

© Manuel I. Olano Pastor

Historiador

Museo Municipal Alto Bierzo. Bembibre
mhiolano@hotmail.com

Publicado en:

Nuevos Elementos de Ingeniería Romana

III Congreso de las Obras Públicas Romanas. Astorga 2006
Junta de Castilla y León - Colegio de Ingenieros T. de O. P.
TRAIANVS © 2006 - <http://traianus.rediris.es>

Caminos Históricos del Bierzo Alto: La Ruta de Bembibre o del Boeza

1. Contextualización Histórica

1.1 ORÍGENES DEL POBLAMIENTO

La ocupación de las vegas fluviales de la hoya alta berciana por grupos de "*Homo Heidelbergensis*" dedicados a la caza, la recolección de frutos silvestres y al "*carroñeo*", se constata desde el Paleolítico Inferior a través de las excavaciones efectuadas en el término de San Román de Bembibre por el Gabinete de Estudios sobre el Patrimonio Histórico y Arqueológico "*Strato*", sacando a la luz varias piezas líticas adscritas a un arco temporal de unos 300.000-100.000 años. Artefactos obtenidos de la talla de cantos rodados o bloques de cuarcita mediante la técnica "*levallois*".¹

El Neolítico apenas está representado en esta cuenca, sin embargo, el hallazgo de un hacha pulimentada en San Román, que se suele situar cronológicamente a finales del IV milenio a. C., nos permite hablar de la presencia de comunidades en el "*tardoneolítico*". Verificamos asimismo en la Edad del Cobre (2.500-1.800 a. C.) la existencia de agrupaciones de economía agronómica asociadas a la "*Cultura Campaniforme*", conservándose varios ejemplares de puntas de flecha "*palmela*" en Santibáñez del Toral.

Los sondeos practicados en Bembibre han dejado al descubierto igualmente un representativo depósito de armas arrojadas que datan del Bronce Final III, en torno al s. VIII a. C., y que se relacionan con la "*Cultura del Soto de Medinilla*", en la Meseta Norte. Este tipo de lanzas y jabalinas han aparecido también en diferentes altozanos del Bierzo Oriental, como, "*La Corona de las Torcas*" de Albares de la Ribera, "*La Corona del Gelón*" de Bembibre, "*La Corona de los Castros*" de San Pedro Castañero, "*La Corona del Rechano*" de Turienzo Castañero, "*El Corón de la Escrita*" de San Esteban del Toral, "*El Corón de Tudela*" de El Valle de Tedejo o "*El Corón de las Torcas*" de La

Ribera de Folgoso; yacimientos todos ellos situados de forma estratégica que definen claramente la autarquía y autosuficiencia de la denominada "*Cultura de los Castros*", imperante en la "*Asturia Interior*" durante la Edad del Hierro.²

El pasado prerromano y romano tiene su máximo exponente en el "*Bronce de Bembibre*", localizado en las proximidades de esta villa y cuyo trasfondo histórico se circunscribe a la conquista romana del noroeste de Hispania. Este texto epigráfico es un edicto del año 15 a.C. otorgado por el emperador Augusto (27 a.C.-14 d.C.) en Narbona, a los "*Paemeiobrigenses*" de la "*gens susarrorum*" que ocupaban el Bierzo Alto, por haber permanecido al lado de los romanos durante las guerras que enfrentaron a ambos pueblos. Actitud que les valió la concesión de privilegios jurídicos, fiscales y territoriales por parte del gobernador de la provincia Transduriana, L. Sestius Quirinalis.

Dicha tábula estaría expuesta al público en la curia de "*Paemiobriga*". Sus raíces provienen de los términos "*Pae*" (hidrónimo), "*meio*" (en medio) y "*briga*" (*oppidum* o elevación fortificada), significando "*ciudad entre ríos*". Topónimo que según el profesor Jesús Rodríguez se corresponde con Bembibre. Para llegar a ser esta forma romance siguió una larga evolución fonética (Paemeiobrem, Paemeiobre, Pemeiobre, Bemioibre, Bemoibre, Bemuibre y, finalmente, Bembibre). Este mismo autor sostiene que "*Paemiobriga*" sería también "*Interamnium Flavium*". Mansión que el itinerario de Antonino sitúa en el trayecto de la "*Via Nova*" a su paso por El Bierzo y que dista de *Asturica* y *Bergidum* entre 30 y 20 millas, respectivamente. Situación geofísica que efectivamente se corresponde con este punto³ o con el colindante, San Román de Bembibre⁴.

Con la romanización, la región se incorpora al "*conventus Asturum*" y pasa a ser un gran foco de explotación aurífera. La crisis del Bajo Imperio Romano preludia el ocaso de aquella sociedad y el debilitamiento de las fronteras. En

¹ STRATO (1997).: Excavación arqueológica en el yacimiento de "El Parral", de San Román de Bembibre. Informe inédito, Servicio Territorial de Cultura de la Junta de Castilla y León. pg. 35.

² AA.VV.: *Qué es El Bierzo*. Ed. La Crónica 16 de León, 1998, pp. 266-269.

³ AA.VV.: *El Bronce de Bembibre. Un edicto del emperador Augusto del año 15 a.C.* Ed. Junta de Castilla y León. Valladolid, 2001, pp. 112-117.

⁴ Tanto en Bembibre como en San Román existen huellas del pasado romano, aunque en esta última localidad son tan importantes que podría hablarse de la ubicación de "*Interamnium Flavium*" en su solar.

MANUEL I. OLANO PASTOR

*Fig. 1. Hacha pulimentada
(San Román de Bembibre)*



*Fig. 2. Armas arrojadas del
Bronce Final III (Bembibre)
M.^a del Pilar Fernández
Álvarez*



Caminos Históricos del Bierzo Alto:
La Ruta de Bembibre o del Boeza

este contexto de desorganización los pueblos germanos aprovechan para entrar en la Península en el año 409. Por su parte, los suevos se apoderan de “Gallaecia” y fundan un reino al que incorporan el área “*bergidense*”. Dicha circunscripción es anexionada en el año 585 por los visigodos, iniciándose desde el s. VII un periodo de fundaciones monásticas, germen de la futura “*tebaida berciana*”. La invasión musulmana del 711 terminaría por hacer desaparecer el viejo esplendor de la monarquía visigoda.

La presencia de tribus beréberes en la comarca berciana fue más simbólica que real, de ahí que los monarcas asturianos la reconquistaran con rapidez, correspondiendo a Fruela I (757-768) su reorganización social y administrativa. Es probable que en esta etapa alto medieval el conde Gatón levantara un castillo en Bembibre para obstaculizar las razzias agarenas, que sería el embrión del hábitat repoblado en el año 1198 por el rey Alfonso IX (1188-1230), que le otorgó a su vez el “*fuero de león para su gestión y gobierno*”⁵. Este privilegiado emplazamiento hace posible que llegue a convertirse en el centro neurálgico de toda la Cuenca del Boeza, y que ejerza el control de la producción agropecuaria y del tránsito de personas y mercancías en la ruta de acceso a Galicia⁶.

En el s. XIII Bembibre fue capital del Condado del Bierzo⁷ y de la Tenencia del Boeza. Aquí tenían fijada su residencia los “*merinos mayores*” y los “*tenentes*” que administraban desde su fortaleza los dominios de la Corona.⁸ En el año 1304 se erige en señorío del infante Alfonso de la Cerda por dictamen del monarca Fernando IV (1295-1312)⁹, pasando en 1442 a la Casa de los Enríquez¹⁰.

1.2 EL SISTEMA DE COMUNICACIONES

Sabemos que las comunicaciones alto-medievales se organizaron a partir de las calzadas de época romana, evitando desniveles acentuados, conectando Castilla con Galicia a su paso por El Bierzo¹¹, con una configuración geográfica de difícil entrada, rodeada de montañas, que la mantuvo relativamente aislada y mal relacionada, siendo conocida también como la Suiza Leonesa¹². Igualmente la proximidad a Ponferrada, como centro tradicional de la rica comarca y su

Fig. 3. Moneda de la Caetra, encontrada en San Román de Bembibre, acuñada con motivo de las guerras cántabras.



⁵ OLANO PASTOR, M. I.: “Crónica de un castillo”. Revista Estudios Bercianos, nº 10. Ed. Instituto de Estudios Bercianos. Ponferrada, 1989, pg. 14.

⁶ OLANO PASTOR, M. I.: “Torres y fortalezas del Boeza”. Revista Estudios Bercianos, nº 15. Ed. Instituto de Estudios Bercianos. Ponferrada, 1991, pg. 54.

⁷ QUINTANA PRIETO, A.: *Monografía histórica del Bierzo*. Madrid, 1976, pg. 184.

⁸ OLANO PASTOR, M. I.: “Torres y fortalezas del Boeza”. *Ibidem*.

⁹ OLANO PASTOR, M. I.: “Memoria histórica sobre el escudo heráldico de Bembibre”. Revista Estudios Bercianos, nº 18. Ed. Instituto de Estudios Bercianos. Ponferrada, 1989, pg. 31.

¹⁰ OLANO PASTOR, M. I.: “Crónica de un castillo”. *op. cit.*, pg. 18.

¹¹ Con relación al conocimiento y estudio del sistema viario romano véase: MORENO GALLO, I.: *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Ed. Ministerio de Fomento y Dirección General de Carreteras. Madrid, 2004.

¹² ESCUDERO, R. y GARCÍA-PRIETO, J.: *Viajes y viajeros por tierras de León (1494-1966)*. Ed. Riegel. Oviedo, 1984. pp. 159 y 277.

MANUEL I. OLANO PASTOR

ineludible conexión con las urbes de Astorga y León, hacen de Bembibre una importante arteria de circulación, puesto que el tráfico de larga distancia solía preferir itinerarios como éste, bien dotados de hospitales, fáciles cruces de ríos y, cualquier medio de asistencia, sin olvidar la religiosa. Los accesos desde Manzanal al Bierzo se llevan a cabo por “*un camino real que va por la cumbre de una sierra muy alta, es un camino angosto que cae a un gran despeñadero y es uno de los mas ffrecuentados que ay en toda la provincia del bierzo para los comienzos del rreyno de Castilla a Galizia, por donde pasan carros cargados con pan, bino y otras mercadurias para ir a los mercados de Astorga, La Bañeza, Santa Marina del Rey, Bembibre y Ponferrada*”¹³.

En general, el número de caminos era mucho más elevado que en la actualidad, aunque la mayoría eran simples sendas que unían los núcleos de población del alfoz con el territorio económico de Bembibre. Los puntos de interconexión que hemos hallado a través de la documentación podemos agruparlos en tres categorías:

- Principales, que unen a la población con la periferia, ya sean de carácter “*inter o intra local*”, tal es el caso de: camino, calzada, carrera y vía.
- Intermedios, que enlazan puntos de interés comunitario como: calle real, calle pública y calle nominada o innominada.

Fig. 4. Miliario romano de Bembibre



¹³ A.R.CH., Pleitos Civiles, Leg. 930, Año 1627, S/F.

Caminos Históricos del Bierzo Alto: La Ruta de Bembibre o del Boeza

- Subordinados, que permiten el acceso a áreas de cultivo, centros de explotación y espacios reducidos (camino peón, callejuela, callejo, carrerón, pasada, rodera y servidumbre).

El itinerario del Manzanal constituye también una de las rutas secundarias de la “*Vereda Real de Santiago*”. Sin embargo, el Valle del Boeza, junto con el de Tremor y el de Bembibre, son los únicos pasos directos desde la Omaña hasta el Bierzo, permitiendo enlazar Babia y Asturias con dicho lugar de peregrinación¹⁴. Otro trayecto alternativo, mucho menos frecuentado, buscaba el suave descenso hacia la cuenca berciana por “*la capil de roman de Valdesantiago*” (entre San Pedro y Turienzo Castañero), cruzando el curso hídrico por “*el Puente de Bembibre*”, villa a la que accede por “*la puerta del Oso*”; o bien desviándose por “*el ejido*” hacia “*la pasada de San Lázaro*” y arribar a San Román por “*los Campos de Muriel*”¹⁵ y “*la calzada*”.

En ambos casos los peregrinos lograrían sortear así una orografía abrupta y buscar una climatología propicia, enlazando para unos investigadores con la ruta principal en Cacabelos¹⁶ y para otros con Ponferrada a través de Almázcara y San Miguel de las Dueñas, lo que les liberaba del ascenso al Monte Arenas¹⁷. Ello explicaría que al Camino Real que cruza la villa se le denomine igualmente Camino Francés.

A finales del s. XII se desarrolla la construcción de obras públicas, tales como la apertura de nuevas vías de comunicación o la consolidación de las ya existentes. En aras a evitar el tan temido aislamiento y a facilitar su acercamiento e intercomunicación con los naturales de la demarcación, así como la movilidad geográfica de sus mercancías en los intercambios comerciales, las autoridades locales consignan partidas presupuestarias destinadas a las infraestructuras,

pero con un matiz muy sui generis, sin una concienciación de la necesidad por parte de los convecinos y sin una planificación por parte del Regimiento, que respondía como norma a posteriori, ya conocido el deterioro, concentrando sus esfuerzos en afrontar las cimentaciones básicas de interés general, entre las que se encontrarían, por su trascendencia, los puentes, algunos de los cuales aún se conservan.

En la Edad Moderna el panorama histórico del Bierzo registra un cambio trascendental, al ejecutarse el “*Proyecto Económico*” de Bernardo Ward, quien achaca el atraso industrial de nuestro país a la falta de una red vial que conectase el centro con la periferia¹⁸. Conforme a ese programa, el Estado alentaría la conexión de Madrid con los diferentes puntos de la península, planificando lo que se ha venido a denominar carreteras radiales. Con ello se pretende agilizar los transportes, la activación del desarrollo y la consolidación de un mercado interior, que a la postre contribuiría a la regeneración financiera de determinadas áreas, hasta ahora deprimidas.

Organización viaria que se inicia durante el reinado de Fernando VI (1746-1759), de la mano del marqués de Ensenada, y que pasa por la renovación de algunos itinerarios y la construcción de otros¹⁹. Disposiciones que desde el año 1749 pretenden enlazar la capital con la costa gallega y que a partir de 1761 conocen un mayor impulso²⁰. El teniente coronel de ingenieros, Carlos Lemaury, será destinado en 1763 por el marqués de Esquilache a las “*obras del nuevo Real Camino de Galicia*”²¹, haciéndose cargo de su dirección desde el 23 de abril 1764²². Siendo secundado en esta empresa por los técnicos: Juan de Torres, Francisco Tolodano y Ricaud de Tirgale²³.

Para un mejor conocimiento del tramo comprendido entre Manzanal del Puerto y Villafranca del Bierzo, Lemaury

¹⁴ BALBOA DE PAZ, J.A.: “Colinas del Campo de Martín Moro”, Rev. Bierzo, Ed. Basílica de Ntra. Sra. de la Encina, Ponferrada, 1994. pg. 43.

¹⁵ Nomenclatura que traduce ciertas posesiones de Pedro Muriel. A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.590, Sign. 138, Añoa 1586, Fol. 186.

¹⁶ DURANY CASTRILLO, M.: *La Región del Bierzo en los siglos centrales de la Edad Media*. Ed. Universidad de León y Universidad de Santiago de Compostela. Santiago de Compostela, 1989, pg. 78.

¹⁷ AA.VV.: *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela (II)*. Ed. Diputación Provincial de Asturias. Oviedo, 1981. pp. 286-289.

¹⁸ URIOL SALCEDO, J.I.: *Historia de los caminos de España*. Volumen I. Ed. Colegio de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, 1990, pp. 251. Irlandés al servicio de la corona española autor del “Proyecto Económico”, publicado en el año 1762.

“*El atraso que padecen en España la agricultura, las fabricas y el comercio bien se sabe que, en gran parte procede de la falta de comunicaciones de una provincia con otra en el interior del Reino, y de todas con el mar; estas se consiguen por medio de rios navegables, canales y buenos caminos*”.

¹⁹ AA.VV.: *El Catastro de Ensenada. Magna averiguación fiscal para alivio de los vasallos y mejor conocimiento de los Reinos (1749-1756)*. Ed. Centro de Publicaciones y Documentación del Ministerio de Hacienda, Madrid, 2002, pg. 90.

²⁰ Sobre la realización de este itinerario véase: GARCÍA FUENTES, M.: *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*. Ed. Diputación Provincial de La Coruña, 1987.

²¹ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.578, Sign. 1.900, Año 1769, S/F.

²² SÁNCHEZ LÁZARO, T.: *Carlos Lemaury y el canal de Guadarrama*. Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, 1995, pg. 40.

²³ AA.VV.: *Catálogo de puentes anteriores a 1936 en la provincia de León*. Ed. Turner, Madrid, 1988, pp. 51-53.

MANUEL I. OLANO PASTOR

Fig. 5. Marcas de pico en la vía romana (Tramo Manzanal- Torre). Isaac Moreno Gallo.



Fig. 6. Tramo del "Camino de la calzada" de San Román de Bembibre. Isaac Moreno Gallo.



Caminos Históricos del Bierzo Alto: La Ruta de Bembibre o del Boeza

fijará su residencia en Bembibre, al igual que los ingenieros: Francisco Angulo y Manuel Fravery; el “sobrestante mayor de intervención”, Miguel Valls²⁴; el arquitecto Rafael Juárez de Castilla; y el maestro de cantería, Antonio Carbajo. Además de otros profesionales y operarios, así como tropas de los regimientos de Asturias y Navarra, agregadas al programa constructivo²⁵.

Tras examinar pródicamente la configuración del terreno con el fin de elegir el trazado más idóneo, Carlos Lemaury opta por seguir el camino que desde Astorga se dirigía al Bierzo a través del Puerto de Manzanal, desestimando el ramal que con el mismo destino franqueaba el Puerto de Foncebadón. Dicha elección le lleva a localizar en 1764 la vieja calzada romana que enlazaba Asturica Augusta y Bergidum Flavium, hallando varias piezas epigráficas latinas entre Torre del Bierzo y la Ermita del Santo Cristo de la Silva²⁶. Trayecto que, a tenor de los textos analizados, era muy utilizado en el Antiguo Régimen por quienes transitaban entre Castilla y Galicia²⁷.

La duración de los trabajos del tramo Bembibre-Manzanal suele situarse entre 1767 y 1769²⁸, y según nos informa el ingeniero Baltasar Ricaud de Tirgaley se paralizaron en “el puente de Lagares” o de “Las Ventas de Albares”²⁹. Desde este punto “se prosigue por el Camino Viejo, pasando por Bembibre, y Villafranca del Bierzo, hasta Ruytelan”, es decir, se continúa por “la antigua vía militar de los romanos”³⁰. Particularidad que detalla asimismo, el párroco de Bembibre Agustín Gayoso y Monroy:

“es este pueblo aquel Ynteramnium Flavium que zitan Antonino y Ptolomeo, entre Bergidum y Astorga, y no conoce el reverendo Florez por falta de noticias y por

no haverlo visto como yo. Lo cierto es que esta situado entre dos rios, que ay a Astorga siete leguas y media, o 30 millas, que era transito de los Romanos y en donde pernoctavan, como hacen hoy los que vienen por esta carretera nuevamente habilitada sin haverse separado su dirección de el rumbo de los Romanos, cuyos vestigios existian y existen aun en Puentes, Calzadas y otros monumentos aunque arruinados. Hoy hallan los viajeros el descanso en una casa de posada que se hizo de orden del Rey, en donde hai regular surtido para proporcionar pasar comodamente las noches y seguir su ruta por el nuevo camino que lleba a Galicia y sigue el mismo rumbo que los Romanos”³¹.

Sin embargo, hay que aceptar que se introdujeron variaciones en algunas partes del trazado, como se colige del análisis de la Concordia del Valle de Cerezal, consensuada entre las parroquias de San Andrés de las Puentes, y Santa Marina de Torre, al distinguir que por la cuenca del río Tremor “el camino rl. antiguo esta olvidado, y sin uso, despues que se construió el nuevo de orden de S. M”³².

Encontramos posteriores actuaciones de mantenimiento sobre este recorrido en la década de los 70³³, motivadas en parte por las dificultades orográficas y la adversidad de la climatología de la zona³⁴. Entre los años 1786 y 1790 se está llevando a cabo “la construccion del nuevo Real Camino que unira Villafranca del Bierzo, Cacabelos, Congosto, Bembibre y el tramo de Manzanal”³⁵. En Bembibre se proyectaría sobre el arroyo de Pradoluengo una alcantarilla. El monolito conmemorativo lleva la siguiente leyenda: “Reinando Carlos III. Año 1786”.

²⁴ A.R.CH., Sala de Hijosdalgo, Caj. 1293-1, Año 1779, S/F. Este personaje obtuvo por nombramiento del marqués de Esquilache el cargo de “Sobrestante Maior e Interventor en las obras del camyno del Reyno de Galicia desde la Coruña hasta la Corte” el 26 de julio de 1763 y lo desempeñó hasta el año 1769.

²⁵ OLANO PASTOR, M.: Las herrerías de la Cuenca del Boeza y los proyectos de Carlos Lemaury (s. XVI-XVIII). Estudio Inédito, 1996, pg. 31.

²⁶ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 911. Véase también a este respecto: PEÑA, M.S.: “Foncebadón, encrucijada de caminos al Bierzo”. Rev. Astórica, n° 11. Ed. Centro de Estudios Astorganos Marcelo Macías. Astorga, 1983, pp. 130 y 131.

²⁷ A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, Año 1666, Fols. 123 y 124: Al referirse al Boeza se concreta que: “era el paso preciso y forzoso para los dichos reinos, mayormente a los que vienen con coche o literas, que no tienen otra parte por donde pasar, pues aunque sea en el verano, por el puerto de Rabanal no hay otro paso para los coches, sino por el referido rio”.

²⁸ GARCÍA FUENTES, M.: *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. Ed. Universidad de La Coruña, 1999, pp. 83 y 84.

²⁹ Información facilitada por Isaac Moreno Gallo.

³⁰ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 912.

³¹ B.N., Secc. Manuscritos., Sign. 7.505, Relaciones geográficas de Tomás López, Año 1797, Fols. 428-431.

³² A.D.A., Secc. Parroquias, San Andrés de las Puentes, 30/19-V/4. Concordia del Valle de Cerezal, Año 1788, S/F.

³³ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.578, Sign. 1.900, op. cit.: “Antonio Carbajo, vecino de la ciudad de Lugo, maestro de cantería dedicado a la fabrica de murallas de pared, se ha hallado ejerciendo en los trabajos del nuevo Real Camino, del lugar de Torre, Manzanal y la villa de Bembibre, que en fuerza de real orden expida por su majestad se esta construyendo”.

³⁴ A.P.T.B., Libro II de Defunciones (1750-1886). Fols. 164 y 178. En los años 1771 y 1799 se constatan sucesivamente los fallecimientos de tres trabajadores “en la obra del real camino”, dos leoneses y uno gallego.

³⁵ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 914.

MANUEL I. OLANO PASTOR

Fig. 7. Corte del “Camino de la calzada” de San Román de Bembibre



En la excursión que Jovellanos realiza por El Bierzo en 1792, elogia la técnica constructiva de los trabajos de ingeniería desarrollados sobre esta ruta:

*“Manzanal, donde pasado un cuarto de legua, empieza el camino construido por don Carlos Lemaur: obra magnífica y digna de su gran genio; es de tres largas leguas, en que se baja hasta Bembibre. La enorme cuesta está tomada con la mayor sabiduría; la peña bien cortada y escarpada; bien evacuadas las aguas, y el suelo firme, que después de más de veinte años está el camino como nuevo (...) Portentoso el camino de C. Lemaur, y mejor cuanto más se mira”*³⁶.

Las obras continuarían en los años siguientes, para concluirse de forma definitiva hacia los albores de la decimoviena centuria³⁷. El regidor de Astorga, Clemente López Carvajal, desempeñaría “la tesorería del fondo de las obras de Caminos del Reino de Galicia” en el arco temporal 1798-1801³⁸. Un ejemplo de ello fue la restauración del portazgo

de Torre del Bierzo, de la que tenemos conocimiento a través de la correspondencia de sus administradores, a falta de los libros de contabilidad, que desaparecieron durante la invasión francesa, concretamente el 2 de enero de 1809³⁹.

A lo largo de la Guerra de la Independencia (1808-1814) varias obras literarias aluden a las comunicaciones de la zona berciana:

- “El Diario Peninsular, 1808-1817. Por el Mayor-General Sir Benjamín D’ Urban”, reseña que de Bembibre a Manzanal hay “un pequeño trecho de carretera de montaña, y desde allí hasta Astorga un pequeño descenso y llanura. Buenos aprovisionamientos, me atrevería a decir, para un ejército a lo largo de todo el camino, y ningún pero que oponer a las carreteras. Si hubiera que esperar alguna oposición entre Bembibre y Manzanal, habría que contar con algunas bajas, pero la extensión de la cordillera es tan corta que el paso se podría hacer con facilidad”⁴⁰.

³⁶ ESCUDERO, R. y GARCÍA-PRieto, J.: *Viajes y viajeros por tierras de León...*, op. cit., pp. 115-127.

³⁷ GARCÍA GONZÁLEZ, J.: *El Bierzo a finales del siglo XVIII*. Ed. Instituto de Estudios Bercianos, Ponferrada, 1998, pp. 59 y 60.

³⁸ C.P., Fondo de Bernardo Cubero. Correspondencia, Año 1801, S/F.

³⁹ El mismo gerente José Díez, se había refugiado en Santa Marina de Montes, donde pereció el 4 de febrero de 1809. A.P.S.M.T, Libro II de Defunciones (1786-1851). Fol. 158.

⁴⁰ GARCÍA FUENTES, A.: “Recuerdos y memorias de la Independencia: los soldados británicos del General Moore en Astorga y el reino de León en 1808 (I).” Rev. Astorica, Ed. Centro de Estudios Astorganos “Marcelo Macías”, Astorga, 1999, pp. 152 y 153.



Fig. 8. Alcantarilla de Mojasacos (Bembibre)

- “Las memorias del soldado James Jun, del 42º Higlander”, refieren que abandonaban Astorga “a través de una gruesa capa de nieve, pero a través de la mejor carretera por la que habíamos viajado hasta el momento”⁴¹.
- El oficial francés, Frederic Sprangzi, atestigua que la calzada que une Astorga y La Coruña es magnífica y que “no hay en toda Europa otra más hermosa, ni más firme, ni mejor conservada”⁴².
- “Viaje por España. Charles Richard Vaughan”. Éste diplomático inglés al marcharse de Bembibre con dirección a Astorga, indica que “la carretera era ancha y excelente hasta la cima del desfiladero”⁴³.

Richard Ford, al atravesar en 1831 estas tierras reincide en que “el camino real” que se dirige a Lugo “es magnífico y constituye un soberbio monumento a la ingeniería de montaña”⁴⁴. El mismo George Borrow, al franquear el puerto de Manzanal en 1837, declara que lo hace por “una excelente carretera abierta en la escarpada falda de la montaña que teníamos a la derecha (...) era la carretera tortuosa, y el paisaje más pintoresco a cada revuelta”. Al proseguir por la vega del Boeza y pasar Congosto “el camino empezó a descender en rápida y tortuosa cuesta, que terminaba en un valle, en cuyo fondo había un puente angosto y largo”⁴⁵.

⁴¹ GARCÍA FUENTES, A.: “Recuerdos y memorias de la Independencia: los soldados británicos del General Moore en Astorga y el reino de León en 1808 (II).” Rev. Astorica, Ed. Centro de Estudios Astorganos “Marcelo Macías”, Astorga, 2000, Pág. 130.

⁴² GARCÍA FUENTES, A.: “Recuerdos y memorias de la Independencia: los soldados británicos del General Moore en Astorga y el reino de León en 1808 (II).” op. cit., pg. 143.

⁴³ GARCÍA FUENTES, A.: “Recuerdos y memorias de la Independencia: los soldados británicos del General Moore en Astorga y el reino de León en 1808 (II).” op. cit., pg. 156.

⁴⁴ ESCUDERO, R. y GARCÍA-PRieto, J.: *Viajes y viajeros por tierras de León...*, op. cit., pg. 156.

⁴⁵ ESCUDERO, R. y GARCÍA-PRieto, J.: *Viajes y viajeros por tierras de León...*, op. cit., pp. 177-182.

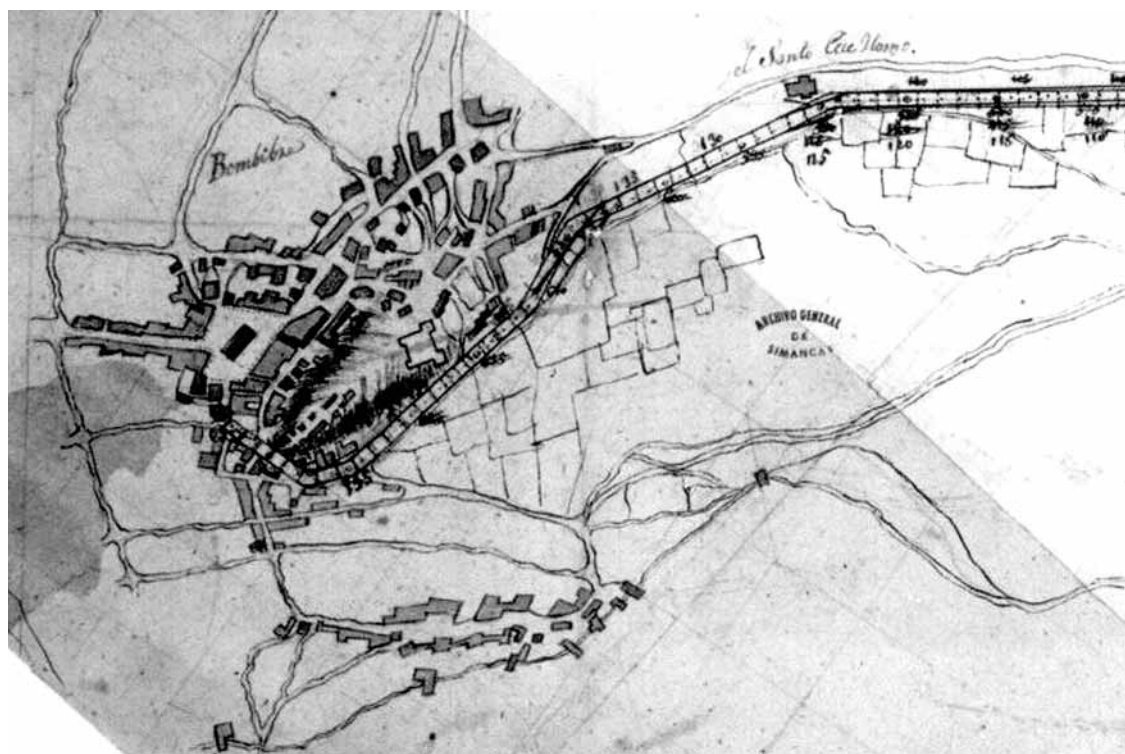


Fig. 9. Plano de Bembibre. Carlos Lemaur (1771)

Fig. 10. Camino General de Postas (Tramo San Román de Bembibre).

Con respecto a la mejora del paso por algunas localidades del trayecto, en 1845, el Ingeniero General de Carreteras de Asturias y León, Pedro Severo Robles, envía a los ayuntamientos afectados un comunicado enunciando “que para facilitar el tránsito de los carruajes por las poblaciones se hace preciso derribar algunos balcones, corredores y voladizos que lo dificultan”⁴⁶. Se desplazaría a Bembibre para esta operación, Juan de Castro y Quiroga, celador de carreteras de este distrito. Los inmuebles y propiedades que habrían de sujetarse a tal medida eran:

- Los balcones, corredores y voladizos situados “a menos de doce pies de altura sobre las aceras de la calle de Escobar”.
- Las puertas y ventanas que abran hacia la carretera.
- El portal existente “en la parte izquierda de la calle de Escobar”.
- El atrio de mampostería de la iglesia parroquial.
- El huerto y la “porción de terreno a la salida de Bembibre con dirección al puerto”⁴⁷.



⁴⁶ C.P., Fondo Bernardo Cubero. Correspondencia, Año 1845, S/F.

⁴⁷ Ibidem.

Caminos Históricos del Bierzo Alto: La Ruta de Bembibre o del Boeza

Oficialmente el abandono de “*la vieja carretera de Madrid a La Coruña*” acontece en el último tercio de la decimonovena centuria y parte “*del kilómetro 373, es decir, del punto en que el antiguo trazado se apartaba del llano amplio y productivo del valle del río Boeza, afluente del Sil y se metía por el terreno montuoso hasta Cacabelos*”. Momento en que se hace entrega “*a los pueblos del tramo antiguo para que lo conservasen como camino vecinal*”. Las razones esgrimidas para llevarla a efecto se basaban en los siguientes puntos:

- Evitar el terreno montañoso “*de escasa producción*” y dirigirse a “*Ponferrada, capital entonces de la región*”.
- Impulsar el crecimiento empresarial de esa urbe, buscando con ello la instalación de “*industrias de la importancia de la siderúrgica de Ponferrada*”.
- Llevar el ferrocarril por “*el nuevo trazado hasta Ponferrada*”⁴⁸.

Años más tarde, Congosto y Cubillos, con el fin de “*explorar las pizarras de sus términos y darles salida por esa vía*”, presentan ante la Diputación Provincial un proyecto para “*rehacer el firme y todas las obras de fábrica, evaluando el coste por kilómetro en 5.000 pesetas*”. Asunto que no prosperaría al dictaminar esa institución que “*sabida es la gran solidez con que se construían las antiguas carreteras, por*

consiguiente el mal estado se debía al escaso interés que esas corporaciones habían mostrado en su conservación”⁴⁹.

1.3 LA RED DE VIADUCTOS DEL VALLE DEL BOEZA

El pasado romano de los puentes de cantería sobre los que discurría la calzada había quedado oculto por reedificaciones de los s. XII⁵⁰ al XVIII⁵¹. Sin embargo, los registros alusivos a los mismos son relativamente escasos, de lo que se infiere que se trata de una pervivencia latino-medieval, reformada y adaptada a las exigencias imperantes⁵². De ahí, que exista cierta ambigüedad al enunciar las renovaciones de diversa índole efectuadas en los de Torre del Bierzo, Bembibre⁵³ y Cobrana. Mientras que otros se inauguraban prácticamente “*ex novo*”, como son los casos de los viaductos de Las Ventas de Albares⁵⁴, y San Román de Bembibre⁵⁵. En esta ruta del Boeza se constata la existencia a lo largo de los ss. XV y XVI de puentes de piedra en Toreno, Torre del Bierzo, Las Ventas de Albares, San Román de Bembibre y Congosto; corpus que en el XVII se ampliará en nuestra zona a los de Cerezal de Tremor y La Granja de San Vicente, mencionándose igualmente pontones de madera en Santa Marina de Torre, San Andrés de las Puentes⁵⁶,

⁴⁸ C.P., Fondo Bernardo Cubero. Correspondencia, Año 1928, S/F.

⁴⁹ Ibidem.

⁵⁰ AVELLO ÁLVAREZ, J.L.: *Las torres señoriales de la Baja Edad Media asturiana*. Ed. Universidad de León, 1991. pg. 27

⁵¹ CADIÑANOS BARDECI, I.: “Puentes de León (I)”. Rev. Tierras de León, nº 111-112. Ed. Diputación Provincial de León, 2000-2001, pp. 16 y 17.

⁵² Sobre el estudio y evolución de los puentes romanos véase: DURÁN FUENTES, M.: *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Ed. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela, 2005.

⁵³ Los textos de los ss. XVI, XVII, XVIII y XIX, permiten conocer la existencia en 1515 de un puente de madera sobre pilares de piedra que comunica Bembibre con Matachana. A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. Año 1515, Fol. 20.

• Este viaducto era un punto clave en la ruta que desde Foncebadón buscaba el descenso por los términos de San Pedro y Turienzo Castañero y, salvaba el Boeza a la altura del Barrio de la Fuente de Bembibre. Tras arruinar las aguas del Boeza su armadura pétreo, volvería a ser rehabilitado por 20 ducados en 1632, aunque de “*madera sobre pilares de piedra*”. A.H.P.L., P.N.B., Caj. 1.843, Sign. 417, Año 1632, Fols. 563 y 564.

• La gran crecida que soportó el río en el año 1697 volvió a derruirlo, encargando al prior de la Encomienda del Sancti Spiritus la hechura de “*un puente de mano*” provisional, mientras se levanta otro empleando piedra, vigas de madera y rachones. A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.218, Sign. 846, Año 1697, Fols. 317 y 318.

• Dado su menor tránsito permanecería así en las centurias siguientes. No obstante habría de ser rehabilitado en el último tercio del s. XVIII, como también en 1832 por Joaquín López Carvajal y Armesto. C.P., Fondo Bernardo Cubero. Correspondencia, Año 1832, S/F.

• En 1881 se proyectó su reconstrucción sobre 6 pilares de cantería y sendos contrafuertes para consolidar sus márgenes a cada extremo. C.P., Fondo Bernardo Cubero. Correspondencia, Año 1881, S/F.

• Cinco años después una nueva arremetida de las aguas hace necesaria otra “*recomposición del puente y reparaciones de la estacada que existe al lado del mismo*”, aprobada el 11 de octubre por el edil Pedro García Huerta. B.O.P.L., Nº 50, 25 de octubre de 1886, pg. 3.

• Ya en 1900, siendo alcalde, Agapito Flor Escalante, se acometieron en mayo nuevas obras de recomposición licitadas en 1.950 ptas. B.O.P.L., Nº 61, 21 de mayo de 1900, pg. 5.

⁵⁴ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.218, Sign. 919, Año 1769, Fol. 86.

⁵⁵ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.578, Sign. 1.897, Año 1763, S/F.

⁵⁶ Por este lugar pasaba el camino que venía de Astorga hacia Fonfría del Pero.

⁵⁷ Pontón que se alzaba en las proximidades de San Andrés de las Puentes y que fue levantado en el año 1587.

MANUEL I. OLANO PASTOR

Navaleo⁵⁷, Valle Ferrado⁵⁸, San Román de Bembibre, Matachana y Villaverde de los Cestos.

El puente de Torre del Bierzo, a tenor de los siguientes numerales romanos “MXXXD” que aparecen esculpidos sobre una de sus piedras de cantería, se levanta sobre el curso del Tremor en época bajo-medieval⁵⁹. Arruinado por las aguas en los albores de la decimosexta centuria, se vuelve a erigir bajo el mandato de la reina Juana. Su estructura morfológica es la “*de un arco de piedra y canto muy*

buena y fuerte”⁶⁰. Tras la reforma llevada a cabo en el s. XVIII, siguiendo las directrices de Carlos Lemaur, se afronta otra nueva en los primeros años de la centuria siguiente, pues su fábrica fue dañada en parte durante la Guerra de la Independencia⁶¹.

En la vertiente del Boeza destaca “*el puente de Lagares*” o de Las Ventas de Albares, que dista de Bembibre “*un cuarto de legua*”⁶². Hecho en la segunda mitad del siglo I d. C.⁶³, y renovado a su vez en el año 1536⁶⁴, se describe

Fig.11. Puente de Torre del Bierzo.



⁵⁸ El llamado “*pontón de val de ferrado, xunto al castro de Albaro Alfonso*” era un “*madero de castaño de mas de media vara de ancho*” y habría de destinarse tan sólo al tránsito de personas “*no de animales de carga, ganados o carros armados o cabalgaduras*”. Al estar emplazado en parte en dezmario de Albares, los vecinos de San Pedro Castañero habían obtenido en 1617 licencia para su construcción del Teniente de Corregidor de Bembibre, Pedro de la Carrera y de los representantes del Concejo de Albares, Juan Trabajo y Andrés de Albares, El Viejo. Con ello podrían acceder nuevamente a sus tierras de Fiyuelo y a los mercados de la villa de Bembibre. Comunicaciones que habían quedado interrumpidas aquel invierno al haber arruinado las fuertes avenidas “*tres puentes y pontones*”. Dicho pontón era utilizado principalmente por los vecinos de San Andrés de las Puentes, San Facundo, San Pedro Castañero, Vitoria, Turienzo Castañero, Matachana, Villaverde de los Cestos y Calamocos. Su demolición acontece en 1625 debido a una crecida de las aguas, aunque los de San Pedro Castañero culpan de ello a los de Albares. A.R.CH., Pleitos Civiles, Leg. 930, op. cit., S/F.

⁵⁹ Como así me lo comunicó en 1991, el vecino de esta localidad, José García González.

⁶⁰ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 72.

⁶¹ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.640, Sign. 2.043, Año 1810, S/F.

⁶² A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 135.

⁶³ AA.VV.: *Catálogo de puentes anteriores a 1936...*, op. cit., Pg.120.

⁶⁴ A.G.S., Estado, Leg. 1111. Año 1544, Fol. 30.

Caminos Históricos del Bierzo Alto: La Ruta de Bembibre o del Boeza

como un viaducto de sillería y mampostería, con tres arcos y un “*guardamar*” hacia la margen derecha del río⁶⁵. Derruido por una crecida en 1586⁶⁶, se reedifica de nuevo tres años más tarde⁶⁷.

Soportaba un intenso tráfico de artículos y pasajeros, y siendo paso obligado cuando los puertos permanecen cerrados por los rigores invernales⁶⁸, pudiendo establecerse una relación causal directa entre su estabilidad y el correcto abastecimiento en las ferias y mercados de la villa. La necesidad de mantenerlo en adecuadas condiciones de servicio fue una preocupación y carga constante, invirtiéndose enormes sumas de dinero en la reparación de los defectos ocasionados, teniendo los viajeros que vadearlo durante años, sucediéndose por ello percances curiosos que lamentablemente acabaron en tragedia⁶⁹.

Las continuas avenidas y riadas destrozaron en reiteradas ocasiones su traza, permaneciendo incólume por su extrema solidez el arco de 50 pies de hueco, engranado sobre un peñascal⁷⁰. En 1637 el apremiante requerimiento de mantenerlo abierto al tráfico de mercancías y viandantes y la escasez de fondos, motivó una reconstrucción provisional nada acorde con el diseño inicial, ahora de madera sobre cuatro pilares pétreos, que ensamblan con el citado arco, a instancia de Antonio Valdés, miembro del Consejo de su Majestad, quien estuvo a punto de morir ahogado el año anterior en su intento de atravesarlo por “*un esguazo*”⁷¹.

Un desbordamiento de las aguas apremia en 1666 una nueva reedificación, bajo una delineación de cinco arcos (de 30 pies cada ojo), y dos contrafuertes que refuerzan

cada una de las márgenes, de tal manera que pudieran evitar que las crecidas y fuertes corrientes, actuasen desigualmente sobre los pilares de la base, como venía sucediendo. Este formidable proyecto fue tasado en algo más de 20.000 ducados por maestros cantería de la Merindad de Trasmiera, que participaban en varias construcciones de la villa, destacando Francisco Gómez de la Sota, cuya pericia viene avalada por sus actuaciones en “*los puentes de Fromista, Riocin de los Molinos y Cervera*”⁷².

Nuevas avenidas malograrían su fábrica, de ahí, que en 1764 el ingeniero Carlos Lemaury, encargue su composición al vallisoletano afincado en Bembibre, Rafael Juárez de Castilla⁷³. Las obras se concluyeron cuatro después y no debieron ser muy precisas, por lo que dos años más tarde ha de ser reparado⁷⁴. Tenemos constancia de que en el transcurso de la Guerra de la Independencia hubo un enfrentamiento entre tropas francesas y españolas sobre el mismo, aunque desconocemos si fue dañada su estructura. Por su parte, el concejo de Albares de la Ribera a través de un oficio suscrito el 22 de octubre de 1835, pretende sustituir su viejo puente de madera por otro de piedra y que los pueblos circundantes colaboren en su fábrica. Manifestando además, que para ir a las ferias y mercados de Bembibre suelen pasar el río Boeza “*por el puente nuevo, situado en el camino real, donde tiene el pueblo de Albares una venta*”; mientras que las gentes de “*Tremor de Arriba, Pobladura de las Regueras, Almagarinos, Tremor de Abajo y Cerezal, e incluso de Omaña y Cepeda, cruzan el Boeza por el puente de La Ribera*”⁷⁵.

⁶⁵ A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 125.

⁶⁶ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 1.590, Sign. 138, Año 1586, Fol. 154.

⁶⁷ A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.539, Sign. 88, Año 1590, Fols. 36-38.

⁶⁸ El licenciado Alonso de la Fuente, presbítero de la villa de Bembibre corrobora su trascendencia alegando que: “*el paso por Rabanal no es para coches ni literas y cerrandose los puertos en invierno no hay otro paso preciso que por la dicha puente de Lagares*”. A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 120.

⁶⁹ De ellos destacamos los siguientes:

- Miguel Lorenzo, vecino de La Ribera, relata que: “*abra once años pasando un oidor de la Corona a Madrid estuvo casi aogado, y se le quedo mucha cantidad de dinero en el rrio que despues al berano parecio parte del y abra dos años se aogo un capellan del obispo de Lugo y el dicho obispo estuvo a pique de hacer lo mismo y an sucedido otras muchas disgracias y los naturales no se atreven a pasar con sus carros de bueies que algunos se les an aogado con que falta el comercio y traxineria*”. A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 130.

- Pedro Romero, mercader, declara que: “*a trece años que asiste en esta villa (...) a comprar lienzos que lleva a bender a la çidad de Toledo. Donde tiene su correspondencia (...)Y abra dos años yendo (...) para dicha ciudad, pasando por el dicho paraxe [de La Puente de Lagares], con ser persona que avia pasado tantas veces por el y que sabia el vado, yba creçido el dicho rrio, que se vio aogado porque la mula en que iba, con la fuerça del agua se la llevo y al susodicho y caio al rio y la mula se fue por el abaxo y este testigo sino acudiera xente se aogara y ubo de bolberse a esta villa y a su possada y dexar el viaxe por entonces*”. A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 128.

⁷⁰ A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 125.

⁷¹ A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 126.

⁷² A.H.P.L., P.N.P., Caj. 1.804, Sign. 377, op. cit., Fol. 136.

⁷³ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.218, Sign. 919, Fol. 86.

⁷⁴ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 912.

⁷⁵ C.P., Fondo Bernardo Cubero. Correspondencia, Año 1835, S/F.

MANUEL I. OLANO PASTOR

Fig. 12. Puente de Lagares o de Las Ventas de Albares.



El puente de San Román de Bemibre se alza sobre el “rio que se llama de Viñales (...) en el camino frances e pasaje de romeria del señor Santiago”⁷⁶. De posible origen romano, su traza estaba constituida por “un arco de pyedra de grano e cal”⁷⁷. Desapareció en la decimoquinta centuria “al chocar contra el una nogal que bajo por el rio con una fuerte riada y derribo la dha puente”. De aquella vieja fábrica latina quedaba “un çimiento antiguo de cal e canto de obra de quince pies en ancho, que demuestra aver sydo edificio de una calçada de pyedra e cal, o estribo de

puente de piedra que esta a par de la puente de madera de la una parte del rio”⁷⁸.

Gonzalo del Barredo, vecino de San Román, indica que muchas de “sus piedras de grano de punta labradas e cal” fueron aprovechadas para “facer la torre del campanario de la iglesia del dicho lugar”. Posteriormente volvería a levantarse de madera, de ahí que por su fragilidad fuera la causa de múltiples desgracias, al transitar “por el muchos romeros y camineros”, habiéndose ahogado últimamente “dos franceses romeros que yban a señor Santiago”⁷⁹. Además era

⁷⁶ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 3.

⁷⁷ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 9.

⁷⁸ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 31.

⁷⁹ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 30.

Caminos Históricos del Bierzo Alto:
La Ruta de Bembibre o del Boeza

Fig. 13. Puente de San Román de Bembibre.



una carga constante para el erario concejil pues en corto espacio de tiempo las aguas ya se lo habían llevado tres veces⁸⁰. Por cuya razón, se plantearon la posibilidad de volver ha hacerlo de madera, o bien de dos pilares de piedra y tablonos “*como esta el de la villa de Bembibre*”, y cuyo coste rondaría los 10.000 mrs. o 12.000 mrs. Finalmente optarían por un “*puente de dos arcos de canto labrado y cal*”, presupuestado en 110.000 mrs., cantidad que se podría repartir entre los “*ocho o nueve mil vecinos de los logares que deven contribuir*”⁸¹.

Por mandato del corregidor de Ponferrada se desplazarían a San Román, el 13 de enero de 1515, Gonzalo de Hermosa, Juan de Entrambasaguas y Gonzalo de Liaño, “*canteros y*

maestros oficiales de facer obras de canteria e cal e puentes de piedra e cal”, para que eligieran el emplazamiento del viaducto y examinasen los restos del “*cimiento de liçar que esta cabe la dicha puente de madera*”. Quienes decidieron que aquel era el lugar más conveniente para hacerlo de nuevo⁸².

En el año 1736 su estructura se componía de “*tres ojos y dos barbacanas maestras*”, pero “*la veloz corriente de las aguas que por bajo pasan y bajan de la sierra y de los rios de la villa de Noceda, se hallan socavadas algunas de sus cepas, y en tal extremo, que una sobre la que se fija el ojo del medio, lo esta de un lado y de otro, y de la parte de arriba y de abajo tanto, que al despedirse las aguas, tiene el hueco mas de tres varas, por cuyo defecto, de poco tiempo a esta parte ha hecho vicio*

⁸⁰ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 11.

⁸¹ A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fols. 71-74.

⁸² A.G.S., Secretarías Provinciales, Leg. 728. op. cit., Fol. 42.

Fig. 14. Inscripción del puente de San Román de Bembibre.



dicho ojo y da muestras de hallarse hendido”, de ahí que haya de ser reparado⁸³. En 1761 vuelve a presentar amenaza de ruina e “*indicios de desvanecerse su edificio*”. Las obras de nueva fábrica fueron encomendadas en 1763 al cántabro, Antonio de la Carrera⁸⁴ y reconocidas poco tiempo después por Carlos Lemaury⁸⁵.

El puente de Cobrana se eleva sobre el curso del Bravo y forma parte de “*la carretera general de postas que se esta construyendo entre Villafranca del Bierzo y Bembibre*”⁸⁶. Su fábrica se compone de “*un arco de piedra buena*”, siendo reparado en la decimonovena centuria, como se colige de una de las marcas de cantería existentes en el mismo. Este camino se inicia en Astorga y va por Bembibre a San Román “*a cuya inmediación se hallan dos puentecillos y sigue por las quatro cuestas llamadas de la Canaliza, Cobrana, Fontanilla y Revellosa hasta el lugar y puente de*

Congosto sobre el Rio Sil, y aquí tambien en cuesta hasta el lugar de Cubillos”⁸⁷.

La primitiva traza del puente de Congosto desaparece bajo las aguas en la decimoquinta centuria, sin embargo, se intentará reconstruirlo al considerarlo muy necesario para el tránsito de personas y mercancías, comunicar los reinos de Castilla y Galicia e ir a las ferias de Bembibre, San Bartolomé del Cueto, Mansilla y León. El 22 de marzo de 1494 se convoca a los concejos de “*la villa de menbibre e lugares de Congosto e Cobillos e Cobrana*” para valorar la posibilidad de hacer “*una puente cerca del logar de Congosto, en el rio que se dize del Syl, que pasa cerca de dicho logar*”⁸⁸.

El vecino de Portomarín, Gonzalo de Villar, sería el encargado de construir ese puente en el año 1501. Para no contribuir a los gastos de ejecución los vecinos de Villafranca

⁸³ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.219, Sign. 924, Año 1736, S/F.

⁸⁴ A.H.P.L., P.N.B., Caj. 2.578, Sign. 1.897, op. cit., S/F.

⁸⁵ A.P.S.R.B., Pedimento de Carlos Lemaury al concejo de San Román de Bembibre, Año 1764, S/F.

⁸⁶ A.G.S., Secretaría y Superintendencia de Hacienda, Leg. 912.

⁸⁷ B.N., Secc. Manuscritos, Núm. 4431. Año 1798.

⁸⁸ A.R.CH., Secc. Reales Ejecutorias, Leg. 186-46. Año 1503, S/F.

Fig. 15. Puente de Cobrana.



alegan “que ellos tienen asignado para el reparo de su puente los derechos de castillaje y portazgo”; se excusan igualmente los de Cacabelos manifestando que “ellos tienen tres puentes que reparar para el paso de peregrinos y que

el principal es de madera y esta mal asentado, por lo que lo rompen las crecidas”⁸⁹. Tenemos constatadas modificaciones en su fábrica en los años 1608⁹⁰, 1693⁹¹ y 1788⁹².

⁸⁹ Ibidem.

⁹⁰ A.H.P.L., P.N.P

⁹¹ A.H.P.L., P.N.C., Caj. 2.099, Año 1693, Fol. 125.

⁹² GARCÍA GONZÁLEZ J.: *El Bierzo a finales del siglo XVIII*. op. cit., pg. 59.