

SEGUIMIENTO ARQUEOLÓGICO DE LAS OBRAS DE RECONSTRUCCIÓN DEL PUENTE RAICÉU (CECEDA)

Elías Carrocera Fernández y Gerardo Sierra Piedra

1. INTRODUCCIÓN

En este texto pretendemos exponer las conclusiones y valoraciones derivadas de la intervención arqueológica realizada en el puente de Raicéu (Ceceda), de acuerdo con el proyecto de actuación arqueológica presentado por los firmantes en agosto de 2010¹. El Puente de Raicéu permaneció en pie y estuvo operativo hasta los años setenta del siglo pasado, momento en que una desafortunada obra, cuyo objetivo era ejecutar una conducción de aguas, afectó a los rellenos del puente y a la propia estructura del arco, provocando el colapso del mismo.

El puente fue inventariado en el Catálogo de yacimientos arqueológicos del Concejo de Nava, sin asignarle una cronología clara; aunque asociado genéricamente a la época medieval. Por otra parte, en este catálogo se adscribe el puente a una ruta interior que uniría Cangas de Onís con Oviedo, pasando por Ceceda.

2. LOCALIZACIÓN

El puente de Ceceda, que salva el curso del río Piloña, se localiza al sureste de la localidad homónima; siendo sus coordenadas geográficas UTM (ETRS 89) las siguientes: 301.389; 4.803.476; huso 30.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Se efectuaron trabajos de desbroce y retirada de la capa húmica acumulada después de que el puente quedó en desuso, circunstancia que posibilitó la recuperación, previa limpieza de los cortes, de una secuencia estratigráfica. A la par, en la zona central de la calzada, se abrió una cata de prospección con el objeto de determinar los futuros movimientos de limpieza y conocer la naturaleza del último pavimento utilizado durante la vida útil del puente.

La siguiente operación consistió en buscar el lugar adecuado para seccionar el pavimento recuperado y buscar

una estratigrafía que nos permitiera elaborar una secuencia relativa de los distintos acontecimientos constructivos presentes en el puente. El lugar elegido fue un ensanchamiento aparente de la caja del puente, en donde intentamos buscar desde un posible apartadero a modificaciones de la cota de acceso a la rampa del puente en función de su estructura (entiéndase la posibilidad de un puente de madera con una cota de paso determinada, sustituido por otro de carácter más estable y pétreo).

3.1 Margen izquierda

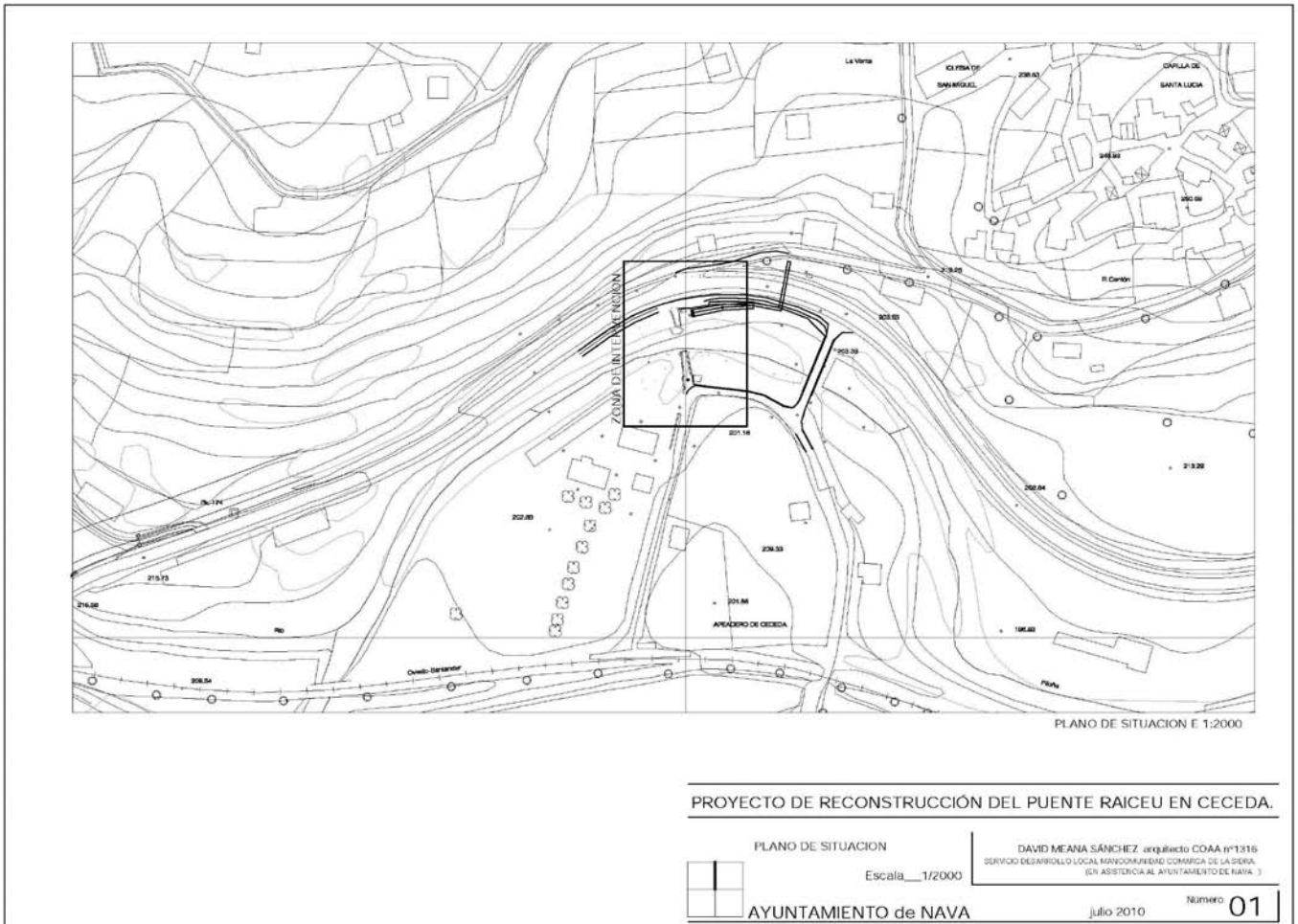
Después de una limpieza exhaustiva de la margen y del corte, podemos resaltar las siguientes circunstancias: sobre un sustrato rocoso se replanteó la disposición de los cimientos incluyendo los propios del tajamar y contratajamar; circunstancia que implica la solidaridad de los dispositivos señalados con el núcleo de la obra. En un intento de fortificar aun más la cimentación, los constructores dispusieron un cimiento complementario a base de cal hidráulica con chamota y una potencia aproximada de un metro. A partir de ahí el relleno de la estructura, incluidos tajamar y contratajamar, se organiza mediante aportes de bolos de mediano tamaño, amalgamados con un mortero de cal y arena.

Sellando esta fase y coincidiendo a todas luces con el final de la altura del tajamar y el contratajamar, se documenta una cicatriz compuesta por dos hiladas de grandes bolos que, además de culminar la fase constructiva descrita, sirven de asiento estable para la siguiente fase.

Siguiendo con la técnica constructiva y con la sucesión de acontecimientos, se vuelve a utilizar el mismo proceso que describimos hasta el sellado efectuado con los grandes bolos. Así suben lo que parece otra tongada, con la cara externa bien definida y un relleno de bolos de mediano y pequeño tamaño aglutinados con mortero en proporciones desiguales. Esta fase culmina con la presencia de elementos ciclópeos que dan un sesgo distinto al ascenso de los muros.

A partir de aquí, el relleno de lo que fue el seno de la bóveda termina con el ascenso de los pretilos y el hueco para desarrollar los distintos suelos de la infraestructura.

¹ Queremos reconocer la ayuda y colaboración de los arqueólogos Luis Blanco Vázquez, Bernardino Díaz Nosty, Patricia Suárez Manjón; así como de Alejandro Sánchez, que realizó los dibujos que ilustran este artículo.



1. Plano de situación donde se detalla la ubicación del puente respecto de la localidad de Ceceda, cuyo caserío es visible al noreste del recuadro.



2. Detalle del sondeo practicado en el centro del tramo conservado del puente en la margen derecha. En la imagen se puede apreciar la citada conducción, cuya caja ayudó a que el puente se desmoronase, al incidir sobre las dovelas centrales del arco.

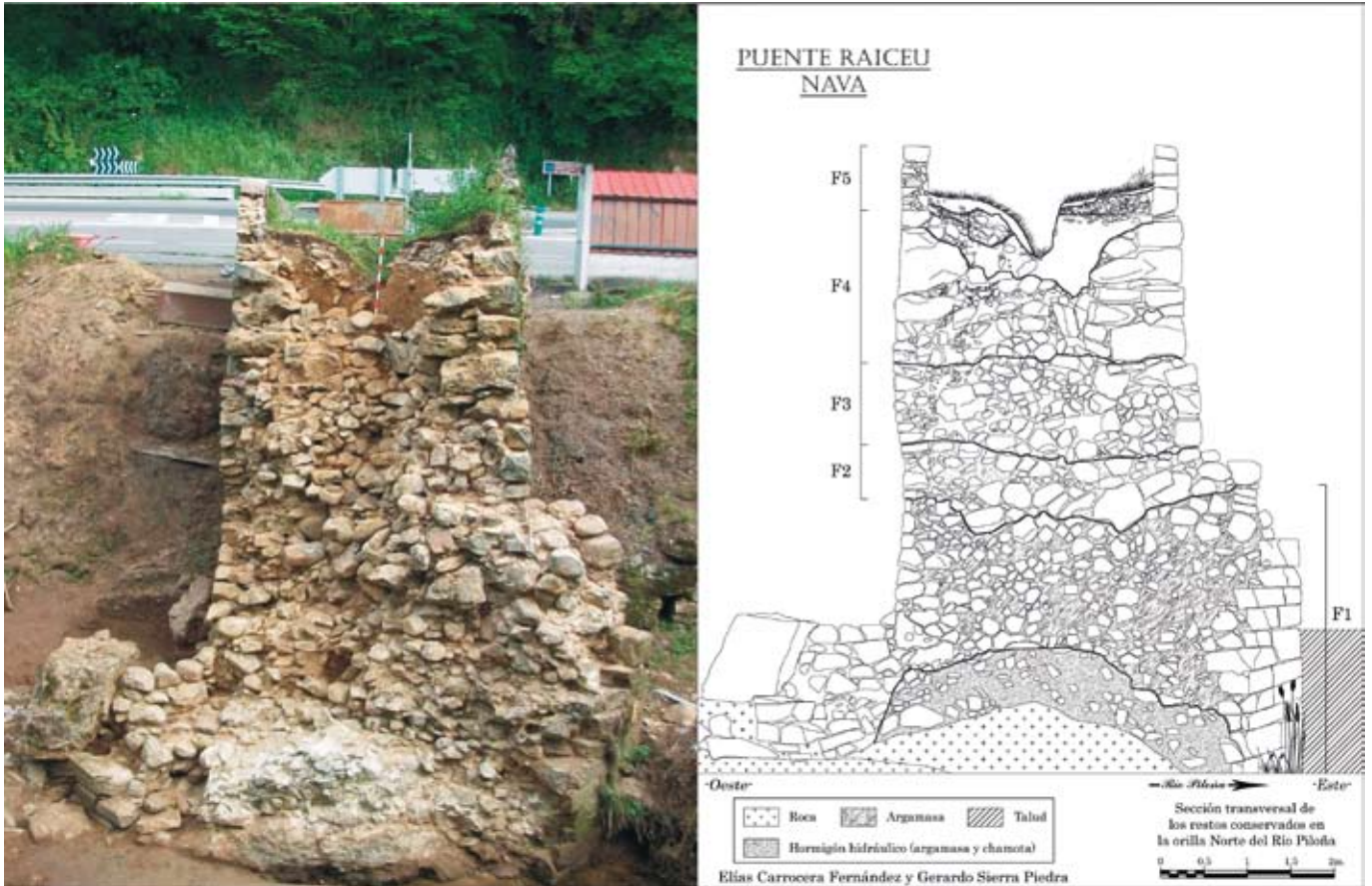


3. Imágenes de los sectores derecho e izquierdo antes de comenzar la limpieza arqueológica.

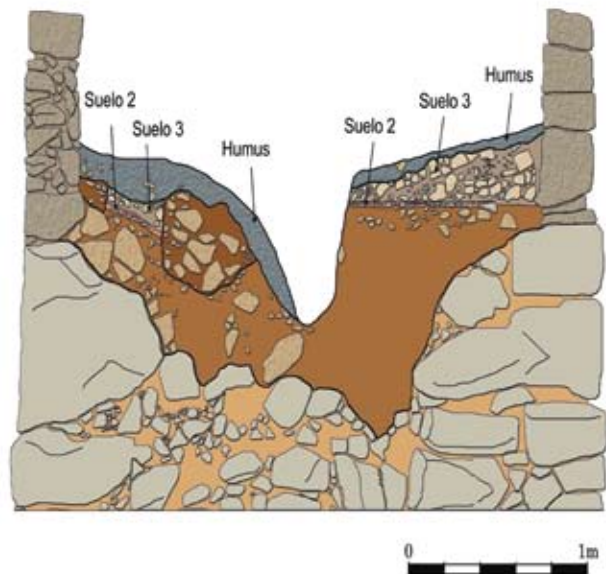
3.2 Margen derecha

Después de la limpieza, podemos apuntar las siguientes circunstancias: probablemente, sobre un sustrato de

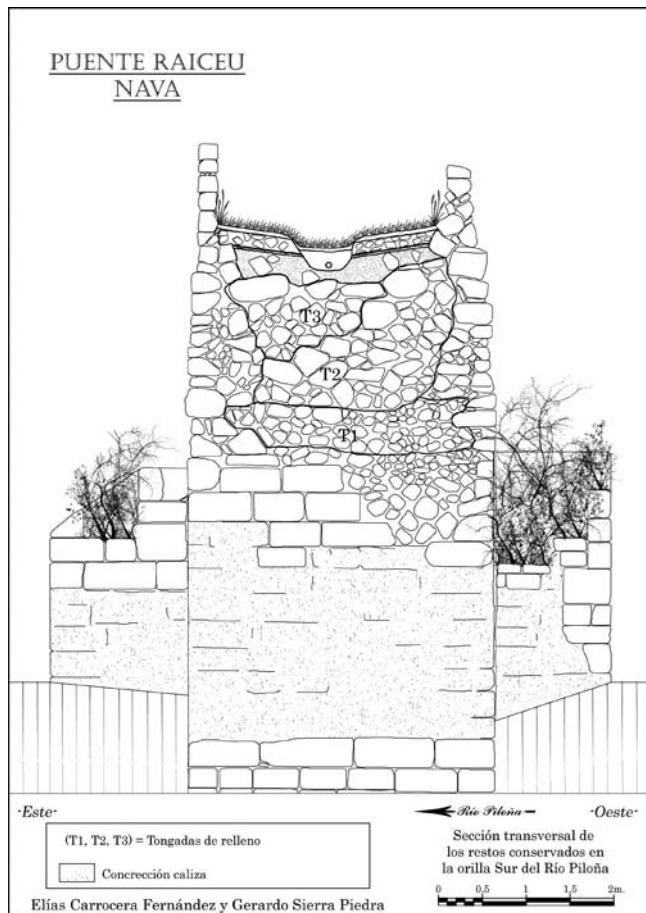
grandes cantos de río colocados “ex profeso”, se levantaría la pila del puente utilizando un conglomerado de bolos, perfilado, a modo de encofrado, con sillares de arenisca



4. Limpieza estratigráfica en la denominada margen izquierda y su interpretación constructiva.



5. Estratigrafía de los suelos en la margen izquierda. Al estar más cercanos a la margen del río, la diferenciación entre las cotas de los suelos resulta más difícil de precisar, ya que prácticamente se solapan sin hiatos de relleno. La línea roja señala la superposición de suelos, siendo el más perceptible uno de balasto.



6. Corte estratigráfico del sector sur del puente. La estratigrafía recuperada vuelve a constatar la presencia de distintos suelos, igualmente documentados en la margen izquierda.

bien escuadrados. El puente iría tomando cuerpo a base de tongadas de bolos cuarcíticos bien aglomerados. En un momento determinado, a partir de la última tongada con cierto grado de cohesión, se asientan y ascienden los muros que definirán la caja donde se ubicarán los suelos y la anchura de los pretiles. Ese continente se rellenó con cantos cuarcíticos, sin una cohesión significativa, que sirvieron de base para la definición de los distintos suelos.

En este caso, al encontrarnos cerca de lo que fue el requiebro o lomo de burro que el puente presentaba, los suelos prácticamente se superponen sin los rellenos propios para las nivelaciones o cambios de pendiente que se produjeron a lo largo de la historia.

En el caso que nos ocupa, la evidencia estratigráfica resultante aporta menos información constructiva que la apuntada para el sector norte. Aquí el intradós original sube por encima de la línea de los tajamares, circunstancia que reduce las posibilidades de un análisis constructivo. No obstante, la construcción a base de tongadas, más o menos cohesionadas, está presente en el perfil recuperado.

La estratigrafía de detalle de los suelos de la margen derecha no resulta tan sugerente como la de la margen

izquierda. En este caso, los distintos suelos están alterados y removidos por diversas raíces de gran porte y por la excavación que se realizó para introducir la conducción de agua reseñada en su momento. Simplemente se atisban retazos claros de un suelo de balasto y del último relleno-suelo del siglo XX.

3.3 Excavación de la calzada del puente en la margen derecha

La estratigrafía de la excavación determina una secuencia relativa en la que podemos intuir los siguientes acontecimientos: un nivel de relleno de preparación a base de grandes cantos; por encima de éste se observa un relleno de tierras y arcillas que se nivela mediante una superficie de cantos rodados. Este hiato puede estar indicando el nivel sobre el que se va a asentar la futura calzada. No obstante, teniendo en cuenta el rumbo bastante menos pronunciado que el del suelo posterior, también podría interpretarse como el de una primitiva calzada que daba acceso a un paso de madera, con una cota más baja que la del futuro puente de piedra. Sellando todo esto, existe un suelo también de cantos rodados que asume la pendiente necesaria para culminar en el “lomo de burro” característico de estas infraestructuras de arco apuntado. En un momento determinado de la historia del puente, a este suelo se le superpone otro definido con balasto, que asume el mismo ritmo de pendiente y la misma anchura que el anterior.

La impresión que tenemos es que estamos ante una fórmula que resulta una reminiscencia de técnicas ancestrales de construcción de calzadas. De tal manera, a modo de *statumen*, vemos un paquete de grandes bolos que sirve de base o de inicio a las obras de configuración de la calzada asociada al puente. Después, un paquete de gravas y arcillas que configurarían el *rudus*, fase que normalmente suele ir compactada; circunstancia que nos puede llevar erróneamente a considerarla como un suelo de uso.

Por encima se encuentra una mixtura entre *nucleus* y *pavimentum*; este suelo se diseñó a base de gravas de gran tamaño combinadas con cantos de río de pequeño tamaño en su mayoría.

Una fase distinta que se conserva en buen estado y en casi su totalidad se realizó a base de fragmentos calizos, muy en la línea del balasto utilizado en las infraestructuras viarias de los ferrocarriles.

Por encima, después de un relleno para subir la cota y minimizar el “lomo de burro” se diseñó un suelo nada homogéneo a base de fragmentos pétreos de distinta naturaleza. Durante la excavación se documentó un minúsculo fragmento cerámico asociado al nivel de compactación del *rudus*.



7. La línea roja marca el límite entre el *statumen* y el *rudus*. Las líneas verdes indican la presencia de lo que puede ser un suelo o la compactación del *rudus* señalado. La línea azul señala la parte superior del *pavimentum*. Por encima aparece el pavimento de balasto, y sellándolo, el relleno para minimizar la pendiente y definir el último suelo.

En un intento por concretar los argumentos decorativos, procedimos a su ampliación a 20 y 60 aumentos, circunstancia que nos permitió asociar el fragmento, de manera provisional, a una loza industrial con paralelos técnicos en las llamadas “lozas de Bristol” o de pedernal, decoradas con transferencias impresas calcográficamente.

Este tipo de producciones son propias del siglo XIX, alcanzando una gran difusión, en la segunda mitad de ese siglo, por toda España.

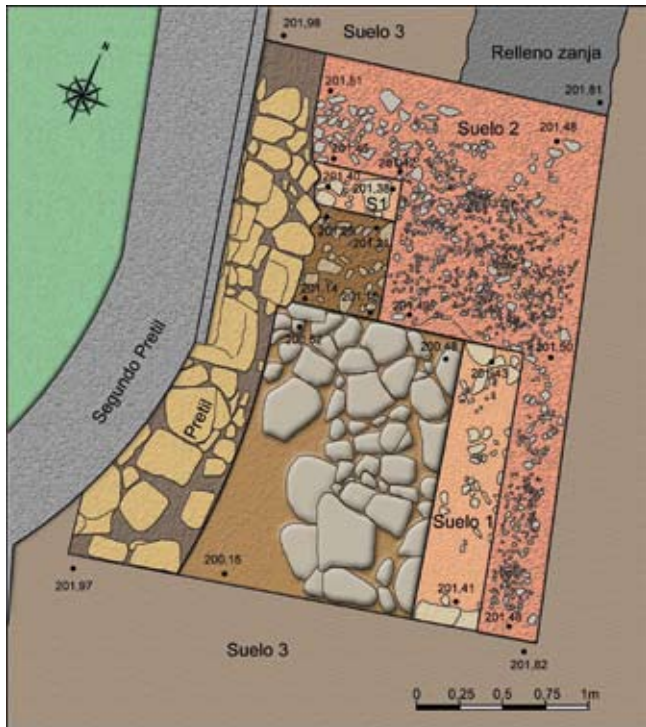
4. CONCLUSIONES

Sin tener clara la fecha exacta de la construcción del puente, determinados indicios sugieren, como hipótesis, que el puente se relaciona con el viaje de la reina Isabel II a Asturias y, más concretamente a su peregrinación a Cova-

donga (1858). Esta fecha se solapa con el viaje de Arteché² a la zona que, con independencia de publicar su trabajo a principios del año 1859, lógicamente tuvo que haber recorrido el lugar con antelación.

El pequeño fragmento de loza, de modo general, también apunta a la misma cronología. En función de estos datos y de la cronología relativa proporcionada por

² El coronel Gómez de Arteché en su obra *Geografía Histórico-Militar de España y Portugal*, publicada en 1859, cuando describe la cuenca del Sella comenta lo siguiente sobre los puentes del Piloña: “*En el curso oriental algo inclinado al N.E. pasa por Ceceda (501 hab.), donde hay un puente de madera; por el Infesto (546 hab.) donde existe otro de piedra, que fue varias veces roto y recompuesto en la invasión francesa, y que hoy día sirve para el tránsito de la carretera de Santander á Oviedo por Cangas de Onís, y por fin afluye al Sella en las Arriendas (178 hab.)*”.



8. Planta de la sucesión de suelos documentados en la excavación de la calzada en la margen derecha. En esta interpretación estratigráfica se aprecia la secuencia constructiva primigenia, con un primer suelo asociado a un pretil amortizado.

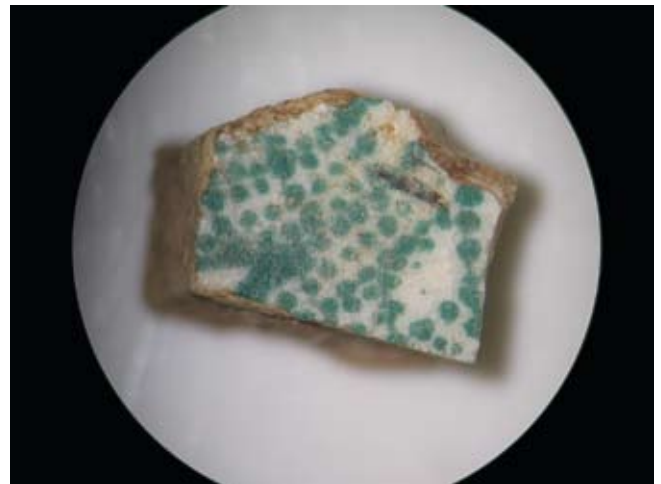
la estratigrafía arqueológica, podemos aventurar que el puente se construyó en la segunda mitad del siglo XIX, con una anchura entre pretiles distinta a la de los restos conservados.

Entre 1888 y 1891, probablemente se repare el puente, incidiendo, principalmente, en la definición de un nuevo suelo con balasto que se aprovecha del utilizado en la construcción del trazado del ferrocarril³. Existe una clara asociación entre la elección del lugar para ubicar la estación del tren y el puente, ya que los dos elementos se encuentran en línea recta. En este momento el puente tendría las mismas proporciones que en origen, con la addenda del suelo de balasto anteriormente comentado.

A finales de los años 50 del siglo XX, coincidiendo con la proliferación de vehículos a motor y con la necesidad de abastecer a alguna pequeña industria dedicada a la molienda, se amplió la anchura de la caja, con la consiguiente construcción de nuevos muros.

La operación descrita trajo como consecuencia que se desmontase también el pretil original en los tramos

³ Se manejan las fechas de 1888 y 1891 porque son los momentos en los que se firman contratos de construcción y se inaugura el trazado del ferrocarril asociado a esta zona. Resulta sugerente que una de las reparaciones del puente se realice con aportes de balasto propio de los trazados ferroviarios, circunstancia que refuerza el discurso que apuntamos con antelación.



9. Fragmento cerámico aumentado con el objeto de observar su decoración.

que no interesan al arco del puente, ya que al no poder ensanchar el tramo del arco, el pretil en este caso se modifica, reduciendo su anchura para ampliar la calzada.

Como colofón, la construcción primigenia del puente la relacionamos con una sociedad fundamentalmente “conservadora” de una parte del siglo XIX, que asume como necesarios los códigos artísticos del pasado, circunstancia que parece un contrasentido si tenemos en cuenta las posibilidades que ofrece el avance de la técnica y el conocimiento universal que de ella se tiene a partir de las renombradas Exposiciones Universales.

En España, este tipo de arquitectura historicista, se circunscribe, fundamentalmente, a la segunda mitad del XIX y primer cuarto del XX y, al igual que en otros países se la denomina genéricamente como un “revival”, aunque en muchos pasajes también se le atribuye el término de neomedieval. En definitiva, con independencia de que muchos autores consideren a toda la arquitectura decimonónica como ecléctica, nosotros consideramos la arquitectura del puente como una variante neomedievalista, no ecléctica, ya que es difícil reconocer los argumentos o particularismos del siglo en el que se construye.

BIBLIOGRAFÍA

- COLLINS, Peter: *Los ideales de la arquitectura moderna (1750-1950)*, Barcelona, 1977.
- GÓMEZ DE ARTECHE, José: *Geografía Histórico-Militar de España y Portugal*, tomo I, Madrid, 1859.
- RADA Y DELGADO, Juan de Dios de la: *Viaje de SS. MM. Y AA. Por Castilla, León, Asturias y Galicia, verificado en el verano de 1858*, Madrid, 1860.