

# PUERTO DE LEITARIEGOS



Capilla de San Juan del Puerto de Leitariegos: La coronación del Puerto está presidida por la ermita de San Juan, cuna de los legendarios arrieros del pueblo más alto de Asturias (1525 mts.). Tiene la espadaña hacia levante, única en la región.

El Coto de Leitariegos es uno de los más altos techos de Asturias –Leitariegos es el más alto–; una de las cumbres de sus «montes firmísimos» de los que hablan las antiguas crónicas fue «puerto seco», atravesado desde lejanos tiempos por la legendaria arriería, cuyas recuas llevaban a Asturias el vino y el trigo leoneses y regresaban, con los hierros, maderas y lienzos

asturianos. Se convirtió a lo largo de los años en uno de los pasos más transitados en las rutas astur-leonesas, a lo largo del cual se escalonaban hospitales y albergues para la asistencia al caminante y además, a pesar de poseer pocas tierras aptas para el cultivo agrícola, tenía excelentes pastos para la ganadería y no había necesidad de practicar la trashumancia estacional, tan común a otros concejos asturianos.

Leitariegos se convirtió en municipio independiente desde 1821 a 1921, año en que se anexionó a Cangas de Tineo (hoy Cangas de Narcea). Aunque anteriormente, en 1326, el rey Alfonso XI otorgó a los «*omes buenos moradores de la casa del*

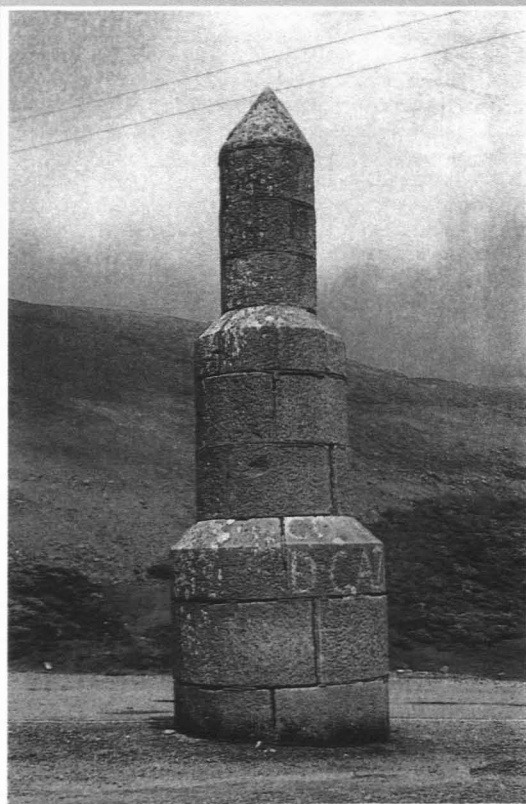
*Puerto de Leitariegos e de Brannas e de Trascastro e de los otros lugares del dicho Puerto*» una amplísima carta de franquicia, ya que «*si los dichos lugares se despoblaren seria muy grant danno e perdimento de los caminantes porque si non toviesen donde se acoger perecerían de muerte*».

En su virtud se concedía a los vecinos de Leitariegos una dispensa plena que les

eximia perpetuamente del pago de todo tipo de contribución ordinaria o extraordinaria y de la exención del pago del portazgo y del servicio militar. Este privilegio mantuvo su vigencia durante cinco siglos y medio, hasta el reinado de Fernando VII.

Según Rodríguez Riesco «la gente honrada y humilde de Leitariegos tuvo, según los últimos padrones de 1801, contadísimos pecheros de origen forastero, «pues en su mayoría eran de condición hidalga y mucho de armas poner y pintar sus blasones», como los «Rodríguez y García» de Trascastro y los tan extendidos Cosmen, esos en escudo partido (según ejecutoria de 1754), con árbol en campo de oro, un león atado a una cadena y cinco flores de lis de oro en campo rojo.

La barrera de altas cumbres de las fronteras meridionales del país asturiano se ve quebrada de trecho en trecho por las escotaduras que sirven de portillo a los empinados caminos tramontanos; son los «puertos secos» a lomos entre las suaves vertientes sureñas de la Cordillera Cantábrica, cuyos amplios valles se abren a la llanada leonesa y a los escobios o gargantas, frecuentemente celados por la niebla, por los que en vertiginoso descen-



Antiguo mojón o «mira» en el Puerto de Leitariegos

so se ganan las praderías y bosques de la verde Asturias.

Allí, pasado el poblado en las llanas y jugosas praderías de Leitariegos, pastan en la estación estival numerosas cabezas de ganado siendo la venta de la leche y sus derivados el principal recurso de los vecinos del lugar y, también, de los que desde otros puntos llevan al puerto sus rebaños en los meses de verano.

Desde la raya interprovincial, jalonada por sólidas columnas de piedra de agudo remate-antiguos hitos orientadores de las fuertes y

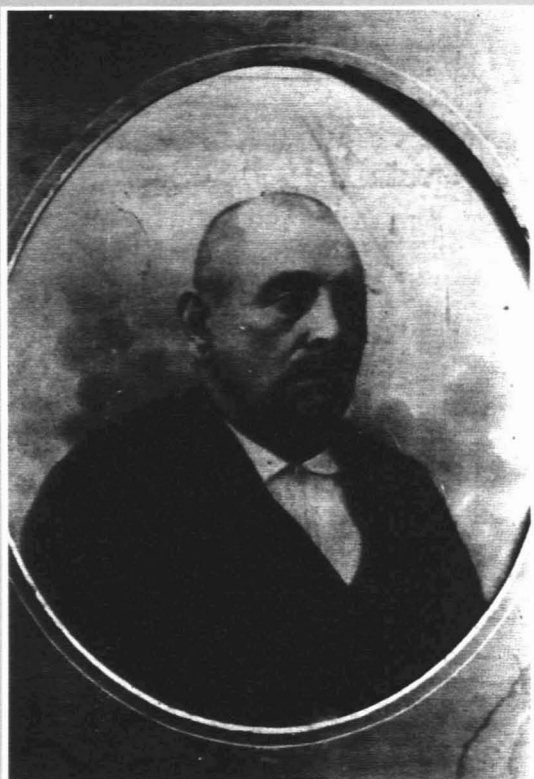


Pequeño refugio sobre Brañas de Arriba

prolongadas nevadas se inicia el rápido descenso hacia el hermoso valle de Lacia-na.

Hubo 4 hospitales que dependían del Monasterio de Coiras, encontrándose al frente de ellos un hospitalario que brindaba asistencia y protección a los numerosos caminantes que transitaban por la difícil y elevada ruta de Leitariegos, facilitando ese tránsito la disposición escalonada de los albergues en las dos vertientes del Puerto. Nieves, fríos rigurosos, lluvias, granizos, niebla pertinaz y osos y lobos eran habituales en esta región de nuestra geografía. Por ello, avisaban a los perdidos con toques de campanas, salían a su encuentro y prestaban en los hospitales fuego, lecho, comida y ciertos cuidados sanitarios, deteniéndose en ellos varios días e incluso semanas.

Existió en el Puerto hasta hace pocos años, según recuerda haber visto el tío Provisor, el llamado «*Palu de los Pobres*», una especie de bastón rústico y corto ennegrecido por el humo de las cocinas antiguas de la aldea. El pobre o caminante que llegaba al Puerto después del mediodía debía buscar el «*palu*» que



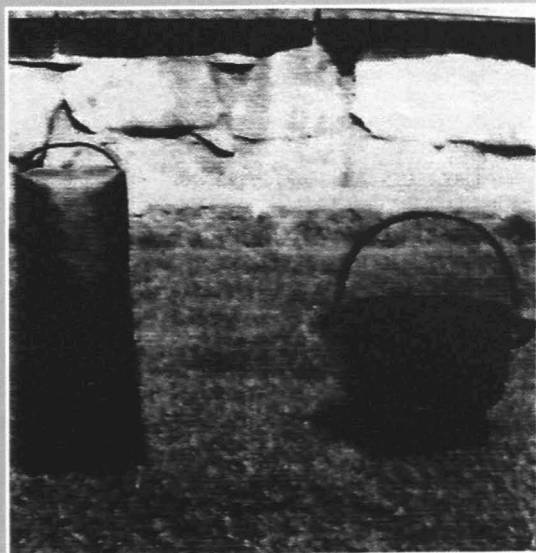
Retrato del tío Provisor Pepe

daba derecho a cena, lumbre y cama. Al llegar, debía hallar la casa en la que estaba y allí le daban albergue y cena gratuitamente. El «*palu*» iba pasando así de casa en casa por riguroso turno.

Esta humanitaria costumbre, como hemos dicho antes, casi ha durado hasta nuestros días.

### **ARRIERÍA EN EL PUERTO DE LEITARIEGOS**

EL PUERTO se ha caracterizado además por ser cuna de la arriería con recuas. Esta profesión de arriero se ejerció muy intensamente durante el siglo XIX desde 1820 a 1880. En el año 1879, al ser inaugurada la carretera de Villablino a Cargas, prácticamente dejaron de existir las recuas aunque no los arrieros, quienes



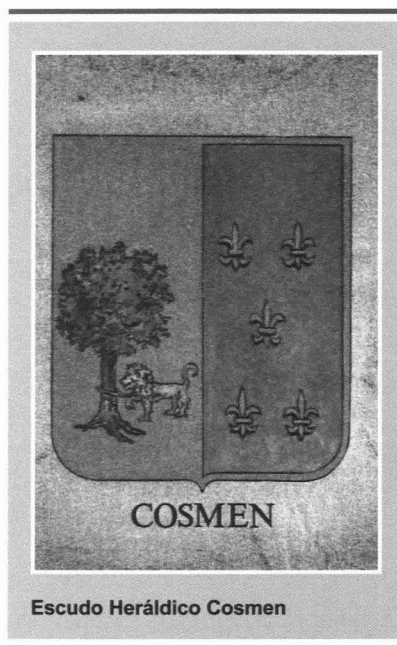
Zumbo de los machos de la recua

siguieron en su cometido hasta principios del siglo XX.

Las recuas se componían de varios machos que transportaban viajeros y mercancías; las más renombradas e importantes fueron las de Leitariegos y las de las Brañas. El Puerto de Leitariegos llegó a tener hasta seis o siete propietarios de recuas pero los más importantes fueron PROVISOR, BASILIO Y XIPIN, quienes durante bastante tiempo estuvieron unidos formando una sola empresa.

Hacían el trayecto desde Leitariegos a Madrid en 9 días y en etapas de 9 leguas (48 a 50 kms). Solían salir el sábado (que era el día de mercado) por la tarde de Cangas, para pernoctar en el Puerto de Leitariegos desde donde, al día siguiente muy temprano, empezaban verdaderamente el largo viaje a Madrid.

Hacían los arrieros dos viajes especialmente importantes, el de «la CERA» y el de NAVIDAD. En el primero, los «paisanos» residentes en Madrid enviaban a sus familias los cirios y velas que después se consumirían en las iglesias de sus pueblos los días de Jueves y Viernes Santo, siendo en el segundo cuando llegaban los mazapanes, turrónes, cafés, chocolates, vinos, licores y demás regalos para la Nochebuena y Navidad. Estos dos viajes aún subsistieron



hasta 1925 pero ya no se trataba ni de arrieros ni mucho menos de recuas, sino simplemente de un transporte de paquetería.

El patrón de los arrieros fue «el tío Provisor. Pepe que se vestía, con calzón corto de paño negro abrochado con botones de plata en el lado derecho de cada pierna; chaqueta corta con mayores botones para abrochar y tres pequeños de adorno en cada bocamanga; camisa blanca con pechera trabajada; medias blancas y zapatos negros hasta con hebilla, se le

sentía ir y venir con el *tin-tin* de la plata de sus botones. Viajaba a Madrid con el caminar de su recua de mulas, cruzando Castilla día tras día hasta llegar a repartir la mercancía y recoger la de retorno» como nos lo describe en sus «CUADERNOS» Pilar García Rodríguez.



Primeros coches de transporte



Frontal de la cama-armario con correderas abiertas

Con gran visión de futuro, compraron terrenos en La Cepeda llegando a reunir un total de 96 fincas, la mayor parte de secano (tierras de centeno) que después el Canal de Villameca convirtió en regadío, pasando a valer una fortuna. Todas ellas se vendieron en 1933 seguramente por temor a la Reforma Agraria sin tener en cuenta la opinión de Melchor Fernández Cosmen, el «TIO PROVVISOR», que estudió y publicó el «*pachxuezu*» o «*fala medieval*». Esta «*nuesa fala*» que se debió hablar en toda la comarca y gran parte de Asturias.

#### DILIGENCIAS DE LOS HERMANOS COSMEN

Gozaron de merecida fama en el último tercio del siglo XIX y fueron socios principales en la explotación de la línea de viajeros de León a Rioscuro, servida por las típicas diligencias de entonces.

El Provisor Melchor Rodríguez Cosmen, al hablarnos de las antiguas casas semicirculares de una sola planta con techo de materia vegetal o «*teitu* (paja de centeno)», semejantes a las «*pallozas*» y a las postero-



Los dueños actuales del mueble, Pablo Lindes López y Sagrario Rodríguez González, retratados con él de fondo

res rectangulares con el mismo tipo de cubierta, con sus típicos corrales embaldosados y con los hórreos y hornos exteriores en el Puerto de Leitariegos (Asturias), recuerda que contaban con las camas en la cocina, empotradas en las paredes detrás de los escaños, con puertas correderas muy útiles para los rigurosos inviernos donde el único calor existente era el fuego del hogar.

Algo que aún se conserva, ya que hemos conseguido encontrar actualmente (año 2007) en la cocina de una casa de este tipo, en la misma carretera en lo alto del Puerto de Leitariegos una de esas típicas «alcobas-armario» en «*Casa Poliña*» desde donde los niños y los más ancianos podían asistir a los famosos «*Filandones*» y demás fiestas.

#### Características:

La alcoba es anterior a 1700. Ocupa el extremo opuesto a los actuales fogones o placas (originalmente el fuego abierto se encontraba en el centro de la cocina desde donde irradiaba el calor a todo el habitáculo).

Ha estado en posesión de la familia durante tres generaciones.

#### Estructura:

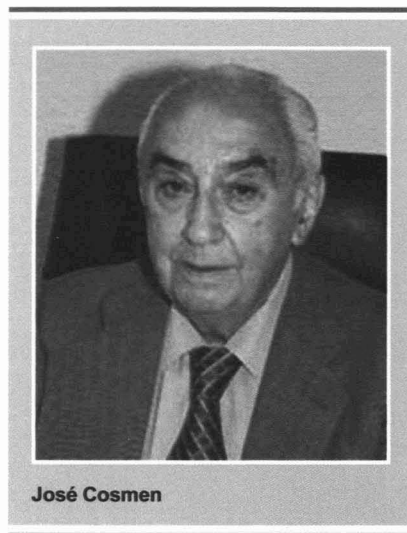
- Lleva dos puertas correderas sobre un marco central también de madera.
- Su longitud es de pared a pared de la cocina.
- Su interior lleva 2 camas separadas por una pared, a modo de 2 habitaciones. La pared de fondo se abre en un pequeño armario con puertas a modo de alacena cerrada.

#### Material:

- Madera de castaño; puertas y todo el exterior de la cama.
- Madera de roble; techo interior de la cama armario.

#### Medidas:

- Largo total del exterior: 3,58 m.



José Cosmen

- Altura interior desde las camas al techo: 1,70 m.
- Camas: 1,15 m. (ancho) x 1,95 m. (largo).
- Armario interior: 0,82 m. (ancho) x 1,22 m. (alto) x 0,35 m. (fondo interior).

#### JOSÉ COSMEN (ALSA)

Representa la octava generación de transportistas, descendientes de los arrieros que comenzaron con mulas en el puerto de Leitariegos. Los orígenes de esta familia se pueden remontar a 1728; cuando según el escritor Melchor Gaspar de Jovellanos, Juan Cosmen, uno de sus antepasados regentaba un pequeño negocio de hospedería y caballos; pero no fue hasta finales del siglo XIX cuando se sustituyeron los carros tirados por animales, por máquinas de vapor y más tarde, por motores de explosión; cambio que le tocó vivir a su padre, Secundino Cosmen, fundador en 1917 de La Popular.

En 1923 se constituyó la sociedad «AUTOMÓVILES LUARCA S.A. (ALSA)». Los Cosmen no formaban parte de aquel proyecto inicial por lo que decidieron hacer la competencia a ALSA y montar una línea de autobuses en Oviedo. Los antiguos propietarios de ALSA, al sentir el

impacto, les propusieron fusionarse con ellos aportando sus transportes y viajeros.

Una vez incorporado en el negocio el joven JOSÉ COSMEN, ALSA comienza a crecer y despegar; comprando él acciones hasta hacerse con la mayoría.

En la década de los sesenta, inauguró su primera línea internacional Oviedo-París- Bruselas para poco después

expansionarse por el viejo continente con la línea Oviedo- Moscú y más tarde conquistar también el mercado chino, el marroquí y el chileno en 2001.

Con la fusión, en 2005, con la británica NATIONAL EXPRESS (NX), JOSÉ COSMEN pasó a sus hijos JORGE, JOSÉ, JACOBO y ANDRES COSMEN la administración de la empresa familiar.



**Autobús Alsa**