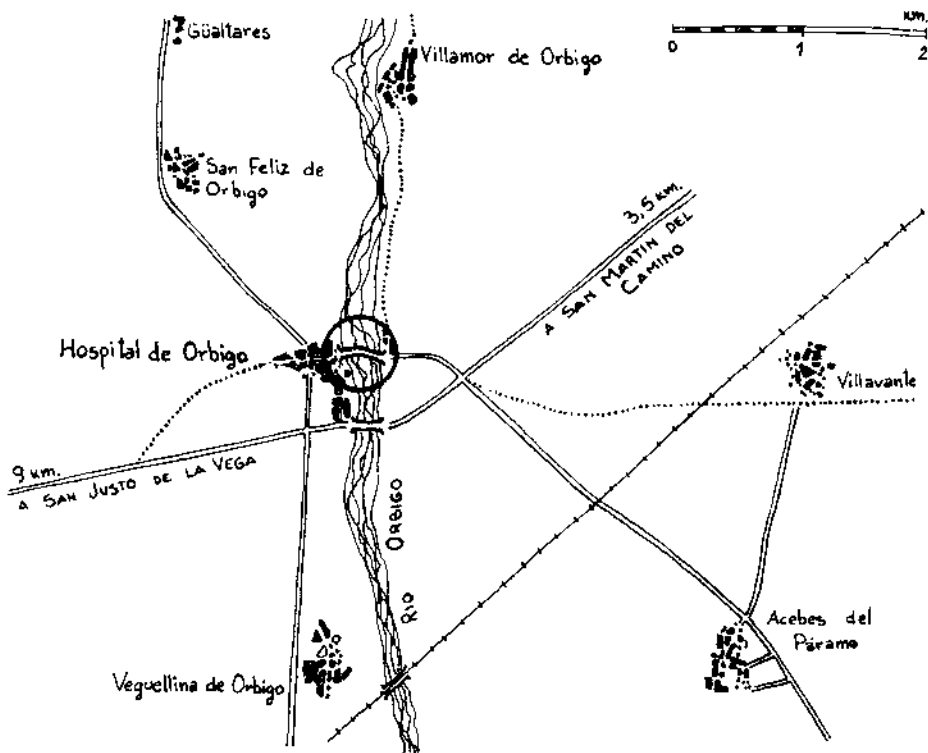


PUENTE DE HOSPITAL SOBRE EL RÍO ÓRBIGO
(LE-193/4)



Situación

Municipio: Hospital de Orbigo.

Situación geográfica: Entre Hospital y Puente de Orbigo, aproximadamente 0,500 km. al norte del puente actual de la carretera León-Astorga, N-120.

Hoja del Mapa Topográfico Nacional, E: 1/50.000, núm. 193.

Coordenadas geográficas: 42° 27' 50" N
2° 11' 30" W

Historia

El origen romano del puente es innegable, pues, además de encontrarse en los Itinerarios de Antonino núms. 32 (*Asturica-Tarraco*) y 34 (*De Hispania in Aquitania. Ab Asturica Burdigalam*)¹, y de que la antigua calzada, aún hoy visible, arrancara en el extremo oriental del puente², en su fábrica aún existen restos de la primitiva romana.

Efectivamente, Gazzola señala que los cimientos corresponden a esta época, «según demuestran algunos sillares reutilizados en la fábrica medieval»³; también Blázquez destaca la existencia de una pequeña bóveda cuyo origen romano es indudable⁴.

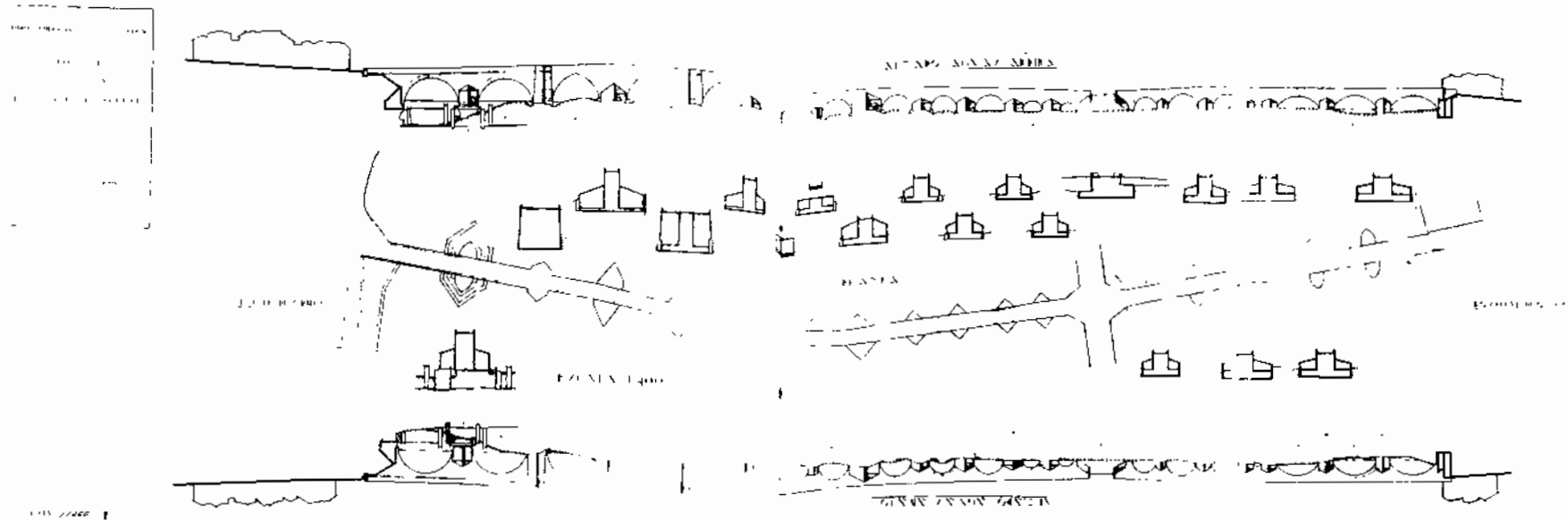
Además, la importancia que desde antiguo tuvo este paso del Órbigo ha quedado también puesta en evidencia por los múltiples restos arqueológicos encontrados en sus proximidades, y por la expresiva toponimia de la zona⁵.

Según relatan las crónicas⁶, en el año 458 tuvo lugar, junto al puente, una batalla entre suevos y visigodos, y años más tarde, durante la Reconquista, sería Alfonso III quien batallara junto a él en la campaña del 878 contra los musulmanes⁷.

La mayor parte de la fábrica de este larguísimo puente es medieval; para Gómez Moreno, supera en antigüedad a cuantos conocía en la provincia, «aunque ella (la

antigüedad) no sea verdaderamente mucha»⁸ y se reduzca a las cuatro bóvedas apuntadas más grandes —y que se encuentran en la mitad occidental— y el arranque de una quinta «con aflados tajamares hechos de sillería con marcas que parecen datar del siglo XIII». Esta opinión es la más extendida, compartida por Menéndez Pidal⁹, Gazzola¹⁰, Vázquez de Parga, Lacarra y Uría Rúa¹¹, Huidobro¹² y Gómez de la Serna¹³, entre otros¹⁴.

Lo que resulta seguro es el hecho de que desde que fuera descubierto el Sepulcro de Santiago, paulatinamente fue cobrando mayor importancia como paso obligado de los peregrinos hacia Compostela; el tramo de camino que se aproxima al puente desde el Este aún conserva el nombre de «Calzada de los Peregrinos»¹⁵, y de ello nos han llegado testimonios sobre la travesía del Órbigo en Hospital desde que Meneses la incluyera en 1576 en su Repertorio de Caminos¹⁶



-Proyecto de reparación del puente de Hospital de Órbigo (1946)-.

y Laffi la efectuara en 1670¹⁷. Pero sin duda, es la cabaleresca aventura de don Suero de Quiñones —el passo honroso acaecido en 1434¹⁸— la que más fama diera al puente.

La fábrica se encontraba ya deteriorada a principios del siglo XVII, pues hay noticias desde 1643 sobre los repartimientos destinados a reconstruirla¹⁹, que se repiten en las actas de la Diputación del Principado de Asturias de 1672, junto a las inspecciones de las obras que realizaran don Antonio de Estrada Manrique y don Joseph Baca y Quiñones, Regidor de la ciudad de León²⁰.

Son también de interés los comentarios que sobre el puente realizaron otros viajeros como Manier, quien resaltó en 1726 los 400 pasos de largo que tenía el puente²¹; o el inglés Adams, alarmado en 1780 por la amplitud del cauce²².

Antes de 1763 el puente hubo de ser de nuevo reparado junto con sus calzadas

de acceso por un total —sólo el puente— de 255 ducados y 355 reales²³, según proyecto de los arquitectos don Pedro de Cantos Benítez y don Pedro Ric y Egea.

Las crecidas del Órbigo de 1777 causaron daños importantes en un par de bóvedas, que amenazaban ruina inminente. Se colocaron pasos de madera provisionales, y en 1779 se encargó al arquitecto don Diego Martínez la confección de los planos y la valoración del coste de la reparación del puente, que se estimó en 164 ducados y 389 reales, a repartir sobre los pueblos situados en un radio de 30 leguas.

El proyecto fue informado favorablemente el 11 de marzo de 1780, y se hicieron cargo de las obras los maestros don Francisco Antonio Pérez del Oyo y su hijo Ángel. Éstos provocaron múltiples conflictos que retrasaron considerablemente la reconstrucción, de modo que el 18 de septiembre de 1784 «ya el puente se hallaba con nuevas quiebras».

Una avenida acaecida el 27 de enero de 1786 encontró al puente en tan mal estado que «arruinó dos ojos, dejando otro inútil». Esta vez se encargó el proyecto de reparación al arquitecto don Alfonso Regalado Rodríguez, quien emitió sus trabajos el 16 de enero del año siguiente, observando que los 20 arcos estaban «construidos en diferentes tiempos y por lo mismo con poca unión y enlace en la fábrica vieja con la nueva; por lo que parte estaba arruinada y otra gran parte para suceder lo mismo»²⁴, y optó en definitiva por construir un puente nuevo.

Remitido el proyecto a la Academia de Bellas Artes el 25 de enero de 1787, ésta estimó realizar ciertas modificaciones, como la inclusión de tres rampas y la ampliación a 25 del número de bóvedas, que fueron incluidas por el mismo arquitecto en los nuevos planos realizados el 18 de enero de 1788.

No obstante, y dado el elevado coste



del puente nuevo, las obras no se acometieron y se continuó atravesando por el antiguo.

Por esta época Ponz citaría su paso por el puente ²⁵, que sólo un año después se debía reconstruir de nuevo. Alarmado por las quejas recibidas, en octubre de 1789 el Conde de Floridablanca decidió enviar al Marqués de Monte-Virgen y al arquitecto don Diego Ochoa a inspeccionar el puente. Ambos estimaron preferible reparar el puente antiguo antes que construir uno nuevo por un total de 1.768.550 reales, a recaudar entre los habitantes de un radio de 220 km. En 1792 otro viajero español, Jovellanos, haría referencia al mal estado del mismo: «está muy maltratado. Se trata de repararle y la obra se ha regulado en un millón y cuatrocientos mil reales» ²⁶.

También Madoz refleja que el puente «amenaza ruina, si bien parece que la di-

putación provincial se ocupa de su reparación» ²⁷, mientras que el coetáneo Richard Ford aprovecha la mención del puente para criticar ridícula y extemporáneamente al carácter español ²⁸.

De nuevo en 1832 fue preciso reparar el puente, esta vez según los planos del arquitecto don Fernando Sánchez Pertegó ²⁹. El estado del mismo en 1844 quedó bien patente en los que levantara el ingeniero don Pedro Severo Torres ³⁰.

Entre 1857 y 1866 aparece reflejado el puente en los *Anuarios de Obras Públicas* ³¹ y en el *Itinerario Descriptivo Militar*; en ambos constan unos tramos de madera para salvar las bóvedas caídas ³² y la pretensión de construir desde 1843 una variante y un nuevo puente sobre la carretera en construcción de León a Astorga —puente que no se haría realidad hasta la posguerra.

Pero no es hasta 1883, casi simultánea-



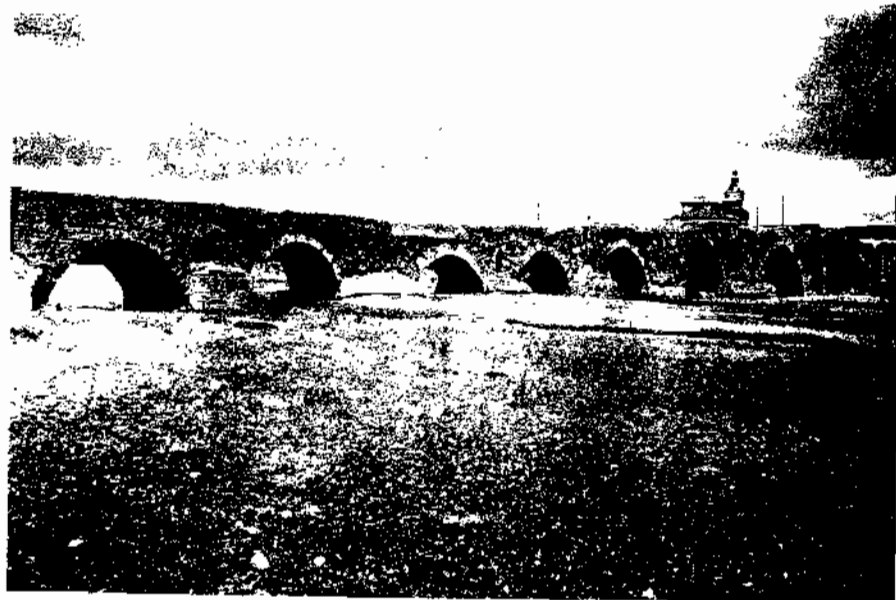
mente a que Valverde lo incluyera en su *Guía del Antiguo Reino de León* ³³, cuando nos llega por parte de los *Anuarios de Obras Públicas* del Ministerio de Fomento una descripción más detallada del estado del puente: de sus 20 bóvedas, seis tenían una luz aproximada de 11,20 m., once de 7,40 m. y los tres tramos restantes eran de madera ³⁴, e iban a ser sustituidos por vigas metálicas. Sin embargo, en 1892 el puente seguía igual de «ruinoso» y mantendría sus pasos de madera hasta 1896 ³⁵.

En todo el pasado siglo, apenas Gil y Carrasco sacaría partido poético del lamentable estado de la vieja fábrica ³⁶, pero su belleza e interés histórico no pasaron desapercibidos y el 24 de octubre de 1939 fue declarado Monumento Histórico Artístico ³⁷.

En 1946 el ingeniero don Francisco Roderero Roderero realizó un proyecto de repa-

ración del puente con el objeto de evitar las socavaciones de los cimientos y consolidar el estado general de las bóvedas ³⁸; las obras finalizaron en 1951, y compartió su dirección con don Luis Menéndez Pidal, que a la sazón era Arquitecto Conservador de Monumentos. Simultáneamente se construyó una variante aguas abajo que lo liberó del tráfico rodado de la N-120.

Recientemente, ya en la década de los ochenta, el puente sufrió una nueva restauración y consolidación a partir de la cual quedó restringido el paso del tráfico rodado. El encargo fue desarrollado por el arquitecto don Jesús Martínez del Cerro en noviembre del citado año, a instancias del Excmo. Ayuntamiento de Hospital y bajo la supervisión y subvención de la Dirección General de Arquitectura y Vivienda del MOPU. La aprobación del proyecto se efectuó en mayo de 1983, por un total de



24.995.998 ptas. y con un plazo de ejecución de dieciocho meses ³⁹.

El entorno está cuidado, igual que la fábrica, y componen un bello conjunto en torno al cual se desarrollan con éxito actividades lúdicas y de tiempo libre ⁴⁰.

Descripción

Como se puede apreciar por la evolución histórica del puente, la fábrica es muy heterogénea, y aglutina diversidad de materiales y de tipologías constructivas, que datan desde la época romana hasta nuestros días.

Por esta razón, también la planta y la rasante presentan repetidos quiebras; en la primera pueden apreciarse hasta cuatro muy marcados, mientras que el perfil reproduce una sucesión de otras cinco pendientes.

Para comentar y describir el puente, hemos numerado las bóvedas de 1 a 20 partiendo del estribo oriental, y también hemos optado por realizar un análisis cronológico, dada su complejidad.

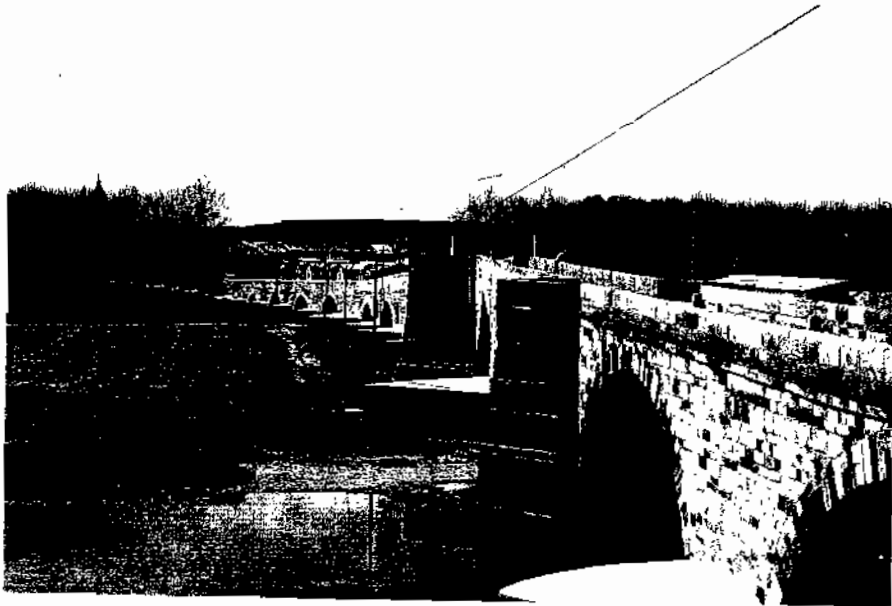
La bóveda más antigua es la decimoséptima, y se encuentra en la última alineación —la más occidental y primitiva—, entre las tres bóvedas de finales del XIX y las tres del XVII; es muy pequeña, de cañón y escasamente 1,90 m. de luz; su fábrica es de sillería muy cuidada, con embocadura homogénea tangente a una imposta saliente también de sillería, que muere contra una pila moderna y un paño de mampostería tosca. Sobre la imposta aún se conservan seis hiladas de sillares, y encima, el peto es de mampostería tosca —probablemente de la reconsolidación del siglo XVIII—, rejuntada con mortero de desafortunadas y generosas llagas, producto de la última restauración.

De la fábrica medieval, las bóvedas novena a decimotercera son las más antiguas —discrepando con la opinión de Gómez Moreno—, probablemente de los siglos X y XI, y configuran una segunda alineación a partir de la primitiva romana, con la que enlazan mediante un descendido de planta poligonal —aguas arriba— y un tramo ciego con una bancada inclinada —aguas abajo—. En su extremo oriental entroncan con una tercera alineación, también medieval, aunque probablemente un siglo posterior. Otra particularidad de este bloque de bóvedas románicas es que comparte la rasante con la tercera alineación y está, sin embargo, en contrapendiente respecto al tramo del XVII.

Las cinco bóvedas son de cañón, de luces comprendidas entre los 4,8 y los 8,6 m.; antes de la última reconstrucción las embocaduras eran de mampostería muy irregular y tosca; los tímpanos eran

igualmente toscos, realizados a base de cantos rodados con la inclusión esporádica de algún sillar de las fábricas primitivas. En la base de las pilas, tanto aguas arriba como abajo, existen tajamares de planta triangular y sombrerete semipiramidal, de escasa elevación, que estaban prácticamente enterrados y derruidos antes de la última restauración. Después de que ésta tuviera lugar, se han regularizado las bóvedas a base de sillarejo, los tímpanos y el peto se han rejuntado con el mismo mortero que se aprecia en las llagas generosas, y los tajamares se han rehecho a base de sillería.

Este es uno de los inconvenientes que tiene el realizar este tipo de intervenciones sobre los puentes: efectivamente se garantiza su aspecto final cuidado y su estabilidad, pero resulta prácticamente imposible desvelar la génesis e historia del puente si no es por fotografías previas, y



todo ello sobreviene por restaurar y homogeneizar soluciones y fábricas sin la debida reflexión sobre lo existente y sus superposiciones culturales.

La tercera alineación de bóvedas mencionada es igualmente medieval, y aglutina las bóvedas tercera a octava: son las que presentan marcas de canteros que los historiadores fechan en el siglo XIII, y sus luces oscilan entre los 8,6 y los 12,8 m. de luz. Sin embargo, el estudio de las cuatro últimas (5.ª a 8.ª) puede separarse de las dos restantes por varias razones: la primera, porque las pilas presentan arquillos de aligeramiento; la segunda, porque cambia la inclinación de la rasante; la tercera, porque varía notablemente entre ambas el diseño de los tajamares.

Tampoco son iguales las bóvedas entre sí, pues de la tercera a la sexta son ojivales, deformadas, de flecha progresivamente menor, mientras que la séptima y la octava son de cañón. Todas ellas pre-

sentaban ya antes de las restauración una embocadura de sillería bastante regular, igual que los arquillos de aligeramiento —también ojivales— a pesar de su deterioro.

Este tramo de los arquillos enlaza por occidente con la otra alineación mediante una gruesa pila con sendos tajamares como los ya descritos y con el resto de las boveditas bajomedievales que se encuentran en otra rasante, mediante un tajamar de planta poligonal que alcanza la rasante en ambos alzados provocando un ensanchamiento de casi 12,5 m. en la planta. En esta zona del puente los tajamares son igualmente bajos, aunque proyectan considerablemente su planta ojival con sombreretes a dos aguas, todo ello de sillería. Sobre ellos, en las pilas se aprecian dos fábricas diferentes: la más antigua, de un sillarejo tosco, alcanza la clave de los arquillos, marcando claramente las rasantes primitivas; encima, la misma mampostería



de cantos rodados de llaga generosa ya citada.

Las bóvedas tercera y cuarta son las ojivales más grandes del grupo, con más de 12,5 m. de luz; entre ellas se eleva una pila con tajamares igualmente bajitos —ojival el de aguas arriba y poligonal el de aguas abajo—. La fábrica, análoga a la de sus compañeras de alineación, presenta como ellas una tosca albardilla de sillarejo.

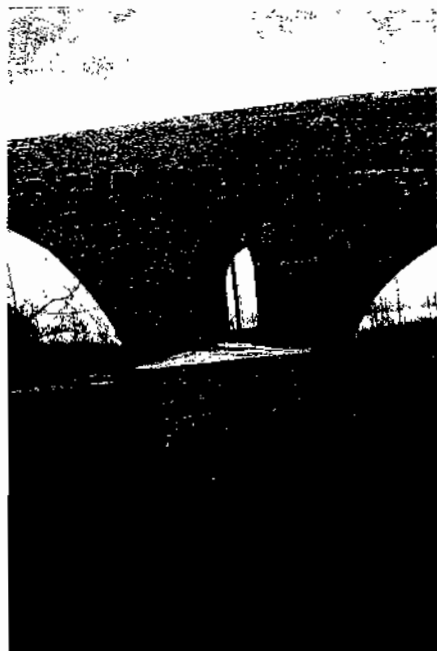
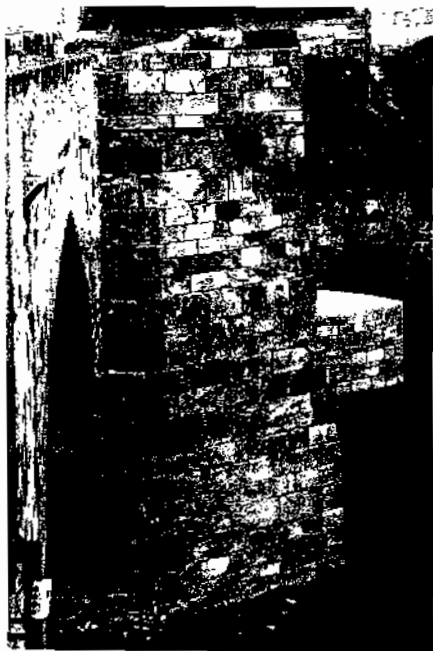
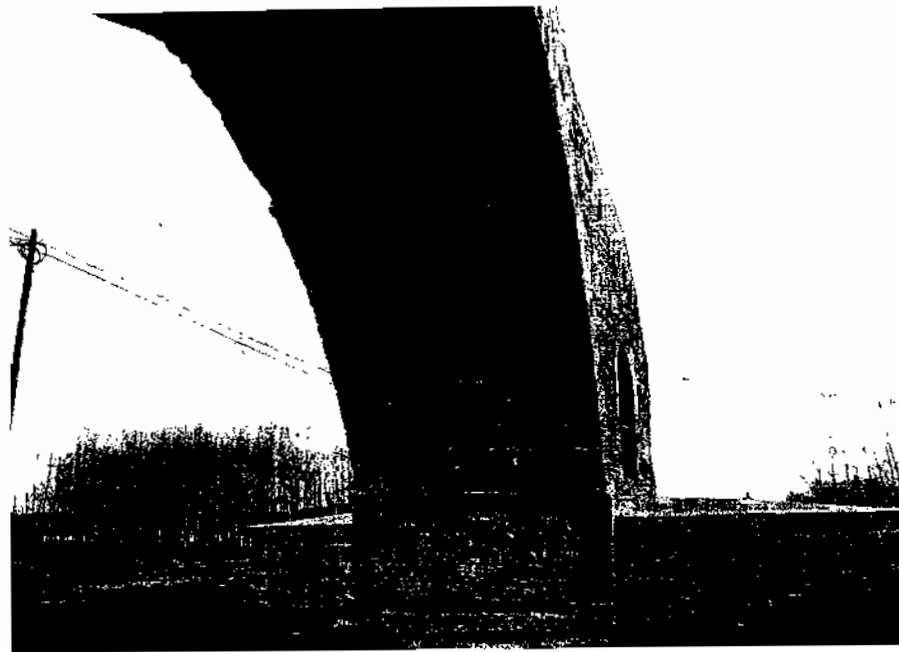
La tercera bóveda entronca con la última alineación —la más oriental— con la que comparte la rasante mediante una pila cuyos tajamares poligonales y escalonados llegan a la rasante y producen un ensanchamiento en el tablero de casi 10,5 metros.

A las reformas de los siglos XVI y XVII se deben otras tres bóvedas de cañón, de luces 6,5, 7,5 y 8 m., respectivamente, situadas en la alineación romana primitiva, entre la fábrica románica y la del siglo I

d. C.; la elevación del perfil, creciente hacia la clave de la bóveda central más grande —la decimosexta—, donde tiene un punto de inflexión, hace suponer que el resto de la fábrica antigua —probablemente otras tres o cuatro bóvedas— que existía a partir de la bovedita romana se derrumbaron por alguna avenida.

Este tramo renacentista que comprende las bóvedas decimocuarta a decimosexta tiene las embocaduras de sillería irregular, mientras todo el resto de la fábrica es de la misma mampostería de cantos rodados —tan comentada y hoy generosamente rejuntada con mortero—; las pilas presentan tajamares ojivales simétricos de sillería, bajitos, con sombreretes a dos aguas, y muy restaurados.

En otra reconsolidación que tuvo lugar a finales del siglo XVIII se realizaron las dos bóvedas de cañón de mayor luz del puente, en el extremo oriental, y con una alineación independiente del resto. Bajo



ellas discurre actualmente el cauce. Su embocadura de sillería es regular, tangente a la imposta saliente de la misma fábrica, y con una albardilla de sillares de dimensiones considerables. Entre ambas bóvedas existe una pila con tajamares simétricos ojivales y sombreretes a dos aguas, que en altura escasamente alcanzan la mitad de la vertical de la rasante.

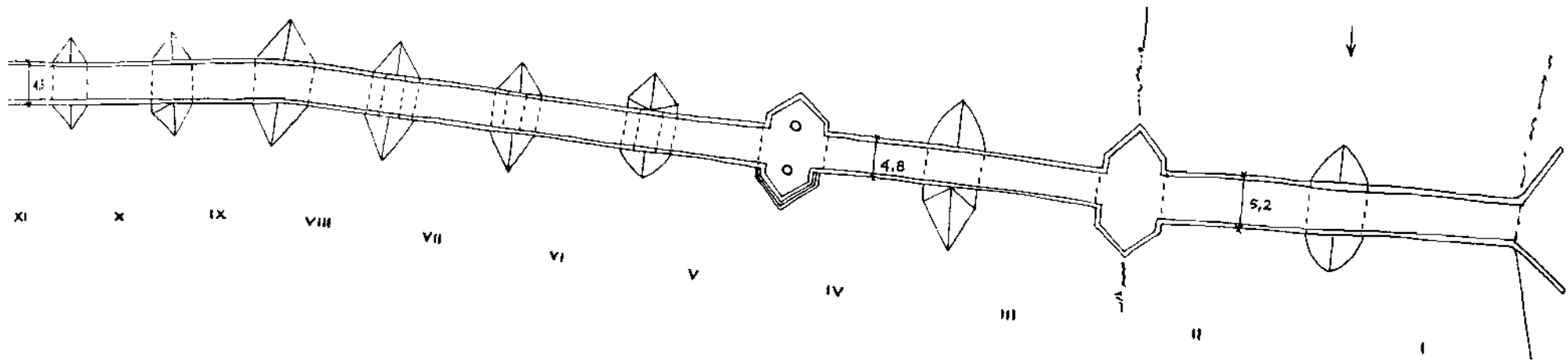
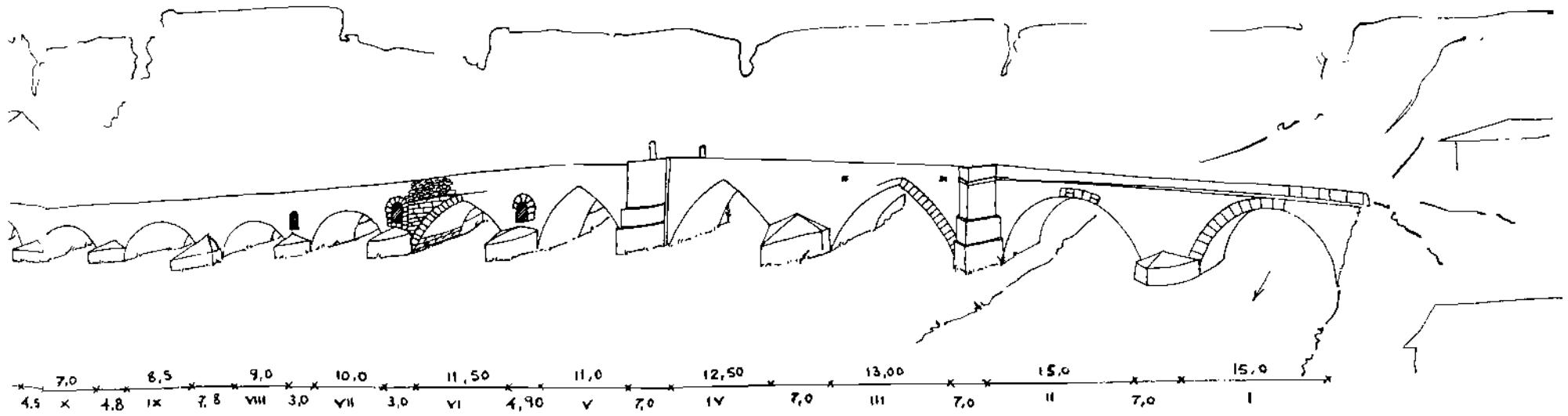
Finalmente, de las tres bóvedas restantes tenemos noticias —ya comentadas en la evolución histórica del puente— de que durante todo el siglo pasado se redujeron a un paso provisional de madera, y que sólo al final del mismo fueron reconstruidas en piedra. Las tres están separadas entre sí y de la bovedita romana por tres pilas con tajamares de planta rectangular —simétricos aguas arriba y aguas abajo— que sólo llegan a la albardilla, sin producir ensanchamiento en la planta, sino con la mera función de servir de contrafuertes; en

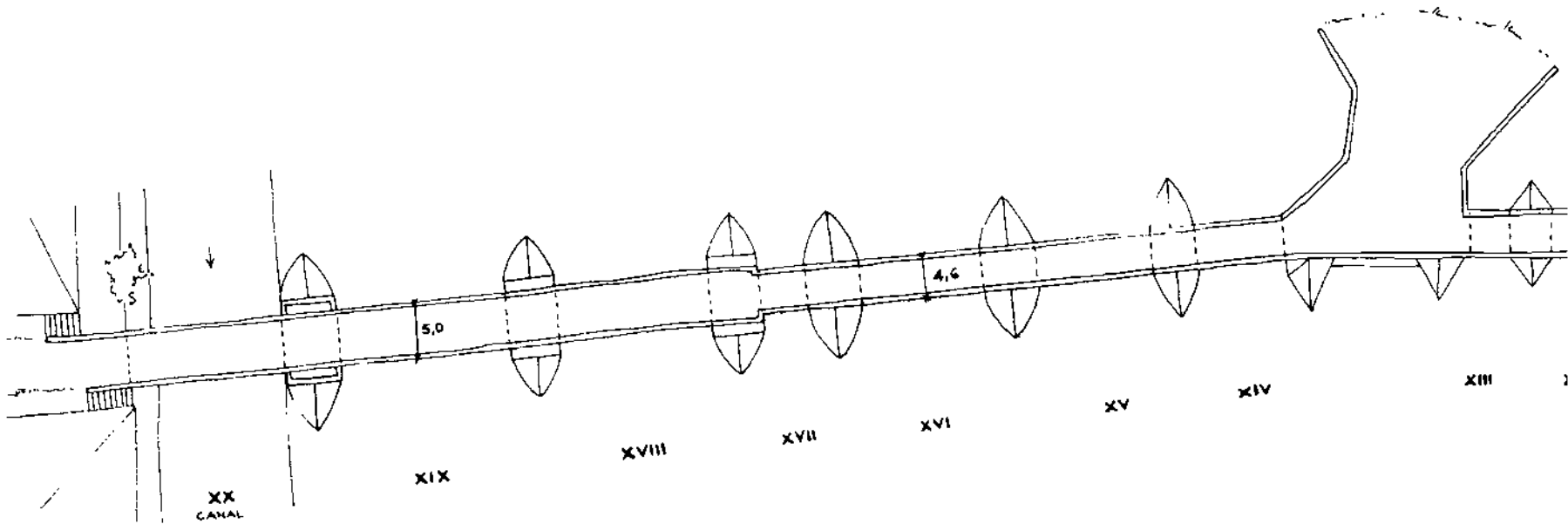
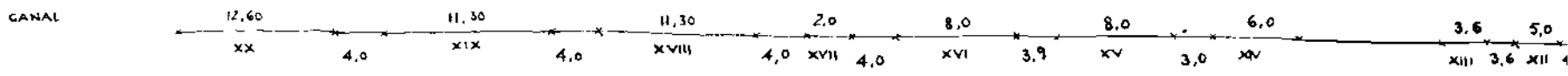
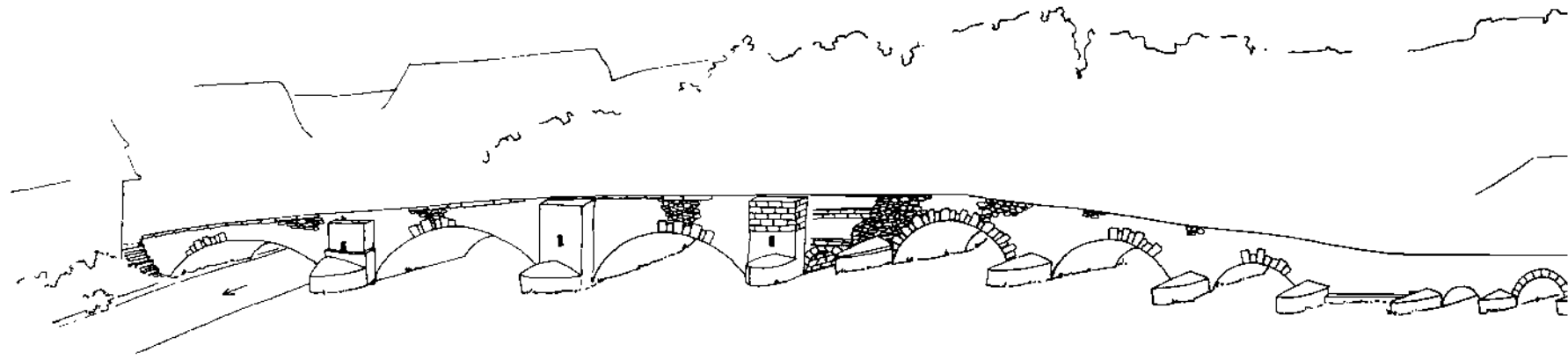
su base existe un segundo tajamar de planta ojival, escasa elevación y sombrerete a dos aguas. En ambos alzados presentan sencillas gárgolas a la altura de la rasante, y unas ranuras a modo de troneiras en las pilas-contrafuerte.

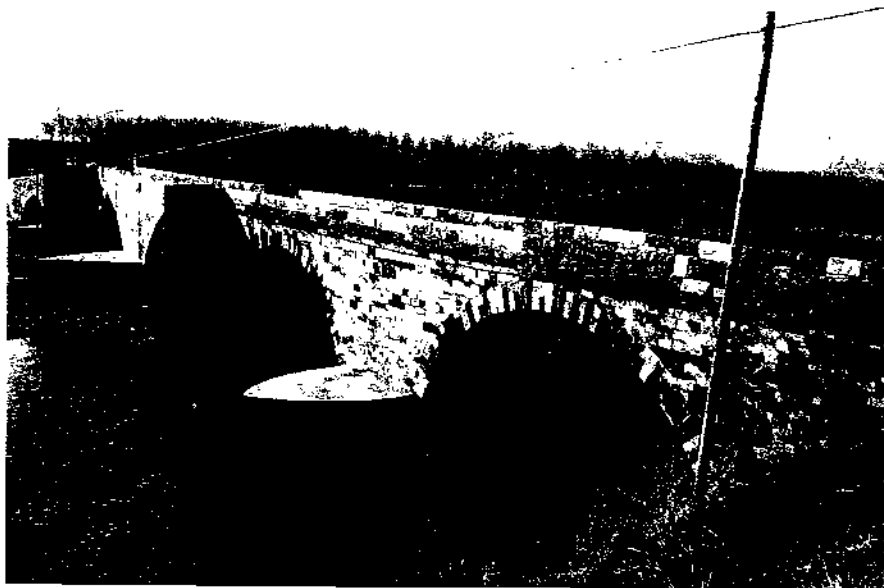
Bajo la bóveda más occidental, la vigésima, discurre un canal encauzado de derivación del Órbigo.

Por último, en ambos estribos se prolongan aguas arriba y abajo unos muros de contención de sillarejo que evitan la erosión de las márgenes habitadas en las grandes avenidas.

El ancho útil del puente es variable, pero pueden darse como media los 3 m. Por esta razón, sólo se puede circular en dirección oeste hasta el descendadero, mientras que en el otro sentido puede recorrerse en toda su longitud. Está pavimentado de forma rústica con cantos rodados rejuntados con cemento, sillarejos







alargados en todo el eje y sillares en los tajamares que alcanzan la rasante. En dos de ellos existen unos monolitos enfrentados —a modo de miliarios— que conmemoran la última restauración.

Desde que se consiguiera la regulación del cauce mediante la presa de Barrios de Luna, el lecho del río se ha visto invadido desafortunadamente por edificaciones, pero, alternativamente, se ha reutilizado para actividades recreativas y de tiempo libre, y se ha plantado una hermosa chopera: espacios todos ellos muy utilizados y de forma satisfactoria.

Notas

¹ GÓMEZ NÚÑEZ: «Las vías romanas entre Asturica Augusta y Bergido Flavio...», pág. 445, nota I. ESTEFANÍA, M. D. N.: «Antigüedades romanas...», pág. 109. ROLDÁN HERVÁS, J. M.: *Itineraria Hispana*. Valladolid, 1975. FERNÁNDEZ CASADO, C.: «Puentes en Burgos y León», *Historia del puente...* MÉLIDA, J. R.: «El arte en España...», *Historia de España*, tomo II, cap. III, pág. 584.

² SAAVEDRA, E.: *Discursos...*, apéndice III, página 106, voz «Vallata». RODRÍGUEZ, J.: «Las vías militares...», *Legio VII Gemina*, págs. 424-427.

³ GAZZOLA, P.: *Ponti Romani*, tomo II, pág. 190.

⁴ BLAZQUEZ, A.: «Via romana de Carnón a Astorga...», pág. 9.

⁵ MORALEJO LASSO, A.: *Toponimia Gallega y Leonesa*, págs. 187 y sigs. RODRÍGUEZ, J.: «Las vías militares...», *Legio VII Gemina*, pág. 424.

⁶ *Chron. Caesaraugustam. Rel.*, pág. 222, ad. a. 458. MORALEJO LASSO, A.: *Toponimia...*, páginas 197-198, nota 3. TORRES RODRÍGUEZ, C.: «Derrota, escisión y ruina del Reino Suevo (456-468)», *Boletín de la Universidad Compostelana*, LXXI, 1963, págs. 35 y sigs. VALIÑA y otros: *El Camino de Santiago...*, pág. 114.

⁷ ESTEPA DIEZ, C.: *El Nacimiento de León y Castilla (siglos VIII-X)*, pág. 22. HUIDOBRO Y SERNA, L.: *op. cit.*, tomo II, pág. 652. VALIÑA y otros: *El Camino de Santiago...*, pág. 114.

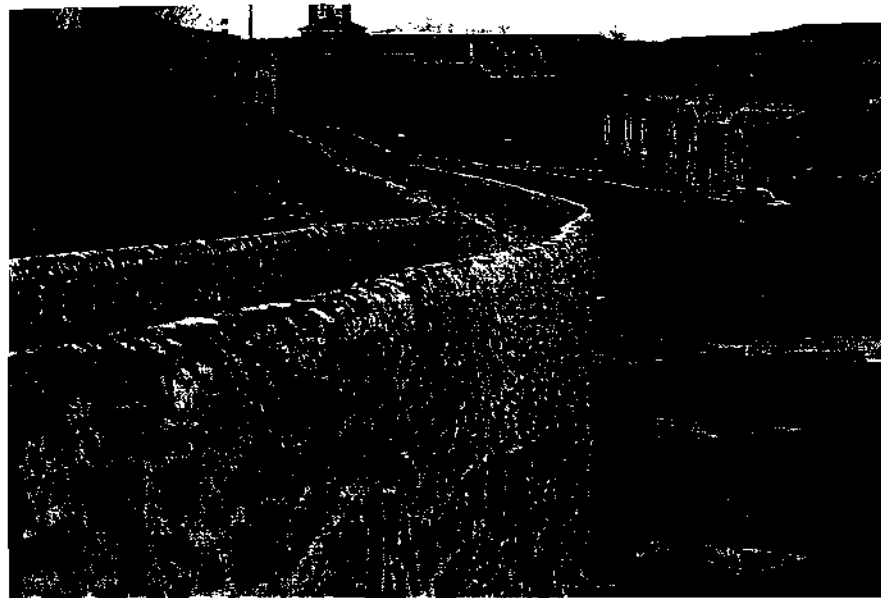
⁸ GÓMEZ MORENO, M.: *Catálogo...*, tomo I, páginas 485. STARKIE, W.: *El Camino de Santiago...*, página 339.

⁹ MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos...*, pág. 55.

¹⁰ GAZZOLA, P.: *Ponti Romani*, tomo II, pág. 190.

¹¹ VÁZQUEZ DE PARGA, LACARRA y URÍA RIU: *op. cit.*, tomo II, págs. 263-266.

¹² HUIDOBRO Y SERNA, L.: *op. cit.*, tomo II, páginas 544 y 650.



¹³ GÓMEZ DE LA SERNA, G.: *Del Pirineo...*, páginas 207-208.

¹⁴ ARRIBAS BRIONES, P.: *El Camino de Santiago en Castilla y León*, pág. 125. MINISTERIO DE CULTURA, DGBA: *Por el Camino de Compostela*, pág. 59. POUÇA, X. R.: *Guía del Camino de Santiago*, páginas 84 y sigs. GOICOECHEA ARRONDO, E.: *Rutas Jacobeas*, págs. 532-535. VINAYO, A.: *El Camino de Santiago en tierras de León*, pág. 43. S. TARKIE, W.: *El Camino...*, págs. 334 y 339.

¹⁵ INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL: *Hoja núm. 193 del Mapa Topográfico Nacional*, E: 1/50.000, 1.ª ed., 1927.

¹⁶ MENESES, A.: *Repertorio de Caminos... Itinerarios: Santiago-San Juan Pic de Puerto y Valencia-Santiago*.

¹⁷ LAFFI, D.: *Viaggio in Ponente...* Bologna, 1673. CASADO LOBATO y CARREIRA VÉREZ: *op. cit.*, pág. 154.

¹⁸ Ver las notas 8 a 14 y también PINEDA, Fr. Juan de: *Libro del paso honroso...* Madrid, 1783. LOPEZ FERREIRO: *Historia de la Iglesia de Santiago*, tomo VII, págs. 154-155 y nota 1. VALVERDE y ALVAREZ, E.: *Guía...*, pág. 500. TORRES RODRÍGUEZ, C.: *Galicia Histórica*, pág. 137. DIEZ ALONSO, M.: *León, sus tierras y sus hombres*. HUIDOBRO Y SERNA, L.: *op. cit.*, tomo I, págs. 221-227.

¹⁹ Archivo Municipal de Oviedo: «Autos sobre la

cobranza del repartimiento hecho para la construcción del puente de Órbigo», 1643, sala 1, anaquel 1, leg. 118, doc. 6.

²⁰ *Actas de la Junta y Diputaciones del Principado de Asturias (1594-1672)*, tomo VII, pág. 267: «Diputación, del 7 de junio de 1672»; págs. 297-298: «Diputación, del 12 de septiembre de 1672».

²¹ MANIER, G.: *Pèlerinage d'un paysan picard...* (1726). Montdidier, 1890. GARCIA MERCADAL, J.: *Viajes...*, tomo III, págs. 351-380. CASADO LOBATO y CARREIRA VÉREZ: *op. cit.*, pág. 154. ESCUDERO y GARCÍA PRIETO: *op. cit.*, pág. 22.

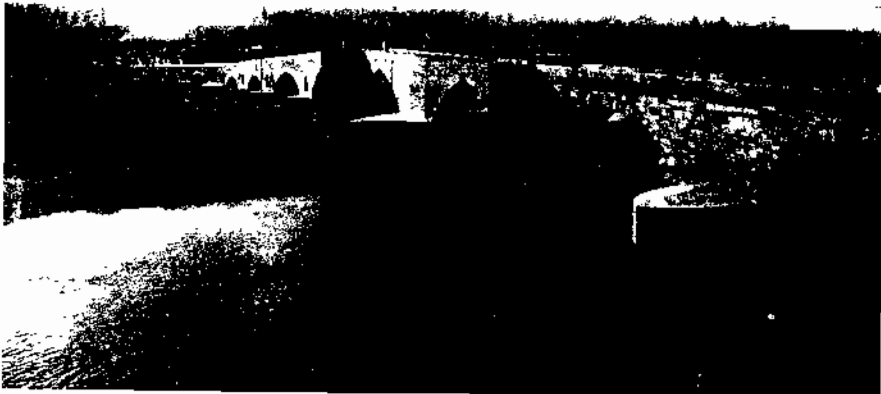
²² ADAMS, J.: *The Adams Papers...* (1779-1780), Massachusetts, 1961. CASADO LOBATO y CARREIRA VÉREZ: *op. cit.*, pág. 156.

²³ AHN, Consejo de Castilla, leg. 5.982, exp. 59: «Obras en el puente de Hospital de Órbigo (León) (26 de agosto de 1763)», y leg. 5.986, exp. 15 (27 de febrero de 1767).

²⁴ AHN, Consejo de Castilla, leg. 6.025, exp. 78: «Obras del puente de Hospital de Órbigo (10 de junio de 1788)».

²⁵ PONZ, A.: *Viajes de España*, tomo XI, página 260.

²⁶ JOVELLANOS, G. M.: *op. cit.*, BAE, tomo LXXXV, Diario tercero (1792), Itinerario VII, páginas 78-79: «Viernes 15», y página 86: «Sábado 23».



²⁷ MADRIZ, P.: *op. cit.*, tomo «León», pág. 34, voz «Astorga, v.».

²⁸ FORD, R.: *Manual para viajeros por León...*, págs. 103-105.

²⁹ Archivo de la Real Academia de Bellas Artes, Dirección General de Propios y Arbitrios del Reino, exp. 2-31/10.

³⁰ Archivo MOPU, Fondo de Planos: carreteras de Asturias y León, sección d), planos de puentes, archivo núm. 2, tercer cajón.

³¹ MINISTERIO DE FOMENTO, DGOP: *op. cit.*, años 1857-1859, págs. 30 y 51.

³² *Itinerario Descriptivo Militar*: Itinerario número 1.074, tomo VI, págs. 93 y sigs., e itinerario número 1.197, tomo VI, págs. 357 y sigs.

³³ VALVERDE Y ÁLVAREZ, E.: *op. cit.*, pág. 500.

³⁴ MINISTERIO DE FOMENTO, DGOP: *op. cit.*, año 1883, pág. 334.

³⁵ MINISTERIO DE FOMENTO, DGOP, año 1892, págs. 18 y 100; años 1895-96, pág. 143.

³⁶ GIL Y CARRASCO, E.: «Bosquejo de un viaje...», BAE, tomo LXXIV, 1954.

³⁷ Decreto de 24 de octubre de 1939 (BOE, 28 de octubre de 1939).

³⁸ RODERO RODERO, F.: «Proyecto de reparación del puente de Hospital (1946)», AGA, Obras Públicas, caja núm. 11.260.

³⁹ MARTINEZ DEL CERRO, J.: «Proyecto de reparación y adecuación del puente antiguo de Hospital de Orbigo (León) (30 de noviembre de 1980)». Archivo MOPU, Dirección General de Arquitectura y Vivienda, Servicio de Edificaciones del Estado, exp. 301/81.

⁴⁰ Otra bibliografía: BONET CORREA, A.: *Santiago de Compostela. La Via del Peregrino*, págs. 22-23. SERNA, Víctor de la: *Nuevo viaje de España*, pág. 145. *Monumentos Españoles*, tomo II, pág. 156. RODRIGUEZ DE LENA, P.: *Libro del Passo Honroso...* CARRO CELADA, E.: «El Passo Honroso», *Revista Historia y Vida*, enero 1968.