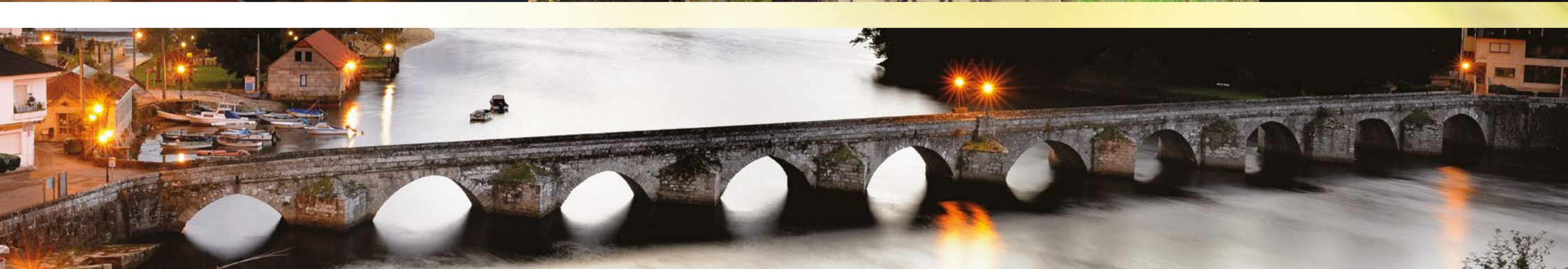
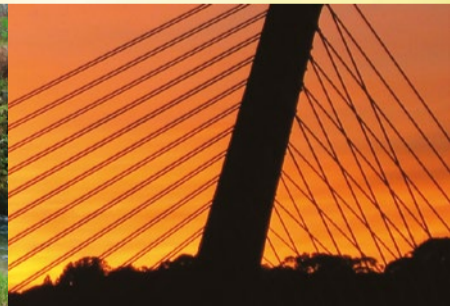


As Pontes de Pontevedra





Se o concello fosen pontes veríase así

No concello de Pontevedra hai máis de 300 pasos sobre ríos e regos



Esta publicación nace como catálogo da Exposición De Ponte en Ponte, elaborada polo Concello de Pontevedra e exhibida no Claustro de San Francisco en xuño e xullo de 2013.

Edita Gabinete de Comunicación Alcaldía.
Concello de Pontevedra

Colaboracións Enrique Sotelo (Arquiveiro Municipal), Jesús Gómez Viñas, Manuel Aparicio (Oficina Técnica de Medio Ambiente e Infraestruturas do Concello de Pontevedra), José Antonio Valero Casal (editor do blog vellapontevedra.blogspot.com.es), Ramón Rozas (Xornalista e crítico de arte), Celestino Lores (Presidente da Asociación de Amigos do Camiño Portugués), Rafael Quintía (Antropólogo), Gonzalo Sáncho (Asociación Vaipolorío), Luis Bará (Concelleiro de Patrimonio Histórico)

Fotografía Guillermo González, Daniel Abollo, Gustavo Santos, Emilio Suárez. Arquivo e a colaboración do blog vellapontevedra.blogspot.com.es

Infografías Xan Sabarís

Redacción Miriam Fuentes

Video exposición Guillermo González

Impresión catálogo GTI

Montaxe exposición Colotec

Ambientación El Rincón de los Momentos

Agradecemento especial Comunidade do Convento de San Francisco, pola cesión do espazo expositivo

Unha produción do Gabinete de Comunicación da Alcaldía

Pontevedra, xuño de 2013





Corazón de ponte

As pontes son unha maneira de darnos a man. De compartir xuntos os camiños e os proxectos que fomos labrando a través do tempo, grazas á vontade dos homes e as mulleres, á enerxía transformadora da sociedade e ao inxenio dos que as constrúen ou dispoñen. Desde as familias que poñen unhas lousas para salvar un río que separa as terras de labor, ata as sofisticadas estruturas colgantes ou metálicas que hoxe engalanan os nosos ríos, en Pontevedra hai unha mancha de pontes que forman parte do máis profundo do noso ser, enriquecen o territorio, e explican unha historia que sen as pontes sería imposible.

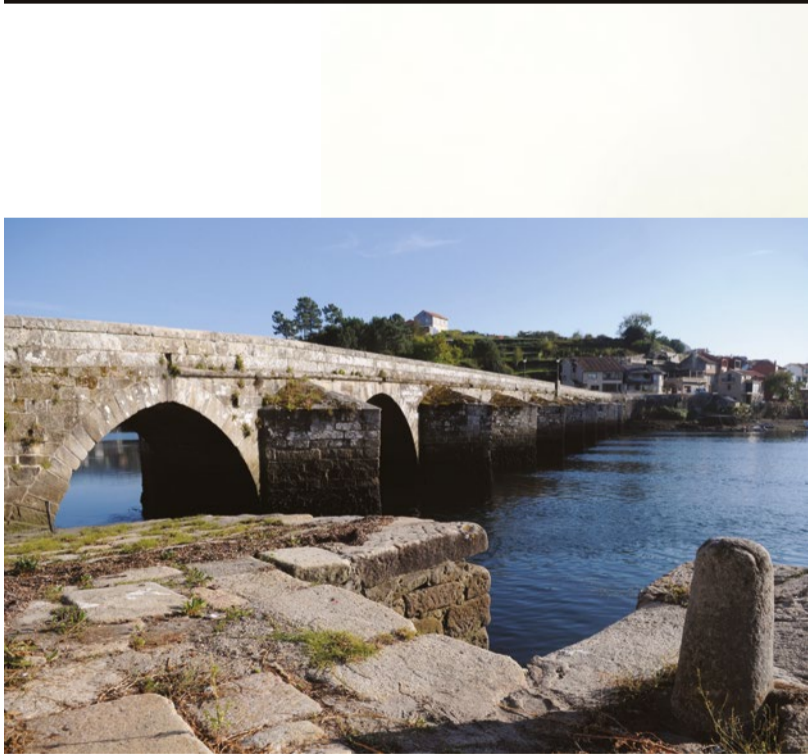
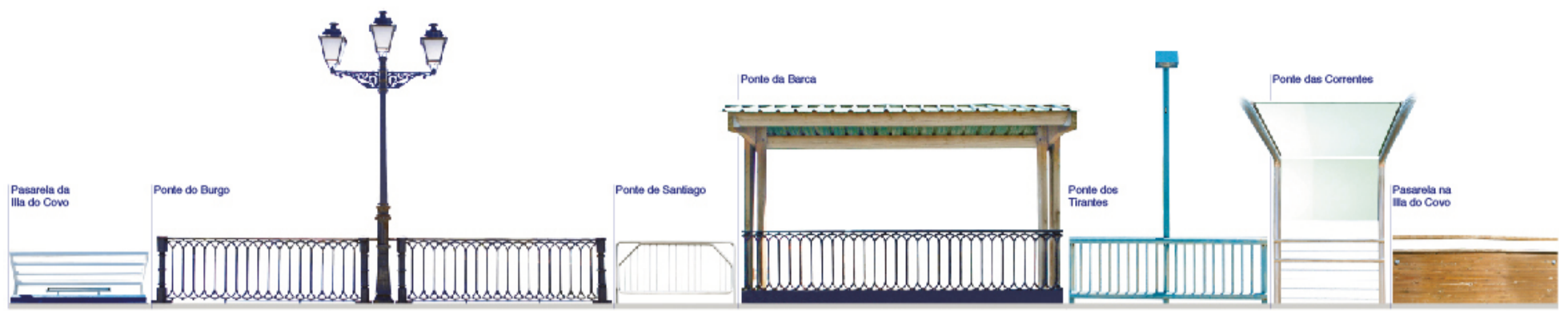
Ao realizar a exposición "De ponte en ponte" e esta publicación, quixemos homenaxear a Pontevedra de dúas maneiras. A primeira, divulgando e poñendo en valor a riqueza patrimonial que traen consigo estes elementos da paisaxe. As grandes e as pequenas; as fotoxénicas e as rudimentarias; as actuais e as desaparecidas, as agochadas baixo algunha rúa, as que fóron transformándose a través do tempo...

A segunda, rendir un cálido aplauso colectivo á nosa orixe como cidade, así como ao nome e aos principais iconos, tanto heráldicos como contemporáneos, da nosa vila e municipio. Nacimos acarón dunha ponte e sempre vivimos como se ésta fose o corazón do noso corpo urbano.

Tamén quixemos aprofundar aínda máis no amor que debemos a Pontevedra. Coñecendo máis e mellor o noso territorio, o noso capital patrimonial, coidaremos máis desta xoia de pedra e auga, na que as pontes son como os lazos que entre todos anudamos para ser cada día mellores.

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra







Da Vía XIX ao TAV

Luis Bará Torres

Ao longo da historia, a xeografía, a xeopolítica e a economía condicionaron a organización do territorio e as comunicacións. Na zona occidental da Galiza, o conxunto de depresións encadeadas ao longo de 150 km entre Carballo e Tui (depresión meridiana) determinou a articulación da rede viaria ao longo de milleiros de anos. Neste territorio, a primeira estrada de alta capacidade construírona os romanos fai 2.000 anos: é a vía XIX que comunicaba Bráacara con Lucus pasando por Tui, Turoqua, Caldas e Iria. Desta necesidade de comunicar o Norte e o Sur da Gallaecia, desta vontade de control militar e económico do territorio polos romanos naceu o primeiro núcleo urbano de Pontevedra (Turoqua?) e a veterana ponte que lle daría nome á cidade.

A vía XIX discorre polo corredor natural da depresión meridiana e nas súas beiras encontramos numerosos castros (A Peneda do Viso, O Vilar en Ponte Sampaio, Coto Loureiro en Figueirido, San Cibrán en Tomeza, As Croas en Salcedo), algún deles anterior á propia romanización: un indicio da existencia de camiños antigos e formas de poboamento que os romanos ampliaron e melloraron.

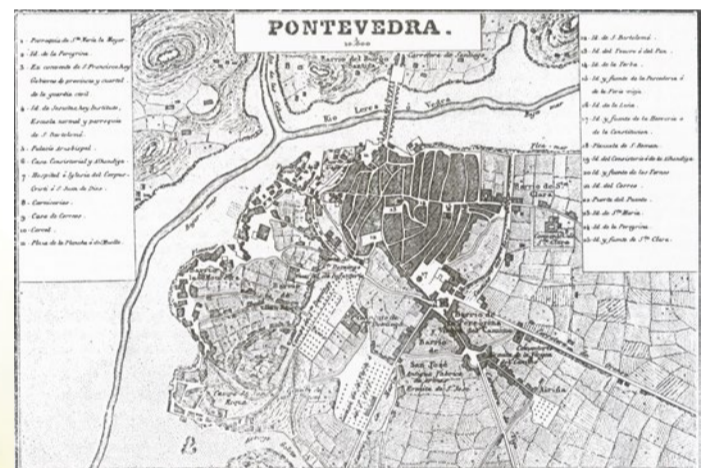
Coñecemos o trazado da vía no concello de Pontevedra, entre Ponte Sampaio e Cerponzóns, polos rexistros arqueolóxicos e a aparición de numerosos miliarios: na desembocadura do río da Ponte Nova ou Ulló en Ponte Sampaio, Paredes (Vilaboa), Salcedo, A Ponte do Couto, A Ponte do Burgo, Alba, Cerponzóns. A vella calzada na Gándara (Lérez), desgrazadamente soterrada, é outra mostra fiable da traza do camiño.

A partir do século IV, coa desaparición do imperio romano, a antiga vía caíu no abandono e máis tarde, nos comezos da Idade Media, o camiño medieval desde Portugal a Compostela pola costa desprázase cara ao interior, en paralelo á vía XIX, pola Canicouva e Tomeza, para evitar os perigos da franxa costeira e os vados das zonas inundábeis.

Cando a finais do século XVIII o arcebispo Sebastián Malvar, natural de Salcedo, promove o grandioso proxecto do Camiño e Real Plantío desde Ponte Valga até Ponte Sampaio, os enxeñeiros que deseñan a vía recuperan en grande medida a traza da estrada romana ao longo da depresión meridiana: é por iso que nesta época se produce o achado de tres miliarios en Paredes (Vilaboa) e un cuarto na desembocadura do río Ulló en Ponte Sampaio.

Unha nova infraestrutura, a construción da vía do tren entre Redondela e Pontevedra a finais do século XIX propicia un novo descubrimento relacionado coa vía romana, o miliario de Adriano aparecido nas inmediacións da Ponte do Couto.

Xa nos comezos do século XXI, a traza da vía XIX volve rexurdir en Salcedo (perto do lugar da Carballeira) por mor das obras do tren de alta velocidade (TAV): os dous miliarios que apareceron neste lugar, un deles xemelgo do descuberto un século antes na Ponte do Couto, poñen ao descuberto o aproveitamento da orografía da depresión meridiana para o trazado das infraestruturas de comunicación ao longo de 2.000 anos, da vía romana XIX ao TAV.



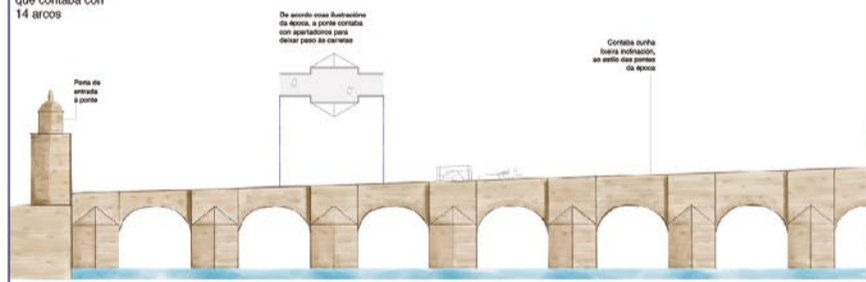
O Burgo



Así mudou a Ponte do Burgo

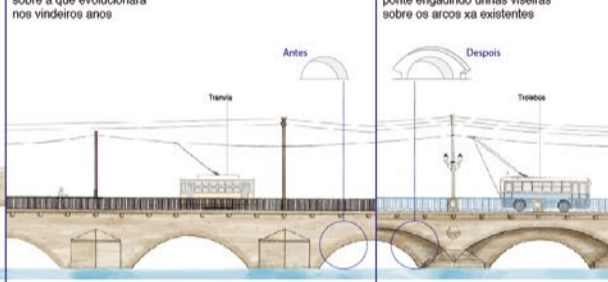
Cara a 1700

A ponte medieval, que contaba con 14 arcos



Cara a 1925

As bases da ponte actual, sobre a que evolucionará nos vindeiros anos

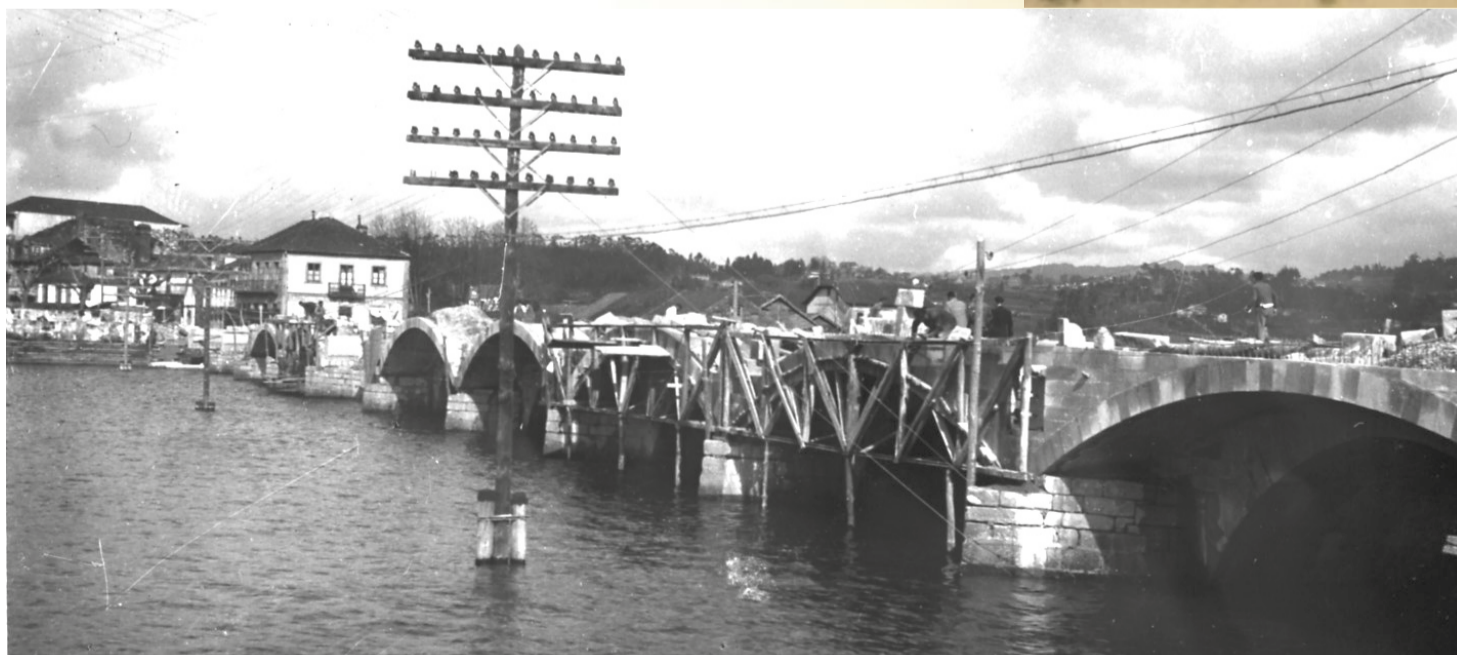


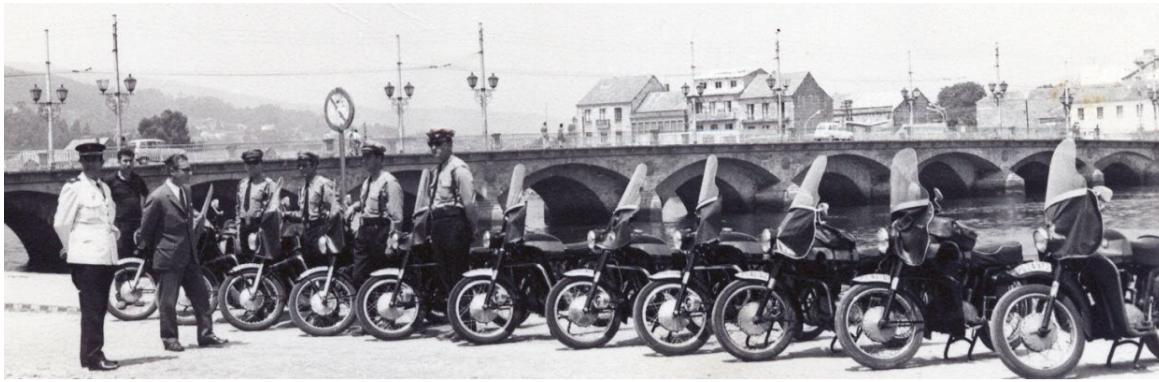
Cara a 1970

Co aumento do tráfico anchéase a ponte engadindo unhas viseiras sobre os arcos xa existentes

Actualidade

Soterrouse o cableado eléctrico, puxéronse balaustradas novas e ampliouse con formigón o extremo da Avenida do Uruguai





Século XV Levantouse un dique portuario adherido á ponte, posiblemente relacionado coa ampliación do recinto amurallado.

Século XVI Construíuse o edificio do cárcere anexo. A torre foi derrubada e reconstruída nunha posición máis avanzada sobre o río.

Século XVII Presuntamente Mateo López levou a cabo a primeira gran obra de mellora e ensanche documentada. A riada orixinada en 1658 fixo necesario o derribo do peitoril para que as augas puidesen circular sobre a ponte. Houbo que proceder a traballos de reparación por mor dos danos ocasionados, os cales consistiron fundamentalmente en renovar as lousas do pavimento, reparar o casteliño e substituír os recheos da ponte por cachotaría.

Século XVIII A invasión inglesa de 1719 provocou a destrución da torre, o cárcere e o casteliño. O cárcere e a torre foron reconstruídos. As obras de ensanche da ponte entre os séculos XVIII e principios do XIX, dirixidas por Pedro de Acuña, significaron a súa ampliación augas arriba en algo máis de 2 metros. Isto supuxo o derribo do casteliño e da torre, esta última substituída por un portón cadrado adintelado.

Século XIX O cárcere trasladouse ao Campo de San Xosé. Levantouse un dique con peitoril dende a ponte ata a embocadura da actual rúa César Boente, posteriormente erixiuse outro entre a ponte e a Caeira. En 1890, mudáronse os peitorís de pedra por unha varanda de ferro sobre beiril con modillóns. Retírouse un cruceiro de pedra situado no centro da ponte que actualmente se atopa colocado na praza Alonso de Fonseca.

Século XX Produciuse a demolición dos restos do antigo edificio do cárcere. O empedrado substituíu á lousa na calzada. Construíuse o peirao de ribeira da marxe esquerda do Lérez, que enterrou o arco 12, deixando á ponte só con 11.

As máis importantes obras de consolidación, reforma e ensanche foron as executadas entre 1953 e 1954, que lle deron á ponte o seu aspecto actual. Dirixidas polo enxeñeiro Juan Llansó y de Viñals, esta gran reforma mudou profundamente a súa estética estrutural. Durante 15 meses, reforzáronse as cimentacións, saneáronse as fábricas, a ampliación foi considerable e dotárona de iluminación e mellores accesos.

Os primeiros traballos que se levaron a cabo foron os de consolidación, que remataron a finais de 1953. Fíxose preciso desmontar parte da superestrutura da ponte, consolidando a base da cimentación a través de inxeccións de cemento, que tamén foron empregadas para reencher os ocos na fábrica de pilas e estribos. Reformáronse as pilas, construíronse vigas transversais de formigón emprazadas nas pilas e estribos e reforzáronse as antigas bóvedas.

Logo comezou o proceso de ensanche. Fixouse unha anchura de calzada de 8 metros e beirarrúas de 1,60 metros cada unha. Polo que se fixo unha gran ampliación, xa que anteriormente o ancho da calzada era de 4,30 metros e as beirarrúas unicamente de 1 metro. O pavimento foi revestido por un firme de aglomerado asfáltico sobre cemento de formigón.

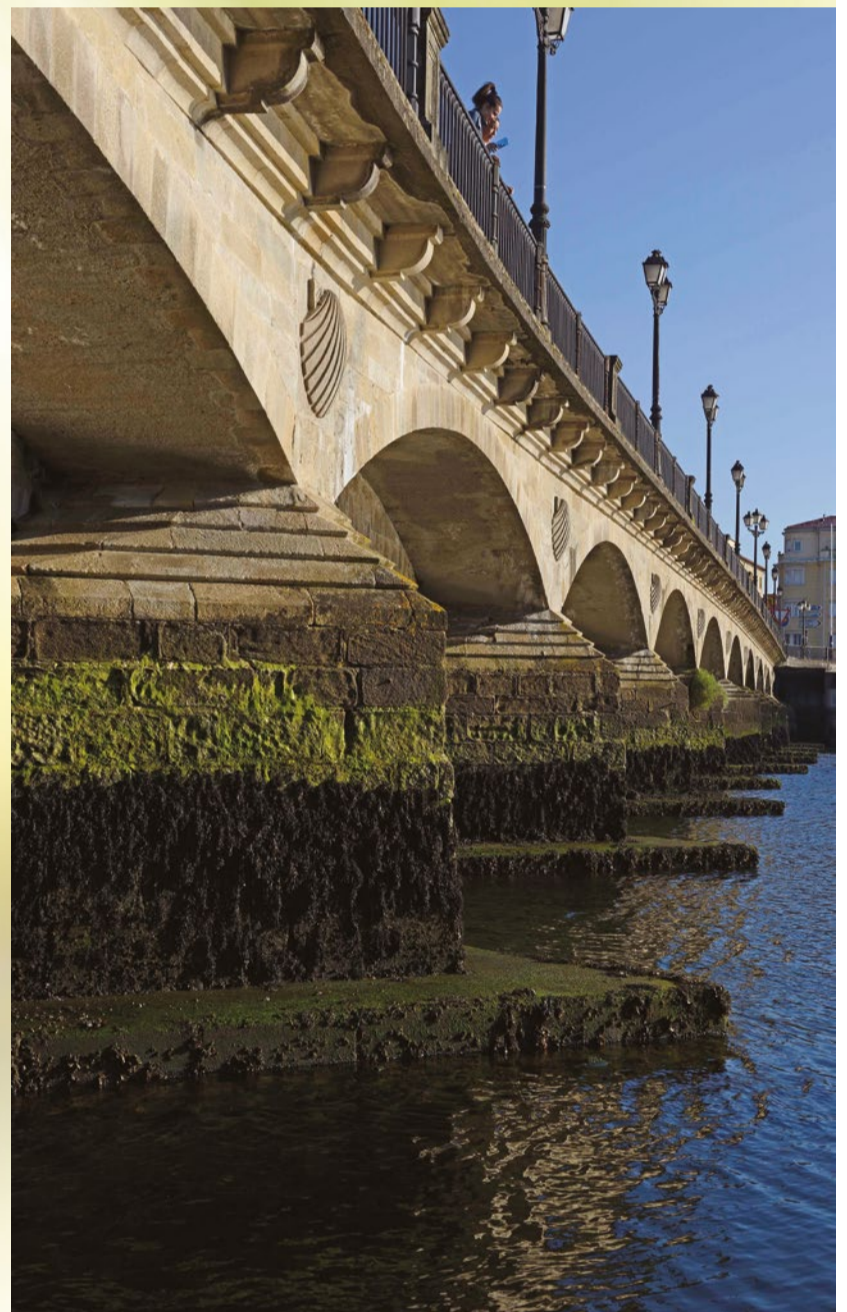
Os arcos, orixinariamente de medio punto, tiñan distintas luces e algúns estaban un pouco desfigurados. Procedeuse a anchealos e rebaixalos. Baixo as beirarrúas dispuxéronse canalizacións para aloxar o tendido eléctrico do alumado da ponte e outros servizos. Tamén houbo que colocar os postes de sustentación da liña aérea dos troles. Nos tímpanos das bóvedas instaláronse uns elementos decorativos moi significativos: uns relevos representando cunchas de vieira; posto que a ponte forma parte do camiño de peregrinación a Santiago.

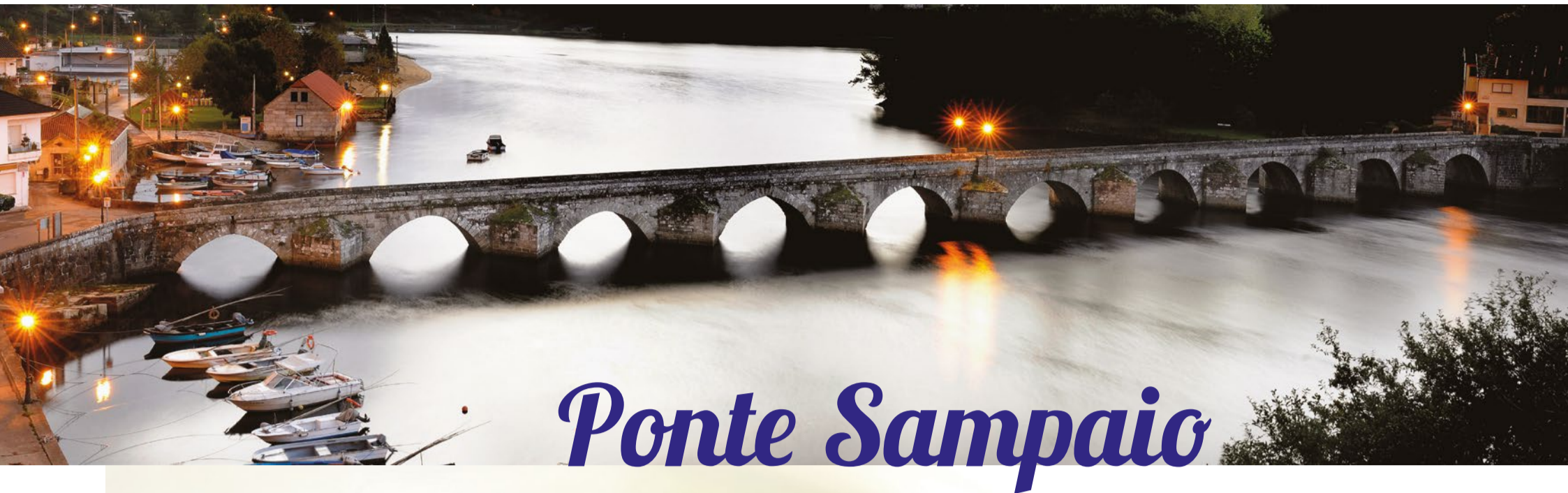
Como a rasante da ponte tivo que elevarse en 50 centímetros, acondicionáronse os accesos á mesma, pavimentándoos con tacos de granito sobre base de formigón. Os accesos emprazáronse entre pequenos muros revestidos de perpiño. En total, a lonxitude da ponte acadou os 140 metros. O 14 de setembro de 1954 a ponte abriuse ao tráfico, malia que quedaran pendentes algunhas labores como rematar os tallamares en punta de diamante.

A pesar de que as sucesivas reformas realizadas ao longo dos séculos transformaron considerablemente o seu aspecto exterior e xa non existen elementos nela que nos permitan enxergar o que un día foi, o seu significado segue e seguirá sempre vixente posto que a historia de Pontevedra é a historia desta ponte, van indisolublemente unidas, é a súa razón última de ser.

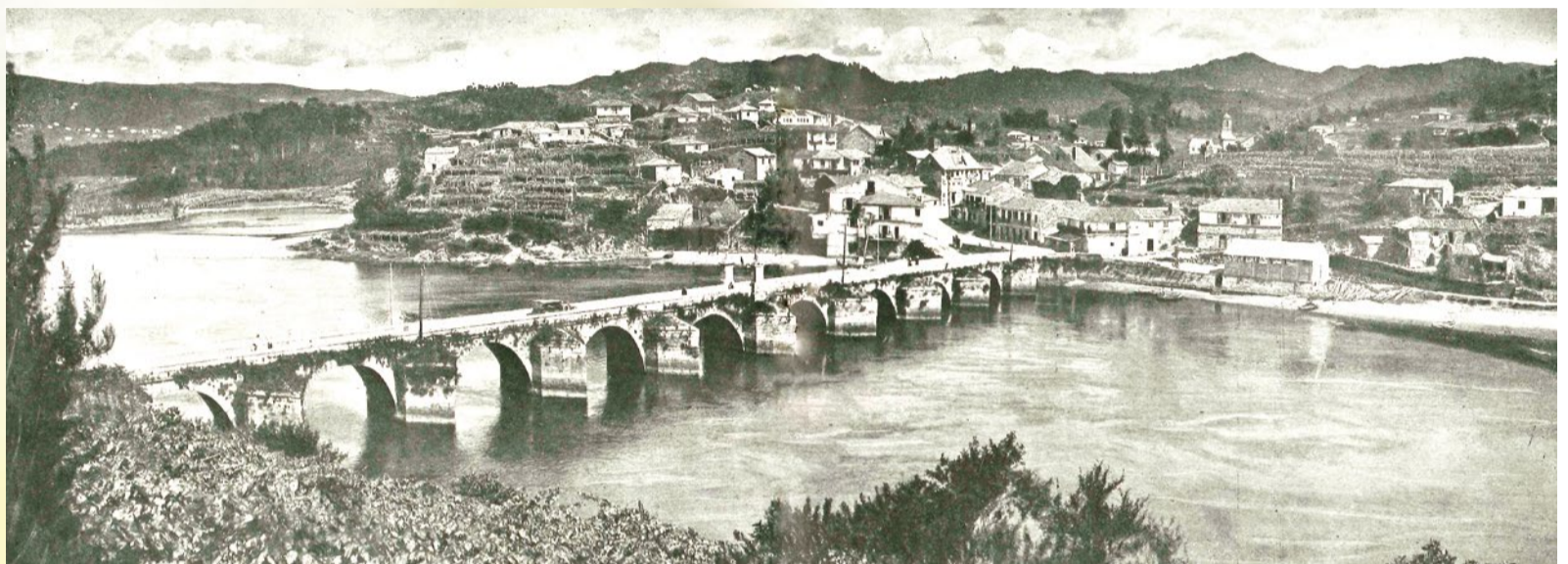
É a estrutura que simboliza a orixe da cidade, o seu símbolo e emblema heráldico. A súa cabeceira sur é o auténtico quilómetro cero da historia de Pontevedra, sempre en relación cunha ponte: primeiro aquela romana da que se presupon a súa existencia, entre outras cuestións pola toponimia e a presenza de miliarios, pero da que non quedan vestixios; e logo a medieval, enmascarada na actual ponte.

A localización exacta desa primeira ponte romana non se pode determinar, pero estímase que estaría situada augas arriba da ponte actual e a unha cota inferior, xa que na época romana o leito do río era moito menos ancho. Sábese que o nivel da auga foi medrando e que a ría se foi reencheando por aportes aluviais, de aí que a mediados do século XII, se levantase outra ponte máis longa, a medieval, probablemente noutro emprazamento distinto, non enriba da construción romana. Estas dúas pontes serviron para salvar o Lérez no eixo de comunicacións da Depresión Meridiana. A moderna veu a substituír á vella e derruída construción romana, pero un documento medieval fai pensar que ambas pontes puideron convivir algún tempo xuntas.





Ponte Sampaio



A ponte que bautiza á parroquia está situada sobre a desembocadura do río Verdugo e une Pontevedra con Soutomaior. Un lugar de grande relevancia histórica.

O motivo é que foi o escenario da popular batalla librada en xuño de 1809 contra o exército de Napoleón, baixo o mando do mariscal Ney. Nela, as tropas invasoras foron derrotadas, o que puxo fin á súa ocupación en Galiza. Unha placa conmemorativa á entrada da ponte, rememora a contenda.

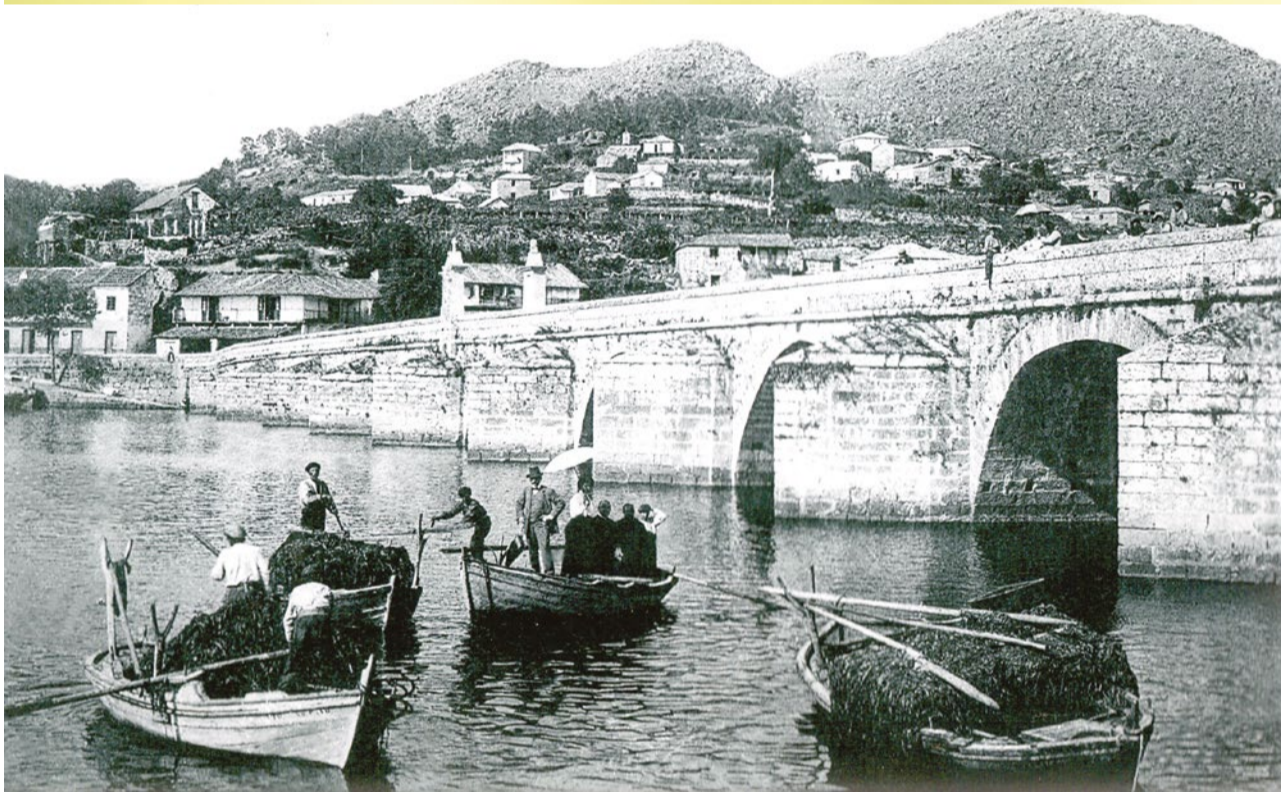
A súa achega ao noso patrimonio histórico e cultural complétase con outros dous feitos: forma parte do Camiño Portugués de peregrinación a Compostela e da Vía Romana XIX, aínda que na ponte non se conservan elementos da época romana.

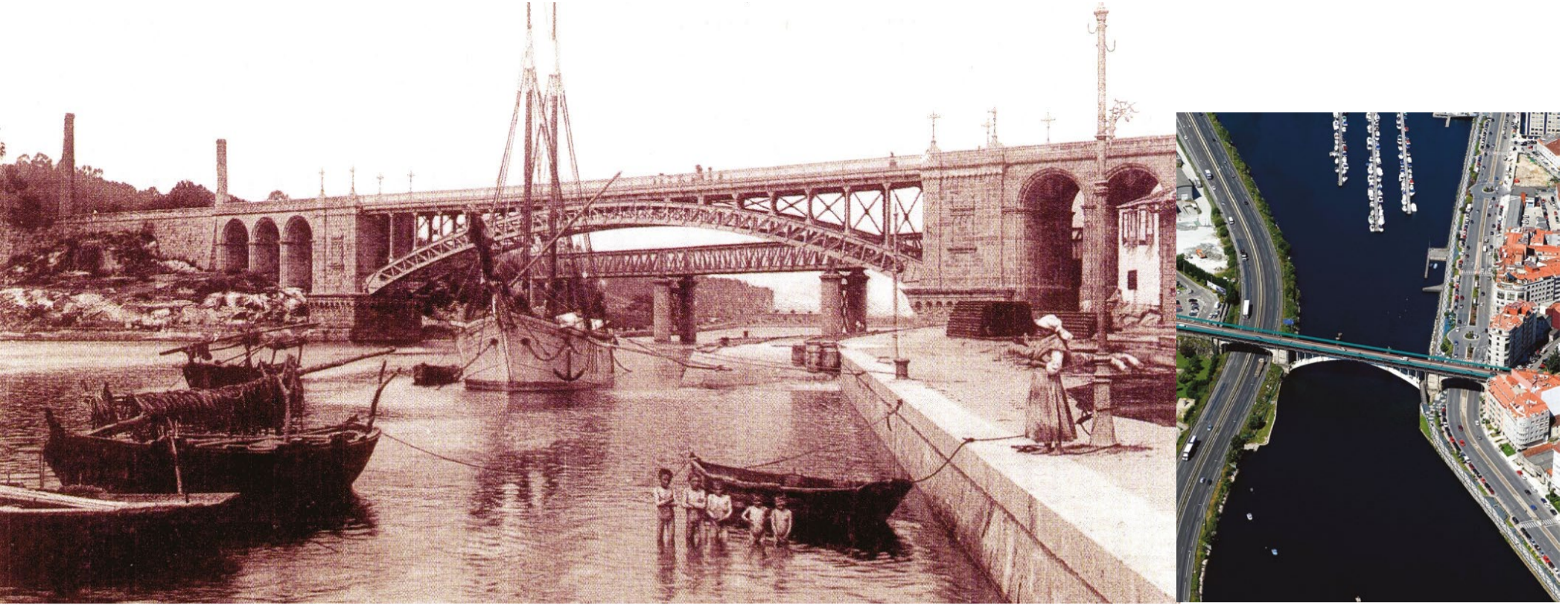
Malia que non se posúen datos que nos remitan á época exacta na que se edificou, as súas características formais e construtivas responden á Idade Media, de tal xeito que as bóvedas orixinais son de dous centros e lixeiramente apuntadas. Investigacións corroboran a existencia dunha torre defensiva medieval na que se cobraba unha portaxe aos arrieiros e camiñantes que querían cruzala.

Aínda que a forma é a dunha ponte medieval, a que hoxe conservamos presenta profundas modificacións e reconstrucións levadas a cabo ao longo dos séculos, por iso moitos dos elementos que a compoñen derivan destas reconstrucións, sobre todo as realizadas entre os séculos XVI e XVIII.

Formada por dez bóvedas de perpiño de distintas luces, salva unha distancia de 144 metros, e apóiase sobre piares de gran dimensión que se estenden a través de tallamares triangulares rematando en sombreiros piramidais. A calzada componse de lastras e continúa soportando o tráfico rodado e peonil, malia o seu estreitamento. Esta emblemática estrutura de arquitectura civil, atópase en bo estado, en parte, grazas á construción río abaixo dunha variante pola que transcorre a N550, o eixo viario convencional norte sur da Galiza costeira.

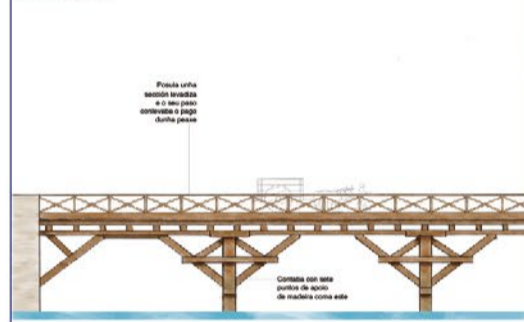
Río afora, un conxunto de tres pontes ofrece un curioso mostrario. Se a nova ponte da N550 é unha elegante estrutura de dous arcos, xa do século XX, as do tren son dúas celosías de ferro, cun apoio central que divide as pontes en dúas luces. As celosías superiores, unha de finais do XIX e outra de inicios do XXI, son dous espléndidos exemplos da fisonomía ferroviaria de cadansúa época.



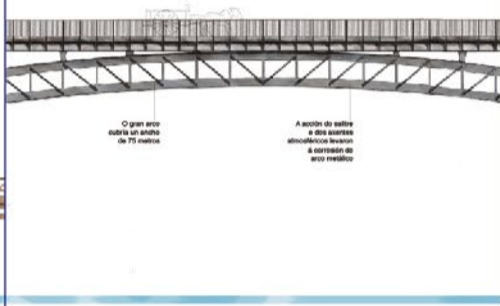


As vidas da Ponte da Barca

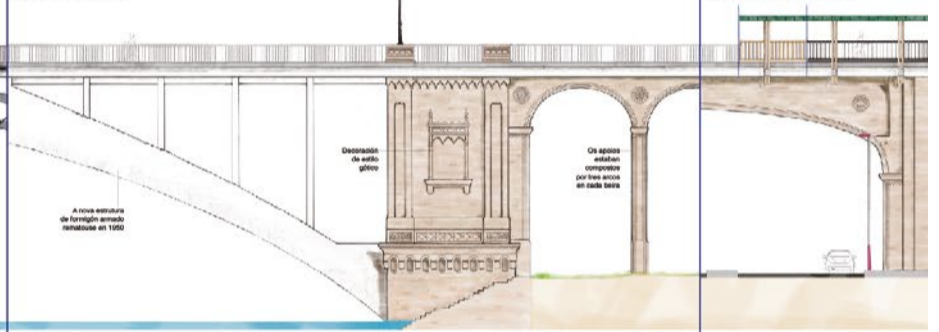
Cara a 1900
A primeira ponte,
a de madeira
Construíse en 1871



Cara a 1925
Estrutura de aceiro e
apoios de cantería con arcos
nas dúas beiras do río
Construíse en 1905



Cara a 1960
No tramo central acadá o aspecto actual,
coa estrutura de formigón mais aínda mantón
os arcos dos apoios



Actualidade
Elimínanse os arcos dos apoios para dar
cabida ás estradas e as avarandas
sofren varias remodelacións

A Barca



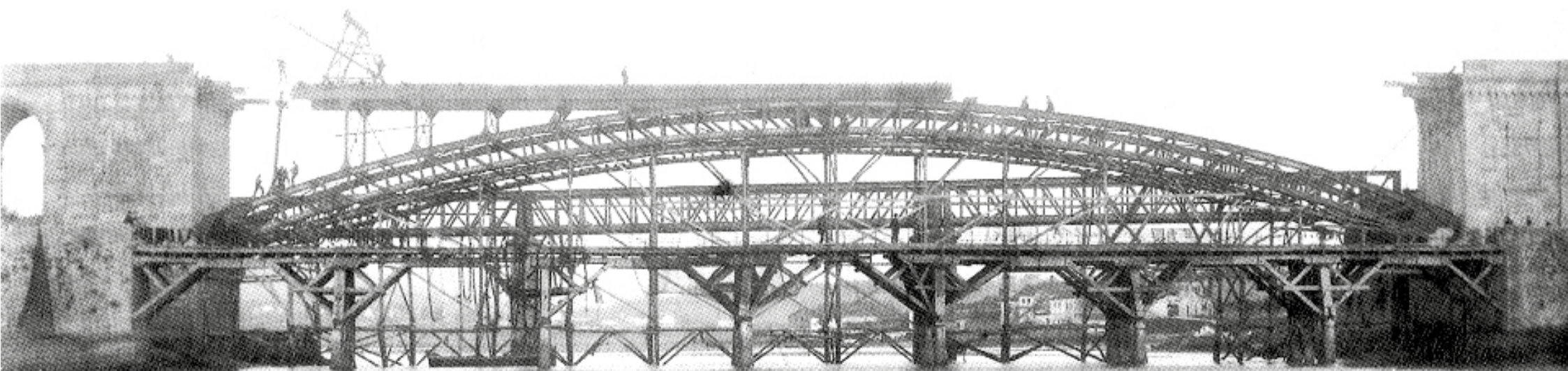
O paso entre Pontevedra e Poio facíase mediante unha barca, coñecida como a da Mercé, que transportaba persoas e mercadorías, e era propiedade do Mosteiro de Beitos de Poio.

A mediados do século XIX comezou a verse a necesidade de construír unha ponte permanente, mais isto non se conseguiu ata o ano 1870, cando se ergue unha ponte de madeira que remataría a súa vida útil no ano 1905.

A partires de 1887, e por mor da realización da estrada entre Pontevedra e O Grove, fíxose necesario construír unha ponte para cruzar o río Lézor. En 1893 aprobouse o proxecto redactado por Luis Acosta e Eduardo Fungairiño, ao ano seguinte foi poxada a obra. Foi o seu director o enxeñeiro Juan Trapote, e foi construída pola empresa Chávarri y cia.

A ponte contaba cun elegante arco de estrutura metálica, proxectos de 1896 e 1902, sustentado en dous apoios de moi boa cantería, á que se achega decoración neogótica. Foi inaugurada en 1905.

O arco central metálico, substituíuse por un de formigón no ano 1946, debido a o seu pésimo estado, con proxecto do enxeñeiro Eduardo Torroja Miret. Na década dos oitenta deste século, por mor da construción da AP9 e a ampliación da avenida do Uruguai-Corbaceiras, as tres arcadas laterais son substituídas polo actual arco. Xa nos noventa a Xunta fixo obras de reforma na ponte, instalando unha marquesiña e unha varanda cara a calzada, para protexer do tráfico a motor.





Os Tirantes

Inaugurada o 26 de maio de 1995, axiña se converteu en símbolo da Pontevedra de finais do século XX. Proxectada por Leonardo Fernández Troyano e Javier Manteola, foi a quinta ponte construída sobre o Lérez, unindo as súas ribeiras norte e sur, como prolongación da rúa Xosé Malvar Figueroa ata o auditorio.

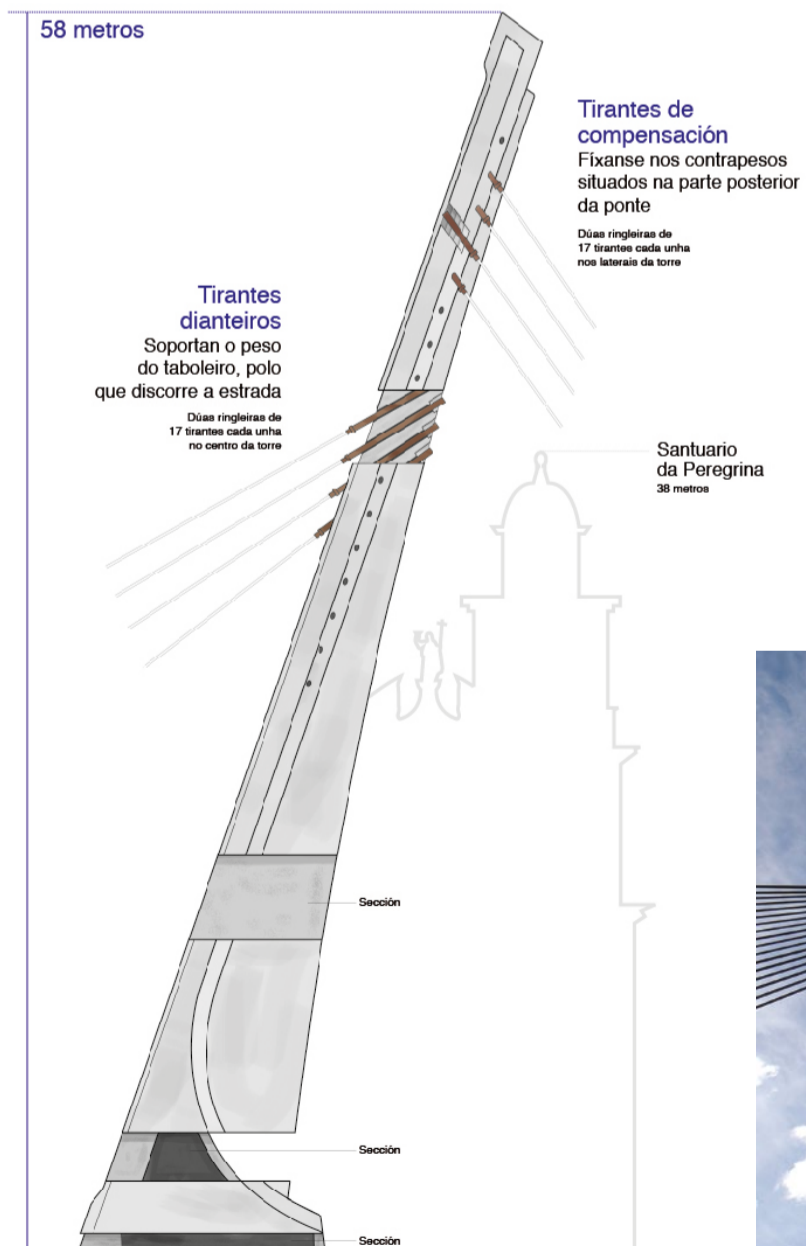
Como podemos deducir do seu nome, é unha ponte atirantada. Conta cunha soa torre e catro feixes de 17 tirantes cada un. Os dianteiros soportan o taboleiro e os posteriores, a través de contrapesos, contrarrestan o esforzo da torre. A súa lonxitude é de 125 metros e mide 63 metros de alto.

Este novo paso sobre o Lérez, dotou á cidade dunha nova icona. A torre, os tirantes, as luces, reflectidos na auga de noite, coa cidade abrazándoa, conforman unha das imaxes máis plásticas da Pontevedra actual.

Sen dúbida, é unha das pontes máis peculiares da Galiza contemporánea. En 1998, a Federación Internacional do Pretensado, no marco dos seus "Premios Anuais para Estructuras Nobres", outorgoulle á Ponte dos Tirantes a súa Mención Especial. Ademais en 2004, foi seleccionada polo Ministerio de Fomento para ingresar nun listado das 33 pontes máis singulares do estado, e entre as 22 máis consideradas do último século.

Recentemente, como parte do Plan de Mobilidade, iniciouse a reforma da ponte para mellorar a súa inserción na cidade como espazo de calidade. Eliminouse un carril para vehículos a motor e creáronse carrís para bici, carreira e paseo.

Así é a torre da ponte





Ponte da ría

A ruptura visual entre a cidade e a ría perpétrase coa decisión ministerial de achegar a autoestrada ao litoral, no canto de trazala polo interior, un proxecto de 1987 que inclúe o recheo da ría entre Domingo Fontán e a Ponte da Barca, a ampliación da ponte das Correntes, a conversión do antigo vertedeiro do Bao nun xardín botánico, todo a cargo da concesionaria da AP9.

O trazado, redactado polo enxeñeiro L. M. González Pastor, contempla unha ponte que atravesa a ría dende Poio. Ten un pia dobre central con forma de V apoiándose en dous laterais, todos eles en contacto coa auga. As obras comezaron en decembro de 1989 e foi inaugurada en marzo de 1992. En novembro dese ano completábase o treito de autoestrada entre Pontevedra norte e Caldas.



Santiago

Esta ponte pasa por ser a máis discreta de todas as que atravesan o Lérez, debido ao pouco espectáculo visual que aporta ao seu contorno. É unha ponte operativa promovida polo goberno central en 1980, construída por Crespo e inaugurada tres anos despois. Soporta o seu taboleiro en catro pilas apareadas que dan ás súas tres luces un aspecto frío, funcional, sen emoción, cunha personalidade apocada e austera.

Forma parte da N550, a través da avenida de Compostela, que foi inaugurada 5 anos máis tarde (1988). Créase un novo eixo de desprazamento, e a ponte convértese nun punto de partida para a unión coa autovía de Marín, coa futura ampliación a catro carrís das avenidas de Bos Aires, Uruguai e Corbaceiras. Tamén supuxo a conexión directa do centro da cidade co campus e o Pazo da Cultura, polo que no seu momento se trasladaron ao Parque Rosalía as festas da Peregrina, restituídas a centro en 1999.

Na actualidade, recén transferida desde o Ministerio de Fomento ao Concello, existen plans para dotala dos elementos de calidade urbana e seguridade viaria do resto da cidade.



As Correntes



A orixinal

En realidade esta denominación orixinal remóntase ao século XIX, cando o Concello encargou a construción dun embarcadero na ribeira norte do río, que unise a Ponte do Burgo coa Caeira. A antiga Ponte das Correntes estaba emprazada na desembocadura do río de Alba ou Rons, integrada na Avenida de Domingo Fontán. Feito o dique, e coa finalidade de que tanto río como xunqueiras permanecesen sometidos ao réxime das mareas, levantouse esta ponte, que hoxe pode verse acarándola de aceiro e cristal.



A de momento última gran ponte da cidade foi inaugurada en xuño de 2012. Elixida por cidadáns e expertos a partir dun concurso aberto, quere resolver as conexións do centro co Salnés, a AP9, incluída a desconxestión da ponte da Barca.

Ten 116 metros e unha estrutura metálica; unha ponte en arco de taboleiro intermedio, formada por dous arcos paralelos con sección en celosía. De cada un dos arcos suspéndense 17 péndulos de aceiro que sustentan o taboleiro.

Ten catro carrís para coches, un para bici e outro peonil a cada lateral, estes últimos cubertos con vidro. Esta combinación de plataformas para os distintos tráfico apórtalle un carácter funcional e distintivo. Os pasos peonís de Domingo Fontán e Uruguai teñen continuación baixo a ponte e permiten observar o río a través de paneis de metacrilato.

Destaca polas súas formas sinxelas, maiormente curvas, que a dotan ao mesmo tempo dunha gran beleza e personalidade. Á hora de proxectala, prestóuselle especial atención á súa integración co entorno que a rodeaba, por iso se adoptou unha tipoloxía en arco, en consonancia coas súas veciñas as pontes da Barca e do Burgo. Cabe destacar, que a Ponte das Correntes non interfere no curso do río, xa que os apoios que a sustentan se atopan a ambas marxes do mesmo.

ASÍ É A PONTE DAS CORRENTES

Trátase dun viaduto de arcos en celosía e de estrutura de aceiro e formigón que une as avenidas de Uruguai e Domingo Fontán

O proceso construtivo Tras unha paralización de 9 meses a obra comezouse a executar no mes de marzo de 2010

Colócanse os pilotes provisionais de apoio
constrúense os estribos e os arranques dos arcos
Colócanse as seccións laterais
Colócase, mediante un sistema de guindastes e flotadores, a sección central, rematando así o taboleiro



Un esqueleto de aceiro e formigón
O terceiro material máis empregado foi o vidro

432 toneladas
100t
12,3 t

Superficie de alfalto para tráfico rodado
950 m²
1.887 m²

Lonxitude entre estribos 116 metros

Os arcos máis altos do arco (11,5 m) sobre o río

Os arcos laterais 17 m cada lado

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Os arcos máis baixos 3,3 m

Esquema das vías peóns



Peón e carril bici

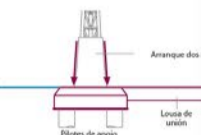


A necesidade



A nova ponte foi ideada para absorber os fluxos de tráfico que proveñen de Polo, da PO-531 e da AP-9, alivianando así a saturación da Ponte da Barca

O sistema de forzas da estrutura



Todo o conxunto contribúe a cimentación e estribo que suporta as cargas verticais e horizontais transmitidas polos arcos

Arranque dos arcos

Localización

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

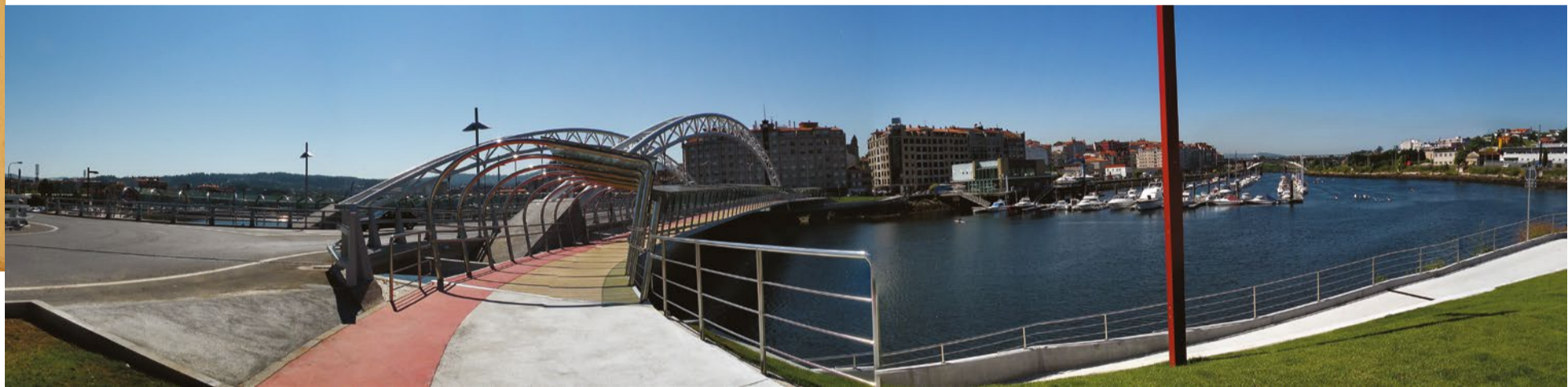
Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio

Pilotes de apoio



A Palabra



Proxectada polo enxeñeiro José Gosende Tuñas, e inaugurada en 2011, une Monte Porreiro con Lérez rompendo o aillamento desta urbanización. Foi ideada polo Concello e construída pola Deputación a cambio da cesión dun histórico edificio na Av. de Montero Ríos. Ten 170 m, está formada por unha estrutura mixta (metálica - formigón), apoiada en dous piares con forma de V, separados por unha distancia duns 110 metros para salvar o Lérez e minimizar o impacto ambiental. O taboleiro divídese en dous carrís para a circulación de vehículos, un carril bici, dúas beirarrúas e bandas para elementos funcionais, coma o alumeador ou varandas. Este nome da Ponte da Palabra foi unha iniciativa dos nenos e nenas da Escola de Monte Porreiro.





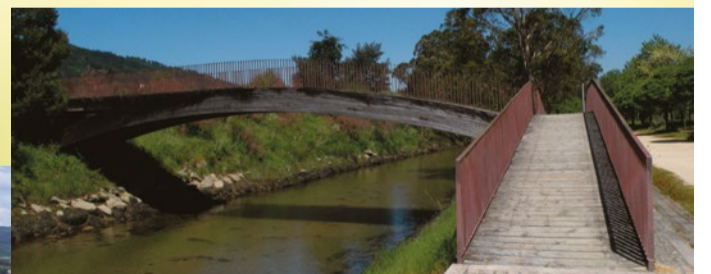
Pasarelas

Construída en 1997 para dun sistema de comunicación entre a zona peonil da marxe esquerda do Lérez e o campus e a Illa do Covo, convertida en parque escultórico por cesión dos comeneiros de Lérez, conformando un único espazo de uso recreativo e lúdico. O taboleiro da pasarela, con xeratriz curva, que permite o paso de embarcacións menores, ten 82,50 metros de luz e 13,40 metros de frecha, con taboleiro conformado en chapa e arco curvo atirantado de 1 metro de diámetro. Foi deseñada polo enxeñeiro Hugo Corres.



Outras dúas senlleiras pasarelas metálicas forman parte das Sendas do Lérez, río arriba. Tamén na Illa do Covo, a Xunqueira de Alba, e mesmo no centro urbano.

O arco do Museo (1943) ou as novas pasarelas que unen o Sexto Edificio desta institución co mosteiro de San Bartolomé son interesantes aportacións urbanas de distintas épocas.





Gonzalo Sancho

Asociación Vaipolorío

Tendo o río Gafos as nacentes no veciño Concello de Vilaboa, na proporción que recibe as augas tributarias vai aumentando o seu caudal. Deste mesmo xeito as pontes ou pasadoiros do río van crecendo en tamaño e interese arquitectónico, río abaixo.

Se entendemos por pontella aquela construción que cruza un río ou regato, dando paso unicamente a persoas, pontillón é o aumentativo de pontella, e permite a pasaxe de animais de carga e carros e, loxicamente, tamén as persoas. As pontes xa son construcións que permiten a pasaxe dos anteriores, ademais de vehículos de tracción mecánica. Todas estas construcións teñen, nuns casos, relevancia arquitectónica na súa construción e, noutros, interese patrimonial e histórico-arqueolóxico.

Pontella do muíño do Toxal (Vilaboa): Construción de pedra dunha soa peza de algo máis de tres metros, con estribos ben asentados.

Pontillón de Ansuíña (Vilaboa): Tres pedras de dous metros e pico de longo e xuntas entre si; permitiron secularmente a pasaxe dos carros.

Ponte Rebón (Casal do Río): Ponte de grandes lousas de pedra pola que pasan os tractores. Destacan os peitorís coa aresta matada nos dous bordos, que deben ter un sentido máis ornamental que práctico. Dous piares con esporóns triangulares rompen a forza da auga por tres vans. Malia os piares e os estribos estaren feitos con simetría, o taboleiro da ponte está intencionadamente ladeado para permitir xirar aos carros.

Ponte da Condesa (Tomeza-Salcedo): Algo máis longa que a ponte Rebón, con idénticos peitorís. Soporta tráfico pesado. A ponte salva o río, erguéndose sobre tres piares compostos de seis bloques de pedra cada un. Os piares, de perfil arredondado (ou de extremos arredondados), sobresaen baixo o taboleiro da ponte, facendo, asemade, o labor de tallamares. Os bloques de pedra (ou perpiños) da parte superior presentan unha entalla na que encaixan as trabes do taboleiro. (Informante: Calros Solla Varela - Etnógrafo)

Ponte Valentín (Tomeza): Trátase dunha das pontes singulares do río por diversos motivos. Podemos describirla como unha ponte dun só ollo definido por un arco escarzano. Aproximándonos á súa técnica construtiva a través dunha análise visual, observamos que, como é obvio, primeiro se construíu o arco de boa fábrica, presentando doelas de boa cantería. Sobre este montouse o pasal, tamén de boa fábrica, aínda que máis descoidado no seu remate.

A construción da ponte realizouse desde os laterais; dedúcese isto a partir das doelas, xa que as centrais se axustan ao espazo existente, non presentando a mesma medida que o resto das pezas do arco, e tampouco existe unha clave central. Polo seu tipo de aparello, podemos aventurar unha cronoloxía moderna para ponte Valentín: falamos dunha ponte construída entre os séculos XVII e XVIII.

Ademais das súas características construtivas, que achegan singularidade á ponte nun tramo do río onde prevalecen as pontellas ou os pasais, outro elemento que subliña esta singularidade é a existencia dunha porta asociada. De que nos pode falar a dita porta? Pois, a falla de documentación escrita que así o recolla, unha porta asociada a unha ponte pode indicar a existencia dun punto de pagamento para a pasaxe da ponte, un portádego, algo moi común na Idade Media, e que pervive na Idade Moderna. Este pagamento podería estar vinculado á pasaxe para algún dos moitos muíños que existen na zona, ou sinxelamente á pasaxe por esta zona do río. A porta tamén pode indicarnos que un espazo común se privatizou nun momento determinado, dando acceso a unha propiedade privada. (Informante: Rafael María Rodríguez Martínez, arqueólogo)

Ponte do Couto (rúa Otero Pedrayo): Ponte de notable interese histórico e arquitectónico. Fachada de cantería. Dous arcos de medio punto cos seus esporóns ou tallamares que dan paso ás augas do río Gafos por cadanseu van de baixa luz. Consérvase en mal estado. Permite a pasaxe de persoas, pero asentouse nas proximidades un campamento xitano, que non invita ao acceso. No seu enclave apareceu a finais do século XIX una columna adicada a Máximo e Maximino, dous emperadores tardorromanos que promoveron melloras e reformas do trazado da vía XIX, o que pode ser indicador de que esta ponte sexa romana. Vaipolorío solicitou ás administracións a recuperación da zona da ponte, mediante o levantamento topográfico e a escavación, incluíndo a recolocación da comunidade errante alí asentada.

No seu enclave apareceu a finais do século XIX una columna adicada a Máximo e Maximino, dous emperadores tardorromanos que promoveron melloras e reformas do trazado da vía XIX, o que pode ser indicador de que esta ponte sexa romana. Vaipolorío solicitou ás administracións a recuperación da zona da ponte, mediante o levantamento topográfico e a escavación, incluíndo a recolocación da comunidade errante alí asentada.

As pontes do Gafos





Bora

Sobre o Almofrei. Situada en Ponte Bora, sobre o Almofrei, atopamos esta xoia medieval de cantería, dun só van e dous arcos apuntados, moitas veces reconstruída dende a Idade Media. Ademais da propia ponte, a calzada empedrada, un cruceiro e un peto de ánimas constitúen un conxunto de gran valor patrimonial, ao que hai que engadir o histórico, xa que nela se pagaba o foro de entrada a Pontevedra. A xente do lugar asegura que o foreiro sentaba nunha pedra que perdura ata hoxe. Ademais, é denominada a “Ponte dos Franceses”, por ser outro dos escenarios nos que se produciu unha batalla en 1809, coma en Pontesampaio.

Era un lugar de referencia na antiga estrutura viaria exterior de Pontevedra; un importante paso entre a cidade, Terra de Montes e O Carballiño, parte da rota dos arrieiros entre o Ribeiro e a costa. Forma parte do espazo Rede Natura Río Lérez, e foi restaurada o pasado ano a causa do deterioro estrutural que amosaba, sobre todo por mor do enraizamento das árbores.

É o punto de partida dunha senda das máis descoñecidas polas tribos urbanas afeitas a pasear pola beira dos ríos, a do Almofrei. Un espazo ben suxestivo e cheo de engados, como a ponte das leiras ou o paso de Portamuíños.



Sobre o Lérez

Estrutura de cantería do século XIX, formada por dous vans con arcos rebaxados e tallameres arredondados, conforme a unha tipoloxía moi popularizada na época. Situada no encoro de Bora, rodeada dunha paisaxe fluvial de gran valor ambiental, na confluencia das augas dos ríos Lérez e Almofrei. Une Bora con Xeve.

Pontes na paisaxe



Alba

O territorio que arrodea a cidade está cheo de pontes. Estímase nunhas 300 as que pode haber, entre pontañas, pontellas, pontillóns, pontes ferroviarias, pontes sobre os ríos e os regatos, sobre a ría, sobre as vías públicas, nos viarios, peonís, os pequenos acueductos dalgúns muíños...

As parroquias máis influídas polo Lérez e a súa vacía, como Bora, Mourente, Lérez, Alba e a propia capital son as máis xenerosas en pontes, pero tamén hai un bó número delas noutras como Verducido, os dous Xeves, Campañó, Marcón, Cerponzóns ou Salcedo, que comparte con Tomeza a canle do Río dos Gafos, tamén chamado precisamente Tomeza.

A Canicouva



San Caetano, Alba



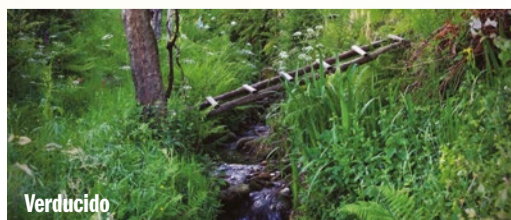
Xardíns do Pazo de Lourizán



Campañó



Pontillón do Castro, Verducido



Verducido

Muíños en Campañó



A Peralba, Marcón



Couso, Xeve



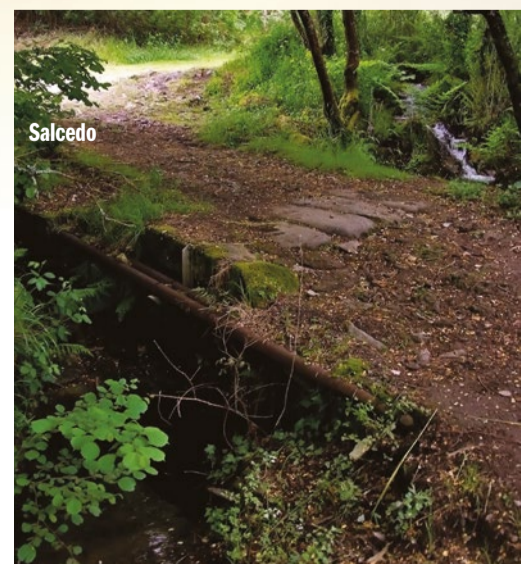
Xeve, perto do lavadeiro



A Teiga, Xeve



Xeve



Salcedo



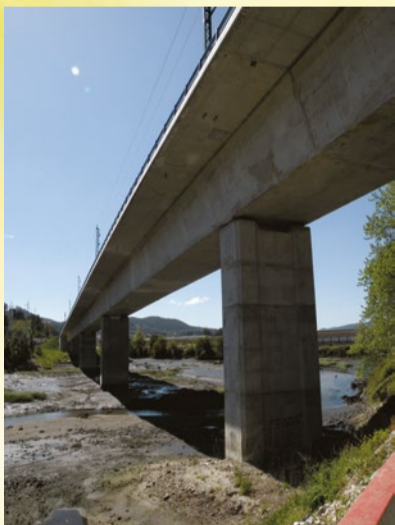
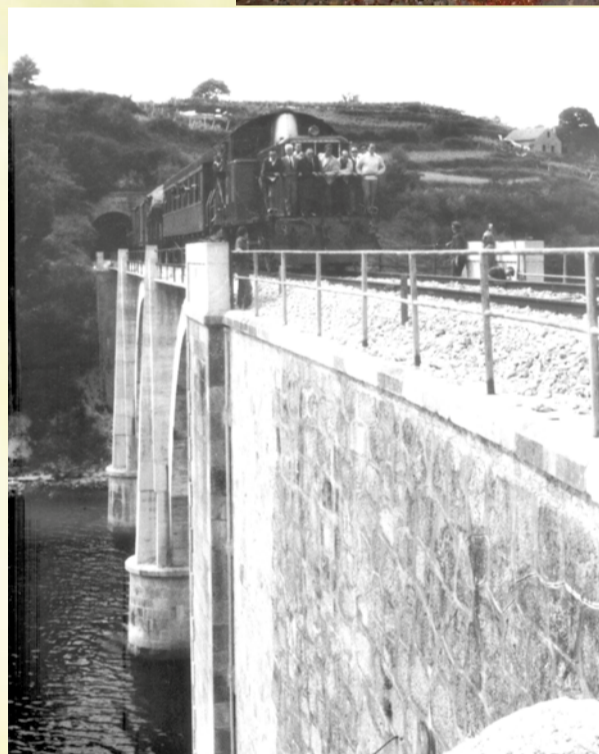
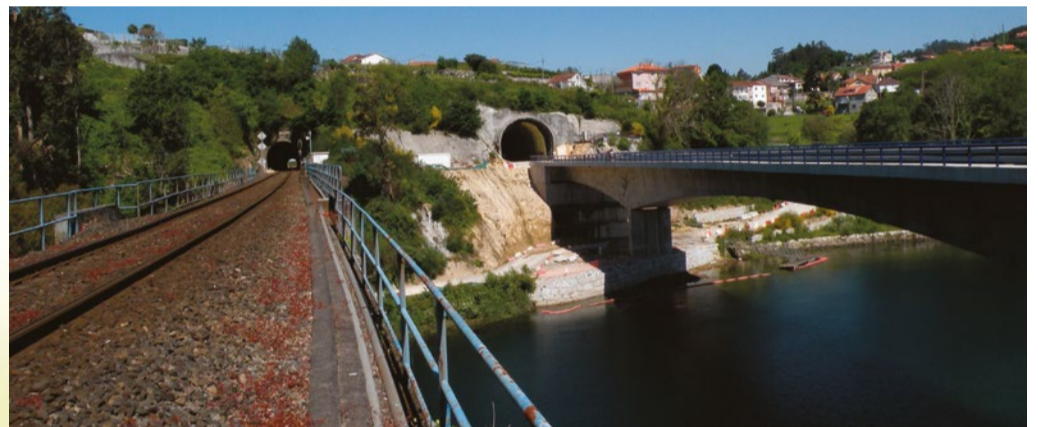
En 1884, coa chegada da primeira locomotora procedente de Redondela, iníciase a nosa relación co ferrocarril. Esta liña conectábanos con Madrid. O seguinte paso foi enlazar con Santiago a través de Carril.

A ponte sobre o Lérez case paralela á da Barca estivo en servizo entre 1899 e 1966, en que se inaugura a dos Salóns do Lérez, augas arriba.

A da Barca tiña dous estribos de cachotaría nas marxes e dúas grandes pilas metálicas cilíndricas en plena canle do río para dar maior estabilidade. Foron 67 anos de historia. A ponte foi desmontada, pero as pilas metálicas nunca foron retiradas. Hoxe son un lexendario vestixio.

Nos anos 60, coa eliminación do tren do casco urbano, abre a nova ponte, entre Lérez e A Seca, un alto viaducto de tres arcos oxi-vais moi esbeltos que hoxe ve nacer o seu fillo, a terceira ponte do tren sobre o Lérez.

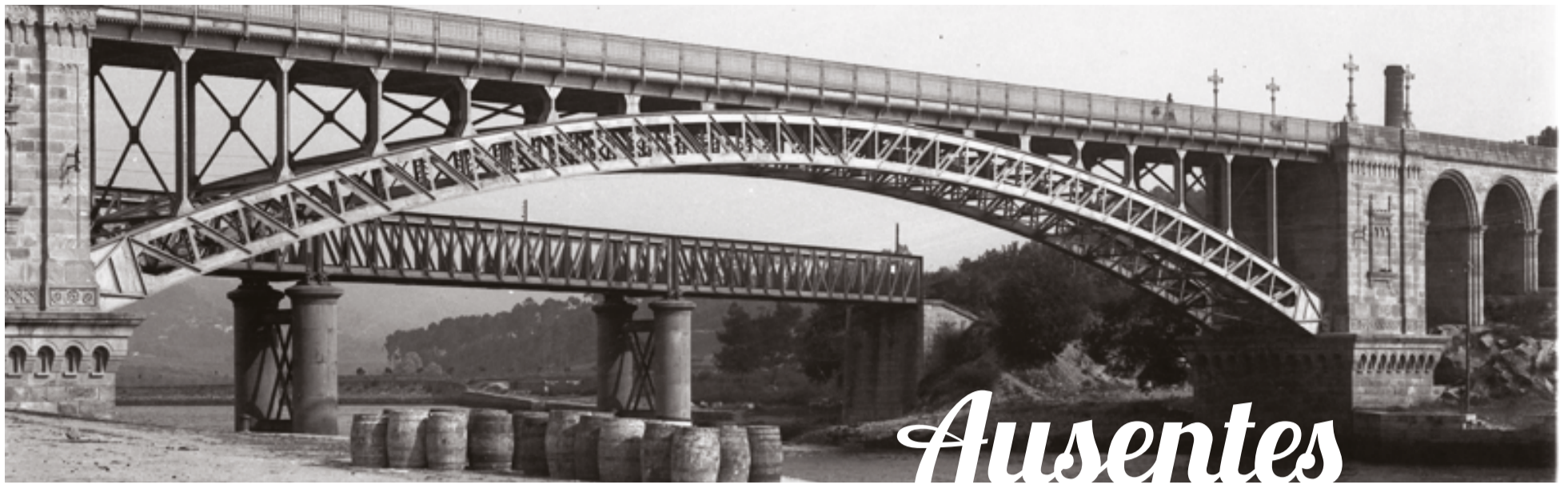
Pontes e FFCC



Ponte Sampaio

Sobre o río Verdugo, a escasa distancia da ponte histórica, podemos observar esta mostra característica da enxeñería de pontes ferroviarias con cen anos de diferenza (finais do s XIX e principios do XXI). Trátase dunha ponte metálica de dous tramos cun piar central de fábrica e estrutura en celosía que foi magnificamente versionada co novo trazado do Eixo Atlántico, en construción.





A desembocadura do río dos Gafos



Catro círculos sinalan a ubicación das 4 pontes sobre o tren desaparecidas



Ponte sobre o tren en Colón

A suposta

A historiografía local Presupón que existía unha ponte na época romana, grazas a referencias do medievo e ao achado de miliarios. Hoxe non quedan á vista vestixios desa construción.

Segundo os historiadores, houbo construírse para o paso dunha das vías de comunicación creadas para a vertebración do seu Imperio (en concreto a XIX), que conectaba Braga con Astorga. Ao carón dela estableceríase a vila Turoqua. Mais durante moitos séculos, o asentamento permaneceu estancado e esquecido debido á descomposición do Imperio, promotor das relacións comerciais que explicaban a súa existencia en relación á vía XIX.

A ponte iría envellecendo ata atoparse practicamente derruída no século XII, cando se producen as condicións necesarias para o renacer da cidade, coa reactivación do comercio marítimo e terrestre. É entón cando se constrúe a actual Ponte do Burgo. A localización da vella ponte non se pode determinar con exactitude, pero estímase que estaría situada augas arriba da ponte actual e a unha cota inferior, xa que na época romana o leito do río era moito menos ancho.



A Taboada

A escondida

A Taboada. Salcedo e Pontevedra uníanse por estreitos camiños que salvaban o Gafos con pontiñas. O establecemento do cuartel de Campolongo fixo preciso ampliar o principal deses camiños e con él a ponte da Taboada, hoxe agochada baixo a rúa Xeneral Rubín, sen que sequera se sospeite de que se está enriba dunha ponte, debido á súa aparencia de rúa convencional.

En 1903 danse os primeiros pasos. A deputación subvenciona con 1.500 pesetas esa iniciativa municipal, que anos despois acaba costando 2.525 pts. máis. Nos anos setenta do século pasado cobriron o río dos Gafos no treito de Campolongo, o que propiciou pequenas reformas na ponte, ás que se engadiron, xa nos anos noventa, diferentes obras de conservación e mantemento, dotándoa de beirarrúas que fixeron que hoxe case non apreciemos que se trata dunha ponte.

As pontes de Colón

José Antonio Valero Casal

Non había asfalto e todo era areas e pedras, moitas pedras, no camiño que començaba ao final da Barca ata a vella Biblioteca e Chatarrería de Rivas e que finalizaba no cruce con barreiras de San Roque, ao longo da rúa chamada "Paseo de Colón" a percorrían as vellas vías do tren que había dous anos que estaban abandonadas. Alí, no treito inicial, entre a Chatarrería de Xulián había dúas pontes de ferro, unha moi estreitiña para as xentes e case que na entrada da Barca e que daba paso á Mou-

reira da Barca, e outro, ao final da Rúa Nova de Abaixo onde ao cruzalo començaba a rúa Monteleón. Neste último, tiñamos a nosa zona de xogos, no recuncho que se formaba entre a horta de Lucrecia, o bar dos Couto e a ponte onde as "bolas", as "chapas" e o "tromo" eran o máis solicitado cando eramos nenos. Por este tempo acabado o colexio e chegado o 24 de xuño reuníamos os rapaces do barrio para achegarnos ata o monte da Caeira para cortalas mimosas para a nosa fogueira que ano tras ano facíamos diante da vella e oxidada ponte. Ali cruzábase A Barca os Lorenzo Torres, os Sanmartín, os Couto, os Pintos e os Valero,

cada un coa súa machada para dar boa conta das árbores. De volta e coma se unha ringleira de "indios" fósamos, acarrexábase as probes arboriñas para colocalas sobre un dos madeiros que aínda quedaban no talude que deixara o vello ferrocarril ao seu paso polo Colón, e que queimabamos, entre os viños do señor Couto e as sardiñas da Praza, para alumear a noite máxica de San Xoán.

vellapontevedra.blogspot.com.es



Ponte Nova



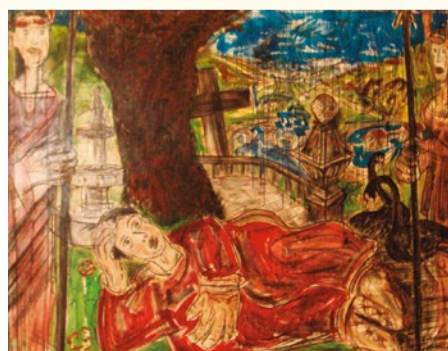
Ponte do Pozo Negro



Ponte do Vilar

No outono de 2006, a crecida do caudal do Ulló destruíu tres pontes medievais e numerosos muíños centenarios en distintos lugares da parroquia de Pontesampaio. As tres pontes que sufriron as consecuencias da riada foron a do Pozo Negro, a dos Muíños no Vilar e a Nova ou do Arco.

As pontes da arte



Ramón Rozas

Pontes que enguedellan as orelas do Lérez. Apertas dende as ribeiras que foron inspiración para moitas das nosas mentes máis creativas. Fálanos a contraportada da Basílica de Santa María daquela vella ponte coa que nace a cidade cincelada en pedra nese inmenso mural cheo de imaxinación. Unha ponte primixenia no noso perfil urbano que os debuxantes da Sociedade Arqueolóxica de Pontevedra como Carlos Sobrino ou Celso García de la Riega trouxeron coa súa sensibilidade e destreza ata nós. Antes, no século XVII, fora Pierre María Baldi quen rastrexou o perfil da Península Ibérica e debuxou a Pontevedra máis fermosa que poderíamos imaxinar. Pero o tempo pasou, e as pontes medraron no seu número e chegou a Ponte da Barca, primeiro en madeira, nunha imaxe que nos chega grazas a representación que dela fixo Machón en 1879. Eran anos nos que os pintores saían a pintar ao aire libre, a súa estética 'plen-air' achégabase á realidade, incluso grandes pintores foráneos viñeron ata a nosa vila, como Eliseu Meifrén, quen foi capaz de recoller nun fermoso e delicado cadro que se amosa no Museo de Pontevedra a actividade das lavadeiras no ríos dos Gafois.

Mirar a Pontevedra é mirar ás súas pontes. Representar a cidade leva, de xeito obrigado a recoller ese poder simbólico que se agocha baixo os ollos desas pontes. Así fixeron e fan moitos dos nosos pintores, aqueles que buscan a nosa alma na nosa faciana urbana. Xosé Conde Corbal ou Rafael Alonso, tamén José María Barreiro en diferentes perspectivas como as referidas en 'Pontevedra é boa vila' ou na 'Vista dende a Caeira' e como non, Manuel Moldes, nesa referencia que é 'Pontevedra durme', o espectacular 'Pontevedra, Carballo e pedra' ou no mural que se atopa na UNED, 'O río da vida'. Pero tamén a ponte pode ser o soporte dunha obra, como acontece na ponte do ferrocarril en Monte Porreiro, na que o escultor pontevedrés Penado chantou unha alegoría dese transporte.

Pontes que nos engaiolan co seu maxín, coa súa visión e ata co seu son, como fixo na Bial de Arte de Pontevedra do ano 2006 Carlos Rial, ao crear unha videoproxección que se desenrolaba baixo o axóuxere que é a nosa Ponte dos Tirantes. Da pedra ao vídeo. Do Renacemento ata hoxe, as pontes adoitan afirmar a súa presenza, a súa solidez nunha Pontevedra feita a partir do camiñar sobre un río

Símbolos, ritos, literatura oral

Rafael Quintía

As pontes, as pontellas, os pontillóns, os pasos ou poldras, como elementos arquitectónicos fundamentais na construción e humanización da paisaxe, acompañannos dende que o home se botou a percorre-los camiños desta terra nosa. Moitos deles non só teñen un indubidable valor artístico, histórico e/ou etnográfico senón que son depositarios tamén dun fondo e importante patrimonio inmaterial. Do mesmo xeito que unen as dúas beiras dun río, as pontes unen o patrimonio material e o inmaterial nun mesmo elemento arquitectónico e simbólico.

Pontes que dan nome a vilas como Pontevedra ou a parroquias como Ponte Sampaio. Refráns que teñen as pontes como referente climatolóxico —En setembro, ou secan as fontes ou os ríos levan as pontes—, ditos nos que a ponte se amosa como unha sorte de reloxo para indica-lo transcourir do tempo —Xa pasou moita auga por debaixo da ponte—, cantigas nas que as pontes son testemuñas de amoríos, de brincadeiras, de traballos e doutros retazos da vida:

**Pasei a Ponte Sampaio,
paseicha nunha carreira.
Que me quería prender
unha rapaza solteira.**

**O cura foi ó muíño
e caeu da ponte embaixo.
Correde, nenas, correde
que vai polo río abaixo.**

**Debaixo da ponte do río,
pasaba un barco de vela
cargado de homes mozos,
todos son de Pontevedra.**

Contos e lendas fan constante referencia ás pontes que debido ás súas particularidades foron atesourando unha rica mostra da nosa literatura oral. Contos de tesouros agochados baixo a ponte do Batán na parroquia de Salcedo, lendas de pontes construídas polo demo nunha soa noite, pontes feitas polos mouros, pontes que teñen encantamentos, pontes que gardan historias de heroicas batallas como a Ponte Bolera ou a Ponte Sampaio... e xa se sabe que ó inimigo que foxe, ponte de prata.

As pontes, sobre todo as que cruzaban ríos, tamén foron lugar de xogo de nenos e mozos. Así fica na memoria dos pontevedreses que antano foron nenos a antiga ponte do ferrocarril que cruzaba a ría de Pontevedra alí onde esta se bica co Lérez, ponte que foi improvisado trampolín de mozos que facían gala da súa valentía lanzándose ó río dende o alto da vella estrutura de ferro. Non faltaba quen se atrevía a facelo dende a ponte da Barca e o mesmo se facía na ponte do tren que une Monteporreiro e Lérez.

As pontes, as pontellas, os pontillóns, os pasos ou poldras, valedores da nosa cultura inmaterial pois de igual xeito que non hai pobo sen contos e lendas, non hai ponte sen río nin muíño sen rodicio.



Pontes e rituais: o bautismo prenatal

As pontes non só formaron parte da nosa historia e das nosas lendas senón que tamén foron escenario e actores de vellos ritos e ancestrais crenzas. Quizais o rito galego máis famoso relacionado coas pontes e o seu carácter simbólico sexa o coñecido como bautismo prenatal ou bautismo anticipado. Cando un matrimonio sufrira repetidos abortos, falecementos do bebé no parto ou mortes prematuras dos seus fillos recorría a este rito como remedio preventivo para evitar que a desgraza volvese repetirse. Para iso era necesario bautizar o neno antes de nacer, é dicir, cando aínda estaba no ventre da nai. O bautismo prenatal celebrábase en Pontevedra na Ponte do Burgo.

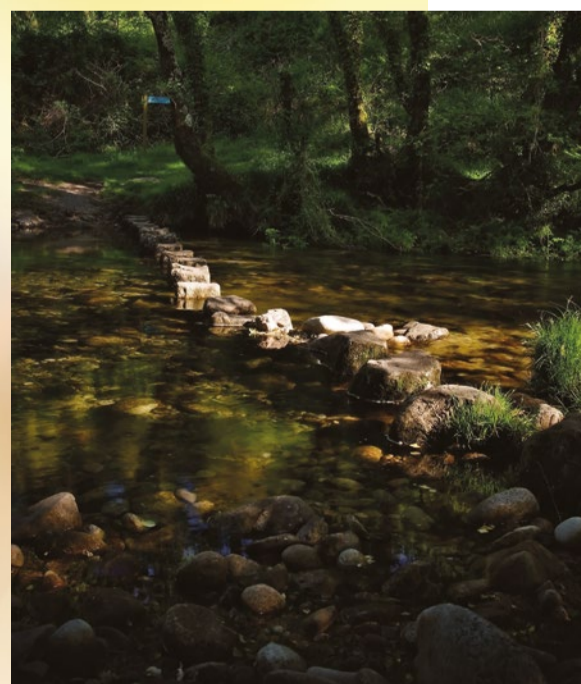
Este rito bautismal executábase ás doce da noite e, preferiblemente, o último sábado de mes. Aínda que existen diferentes variantes, a ritualidade fundamental consistía na seguinte: levábase a muller embarazada a unha ponte baixo a que correse un río e na que houbera no seu centro un cruceiro ou, no seu defecto, nas inmediacións da ponte. A muller tiña que chegar ao lugar un pouco antes da media noite e ir acompañada de homes e mulleres da súa confianza que portaban unha cesta chea de comida e un garrafón de viño. Unha vez na ponte, colocábase a embarazada no centro dela e ao seu lado un fanal aceso. Os acompañantes sitúanse en ambas as dúas entradas da ponte co obxecto de impediren que pase ninguén antes da hora sinalada e que tampouco se coe ningún animal. Todo o procedemento debía facerse en completo silencio, utilizando para comunicarse unicamente xestos. Tan pronto chegaba o primeiro viandante era parado e facíasele esperar ata as doce en punto, nese momento a persoa da comitiva que vixiaba a entrada da ponte pola que aparecer o camiñante rompía o silencio e dirixíase a el rogándolle que fixese o favor de bautizar a criatura no ventre da nai. Unha vez aceptada a encomenda, achegábanse a onde ficaba a embarazada e había que dicir:

Hombre o mujer que vienes de fortuna, bautízame esta criatura

En resposta, o improvisado padriño —ou madriña— botaba sal sobre o seo da nai e auga bendita sobre o seu ventre preñado á vez que recitaba o seguinte ensalmo:

**Si é home Manuel se le pone,
sí é muller Isabel.
Criatura te bautizo en el nombre del Padre,
del Hijo y del Espíritu Santo. Amén.**

Os nomes citados no ensalmo son xenéricos e adoitaban cambiarse por aquel elixido pola nai. Outras veces, cando o bautismo se celebra sobre un río cuxas augas se mesturan coas do mar, prescindíase do sal e da auga bendita e bautizábase o ventre da nai con auga do río. Unha vez rematada a cerimonia, a muller cambiábase de roupa e antes de regresar á casa procedían todos xuntos a dar conta das viandas e do viño. O que sobrase do ritual banquete debía arroxarse ás augas do río.





O Camiño

Celestino Lores

Cando no reinado de Afonso II de Asturias descóbrese o túmulo do apóstolo Santiago, a rede de camiños no Norte da Península reducíase a algúns itinerarios que seguían en gran parte as calzadas romanas. O tráfico rodado era practicamente inexistente, aínda que a introdución da ferradura no mundo occidental durante o século IX favoreceu o transporte de persoas e mercancías.

A peregrinación a Santiago converteu a esta cidade no centro dunha malla radial de itinerarios camiñeiros que conducía aos peregrinos desde Asturias, León, Portugal, Castela e os portos de mar ate Compostela.

A finais do século XI o Camiño de Santiago era una gran arteria pola que circulaban multitude de peregrinos de tódalas partes do mundo, a súa importancia impulsou numerosas iniciativas para o seu equipamento, como a construción de pontes de nova planta ou a reconstrución de outros sobre antigas fábricas de pedra romanas.

Mentres os percorridos se realizaron polos planaltos ou polas marxes dos vales fluviais, as pontes no foron necesarias porque os camiños evitaban o cruzamento innecesario dos ríos

O intenso tráfico de peregrinos a pé ou a cabalo impulsou a construción de pontes e a mellora das calzadas. A tradición cóntanos cómo tres construtores de pontes, Santo Domingo da Calzada, San Xoán de Ortega e San Pedro Telmo a quen se atribúe a construción, entre outras, da ponte da Ramallosa, dedicaron a súa vida para que o Camiño estivese en boas condicións.

Podíamos dicir, utilizando unha terminoloxía actual, que no Camiño de Santiago a ponte é un "equipamento", como os hospitais, ermidas, igrexas e hospedaría que se ían localizando a longo da súa traza.

As pontes do Camiño de Santiago, coas súas formas puras, ascéticas e sen ningún alarde decorativo, reconcilianos coa múltiple dimensión metafórica da ponte, que se perdeu no noso tempo, que nalgúns casos perdeu ate o río. As antigas pontes permítenos recuperar sobre elas a contemplación da paisaxe que conforman.

A ponte antiga, o camiño, as construcións que se asentan nas beiras do camiño forman unha paisaxe que se foi conformando ao longo dos anos. En Galicia son numerosas as poboacións cuxo nome empeza pola palabra Ponte (Pontesampaio, Pontevedra, Pontecesures, etc.).

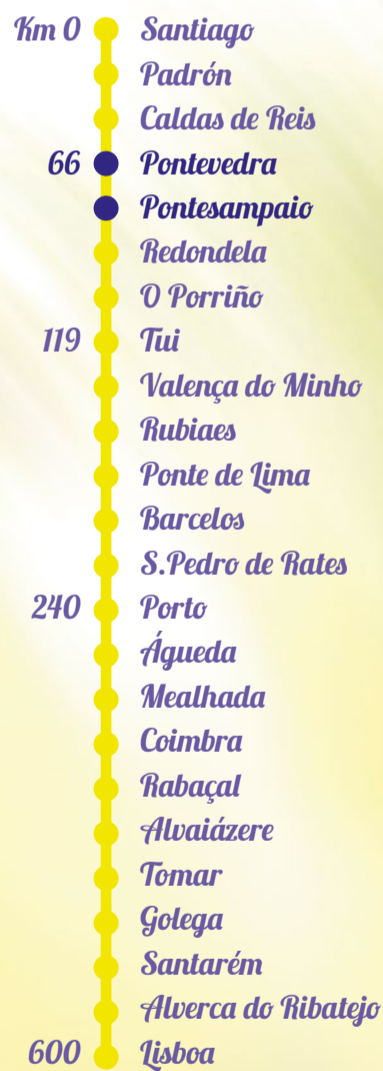
A ponte sucede case sempre ao paso dunha barca anterior e o lugar elixido para a ubicación da mesma, estivo condicionado pola rede viaria. A ponte é unha obra útil, e foi esa utilidade a que fixo que determinadas pontes históricas foran destruídas polo seu valor estratéxico, reconstruídas ou ensanchadas en función das novas necesidades do transporte ou abandonadas pola construción doutras mais modernas.

A vía romana XIX do Itinerario Antonino, que une Tude (Tui) e Iria, logo Santiago o denominado Camiño Portugués, estendese ao longo da depresión meridiana cruzando os ríos Verdugo, Lérez, Umla e Ulla. Este trazado non conserva pontes romanas de fábrica, nembargante polos achados históricos, fundamentalmente miliarios, que sinalaban esta vía, sabemos que sobre ditos ríos tivo que existir un paso seguro e permanente dende a época romana.

Con excepción do paso do Miño entre Valença e Tui, onde o paso se realizou sempre en barca ata a construción da ponte metálica actual a finais do século XIX, as outras pontes desapareceron e foron cambiadas por outras medievais que hoxe coñecemos, sufrindo algunhas delas unha reconstrución total en séculos posteriores como é o caso da ponte de O Burgo en Pontevedra ou a ponte de Caldas de Reis sobre o Umla.



A Ponte Nova, Ponte Sampaio



A Vía Romana XIX converteríase no Camiño Portugués, a ruta natural costeira de unión entre Portugal e Galiza. Distintos autores destacaron a importancia do Camiño no devir da historia de Pontevedra, por conformar, grazas á súa situación, o eixo de comunicacións do noroeste peninsular.

O Camiño fai a súa entrada no termo municipal pola ponte histórica de Pontesampaio. Na mesma parroquia, tras cruzar a ponte que foi reposta sobre o Ulló, a peregrinación prosegue pola Vrea Vella da Canicouva, un antigo camiño empedrado. Continúa ata Santa Marta de Ganderón, logo de deixar atrás distintos lugares do veciño concello de Vilaboa.

O seguinte paso é introducirse na estrada de San Andrés de Figueirido a Pontevedra, por onde se cruzan os lugares de Pobo, Tomeza, Ponte Condesa e Ponte do Couto, atravesando Marcón e aproximándose xa á cidade do Lérez, na que se entra a través do Gorgullón, logo de deixar atrás Otero Perdayo, rúa na que se ubica o Albergue de Peregrinos. Seguindo as rúas Virxe do Camiño e Peregrina, chégase ao Santuario da Peregrina, parada obrigada para os camiñantes. Construído no século XVIII, a súa maior peculiaridade reside na súa planta, en forma de cuncha de vieira.

A ruta continúa pola praza da Ferraría e as rúas Soportais, Real, García de la Riega, da Ponte, praza García Escudero para abandonar finalmente o casco antigo da cidade a través da emblemática Ponte do Burgo.

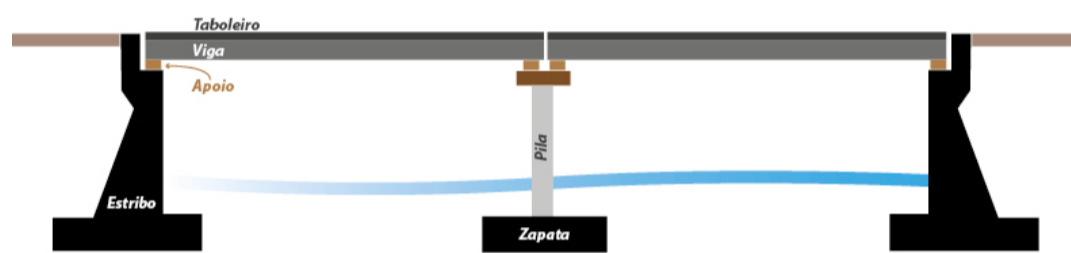
A cidade queda atrás logo de pasar polas rúas da Santiña e a Gándara. O Camiño avanza paralelo á vía do ferrocarril, pasando por Ponte Cabras ata chegar a Santa María de Alba. Dende alí continúa ata Goxilde, atravesa a capela de San Caetano, os bosques de Reiriz e Lombo da Maiceira para chegar á capela de San Mauro. E nese punto remata xa a incursión xacobeá nas terras de Pontevedra, que seguirá por Barro.



Ponte das Cabras

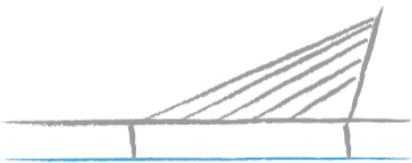
As pontes poden clasificarse atendendo a múltiples criterios, pero centrámonos no tipo de estruturas, xa que estas constitúen un dos puntos de maior relevancia para a enxeñaría, malia que resulta complicado establecer unha clasificación de xeito rigoroso.

Enxeñeradas



Colgantes

Estruturas protagonizadas polos cables, sostidas por un arco invertido formado por cables de aceiro do que se suspende o taboleiro mediante tirantes verticais, que conectan con eses cables. O soporte físico está provisto por dúas torres de sustentación, onde se ancoran os cables principais, que están ancorados en cada extremo da ponte, transmitindo así unha parte importante das cargas que ten que soportar a estrutura. Permiten salvar grandes luces (luz: distancia entre apoios) e son moi flexibles, polo que pode soportar condicións climatolóxicas adversas e ata terremotos, mais pode resultar inestable en condicións extremadamente tumultuosas.



Atirantadas

Componse de tirantes, taboleiro e torres de sustentación. Os tirantes son cables que funcionan como tensores para o resto da estrutura, proporcionánlle ao taboleiro unha serie de apoios intermedios semirríxidos. Os cables soportan case todas as cargas da ponte. Ademais ao ser inclinados, introducen forzas horizontais que se deben equilibrar a través do taboleiro. En canto ás torres, estas elevan a ancoraxe fixa dos tirantes, de xeito que introducen forzas verticais no taboleiro para crear os pseudo-apoios. Hoxe son as máis frecuentes. Poden ter dúas torres ou só unha e de diversas formas; moitos tirantes moi próximos ou poucos moi separados; as torres poden iniciarse nos cimentos ou a partir do taboleiro, etcétera.



En arco

Xa os antigos romanos erixían estruturas con múltiples arcos para construíren pontes e acuedutos. Eran auténticos mestres na construción de pontes de pedra; algunhas seguen manténdose en pé. É unha ponte con apoios aos extremos. Unha estrutura con forma de arco mediante a que se transmiten as cargas, e un taboleiro. Entre eles dispóñense os piares que transfiren a carga do taboleiro ao arco e deste á cimentación. Non precisa de soportes ou cables adicionais, posto que a súa resistencia vén da súa forma estrutural. Pode construírse de diversos materiais coma o aceiro, o formigón armado ou pretensado e tamén de madeira ou pedra. Polo xeral, a forma do arco non permite que por él transcorra directamente o tráfico rodado ou peonil, polo que é preciso o taboleiro. Este pode estar colocado na parte superior do arco, no medio ou na parte inferior. Nas pontes de taboleiro superior, o arco está por debaixo do taboleiro (A Barca). Se a posición do taboleiro é intermedia quere dicir que se atopa a media altura, quedando en parte apoiado e colgado na parte central (As Correntes). E se o taboleiro se dispón baixo o arco (taboleiro inferior), o apoio deste sobre o primeiro faise mediante tirantes (pasarela da Illa), por iso se coñecen como de arco atirantado.



Viga

É a máis elemental. Pezas rectas horizontais, apoiadas nos dous ou máis puntos que resisten as cargas. Estribos ou pilas soportan o taboleiro. Poden ser de madeira, aceiro ou formigón e adoitan empregarse para distancias curtas e intermedias, xa que necesitan soportes adicionais. Un exemplo típico son as pasarelas peonís que salvan as autoestradas. Existen diferentes perfís de vigas. As "caixón" son as máis habituais, con forma de arca, e adoitan empregarse para a construción de pontes elevadas para transporte lixeiro sobre raíl. Son idóneas para a construción de pontes curvas e para abarcar maiores distancias.



Lousas

Hai pontes con taboleiros formados por vigas e lousas. Pero outras son só de por lousas, que poden executarse "in situ" ou seren prefabricadas, pero non descansan sobre vigas. As lousas macizas son para pontes pequenas, dun tramo ou varios continuos, para obstáculos de lonxitude curta ou media. Son estruturas moi sinxelas, formadas por unha lousa apoiada sobre os estribos nunha soa luz, ou entre estribos e pilas para pontes de varias luces, se ben gran parte da súa resistencia serve para soportar o seu propio peso. As lousas alixeiradas constrúense "in situ" e presentan maior flexibilidade para trazados en planta oblicuos ou curvos. Permiten que as lousas se sustenten sobre un único punto de apoio, e o tamaño das pilas e a súa colocación é moito menos esixente que no caso de taboleiros formados por vigas prefabricadas. A súa construción está menos industrializada que a de vigas prefabricadas, o que xeralmente ocasiona pontes máis pesadas que as de vigas. Non obstante, a súa resistencia vese incrementada grazas ao uso de taboleiros continuos.



De celosía

Son celosías as vigas que forman unha armazón enreixada a modo de "viga composta". A celosía é a tipoloxía estrutural propia dos elementos lineais. É unha estrutura reticular de barras rectas interconectadas en nós formando triángulos planos (celosías planas) ou pirámides tridimensionais (celosías espaciais). O xeito no que se enlazan entre si, dota á estrutura dunha resistencia capaz de salvar grandes distancias. A primeira manifestación da celosía en pontes foi nas de madeira, cos deseños de Andrea Palladio (s XVI). O aceiro e o ferrocarril, trouxeron pontes rectas e arcos de gran luz, como as do tren de Ponte Sampaio.



As **Pontes**
de Pontevedra



CONCELLO DE
PONTEVEDRA

