan de la Roza y Juan de Cerecedo–, fue destruida por dos avenidas en mayo y septiembre de 1586, quizás a consecuencia de lo cual se tratase en la Junta General de febrero de 1596 «... el redificio del Puente de Godos», aunque la iniciativa no prosperase⁴.

EL PUENTE DE GODOS

A la hora de analizar la ubicación y funcionalidad del puente, y de intentar establecer un mínimo marco cronológico, es necesario repasar e interpretar alguna de las noticias anteriormente mencionadas: en primer lugar, que el paso del Nalón por la zona era compartido mediante barcas a través de una serie de pun-

³ A.A.O., Libro de Pragmáticas f. 89 vto. 1498, julio, 4. Vid. tb. (CUARTAS, 1985, pp. 301-302). Idem., f. 91 r. 1499 enero, 25. Idem., 1499, mayo 3.

Archivo General de Simancas, Registro General del Sello (A.G.S., R.G.S.), 1499, aayo 10.

A.A.O., Libros de Actas, f. 73 r. 1499, junio, 28. f. 73, vto., 1499, julio, 1. Libro de Pragmáticas, f. 90 vto., 91 r. 1500, mayo, 15 y 25. Idem. f. 91 vto. 92 r. 1503, mayo, 26. Idem., f. 139 r. 1508, diciembre, 2.

⁴ A.A.O., Expediente de la construcción del Puente de Puerto, 1577-1587, B-66.

Archivo General de la Administración del Principado de Asturias, A.G.A.P.A., *Actas...* Indices.

Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias, Instituto de Estudios Asturianos, IDEA, vol. 1, 1594-1605.

tos cercanos, que entraban en directa competencia: Puerto, Caces y Godos. Todos estos pasos, entre La Ribera y la confluencia del Trubia en el Nalón, servían para cruzar el río y enlazar con la «*strata maiore qui discurrit ad Oueto*» mencionada ya a finales del siglo X, que agruparía a las rutas de larga distancia mencionadas en la introducción, por lo que la existencia de la «strata» no es únicamente relacionable con una conexión por Godos. De hecho, y a pesar de la existencia de los restos, lo cierto es que un análisis integral parece otorgar a Puerto (cuyo topónimo testimonia ya de por sí su importancia como *paso natural* del río) la primacía en cuanto a antigüedad y relevancia, al ser además mejor camino y más directo (ALONSO ALONSO, 1993).

Esto se ve también de un modo claro en la documentación bajomedieval, fundamentalmente desde la perspectiva de los intereses del concejo ovetense: en el período que va de finales del siglo XV a finales del XVI, cuando se desarrollan los intentos de construcción de un puente en la zona, la ciudad apuesta siempre por el lugar de Puerto; sólo los fracasos de las intenciones originarias, debidos a la imposibilidad económica en la primera ocasión, y el desastre que supuso la destrucción del que se estaba construyendo en Puerto en la segunda, hace volver los ojos hacia Godos; sin embargo, y solicitada en la Junta General del Principado su reconstrucción, ésta será denegada, al estimarse como no necesaria.

El origen concreto de la fábrica del puente de Godos se nos muestra oscuro, al igual que en la práctica totalidad de los puentes antiguos, especialmente de los conservados en Asturias. Las primeras menciones documentales que poseemos son de 1274 y 1300, cuando aparece en sendas mandas testamentarias junto a otros puentes relevantes para las comunicaciones asturianas en la Edad Media, como Olloniego en ambos casos, y Mieres y L'Infiestu en el segundo. En ellas, aparece como beneficiario de ciertas cantidades, bien para su mantenimiento en intervenciones cuya magnitud desconocemos, bien para lo que podría acercarse a verdaderas edificaciones; lo escaso del montante no nos debe hacer olvidar que se trataban únicamente de donaciones individuales, en ambos casos de eclesiásticos (el Arce-diano Fernando Alfonso en 1274, que dona «... a la ponte de Godos, un moyo descanda», y Roy Díez, Maestrescuela de la Iglesia de Oviedo, que entrega en 1300 diez maravedís)⁵.

A pesar de la especial significación que se trasluce de la documentación del siglo XIII, no sabemos con certeza si el paso del río ya se realizaba con

⁵ A.C.O. 1274, abril, 7. Serie A, carp. 9, nº 5 (GARCIA LARRAGUETA, 1957: pp. 153, reg. nº 430). Ya publicado (TOLIVAR, 1966: pp. 343-345) (FERNANDEZ CONDE, 1982). 1300, octubre, 20. Testamento de Roy Díez, maestrescuela de la Iglesia de Oviedo. A.C.O. Serie A, carp. 12, nº 4 (GARCIA LARRAGUETA, 1957: PP. 1.5944-95, reg. nº 558) «... a la ponte de Godos diez maravedís. A la ponte de Mieres diez maravedís. A la ponte de Olloniego diez maravedís. A la del Infiesto, quatro faniegas de pan descanda e de panizo...».

anterioridad por el puente, o si se hacía por mediación de barcas, como ocurrirá después de estas fechas; autores del pasado siglo (MIGUEL VIGIL, 1887: pp. 227) (CANELLA, 1887: pp. 432-433), han sugerido una destrucción intencionada en épocas de luchas civiles, en directa relación con el cercano castillo de Priorio, hipótesis no totalmente descartable. Sin embargo, otras explicaciones bien pudieran ser una ruina causada a lo largo del s. XIV por una de las periódicas riadas que afectan especialmente a esta zona del Nalón, o simplemente un abandono por falta de medios, como veremos se producirá más adelante.

Desconocemos por tanto si en marzo de 1449, cuando se menciona «... *la carril que va pora la ponte*», el puente prestaba servicio; años después, en el verano de 1470, el Cabildo de la Catedral de Oviedo ordenó que se diesen parte de los maravedíes destinados al puente de Mieres para la obra del de Godos; en octubre de este año, se concedió además por parte del mencionado cabildo el arrendar «... *los murios con el suelo del espital de Santo Toribio questá en Godos con un día de bués de heredad...*» al señor Chantre don Francisco de Arévalo por 20 maravedíes que se debían entregar para reparo del puente «... *al que tovier cargo de la ponte de Godos*»⁶. El mencionado *espital* se corresponde con la antigua capilla de Santo Toribio, existente aún en las inmediaciones del puente, aunque en estado ruinoso, en una clásica asociación entre puente y centro asistencial característica del mundo medieval.

La iniciativa en el proceso, desarrollada hasta entonces por la Iglesia, será sustituida momentáneamente en 1498 por el Concejo ovetense, al fracasar en su intento de edificar un puente en Puerto; sin embargo en mayo de 1499, la ciudad abandona el intento por falta de medios ante la imposibilidad de financiar la obra, que «... *no se podía fazer con seisçientos mill maravedies...*», a pesar de lo tasado un año antes (vid. supra)⁷.

En cuanto a las referencias posteriores, se menciona su «mucha antigüedad» en el Diccionario de T. López, al igual que en el caso de Udrión. Del mismo modo, Martínez Marina refleja como «... *en Godos y en Gobín, término de Udrión, dos puentes de piedrauntuosos, que están cortados por este lado...*», lo que parece indicar que entre finales del siglo XVIII y principios del XIX los restos conservados tenían una cierta magnitud. Jovellanos interpretó los restos como de hipotético origen romano, situándose Vigil en la misma línea a finales del siglo XIX, cuando se conservaban aún «... *dos arcos sobre fuertes pilares harto maltratados, por donde pasa el agua en época de creci-*

⁶ Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Códices, Clero, 1449 B, 1449, marzo, 7. A.C.O., Actas Capitulares, 1470-72, carp. XII, f. XI vto., XX 4. 1.470, agosto, 29, 1.470, octubre, 26.

⁷ A.G.S., R.G.S., 10 de mayo de 1499.

das; se infiere que habrán sido destruidas las otras seis arcadas...» (MIGUEL VIGIL, 1887: pp. 227). Madoz habla de un puente de piedra, cortado, en Godos, «... cincuenta varas más abajo de la barca... cuya obra parece ser de época de los romanos».

Ya en este siglo, y quizá siguiendo a Vigil, Fernández Casado describe cómo: «... Tenía ocho vanos, pues quedan ruinas de todas las pilas aunque no se mantiene ningún arco, pero aparecen los arranques de las bóvedas con buenas fábricas romanas. Hay una senda en la ribera que conduce a Trubia faldeando el río...» (FERNANDEZ CASADO, 1980)⁸.

En la actualidad, y en época de caudal normal del río, se observan dos pilas y el arranque de los tímpanos en una de ellas, cuya sección muestra las técnicas constructivas con unos muros exteriores de sillería y un relleno interior de cantos rodados. Se aprecia igualmente esta misma estructura en la parte inferior de la pila y el tajamar, recubierto apenas por grandes sillares. De cualquier manera, puede observarse una clara diferencia entre las fábricas de los dos pilares conservados; así, si el más cercano a la orilla presenta espolones y tajamares triangulares, el central parece tener un espolón ojival, lo que nos podría acercar a una cronología cercana a las obras realizadas en el siglo XV. En este sentido, y en el arranque del arco, aguas arriba de la pila central, se observa un posible reaprovechamiento de un sillar (antiguo mechinal), formando parte del dovelaje.

Parece factible, dadas las características de los restos, establecer una adscripción cronológica aproximada: la pila cercana a la orilla, por características de labra, tipología en planta, o anchura entre paramentos, mantiene significativas similitudes con otras fábricas vinculables a época plenomedieval (FERNANDEZ HEVIA; ARGÜELLO MENENDEZ, 1994); del mismo modo, existe en esta pila una marca de cantería similar a alguna de las descritas en relación al románico de Villaviciosa (FERNANDEZ GONZALEZ, 1985), hecho no obstante que habría que considerar con cierta prudencia a la hora de establecer paralelismos cronológicos. Por todo ello, nos inclinamos a pensar que se trata de restos de la fábrica que aparece ya documentada en el siglo XIII. Por contra, determinados rasgos de la pila central nos hacen pensar que, al menos en parte, ésta tendría su origen en la reconstrucción bajomedieval (espolón ojival, y posteriormente, la parte superior, con una escasa anchura relativa entre paramentos), pudiendo no obstante su núcleo y parte inferior ser contemporáneos a la pila pequeña.

⁸ Biblioteca Nacional (B.N.), Sección MSS, Diccionario Geográfico de Tomás López, Asturias, Microfilm nº 6999.

Real Academia de la Historia (R.A.H.), Biblioteca, Diccionario geográfico-histórico de Martínez Marina, Asturias, Jovellanos, G. M. de, *Diarios*, p. 283.

EL PUENTE DE GUBIN

Situado en las inmediaciones del lugar de Udrión, es el más occidental de los pasos del Nalón antes de su confluencia con el Nora. Conocido tradicionalmente como «la ponte Gubín», o «la puente'l moro», el camino antiguo –del que quedan aún restos de empedrado en la actualidad– es denominado en la zona como «Camín de Grao» (FERNANDEZ MIER, 1992), y como «camín real» o «paso de Santiago», funcionando así como trazado alternativo al occidente en relación al clásico camino de peregrinación existente a través de Gallegos, L'Escamperu y Peñaflor. El camino desde Udrión hacia Grau discurría por la vega del Nalón –bordando su orilla izquierda–, por los términos de la fuente El Funfurú, el antiguo fielato de Berció y La Tejera; a continuación, el itinerario podría conectar de algún modo con el camino del antiguo puente de Carril descrito por José M. González, así como hacer lo propio en algún punto con el que, conocido ya en el siglo XV como vía de peregrinación (FERNANDEZ CONDE, 1994), provenía de la Sierra de Güanga y llegaba a Guruyes y La Mata, por Sama y Bayu. En un segundo término, la ubicación del paso de Udrión permitiría a su vez un fácil enlace con el vecino valle del río Trubia y con las comunicaciones con la meseta por Ventana y La Mesa a través de la mencionada Sierra de Güanga, en Santo Adriano. La antigüedad de este camino queda atestiguada, además de por su trazado en altura, por su relación con testimonios como la malatería de Llinares (TOLIVAR, 1966), en la sierra del mismo nombre, y el castillo de Güanga (GONZALEZ, 1956), uno de los pertenecientes al Conde Gonzalo Peláez en el siglo XII y que controlaba las rutas de la zona.

Estos itinerarios, desde el occidente y desde Ventana, conflúan en Udrión continuando en dirección a Oviedo, bien a través de S. Pedro de Nora donde aún pervive su iglesia prerrománica, bien a través de Felechés, núcleo bien documentado en la Edad Media, a cuyo paso el camino aparece ya en el año 1078 como *strata antiqua*; a continuación, transcurre por Maxa donde vuelven a repetirse en 1114 las referencias al paso de «*illam viam antiquam*», para dirigirse por S. Cloyo y Olivares a Oviedo. Del mismo modo, en el año 1053 tenemos una referencia indirecta de la existencia de un puente en la zona, al mencionarse en un testamento en favor de la iglesia de Oviedo «... uilla quem dicunt Naura qui est... super illa ponte...»⁹. Ya Uría había reparado en la posibilidad de un uso temprano de un paso del Nalón en las proximidades de la iglesia prerrománica de S. Pedro de Nora, indi-

⁹ Floriano Llorente, P. *Colección Diplomática del Monasterio de S. Vicente*. IDEA, Oviedo 1978: Felechés, 1078; doc. LXXVIII. Magia, 1114. doc. CXLVII. También, año 1057. doc. LVII, y con anterioridad. doc. XLVII, año 1050.

A.C.O., Libros de los Testamentos f. 68 v. 69 r. Vid. tb. (RISCO, vol. XXXVIII, p. 76). Documento pelagiano.

cando la existencia de vestigios «... que alcanzarían por lo menos a la Edad Media, en la que pudieron ser sucesores de otros más antiguos...» (URIA RIU, 1967: pp. 282).

La vinculación entre Udrión y las rutas provenientes de los valles altos del Trubia, se manifestará en el siglo XV; así ya en 1478 se llevaba realizando, aparentemente desde hacía tiempo, la «*ponte de Gouin*», ordenando en septiembre de este año los señores del Cabildo que se pagase lo que se debía a los canteros y que los «... *debdores que algo deuisen de la dicha ponte, que acodiesen conello a los dichos Sennor Chantre e Alonso de León fasta fuesen contentos los dichos canteros*». En 1480 tenemos también testimonio de cómo el Abad de Teberga estaba directamente relacionado con esta obra y cómo se estaban destinando mandas y limosnas a este efecto por parte de la Iglesia, «... *dé tal manera que un tercio de ellas sean seguras para la fábrica*». Junto a este medio de financiación, conocemos también cómo el Cabildo de la Iglesia de Oviedo había concedido algunas rentas cercanas a Udrión para ayuda del puente, concesión renovada en 1498 hasta «... *que en la dicha puente se terminase*»¹⁰.

No se ha encontrado referencia documental alguna entre la ya mencionada del siglo XI y esta última de fines del siglo XV; es fácil pensar sin embargo que la construcción en el siglo XII del Puente de Peñaflor hubiese sido en parte motivada por la destrucción de otros cercanos como el de Carril, o quizás también, este de Gubín. Esta edificación trasvasará definitivamente el tráfico comercial y de peregrinaje por Peñaflor, eliminándose el de Carril y quedando este de Udrión en un papel totalmente secundario. En cualquier caso, su utilización era aún recordada en 1499, cuando se indicaba que «... *en el Río de Nalón, que pasa unna legua poco más dela dicha çibdad de Oviedo, solía aver una puente que se dize de Govín, por dela qual pasauan de muchas partes del Prencipado e de Galizia e de Bauia e de Bierza ala çibdad de Oviedo y villa de Avilés con muchas prouisiones i mantenimientos, y que después fue cayida la dicha puente, e se estando así caydo de muchos años a esta parte...*»¹¹.

Los intereses contrapuestos de la Iglesia y Concejo de Oviedo respecto al control de las rutas y abastecimientos de la ciudad y el cobro de derechos de paso se manifiesta, como hemos visto, en la negativa de la ciudad a contribuir a la obra del puente de Gubín, que en 1499 dependía del mencionado Abad de Teberga, quien «... *con algunos veçinos comarcanos a la dicha puente de Gobín procuró de refaser a su costa la dicha puente que estava cayida...*», habiéndose levantado por esas fechas «... *un pilar que faltaua...*» y manifestándose cómo «... *para faser los*

¹⁰ A.C.O., Actas Capitulares, 1478-1479, carp. 17; f. X. carp. 18, año 1480, f. CV. Idem., 1498-99, carp. 33; f. LXXXII.

¹¹ A.G.S., R.G.S., 1499, abril, 10.

arcos dela dicha puente no bastan sus rentas»¹². Desconocemos sin embargo el nombre del maestro de obras, aunque bien pudieron haber participado los maestros de la Catedral de Oviedo Bartolomé de Solórzano, citado como experto en la visita realizada para la construcción del puente de Godos, o Juan de Candamo, pues a menudo éstos compaginaban estas labores con las obras públicas; por otro lado, sabemos que el maestro Juan de Candamo poseía propiedades en Udrión, entre ellas, «... un molino que el fiso en Udrión, con todas las heredades que ende tenía», y que no sería descartable que estuviera directamente relacionado, como en otros casos conocidos, con las obras del puente; tenemos conocimiento además de que la Iglesia le pagaba con las rentas del «cellero» de Udrión y que en 1484 el maestro estaba realizando una serie de compras de heredades en este lugar, del mismo modo que lo hacía junto a Fitoria, donde se estaban realizando las obras de construcción de la fuente y traída de aguas de la ciudad¹³.

Por noticias posteriores, sabemos que el puente debió de finalizarse en el siglo XVI, a la vez que volvería a destruirse en este mismo siglo o en el siguiente. Al parecer a finales del siglo XVI aún existía: «... por providencia de la buena memoria de el Ilmo Sr. Baldés (Salas), (el camino) se havrió de ruedas hasta llegar a las dos villas de Salas y Grado, y aún desde esta villa, cuando existía la puente de Udrión, seguía a esta ciudad, como lo manifiestan diseños del camino que se halla sobre el lugar y coto de Peñafior...»¹⁴.

El camino era considerado en época moderna por los habitantes de Grau como «camino recto» a Oviedo en comparación con el de Peñafior, ya que era más corto. Sin embargo, en el s. XVIII era éste el que «... regularmente se ussa, pues aunque tiene una legua mas de camino, no tiene barco ni otro enbarazo alguno que detenga los caminantes...». En 1787, en un memorial enviado por la villa de Grau a la Junta General del Principado, se pretendía su reparación mencionándose «... como en el río que debide este concejo de Oviedo de aquel, hay un puente de piedra en el sitio que llaman de Udrión, camino recto de esta ciudad a aquella villa, el qual esta sin usso ya muchos años por faltarle un arco»¹⁵.

Es descrito en el Diccionario de Tomás López como puente «... rompido de mucha antigüedad...», al igual que en el vecino caso de Godos. En la obra de Martínez Marina es reseñado también junto al de Godos como «... de piedra, suntuosos, que están cortados...». Jovellanos menciona la existencia de la barca de

¹² AG.S., R.G.S., 1499, abril, 10. Significativamente, en el documento aparece escrita rutinariamente primero la palabra «faser», tachada posteriormente por el escribano y sustituida por el término «refaser». Asimismo, en una copia conservada en A.A.O., Libro de Pragmáticas, f. 43 vto., se emplea el término «reaçer».

¹³ A.C.O., Libro Maestro, f. 818. Noticias similares en (CASO, 1981: pp. 229-237).

¹⁴ A.G.A.P.A., 1755, Actas, t. 111, f. 57, ss.

¹⁵ A.G.A.P.A., Actas..., t. 115, f. 125, 1787, memorial.

Udrión, en época moderna llevada por el marqués de Ferrera, perviviendo el topónimo de «La Barquera» en el lugar donde actualmente se encuentra la carretera en dirección a Felechés. Fernández Casado lo recoge en su monografía sobre puentes romanos, siguiendo a Vigil y Somoza, equiparándolo al de Godos, mientras que en el catálogo de puentes anteriores a 1936 (FERNANDEZ ORDOÑEZ et alii, 1986) es catalogado como puente «romano-medieval»¹⁶.

En la actualidad conservamos de la antigua fábrica del puente de Gubín un arco completo con sus dos pilares hacia la orilla de San Pedro de Nora, y un pilar hacia la de Udrión, siendo las características de ambas estructuras diversas, tanto en su material como en su arquitectura. El arco conservado está, como sus correspondientes pilares, realizado con sillares de diferentes tamaños, pero siempre bien cortados y tallados, sin observarse en la obra intervenciones de importancia; se trata de un arco de medio punto con largas dovelas que, como el resto de la piedra, debió sin duda ser extraída del cantil cercano. Asimismo es apreciable cómo los tajamares y espolones triangulares se engarzan con la pila en la base, adosándose los primeros desde la línea de cimbras hasta la altura de los pretiles, y quedando los espolones a una menor altura. El puente en esta zona está asentado en un afloramiento rocoso, sobre el que se cimentan las pilas amoldándose a su forma, sin que se puedan apreciar a simple vista recalzamientos u obras de cierta importancia.

En cuanto al pilar conservado en la otra orilla, se puede constatar cómo mantiene claras diferencias estructurales con lo ya descrito. De peor labra general, presenta un tajamar que parece ojival, también engarzado desde la base con la pila, sin que se pueda afirmar su adosamiento superior al estar destruido en gran parte. Del mismo modo ocurre con el espolón, del cual poco se puede afirmar al haber prácticamente desaparecido, aunque es de suponer que mantendría una planta similar a la del tajamar.

Aspecto llamativo de este pilar es que, mientras conserva el arranque del arco que se dirigía a la desaparecida pila central del puente, no hay en la otra cara ningún testimonio de dovelaje ni de encimbrado del arco que llevaría hacia el camino de Udrión. Es más, en esta parte de la pila lo que se observa es un paredón de piedra de mucha peor calidad que la de la base, y que se corresponde con una obra realizada después de un momento de destrucción de la pila. No es fácil interpretar el sentido de esta estructura; aunque algunos autores han planteado como hipótesis para el cercano puente de Godos la presencia de una pasarela defensiva que pudiera elevarse en momentos de peligro, parece más probable pensar en un momento en el que se intentó reutilizar el puente sin reconstruir los arcos utilizando

¹⁶ B.N., T. López, op. cit., «Sama de Grado». R.A.H., M. Marina, op. cit., «Ribera de Arriba y de Abajo, Tudela con Olloniego». Jovellanos, G. M. *Diarios*, pp. 362.

estructuras de madera, sin descartar que pudiera realizarse de este modo la unión con el estribo.

En cualquier caso, debemos plantearnos la presencia de dos técnicas diferentes en las dos estructuras conservadas, que sin duda se corresponden con dos épocas constructivas bien diferenciadas. Como ya hemos indicado, la presencia de tajamares y espolones de planta ojival en Asturias parece clara desde la Baja Edad Media, y concretamente desde el siglo XV.

Esto, añadido a la referencia documental ya indicada, donde se reseñaba que en las obras realizadas en este siglo se había edificado un pilar y reconstruido los arcos del puente de Gubín, nos hace pensar que, aun cuando desconocemos la fecha exacta de la construcción, es el arco conservado hoy en día la obra más antigua del puente, y la pila de tajamar ojival parte de las obras del siglo XV, de tal manera que se puede indicar así un proceso paralelo al descrito sucintamente al tratar el caso del puente de Godos.

Es interesante resaltar las características comunes existentes entre el puente que ahora analizamos y el de Godos: ambos se sitúan en emplazamientos cercanos entre sí para el paso del río Nalón y con unas funciones complementarias, cuando no similares; se trata de puentes de origen desconocido, pero que por diferentes aspectos ya reseñados, cumplirían ya con su función en la Plena Edad Media; los dos sufren una destrucción en una época indeterminada, aunque probablemente a finales del XIV o comienzos del siglo XV; del mismo modo, hay constancia de que ambos tienen reparaciones al menos desde el último cuarto del siglo XV, en las que estarán directamente implicados el Abad de Teberga y el Cabildo de la Catedral de Oviedo, pudiendo ser reconstruidos en este período por Maestros de la Obra de la Catedral, en el caso de Godos Bartolomé de Solorzano, y en el de Gubín Juan de Candamo; presentan en sus fábricas restos de dos épocas bien diferentes: pilares con tajamares o espolones ojivales correspondientes a obras del s. XV, y otros de plantas triangulares, que pudieran ser restos de las primitivas fábricas alto o plenomedievales; ambos sufren una destrucción poco después de estas obras: así el puente de Godos, en donde se trabajaba en 1470, ya no aparece como tal puente en la última década del siglo, y las obras realizadas en él por entonces se abandonan en 1498; por su lado el de Gubín, que debió acabarse a principios del siglo XVI, y del que tenemos constancia de su uso, debió de desaparecer con alguna de las numerosas riadas de este mismo siglo, si tenemos en cuenta que no vuelve a aparecer mencionado con posterioridad; pese a algunas noticias que hablan de intentos esporádicos de reconstrucción, no se volvieron a levantar, quizá por la presencia de numerosas barcas cercanas (Puerto, Godos, Udrión...), que por diferentes motivos influyeron en su abandono, por intereses de colectivos o de particulares, como fue el caso de Gubín; ambos recibieron para sus obras limosnas, partidas de dinero de vecinos comarcanos interesados en su construcción, rentas o terrenos del Cabildo Ovetense. Por último, los dos puentes se sitúan en vías de co-

municación poco estudiadas, que pese a las referencias de siglos pasados de historiadores y cronistas han pasado más o menos desapercibidas en los estudios históricos del presente siglo, con la habitual excepción de D. Juan Uría Rúa, y formaron parte de una red de comunicaciones mucho más amplia que en gran medida sigue siendo importante en la actualidad.

Del mismo modo, ambos pueden considerarse pertenecientes a un grupo de puentes con características tipológicas comunes (FERNANDEZ HEVIA; ARGÜELLO MENENDEZ, 1994) en cuanto a cimentación, calidad de labra, y grandes dimensiones en anchura de pilas, bóvedas y calzada (puentes carreteros): Peñaflor—cuya construcción está documentada en plena Edad Media—, Cangues d'Onís, Olloniego, Puente d'Arco, y hasta cierto punto, Cualloto (Colloto), frente a fábricas de origen bajomedieval o de inicios de Edad Moderna (Brañes, Gallegos, Lluzones).

BIBLIOGRAFIA

- Actas de las Juntas y Diputaciones del Principado de Asturias* (1950): IDEA, vol. I 1594-1605. Oviedo.
- ALONSO ALONSO, Gabino Arcadio (1992): *Santu Tomás de Llatores*, Trabajo de Investigación inédito, Univ. de Oviedo, Cursos de Doctorado, Bienio 1990-1992. Por cortesía del autor.
- CANELLA Y SECADES, Fermín (1887): *El libro de Oviedo, Guía de la ciudad y su concejo*. Oviedo.
- CASO, Francisco de (1981): *La construcción de la catedral de Oviedo*. Oviedo.
- CUARTAS RIVERO, Margarita (1983): *Oviedo y el Principado de Asturias a fines de la Edad Media*. Oviedo.
- FERNANDEZ CASADO, Carlos (1980): *Historia del puente en España. Puentes Romanos*: sin paginar; Instituto Eduardo Torroja, CSIC, Madrid.
- FERNANDEZ CONDE, F. Javier (1994): *El señorío del Cabildo de Oviedo. Estructuras agrarias de Asturias en el tardo medieval*. Universidad de Oviedo. Área de Historia Medieval.
- FERNANDEZ GONZALEZ, Etelvina: «Los signos lapidarios en el románico asturiano: El “taller” de Villaviciosa», *Actes du colloque international de glyptographie de Saragosse*, 7-11 de julio de 1985.
- FERNANDEZ HEVIA, José María; ARGÜELLO MENENDEZ, José Jorge (1994): «La arquitectura de puentes en Asturias a lo largo de la Edad Media», *Actas del IV Congreso de Arqueología Medieval Española*, Alicante, octubre de 1993.
- FERNANDEZ MIER, Margarita (1992): *Poblamiento y hábitat en la Edad Media Asturiana. El ejemplo de una parroquia rural ovetense. San Cloyo*. Trabajo

de investigación inédito, Univ. de Oviedo, Cursos de Doctorado, Bienio 1990-1992. Por cortesía de la autora.

FERNANDEZ OCHOA, Carmen (1982): *Asturias en época romana*. Madrid.

FERNANDEZ ORDÓÑEZ, J. A. (Director); ABAD BALBOA, Tomás; CHIAS NAVARRO, Pilar; LOPEZ RUIZ, Luis F.; ROMERO DORAL, Carmen: *Catálogo-Inventario de los Puentes anteriores a 1936. Principado de Asturias* (Memoria). Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dir. Gral. de Carreteras. Principado de Asturias. Consejería de Obras Públicas, Dir. Reg. de Obras Públicas. Cátedra de Estética de la Ingeniería, Esc. Téc. Sup. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Diciembre de 1986.

FLORIANO LLORENTE, Pedro: *Colección Diplomática del Monasterio de S. Vicente*. IDEA, Oviedo 1978.

GARCIA LARRAGUETA, Santos (1957): *Catálogo de los pergaminos de la Catedral de Oviedo*. IDEA, Oviedo.

GONZALEZ Y FERNANDEZ VALLES, José Manuel (1955): «Vestigios de un desconocido puente en el Nalón», *BIDEA*, Oviedo.

GONZALEZ Y FERNANDEZ VALLES, José Manuel (1956): «Catalogación de los castros asturianos», *ARCHIVUM*, XVI, Oviedo.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor de (1953-1956): *Diarios* (3 vol.). Ed. preparada por Julio Somoza. Oviedo.

MADOZ, Pascual (1985): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y sus posesiones de ultramar (Asturias)*, Valladolid.

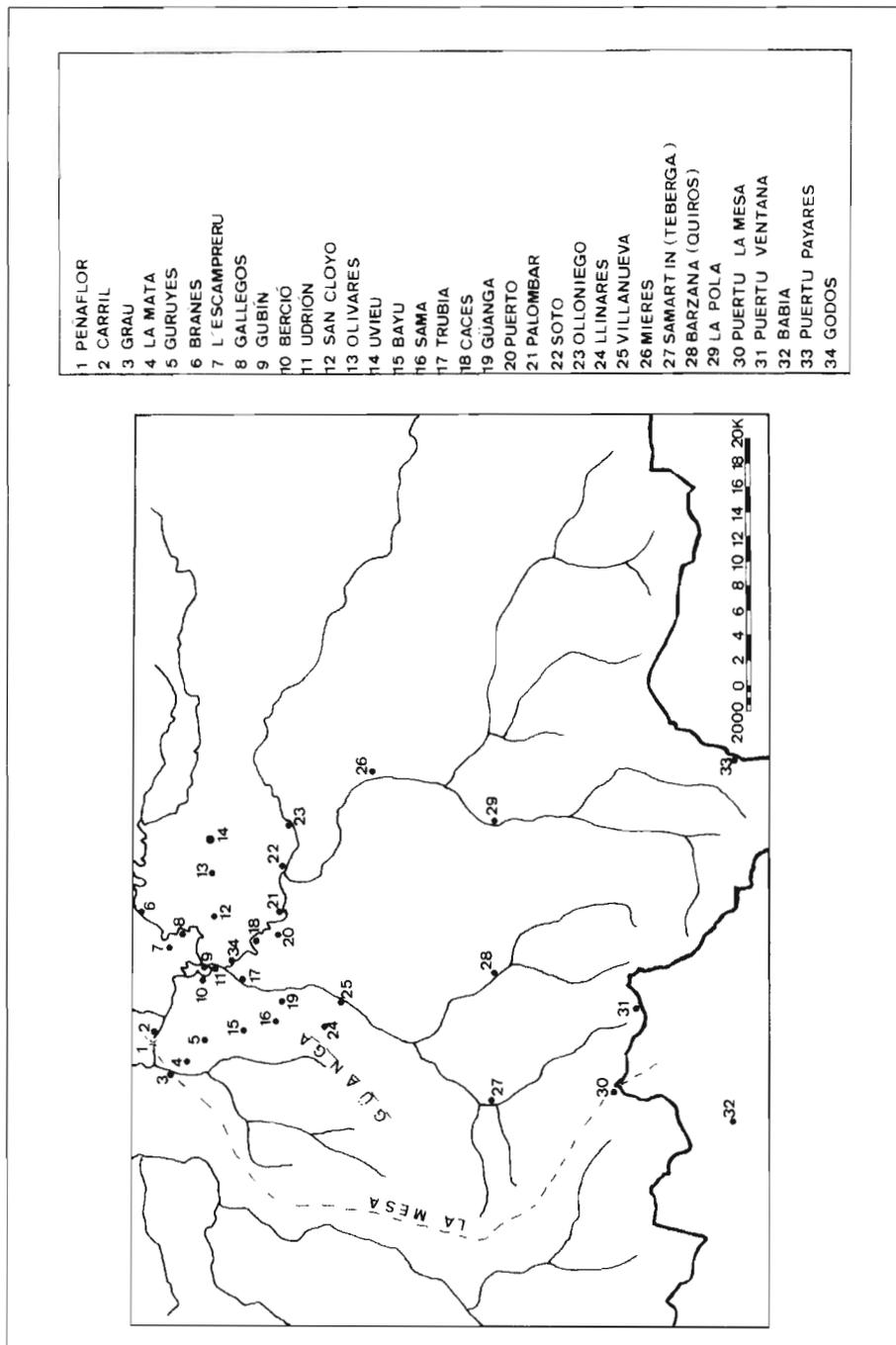
MIGUEL VIGIL, Ciriaco (1887): *Asturias Monumental, Epigráfica y Diplomática*, II vol., Oviedo.

RISCO, Manuel (1793-1795): *España Sagrada. Asturias*. T. XXXVII, XXXVIII, XXXIX, Madrid (reed. facsimilar).

TOLIVAR FAES, J. (1966): *Hospitales de Leprosos de Asturias durante las Edades Media y Moderna*. IDEA. Oviedo.

URIA RIU, Juan (1967): «Cuestiones histórico arqueológicas relativas a la ciudad de Oviedo de los siglos VIII al X», *Symposium sobre la cultura asturiana de la alta edad media*, Oviedo.

URIA RIU, Juan (1989): «Las campañas de Hixém I contra Asturias (794-795) y su probable geografía», *Estudios de Historia de Asturias*, Gijón.





Puente de Godos: sección de la pila central



Puente de Gubín: vista del arco, aguas arriba. asentado sobre roca