Informes de la Construcción Vol. 31, nº 307
Enero, febrero de 1979

historia del puente en España

CARLOS FERNANDEZ CASADO
Prof. Dr. Ing. de Caminos, Canales y Puertos

360-13

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Continuamos la serie
"HISTORIA DEL PUENTE
EN ESPAÑA",
con el correspondiente
a la provincia romana Cartaginense

Volvemos a señalar que este artículo,
unido a los ya publicados
en números anteriores,
y por lo menos otro más dedicado
al puente de Alcántara en Toledo,
formarán en su día,
los capítulos de una edición
de gran interés.

Para la construcción española
el puente es una pieza primordial
dentro de su historia que,
estudiada bajo un punto de vista
de unidad y síntesis entre
lo artístico y lo técnico,
comporta una valoración completa que el
profesor ingeniero Carlos Fernández Casado
ha tenido la voluntad de estudiar
dedicando una gran parte de su
intensa y fecunda vida profesional.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puentes en la provincia romana de Gallecia

La región actual gallega formó parte de la provincia romana tarraconense hasta tiempos de Caracalla, en que se introdujo una subdivisión de la misma pasando tres conventos jurídicos ya establecidos, el de **Lucus Augusti**, el de **Brácara** y el de **Astúrica**, a constituir una nueva provincia denominada **Nova Citerior Antoniana**, que tomó el nombre de Gallecia en tiempos de Diocleciano.

La nueva provincia recortaba la esquina Norte-Occidental de la Península Ibérica quedando limitada interiormente por los cursos del Duero y de su afluente, el Esla, prolongando el segundo hipotéticamente hasta alcanzar el mar en la ría de Villaviciosa.

Como estamos estudiando únicamente los puentes de la tierra española tenemos que prescindir de una gran parte del territorio del convento bracarense, como ya hicimos al tratar de la provincia lusitana. El motivo, en ambos casos, ha sido puramente material por falta de ocasiones y tiempo para internarnos en la nación vecina y recoger datos sobre los puentes correspondientes.

La provincia romana **Gallecia** abarcaba en su convento jurídico **asturicense**, con centro en Astúrica (Astorga), sólo una parte de la actual región asturiana, además de una parte del reino de León; pero como nosotros hemos hecho el recorrido de la tarraconense por regiones españolas actuales, vamos a continuar con el mismo criterio estudiando primero la región asturiana entera, para luego hacerlo con la gallega actual, que subdividiremos en sus cuatro provincias: Orense, Pontevedra, La Coruña y Lugo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

región asturiana

En el entrecruzamiento de vías romanas y ríos cuyas intersecciones nos sirven para detectar los puentes, en la región asturiana tenemos cuatro ríos fundamentales: el Navia, el Narcea, el Nalón y el Sella que van desde la cordillera al mar, pero en cuanto a vías romanas no le corresponden caminos del Itinerario de Antonino.

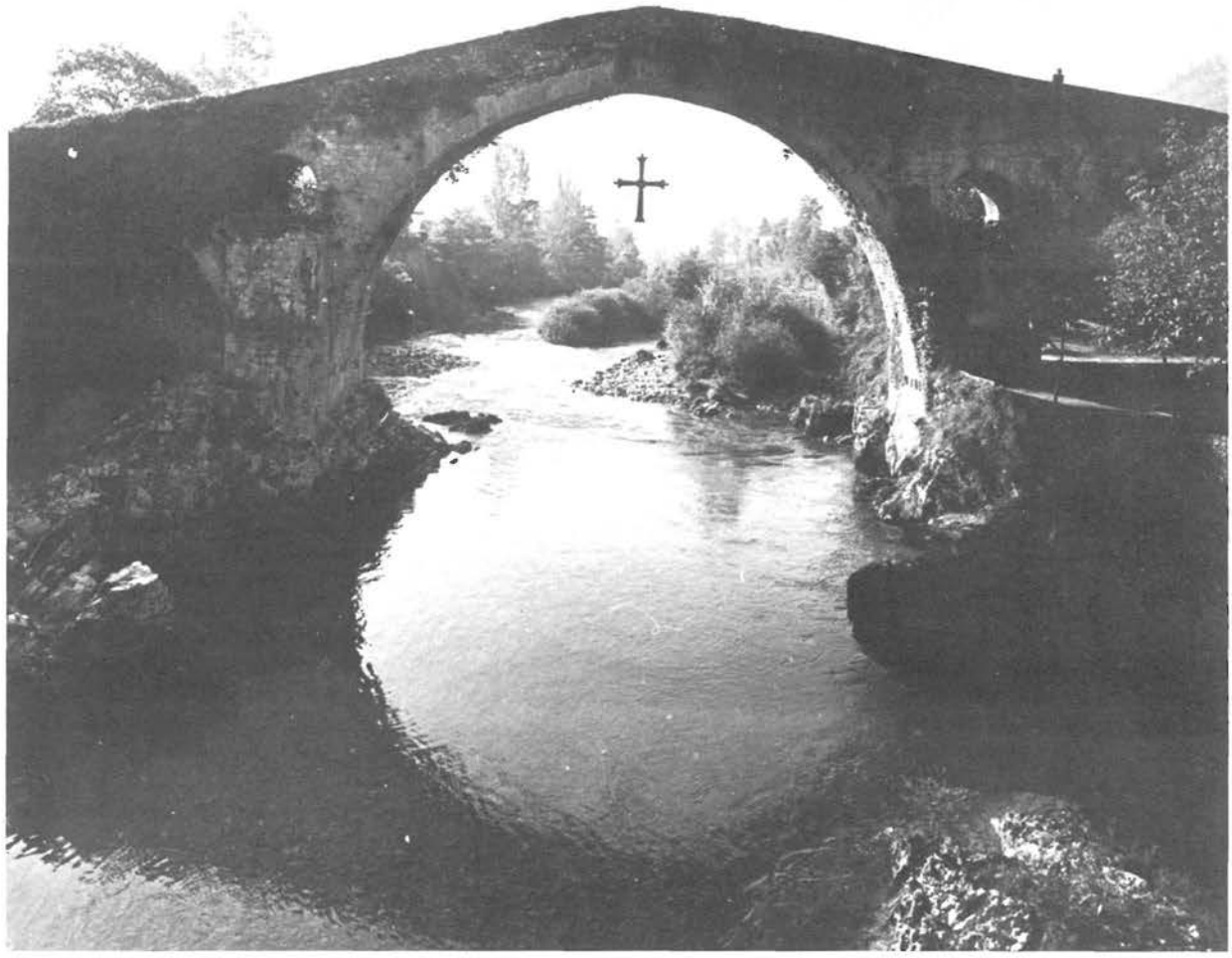
La calzada más próxima de este sistema es la número 34: de **Summo Pyreneo-Astúrica,** que queda del otro lado de la Cordillera Cantábrica; pero es seguro que habría una comunicación secundaria a lo largo de la costa, la cual tendría continuidad por sucesión de comunicaciones locales y, además, existirían comunicaciones transversales desde la citada vía del Itinerario hasta el mar aprovechando las facilidades de paso que proporcionan los valles de los ríos citados.

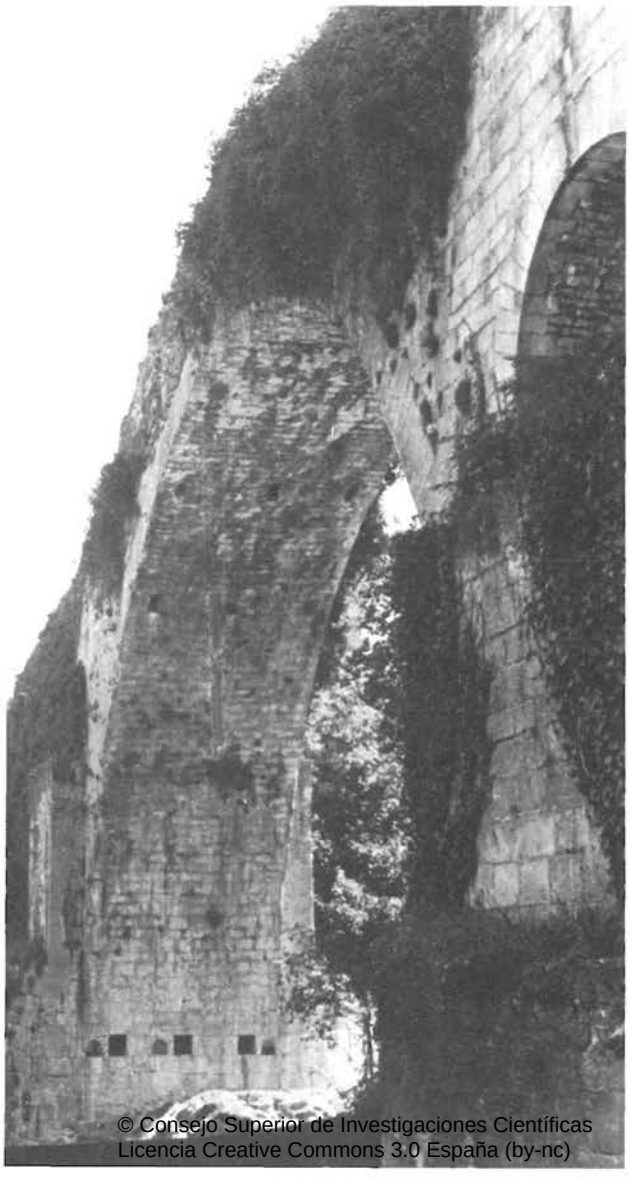
Así, en el río Navia tenemos el **ponte Neviae** que consideraremos entre los gallegos por estar en la provincia de Lugo. En el Narcea, el puente de Cangas de Narcea que lo hemos estudiado en el artículo tercero. En el Nalón existen el de Peñaflor, el de Udrión y el de Santullano. En el Sella, el de Cangas de Onís, que ya lo hemos tenido en cuenta como prototipo, y tenemos además los del Cares en el camino de paso por el puerto del Pontón. En el Nora, el de Cayés y el de Colloto, y en el Trubia, los de Godos de Sogrondio, el de Udrión y Sto. Adriano.

puente de Cangas de Onís

Vista antes de la restauración.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es





puente de Cangas de Onís

Es el más importante y más bello de todos los puentes de esta zona. Con sus 21,60 m de luz en vano central supera a las de todos los demás, pues es una luz a la que llegan pocos puentes romanos. Como nos hemos ocupado exclusivamente de él anteriormente, utilizándolo como prototipo de los puentes de una gran luz destacada de las demás, no volvemos a tratar de sus características y únicamente reproducimos cuatro fotografías típicas para tenerlo presente.

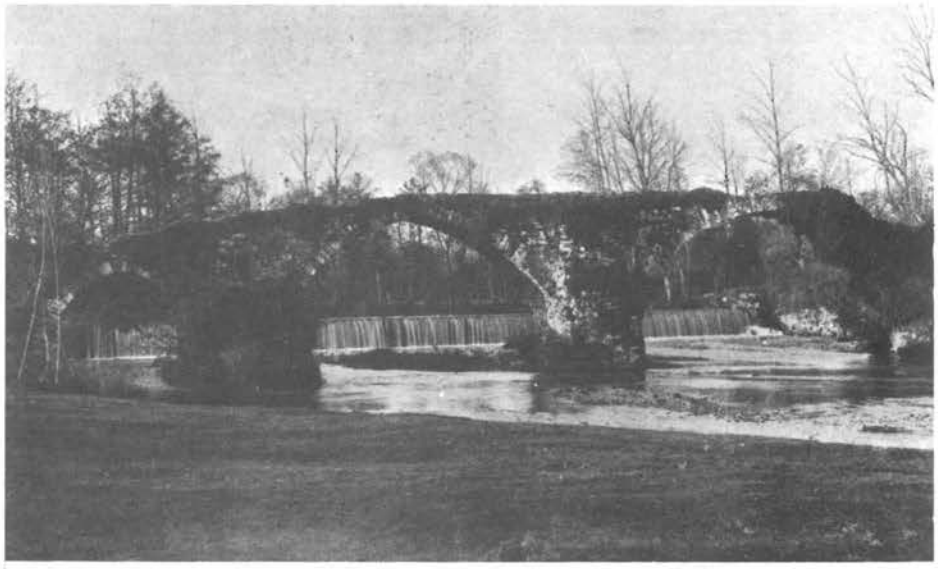
Vista después de la restauración desde aguas arriba.
Detalle de las fábricas.
Vista de la parte superior del puente.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)

http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puente de Colloto

Está situado sobre el río Nora a unos 5 km de Oviedo, en el camino a Pola de Siero, y consta de dos arcos de medio punto de unos 10 m acompañados por otra pareja de arcos colaterales de unos 6 m de luz y, además, un arquillo de aligeramiento sobre pila central. Nos hemos ocupado de él con detalle al estudiar en el capítulo IV los puentes con aligeramientos sobre pilas. Ahora reproducimos tres nuevas fotografías.



Vista general desde aguas abajo, orilla derecha según Somoza.

Vista general desde aguas arriba.

Detalle de un arco.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puente de Peñaflor

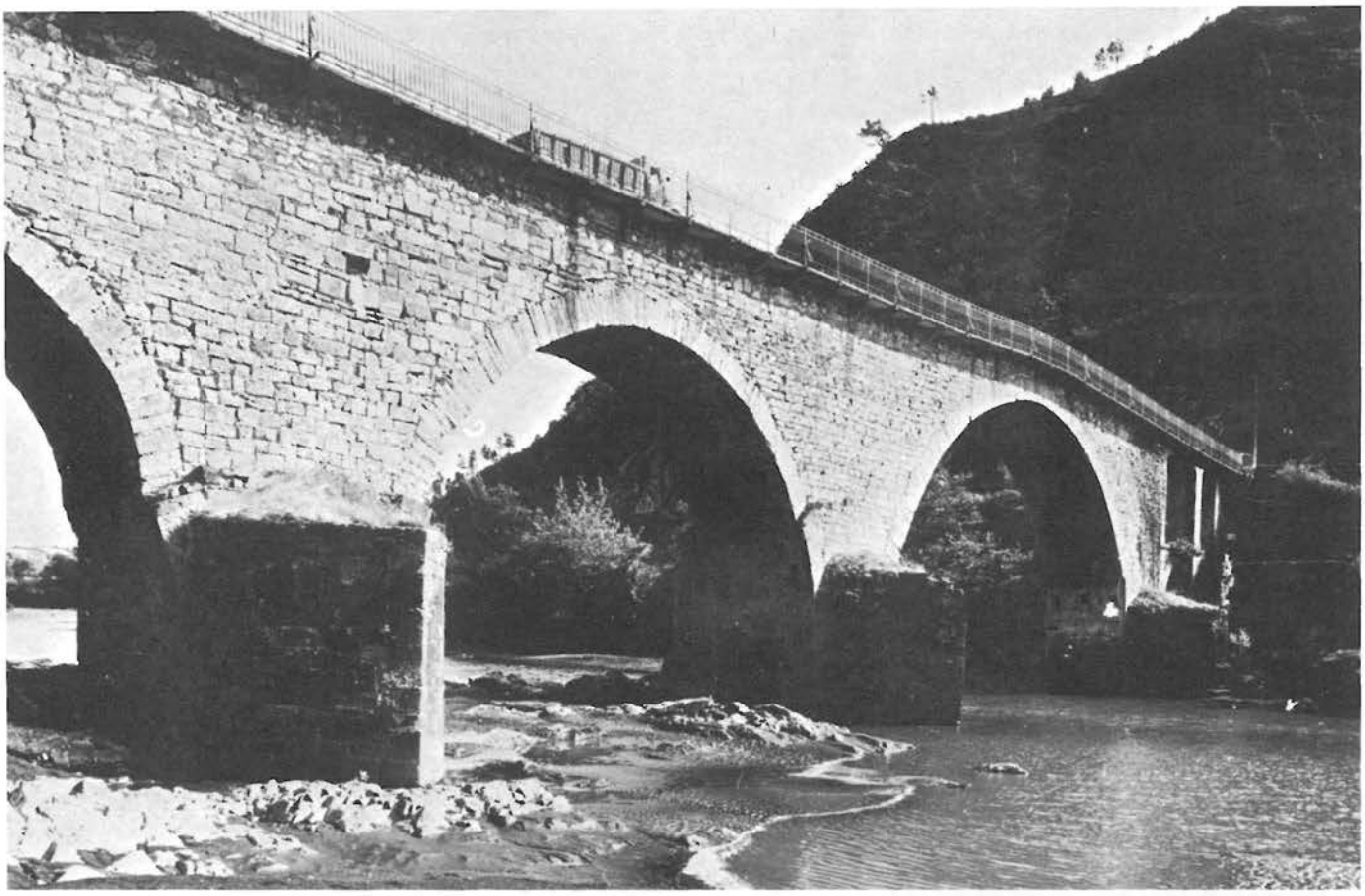
Situado en el río Nalón para el paso de la carretera actual de Grado, a unos 6 km de este pueblo y a 40 km de Oviedo, por la carretera que une ambos lugares. Tiene cinco vanos de los cuales se ven hoy tres completos y uno mucho más bajo empotrado en el muro del ferrocarril. El quinto vano debe estar debajo de la explanación del mismo que se ha construido sobre terreno ganado al río. Se han modificado recientemente las rasantes suavizando el lomo de asno del perfil primitivo. La rasante inicial se distingue muy bien por las diferencias enre las fábricas de tímpanos.

Vista general desde aguas abajo, orilla derecha.

Vista desde orilla izquierda (carretera actual).

Vista desde orilla izquierda, aguas abajo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



El arco principal compite en esbeltez, según Somoza, con el correspondiente del puente de Cangas de Onís. Los otros arcos tienen trazas desiguales difiriendo algunos del medio punto. Los tajamares de las pilas se detienen en los arranques de los arcos; uno de ellos está reconstruido diferenciándose en fábricas y en forma, pues tiene perfil ojival pareciendo ser el más moderno.

Las fábricas de tímpanos tienen juntas bastante abiertas sin rejuntar; no así las pilas que disponen de una superficie más compacta. Los tajamares parecen reconstruidos, ya que son de fábricas distintas.

Vista general de los arcos centrales.
Detalle de una pila desde aguas abajo.
Detalle de la pila y del intradós del arco.
Detalle de la fábrica del tímpano.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Vista desde aguas arriba.

Vista general desde aguas abajo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)

puente de Olloniego

El puente de Olloniego tiene cinco vanos de luces desiguales, alguno de los cuales apuntado, pero pudiera ser romano. Se encuentra actualmente fuera de la zona de corriente, pues el río, el Caudal, se ha desviado y lo ha dejado en seco. El camino a que servía está cortado. También parece cortado el puente, puesto que contiene cuatro arcos seguidos formando un solo tramo con rasantes en lomo de asno simétricas y un quinto vano fuera de alineación que parece añadido. Pudiera haber servido en una etapa intermedia cuando el río estaba trasladándose en el cauce.

Tramo principal del puente.

Vista total del puente.

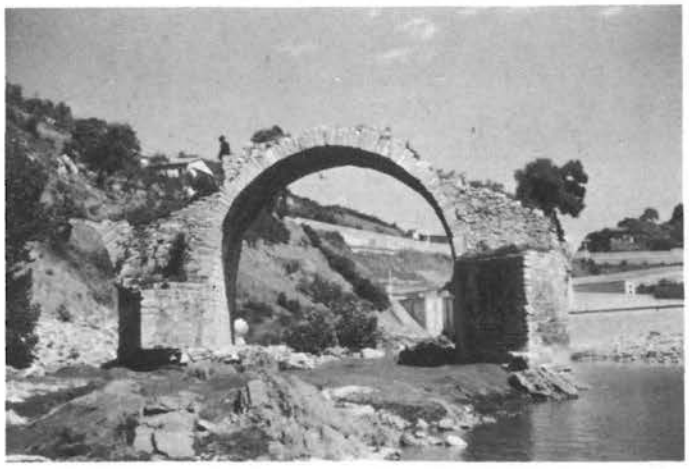
© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puente de Godos de Sogrondio

El puente de Godos de Sogrondio está situado en el río Nalón a unos 2 km de Trubia. Tenía ocho vanos, pues quedan ruinas de todas las pilas aunque no se mantiene ningún arco, pero aparecen los arranques de las bóvedas con buenas fábricas romanas. Hay una senda en la ribera que conduce a Trubia faldeando el río. Vigil lo da como romano.

puente de Udrión

Está como el anterior, sobre el Nalón, cortado desde tiempo inmemorial, a poca distancia de Trubia aunque pertenece al concejo de El Grado. Parece que se destruyeron a propósito seis arcadas para cortar el camino antiguo al castillo del Priorio, ya que el río no es vadeable en toda la zona donde están los dos puentes. Somoza lo da como romano.



Vista general desde aguas arriba.

Vista general desde aguas abajo.

Detalle de las fábricas.

Vista general de las ruinas.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puente del Romanón

Este puente sobre el río Nora, en Pola de Siero, se encuentra situado junto a la vía de los Ferrocarriles de Vía Estrecha Asturianos, entre los hectómetros 182 y 183 de la misma.

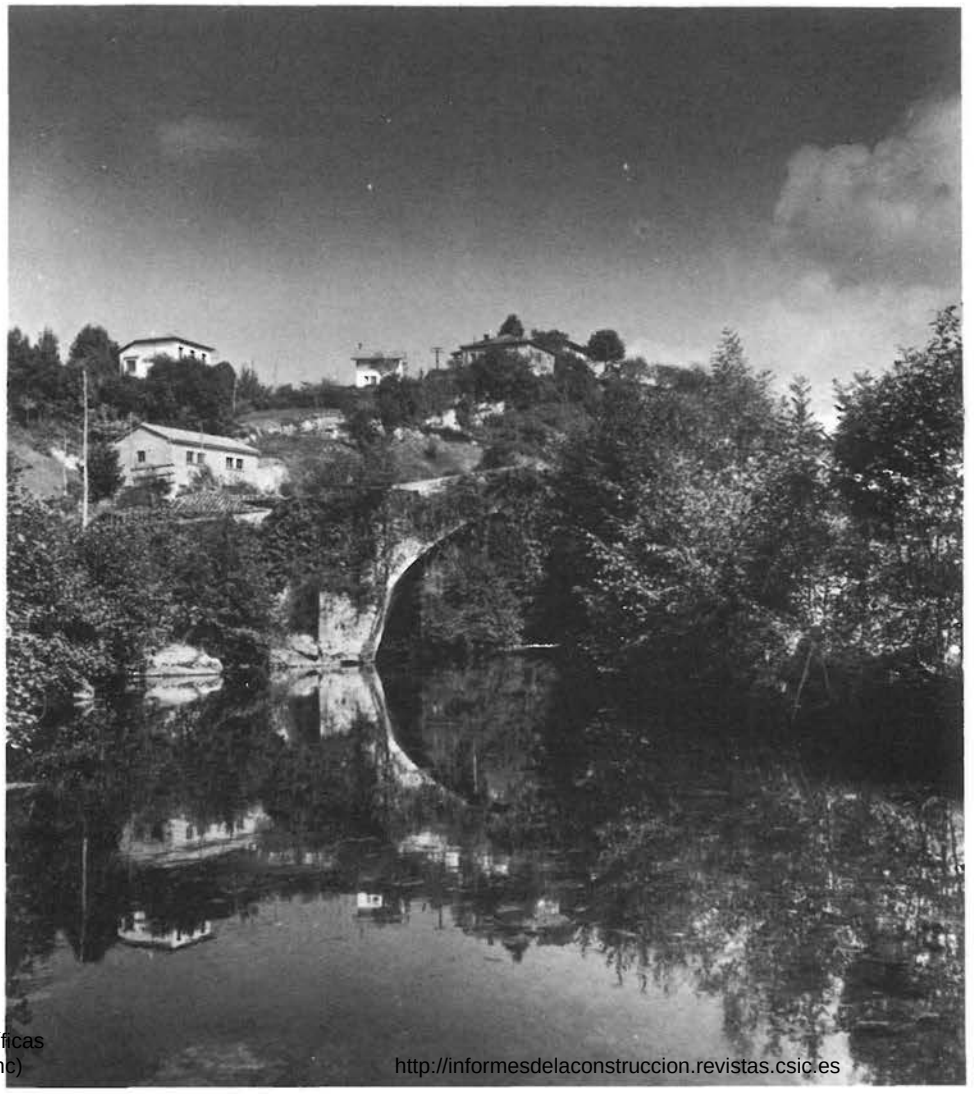
Vista general desde aguas arriba.

Detalle de la fábrica.

Consta de tres vanos con luces de 8,10 + 4,20 + 3,10 de orilla izquierda a derecha. Posee características de romano por sus fábricas de bóvedas, pilas y tímpanos con sillería sana y de buenas proporciones. La rasante es casi horizontal y las pilas con tajamares apuntados en los dos frentes, los cuales parece que en sus orígenes no pasaron por encima de los arranques de los arcos. Tiene un listel horizontal que separa los tímpanos del pretil, tangente a todas las dovelas de clave de los arcos.

puente de Ceceda

El puente de Ceceda tiene dos arcos, uno de ellos en ojiva perfecta aunque parece reconstruido, el otro es de medio punto clásico. Las fábricas son del mismo estilo que el de los otros puentes descritos de dos vanos.



Vista general del puente.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Detalle del arco desde aguas arriba.

puente de Salime

Había un puente de un solo vano en las inmediaciones de este pueblo y a una distancia de media legua de Grandas, sobre una garganta del río Navia, de más de 40 m de profundidad. Hace pocos años se derrumbó causando la muerte de un pastor. Vigil lo da como romano. Estaba a poca distancia de la presa de Grandas de Salime y se hundió durante la construcción de la misma.

Vista general del puente.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puente de Cayés

Es un puente de un solo vano sobre el Nora, a gran altura, con un solo arco de gran dimensión, elegante y perfectamente construido. Cerca de él existía una capilla que se denominaba Capilla del puente de Cayés. Tiene una factura análoga a la del anterior.

puente del Barco del Soto

Es otro puente sobre el río Nalón, en el Concejo de la Ribera de Arriba, en el sitio denominado El Barco del Soto, con una lápida que se refiere a una reconstrucción reciente según VIGIL que dice así:

PASAJEROS
RUEGUEN A DIOS POR EL ANIMA DEL BRIGADIER DON ANTONIO CAÑEDO QUE EN SU TESTAMENTO DEJO CAUDALES PARA LA FABRICA DE ESTE PUENTE A BENEFICIO DEL PUBLICO. AÑO DE 1808

RESTAURADO POR LA EXCMA DIPUTACION PROVINCIAL AÑO DE 1864

La lápida se refiere a una reconstrucción.

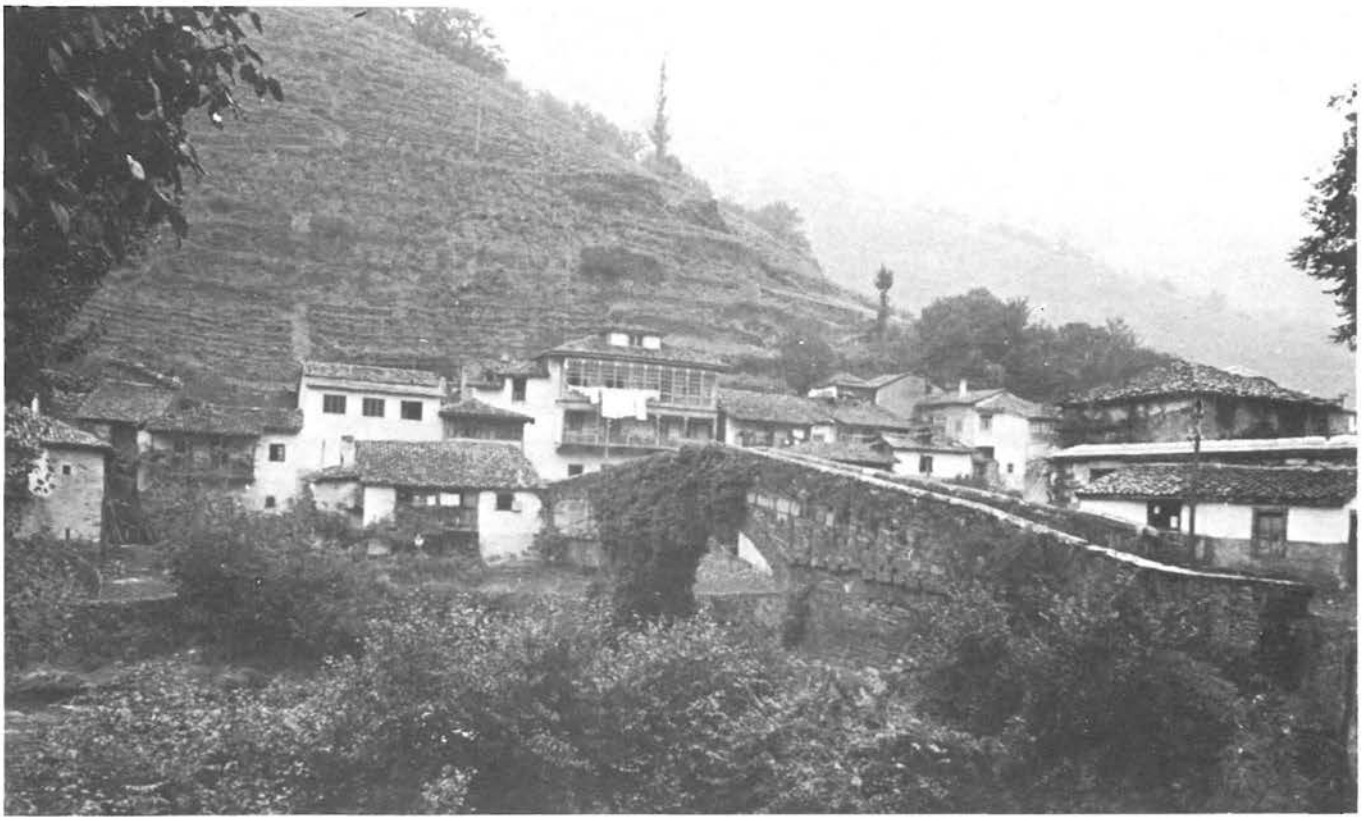
puente de Cangas de Tineo, en el Narcea

Salva el río Narcea dando entrada al monasterio de Corias mediante un arco de medio punto y con rasante en lomo de asno marcado. Ya nos hemos ocupado de él al tratar de los puentes típicos de un gran arco acompañado o no de pequeños arcos colaterales. Recor-

Vista general desde aguas abajo, según Somoza.

Vista general desde aguas arriba.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



Vista general del puente en el paisaje.

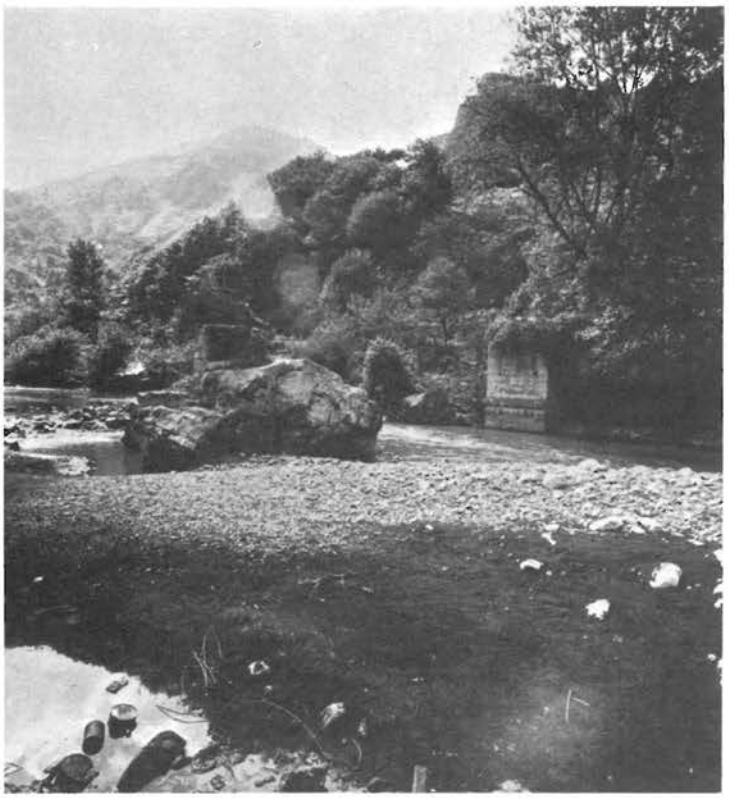
daremos que una de sus características interesantes es la de tener la boquilla del arco en creciente, es decir, con espesores aumentando de arranques a clave. Están los paramentos de tímpanos recrecidos, con lo cual las archivoltas de bóveda quedan rehundidas. La parte inferior de este revestimiento ha desaparecido. El puente se apoya sobre roca que aflora en las dos márgenes.

puente de Santo Adriano sobre el Trubia

Es también un puente típico de arco único. Salva el río de Trubia junto al pueblo de Villanueva de Santo Adriano, mediante un arco de medio punto de 15,50 m que

Vista del puente desde aguas abajo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



Puente de San Andrés. Vista general de las ruinas.

Ruinas de la pila central y del estribo.

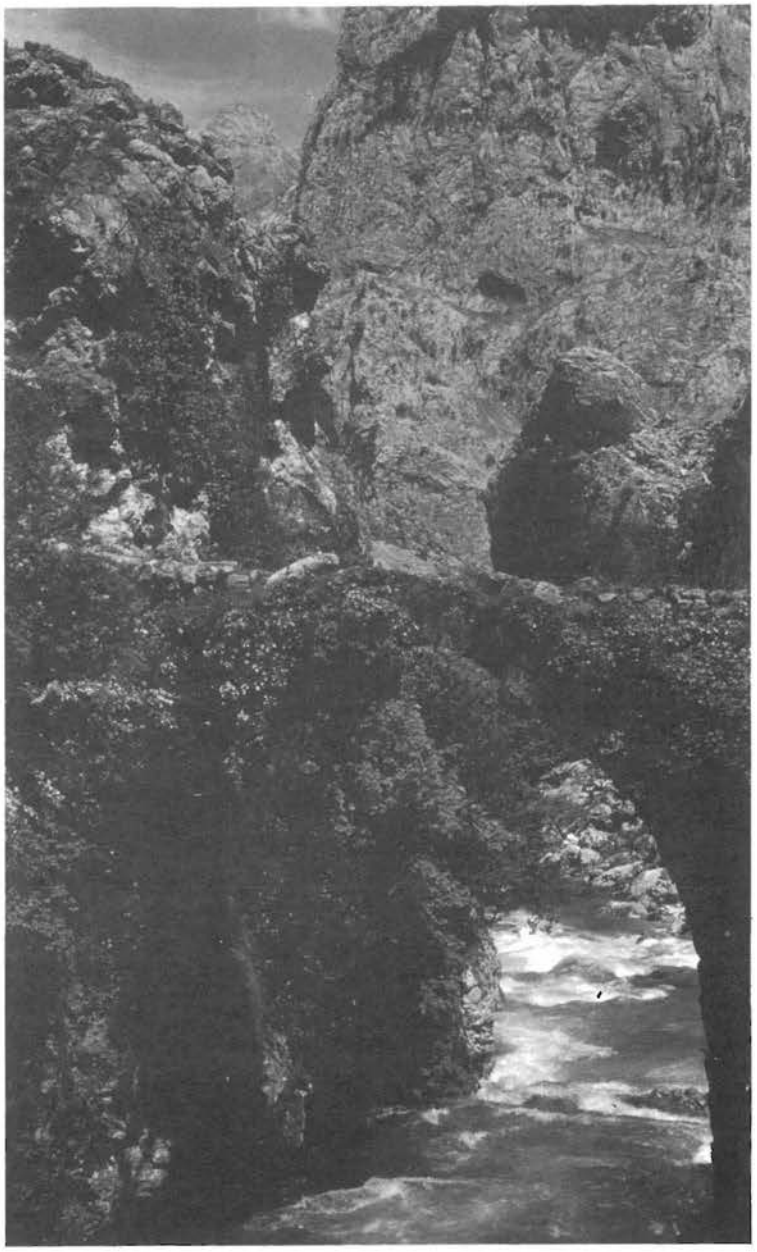
arranca desde el plano de aguas y tiene un marcado lomo de asno. Nos ocupamos de este puente con detalle anteriormente. Asimismo nos referimos al puente de San Andrés, que está en el mismo río aguas arriba próximo a él.

Puente sobre el Sella. Vista general desde aguas abajo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)

Puente de Laviana, según Somoza.

Puente de Lavidre sobre el Cares.



Puente de Poncebos, en los Picos de Europa.

Puente de Sotres, en los Picos de Europa.

En la subida al puerto del Pontón tenemos algunos pequeños puentes que cruzan el **Sella;** el más importante es el que damos en la reproducción, que pudiera ser romano. También pudiera ser romano el puente de **Laviana** que tiene dos arcos de medio punto separados por gruesa pila central. Uno de los arcos conserva la fábrica antigua muy tosca y desigual, mientras que el otro está reconstruido.

También el puente de **Lavidre,** sobre el Cares, cerca de Tres-cares, «alto, viejo y sorprendente», como dice Vigil en **Asturias Monumental.**

En los Picos de Europa: puente de **Sotres** y el puente de **Poncebos.**

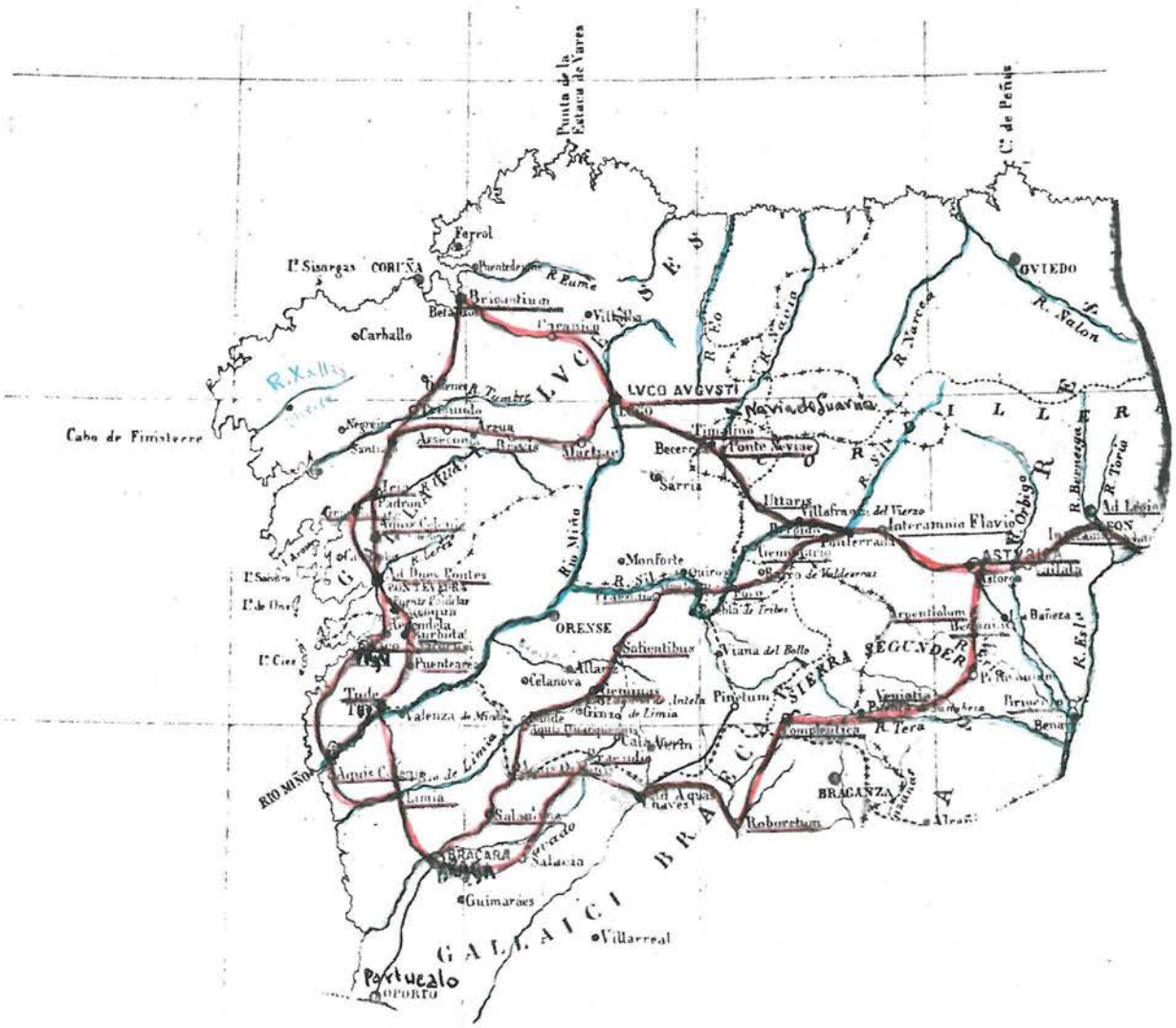
Existen otros puentes que se han dado alguna vez como romanos como el de Vegadeo, Infiesto, Avilés, etc., aunque consideramos tienen todavía menor verosimilitud de serlo que los anteriores.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

región gallega

Enfocando como siempre nuestro tema desde la interferencia de la red fluvial, con la red artificial de las vías romanas principales, es decir, las del Itinerario de Antonino, nos encontramos con que la región que estudiamos, y especialmente su zona Sur, es una de las más densas y organizadas en el sistema de comunicaciones romanas. Un trabajo muy interesante desde este punto de vista es el de «Antonio Rodríguez Colmenero: La red viaria romana del Sudeste de Galicia», así como con respecto a la red fluvial el de «Ramón Otero Pedrayo: Os rios galegos». También para las vías romanas es interesante el de «María Estefanía Alvarez: vías romanas de Galicia. Zephirus 1960».

Las vías romanas tienen una distribución muy particular en esta esquina de la Península que ahora nos corresponde, al recortar la provincia romana de Gallecia por la actual línea fronteriza con Portugal. En lugar de la retícula rectangular que caracteriza al sistema de las vías del Itinerario, que siguen a grandes rasgos las direcciones geográficas de la red fluvial de nuestros «ríos caudales», orientándose según su dirección Este-Oeste de paralelos geográficos y cerrando después con direcciones Norte-Sur, es decir, según los meridianos, nos encontramos ahora con una malla triangular apoyándose en tres vértices que forman casi un triángulo equilátero y que son las mansiones de **Brácara** (Braga), **Brigantium** (Betanzos) y **Astúrica** (Astorga). Las vías que llegan a esta región son la n.º XVI que asciende desde **Olisipone** (Lisboa) en dirección Sur-Norte bastante paralela a la costa pasando por **Conémbriga** (Coimbra) y terminando en **Brácara.** La siguiente vía de dirección también Sur-Norte viene de **Emerita** (Mérida) y es la denominada de antiguo **Vía de la Plata,** que en realidad se compone de un trozo de la XXVI empalmando con otro de la XXVII del Itinerario, pasando por **Sal-**



Vias romanas y rios en la provincia romana de Gallecia.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

mántica (Salamanca), **Ocelo duro** (Zamora) y terminando en **Astúrica.** La tercera vía que llega, ya en dirección Este-Oeste, es la propia XXVII que arranca desde **César Augusta** (Zaragoza) y llega a **Astúrica** (Astorga). También llega a **Astúrica** desde el Este la n.° XXXIV manteniéndose casi a la altura de su paralelo, después de haber descendido desde Summo Pirineo a la cuenca del Ebro. Así tenemos cuatro vías, dos según los meridianos y dos según los paralelos, que terminan en dos de los tres vértices del triángulo vial, pues el tercero, **Brigantium,** es un centro de irradiación por vía marítima, que ha permanecido en nuestros días corriéndose hacia Occidente hasta el actual puerto de La Coruña, que también recibía la denominación de **Brigantia.** Las vías procedentes del exterior de nuestra región al desembocar en **Brácara** y **Astúrica** se enrollan en una comunicación local de circuito cerrado, aunque de importancia, pues en la enumeración de las vías del Itinerario tenemos cuatro de ellas con el mismo nombre: **Item a Brácara-Asturicam,** que son las números XVII, XVIII, XIX y XX que se limitan al recorrido indicado.

A este triángulo compacto, de circuito local, que da tensión a la enmadejada subretícula de las vías romanas, responde en contrapunto la red fluvial de la región, donde se destacan por su importancia los ríos Miño y su afluente el Sil, dibujando en la planta orográfica-hidrográfica una especie de trinacria, o pulpo de tres brazos, que partieran de una cabeza central en el punto de confluencia de los dos ríos, situada prácticamente en el centro de gravedad del triángulo vial ya citado, relativamente cercano a Orense, dirigiéndose el brazo principal que es el propio Miño ya engrosado por el Sil a desembocar en el mar casi sin cambiar su dirección Noroeste-Sudeste. Otra rama de la trinacria tiene una dirección Sur-Norte recurvándose al final su dirección para ser más característica, mientras que la tercera rama o brazo de pulpo que es el propio Sil arranca casi Este-Oeste para inclinarse 45° hacia el Norte al salir del triángulo de nuestras vías locales.

Los brazos de la trinacria parecen acaparar toda el agua de la zona interna al triángulo de las vías romanas, pues éstas van en grandes longitudes por divisorias de aguas locales, lo que es muy propio de las vías romanas que procuran ir por zonas altas, estratégicamente muy favorables. En realidad se forman como cuatro ámbitos en la totalidad de la cuenca: el primero es el de la trinacria recogiendo una gran parte de las aguas internas al triángulo que nutren los dos ríos más importantes. El segundo ámbito es el de la vertiente cantábrica, en el cual de Este a Oeste los ríos van aumentando de longitud e importancia desde el Eume, el Sor, el Eo, el Navia al Narcea.

El tercer ámbito es el de la vertiente atlántica donde a excepción del Ulla, en la zona al Norte de Pontevedra y el Limia en la zona al Sur, los demás son relativamente cortos y de valles cerrados como el Jallas, el Tambre, el Lérez, Verdugo, etc. El ámbito Sur, al haber renunciado a penetrar en Portugal, tiene poca importancia para nosotros puesto que a excepción del Limia que penetra bastante en nuestra zona, los demás del convento Bracarense se desarrollan en el país vecino.

Los puentes más importantes son los del Miño y el Sil, o de los afluentes de los mismos como el Bibey, el Návea, el Barbaña, el Arnoya, etc.

Después tenemos puentes en los ríos de segunda categoría como el Ulla, el Limia, Navia, etcétera.

Si nos mantuviéramos fieles a directrices históricas deberíamos ordenar la descripción de nuestros puentes agrupados en los Conventos jurídicos romanos, es decir, Lucense, Bracarense, y Asturiciense; pero por un lado, el haber excluido los puentes portugueses nos deja muy reducido el convento Bracarense y, por otro, el considerar todos los puentes de la región asturiana agrandaría indebidamente el Convento Asturiciense. Por este motivo nos hemos decidido por las directrices geográficas actuales, y habiendo estudiado primero los puentes de Asturias nos dedicaremos ahora a los de cada una de las provincias gallegas (*).

(*) Tengo que destacar la ayuda que me han prestado para la redacción de esta parte de mi trabajo los ingenieros de caminos: Mario Carreño, Feijóo Melle y Outomouro Nieves, así como mi colaborador en proyectos y construcción de estructuras don Emilio Montenegro.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puentes en la provincia de Orense

En la provincia de Orense es donde hemos tenido la mayor fortuna en nuestra rebusca de puentes romanos, pues por un lado en ella están los puentes más interesantes de Galicia como son el de la capital y el del río Bibey. Además, como intervinimos profesionalmente en una restauración parcial del puente Mayor, esto nos dio ocasión para hacer varias visitas a la capital y desde ella organizar un recorrido sistemático por todos los posibles puentes romanos, que teníamos reunidos en fichas de nuestro archivo, más las sugestiones recibidas de los conocedores del tema en la ciudad, arqueólogos e ingenieros de la provincia. Ha sido la región donde hemos hecho el estudio más completo del problema, en lo que se refiere a visitas al campo, pero hemos tenido la mala suerte de separar demasiado tiempo los estudios de campo y los de gabinete, más de 25 años, y esto ha disminuido la eficacia del resultado final. Esta pérdida de continuidad se ha subsanado en parte por la aportación valiosa de mi antiguo alumno, ingeniero actual de la Jefatura de Obras Públicas de Orense, Rafael Outomouro Nieves, que ha vuelto a rehacer en parte el recorrido completando datos y fotografías.

De todos modos la provincia de Orense es la que tiene el mayor número de puentes que pueden darse como romanos, entre los cuales consideramos los de Bibey, Rua Petin (La Cigarrosa) Barbaña, San Clodio, Lenteiro, Freixu, Linares y Puebla de Trives.

También tenemos el de la capital denominado puente Mayor, pero el puente de Bibey es auténticamente romano, que podemos acreditar al compararlo con el prototipo del puente de Alcántara y con el de Segura.

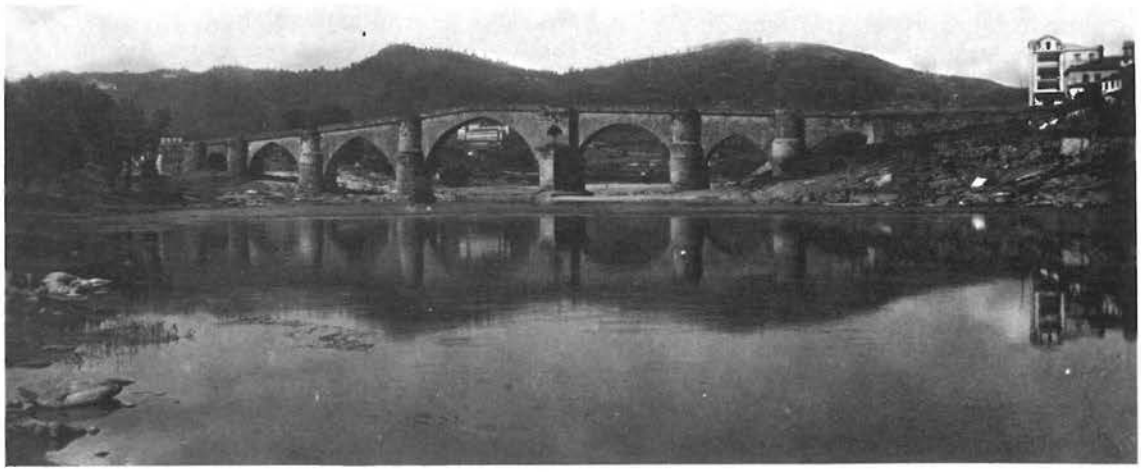
El puente de la Rua Petin o de la Cigarrosa, sobre el río Sil, todavía ostentaba en uno de sus arranques de pila verdaderos sillares romanos de **opus-cuadrata,** aunque hoy hayan quedado bajo el nivel de las aguas del embalse de San Martín.

También tienen bastantes méritos el de San Clodio sobre el Avia, el de Puebla de Trives en un afluente del Bibey, el de Lenteiro en el río de su nombre y el de Freixu en el río Arnoya. Entre éstos podemos poner el de Pazos de Aventeiro.

Después tenemos menos claros dos puentes en el río Barbaña, cerca de la capital, ya que allí tributa al Miño, el de Mellid, el de Rivadavia, el de Sobradelo, Porto Mourisco, Baños de Malgas, el de Carballino, Covas en el río Agro y el de Corgo de Mengán.

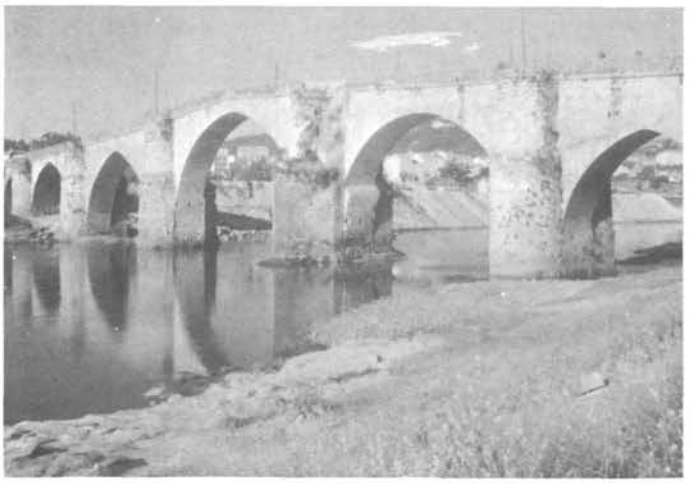
puentes de Orense

El puente más importante de Galicia con notoria ascendencia romana es el puente de Orense denominado también puente Mayor o puente Viejo, pero dudamos mucho que no haya sufrido una profunda transformación en época medieval, y lo que es fundamental, que su gran arco central con luz de 39 m (el ingeniero Eugenio Ribera la da sólo 37,60), que le hace subir de categoría en relación con todos los del mundo romano, no haya sido realizado en la Edad Media y, por lo tanto, no debe ceder su gloria a la romanidad (es una atribución muy verosimil la del siglo XIV, dándose como constructor al gran prelado don Lorenzo). Fue reparado por el obispo Silva en el XV, sufriendo otra importante reparación en 1662 y la más reciente en el siglo XIX. Por

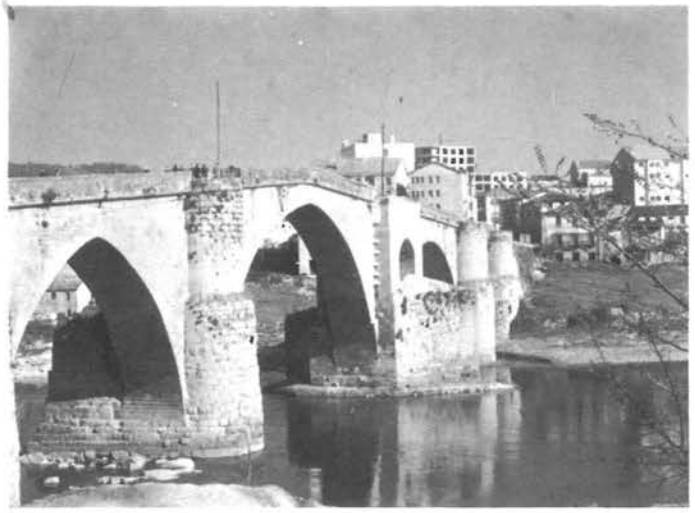


Vista general, desde aguas arriba, del Puente Mayor de Orense.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



otro lado tenemos la tradición que recogen Cea Bermúdez y Celestino Espinosa entre otros, de que lo mandó hacer Trajano, referencia que no tiene un valor sólido ya que como hemos visto en otras ocasiones todo puente o acueducto de origen romano y de alguna importancia, en nuestro país, se debe a Trajano mientras no se demuestre lo contrario. De todos modos es poco improbable que en esa ubicación no hubiera habido un puente romano.



Tiene siete vanos, siendo los tres más importantes y hermosos los 3, 4 y 5 empezando por la orilla izquierda. El 4 es el de mayor luz, bastante peraltado con respecto al medio punto, pero no muy apuntado, cuya luz de 39 m, según ya hemos dicho, supera a todos los puentes de la romanidad.

Existen tres arcos claramente ojivales, los 2, 5 y 6, es decir, de arco apuntado con premeditación, lo cual aparece muy claramente en el 5 que es el más ojival de toda la serie. En cambio los arcos extremos de ambas orillas son uno de medio punto, y otro en arco rampante rebajado no parecen romanos sino de los que se han construido en todas las épocas, con medio cañón atípico.

El de la margen derecha debe corresponder a reconstrucciones después de algunas de nuestras guerras.

PUENTE DE ORENSE

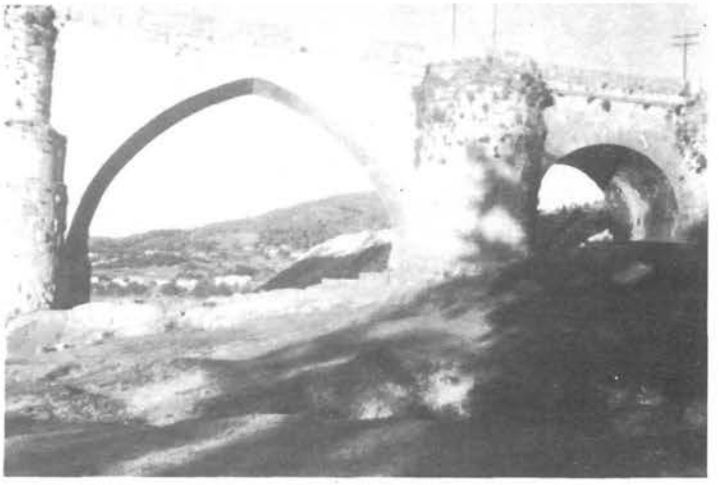
Vista general desde aguas arriba.

Vista general desde la orilla izquierda.

Vista desde la orilla derecha.

Arco núm. 1.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



Las pilas son bastante complicadas; se ve que han sufrido transformaciones al ser recrecidas especialmente en sus zonas bajas aumentando siempre sus tajamares que se han hecho desmesurados. Los ensanchamientos de las pilas llegan hasta el pretil existiendo cuatro casi idénticas con dos cuerpos cilíndricos superpuestos en decrecimiento. La más interesante es la situada entre los arcos 4 y 5, pues ha conservado el arquillo de aligeramiento tan típicamente romano (¿o románico?) y tiene un clásico tajamar triangular aguas arriba verdaderamente descomunal y muy agudo, que también se repite hacia aguas abajo aunque más comedido. Es la única pila que no está cimentada directamente sobre roca, y esto ha dado lugar a socavaciones importantes que se han querido corregir ampliando en veces sucesivas su tajamar. Cuando tuvimos ocasión de intervenir con este mismo propósito: proyectar un refuerzo para el tajamar, pudimos detectar por sondeos de la fábrica que en el interior había quedado emparedada la primitiva pila romana con tajamar correcto llegando hasta la base del arquillo, lo cual nos asegura que dicha pila era de las originarias romanas sucesivamente agrandadas por los recrecimientos de los tajamares.

En la reforma que se hizo a principios del siglo XX se construyeron los cuerpos cilíndricos superiores en todos los tajamares del puente.

Como de este puente podemos decir, con gran verosimilitud, que pertenece a los romanos-medievales vamos a dejar el estudio definitivo para cuando nos adentremos en la Edad Media. Ahora nos hemos referido únicamente a sus antecedentes claramente romanos.

Arcos núms. 2 y 1.
Arco núm. 3.
Arco núm. 4 (principal).
Arcos núms. 4, 5, 6 y 7.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Vista del puente desde aguas arriba. Cortesía del Ingeniero Feijóo Melle.

puente Bibey

Este puente sobre el río llamado también Bibidey o Bibida, afluente del Miño, queda muy cerca de la confluencia del Bibey y el Jares. Según Cea Bermúdez se construyó durante el imperio de Nerva, reconstruyéndose por Trajano. Sigue usándose en la actualidad por la carretera de Astorga a Orense, que en esa zona conserva el trazado de la vía de **Astúrica a Tude** (Tuy). Tiene tres arcos distribuidos con cierta simetría: uno central de 19 m entre dos colaterales de 6 y 9 m. La anchura de las pilas es de unos 5 m. Tiene una latitud de 6 m y la rasante es horizontal.

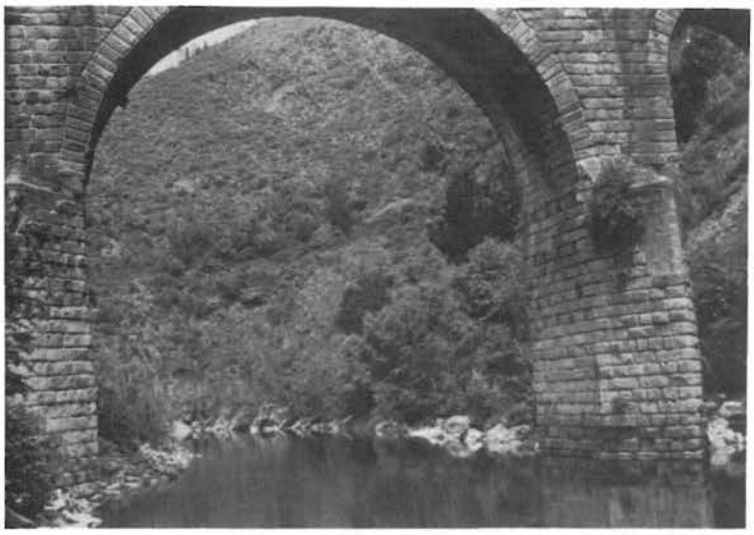
Existía una lápida dedicada a Trajano que parece se refiere a una reconstrucción realizada por los «aquiflavienses» en su consulado V, que eran los habitantes de Chaves Aqua Flavia), donde hay otro puente romano también con lápida que se conserva. La del nuestro está en el fondo del río.

El diseño de este puente es perfecto puesto que resulta muy difícil armonizar dos arcos laterales con uno central cuya luz es más del doble que la de aquéllos. El ingeniero del puente optó por ajustar las claves de los tres en horizontal quedando los arranques de los laterales a menos de la mitad de la altura del arco central. Esto va muy bien porque el cauce está muy encajado y los arcos laterales por el lado de la ladera arrancan muy cerca del suelo.

Vista parcial desde aguas abajo.

Vista parcial desde aguas arriba.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



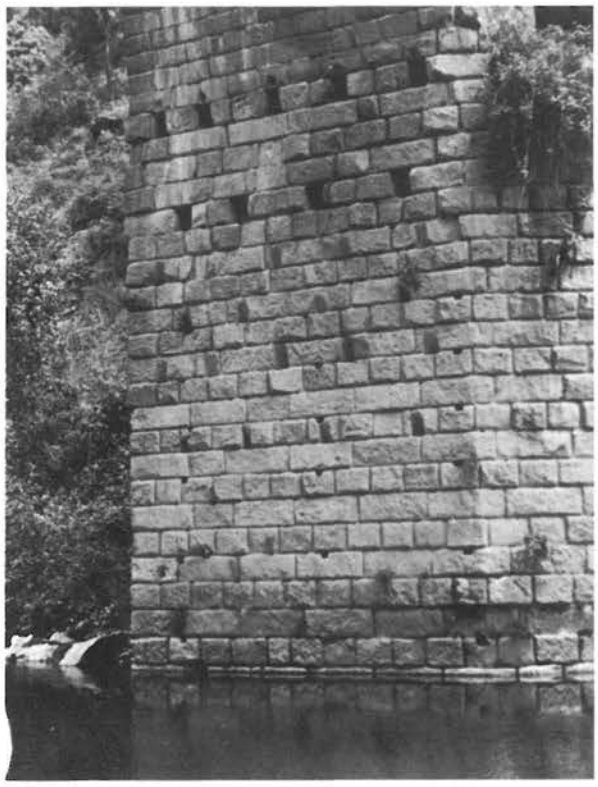
Vista parcial del arco central.
Vista desde aguas abajo.
Detalle de la fábrica de pila.
Detalle de la fábrica del arco.

El puente tiene todo el estilo del de Alcántara, en la Lusitania, y también del puente de Segura, sobre el Eljas, próximo al anterior en la frontera portuguesa. La **opus cuadrata** en dovelas y sillares de tímpanos está aparejada de una manera tan sana como en aquéllos e incluso el granito tiene el mismo tono rosado. Las pilas tienen tajamares triangulares sólo aguas arriba matándose el ángulo vivo con chaflán circular como en su prototipo. El estilo del puente y la propia lápida, que reproducimos a continuación, parecen atribuir la paternidad a Trajano más bien que a Nerva.

Otra característica muy romana es la de tener en plano único el paramento de cada uno de los frentes.

Las pilas terminan sus tajamares a nivel de arranques del arco central coronándose a este nivel con sombreretes piramidales muy bajos. En el siglo actual se hizo una reparación general de las fábricas acentuando las juntas, pero no se tiene noticia de otra reparación importante.

La inscripción que estaba visible en tiempos de Cea Bermúdez es la que damos a continuación según referencia de dicho autor: IMP. CAES. NERVAE TRAIANO AUG. GER. DACICO PONT. MAX TRIB POT. COS. V. PP. AQUI FLAVIENSES PONTEM LAPIDEUM DE SUO FECIT.

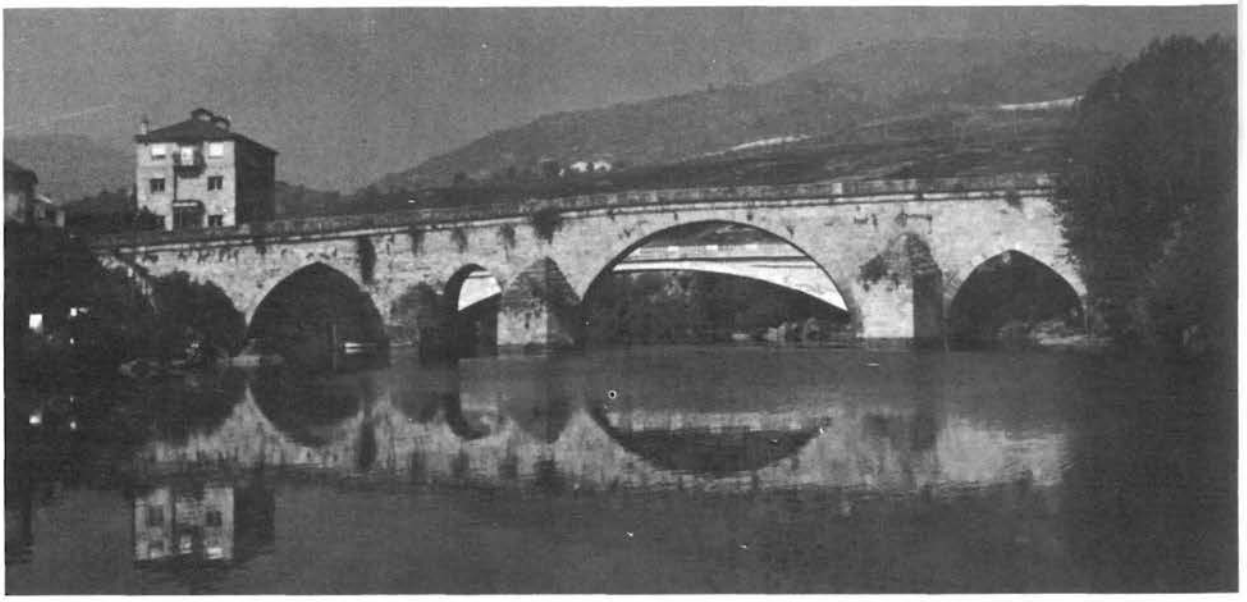


Otros detalles de las fábricas, cortesía del ingeniero Feijóo Melle.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)

puente de La Cigarrosa

Este puente sobre el río Sil llamado también de «La Cigarrosa», está situado junto al pueblo de la Rúa Petín sirviéndole de entrada desde la carretera actual de Orense a Ponferrada, en una zona donde confluyen casi en un mismo punto los ríos Návea, Bibey y Jares con el río Sil. También está cerca Puebla de Trives, donde existe un puente sobre el Návea. El pueblo de la Rúa Petín a que sirve puede ser la antigua capital del pueblo de los gigurros en época romana, y de ahí viene el nombre de «La Cigarrosa» con que se designa actualmente aquella zona.

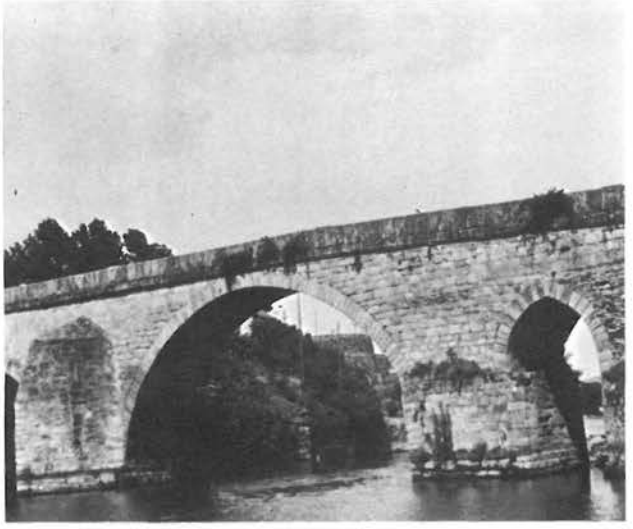


Vista general. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

El puente consta de cinco vanos con luces de 8 + 10 + 4 + 19 + 10, todos ellos más o menos apuntados a excepción del central y de los cuales tres son ojivales, es decir, con ojiva premeditada, mientras que los otros (especialmente el central) parecen de medio punto con defectos de construcción. Desde luego todos parecen reconstruidos, pues la única fábrica verdaderamente romana es la del basamento de una de las pilas del arco principal, viéndose que sobre el mismo se ha elevado el tajamar de la citada pila. Actualmente esta zona queda normalmente por debajo de las aguas del embalse.

Aparte de este indicio correspondiente a una **opus quadrata** típicamente romana, con los sillares más separados que lo normal, existen otros detalles estilísticos típicamente romanos que se han conservado en las reconstrucciones de la obra, en las que ha cambiado completamente la textura de las fábricas.

Vista parcial desde aguas abajo.



Arcos centrales desde aguas abajo. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Arcos de la margen derecha desde aguas arriba. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

Detalles del arco central y su adyacente desde aguas abajo.

Vista desde la orilla izquierda de los sillares auténticamente romanos antes de ponerse en servicio el embalse de San Martín (foto del autor).

Las pilas que llegan hasta la mitad de altura se encuentran recrecidas con tajamares triangulares de toda la anchura, que llegan a la mitad de altura de los tímpanos y se coronan mediante capiteles piramidales estratificados.

El puente ha sido sustituido por otro hace unos diez años y ha quedado ligeramente sumergido en el embalse de San Martín, también en época muy reciente.

Uno de los arcos apuntados fue reconstruido de hormigón después de nuestra guerra.

Cerca del puente parece que estuvo la mansión de Forum Gigarrorum cabeza de los gigurros.

puente de Puebla de Tribes

En esta misma zona, sobre un afluente del Bibey, el Xares y próximo a la confluencia de ambos está el puente de **Puebla de Tribes.**

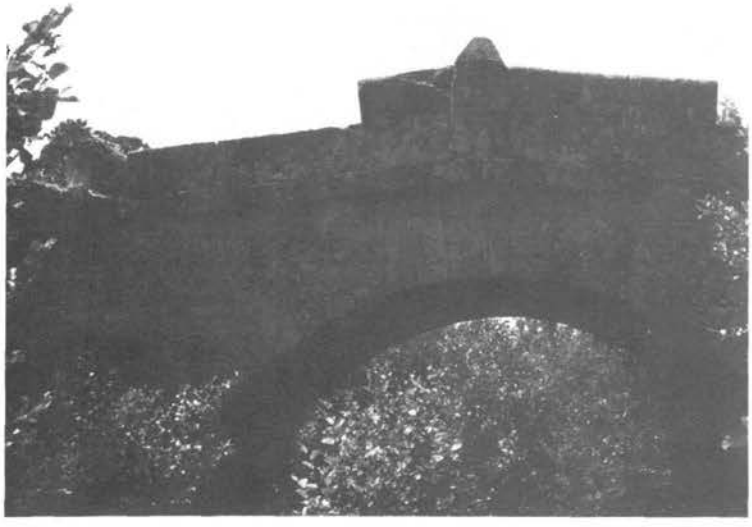
El puente en el paisaje.

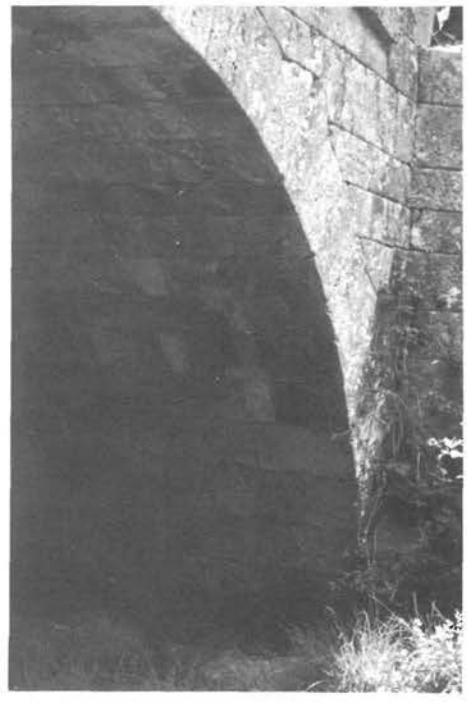
Vista desde aguas arriba. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Tiene un solo arco de 7 m de luz, de menos de medio punto coronado en lomo de asno muy airoso. Bien aparejado en sus fábricas de tímpanos, pero con dovelas desiguales que se introducen en los tímpanos trabándose irregularmente con los sillares de los mismos. Estos se ordenan en hiladas horizontales pero de espesores muy diferentes. Su anchura es de 4,70 m. Se encuentra cerca del pueblo de Mendoya, que pudiera tener como antecedente la Nemetóbriga romana, mansión del Itinerario de Antonino, según algunos historiadores.

Detalle del puente.
Detalle de la zona central.
Detalle de la bóveda.



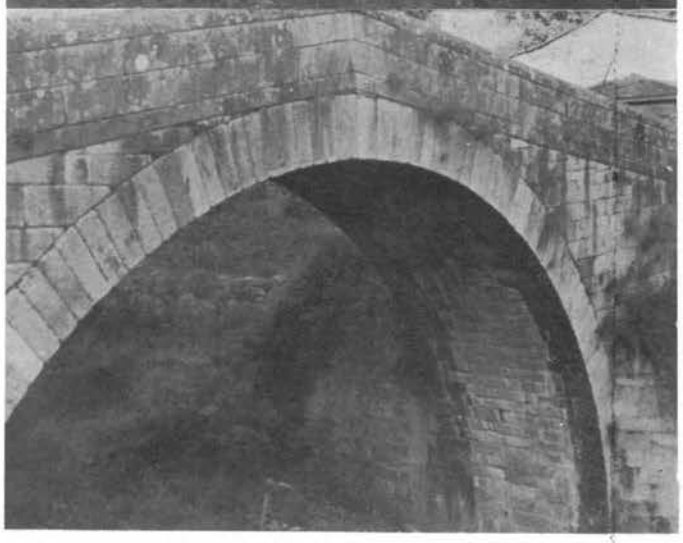


El puente en el paisaje.

puente de Porto Mourisco

En el mismo afluente del Bibey el Xares, que nace en la Peña Trevinca a la máxima cota de Galicia (2.090 m), tenemos el puente de **Porto Mourisco.** Su luz es importante, 18 m en amplio medio punto muy perfecto coronado por lomo a dos vertientes, muy típico en estos puentes de un solo vano, que hemos estudiado alrededor del puente de Cangas de Onís como prototipo. Las fábricas parecen romanas con una bóveda muy cuidada, tanto en las dovelas de su boquilla, que son perfectamente iguales, como en su intradós, donde abundan longitudes excepcionales. Los sillares de tímpanos se ordenan en hiladas horizontales que en coronación quedan recortadas por la inclinación de las rasantes. El arco único queda encajado entre tajamares triangulares que llegan a mitad de altura, aguas arriba, y por aletas longitudi-

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



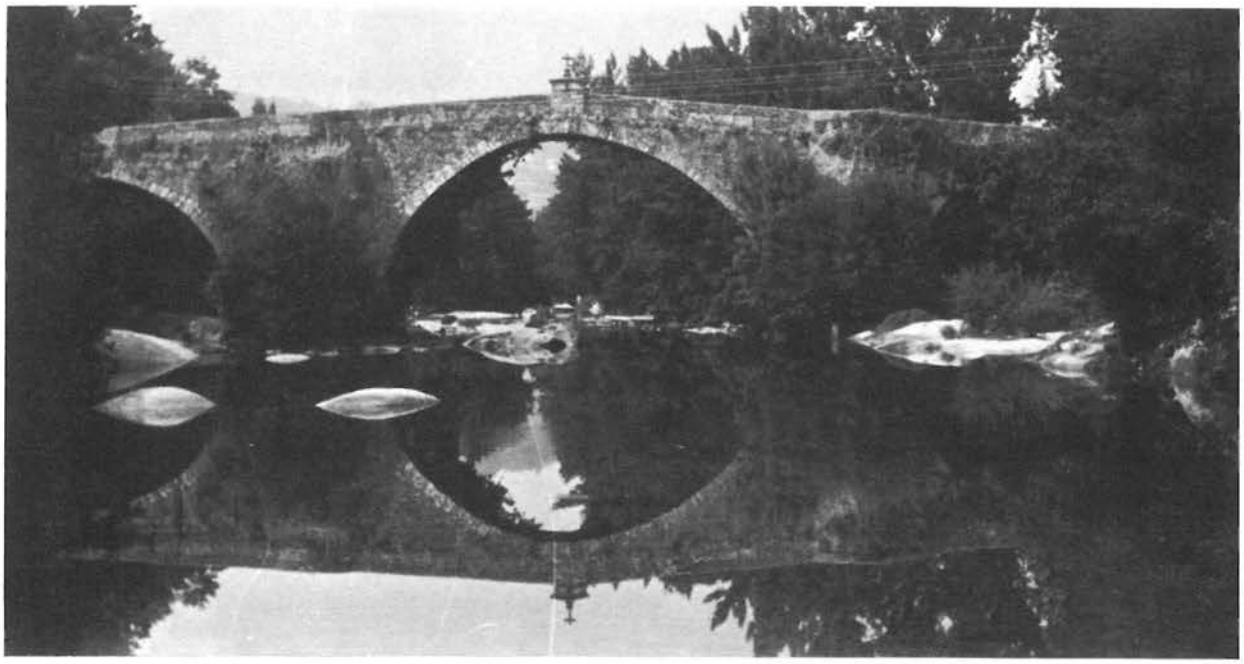
Vista desde aguas arriba.
Vista desde aguas abajo.
Detalle de las fábricas.

nales aguas abajo. El pretil delimita perfectamente el remate con cuatro hiladas en dirección de la pendiente, la inferior de pequeña altura sirviendo de base y transición, las dos intermedias de iguales dimensiones y la de remate terminando en semicírculo en toda su longitud. Las dos pendientes del lomo de asno son perfectamente rectas. El puente se encuentra en muy buen estado y sirve de entrada al pueblo desde la carretera de Freixido a La Gudiña.

puente de San Clodio

Además del puente de Rivadavia, otro puente en el río Avia es el de **San Clodio,** próximo al pueblo de Leiro.

Tiene tres arcos que soportan la calzada con rasantes simétricas en lomo de asno.



Vista general desde aguas arriba.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Vista parcial desde aguas arriba.

El arco mayor del puente. Detalle.

La forma de los arcos es en medio punto algo irregular con el central de 20 m de luz entre colaterales de 11 y 13 m, que tienen flechas de 8 y 9 m, lo que muestra su peraltamiento. Anchura media de 4 m.

Está casi todo reconstruido. Los arcos lo denotan claramente, pues las dovelas de arranques tienen mayor latitud que las del resto de la arcada. Las pilas también se han reconstruido dándoles tajamares semicilíndricos a algunas y coronándolas hasta los pretiles. Sin embargo, una del arco central conserva el tajamar afilado quedándose a media altura del tímpano en el que todavía puede verse la pervivencia de un arquillo de aligeramiento.

Al rehacer los arcos han tenido que rehacer también una gran parte de los tímpanos.

Lo que indudablemente es de época moderna es el pretil sobrepuesto.

Sobre la clave del arco central en el paramento de aguas abajo se ha levantado un crucero.

Se encuentran restos de calzada con pavimentación de losas en las dos cabezas del puente.

Queda actualmente en el camino real de Orense a Pontevedra. Consta por inscripción que fue reparado en 1733. Ha sido declarado recientemente monumento nacional.

puente de Freixu

Frente al km 6 de la carretera de Celanova a Orense a unos metros aguas arriba del puente actual, sobre el río Arnoya, con una longitud total de 35 m. Tiene cuatro vanos con una luz

Vista general.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

El arco menor.
Detalle.

máxima de 8 m y mínima de 3,60.

Paramento de aguas abajo en un solo plano, paramento de aguas arriba con tímpanos y boquillas de arcos en el mismo plano pero con tajamares triangulares en las pilas intermedias que llegan únicamente hasta el nivel de arranque de las bóvedas.

Vista desde aguas abajo. Cortesía de don E. Montenegro.

puente de Baños de Malgas

También sobre el río Arnoya sirviendo a la carretera de Maceda a Baños de Malgas. Tiene un solo arco con 11 m de luz y 4 m de ancho. Está en un trozo de la vía romana núm. 18 del Itinerario Antonino entre las mansiones de Salientibus y Géminas.

Rodríguez Colmenero lo considera romano.

puente Liñares

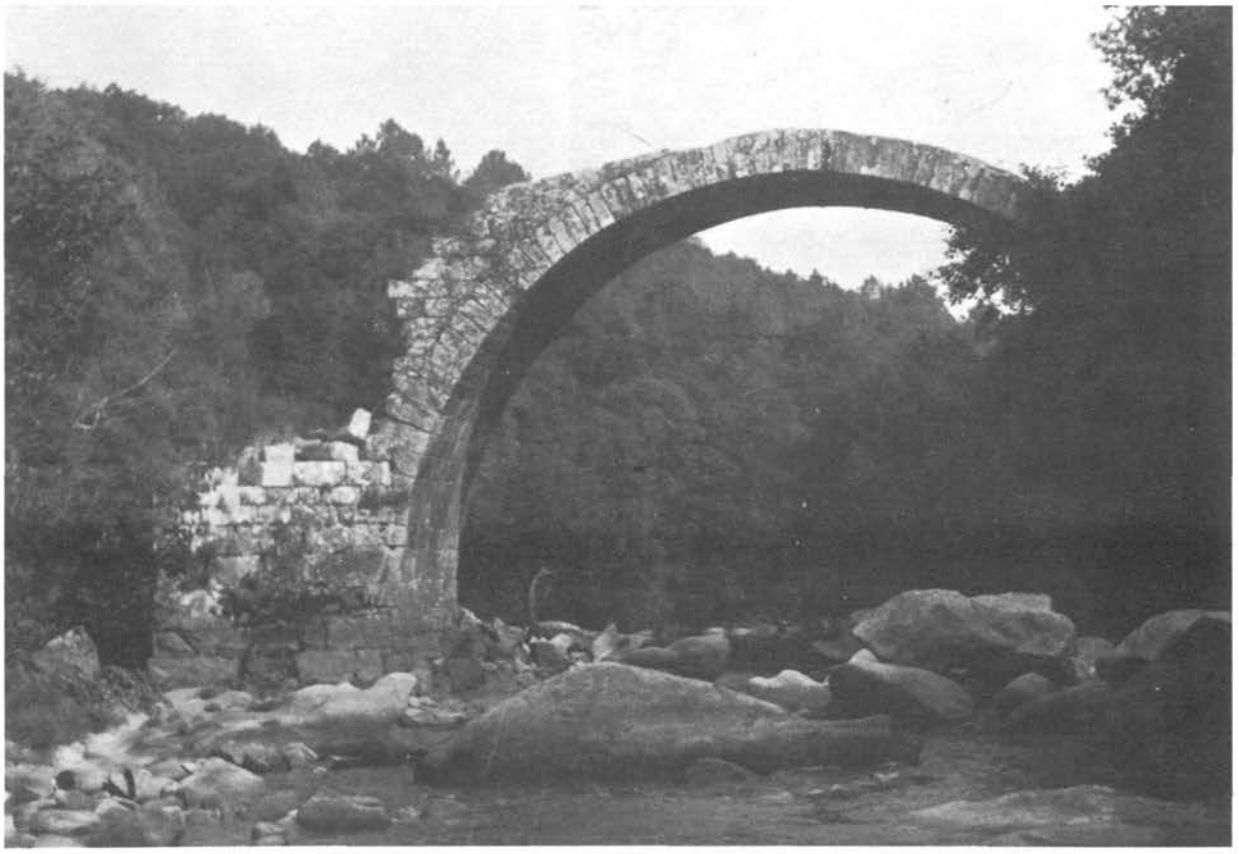
Sobre el río Limia con cuatro vanos, los centrales de 7,50 y 7 m y los laterales mucho más reducidos. Cerca del camino de Bande a Porquera. Estamos también cerca de las mansiones de la vía romana del Itinerario que Rodríguez Colmenero denomina Vía Nova entre las varias que van de Brácara a Astúrica. Cerca de esta zona está el embalse de Las Conchas utilizando las aguas del Limia donde ha quedado sumergido el puente de Pedriña que se daba como romano auténtico.

Vista general.

puente de Lenteiro

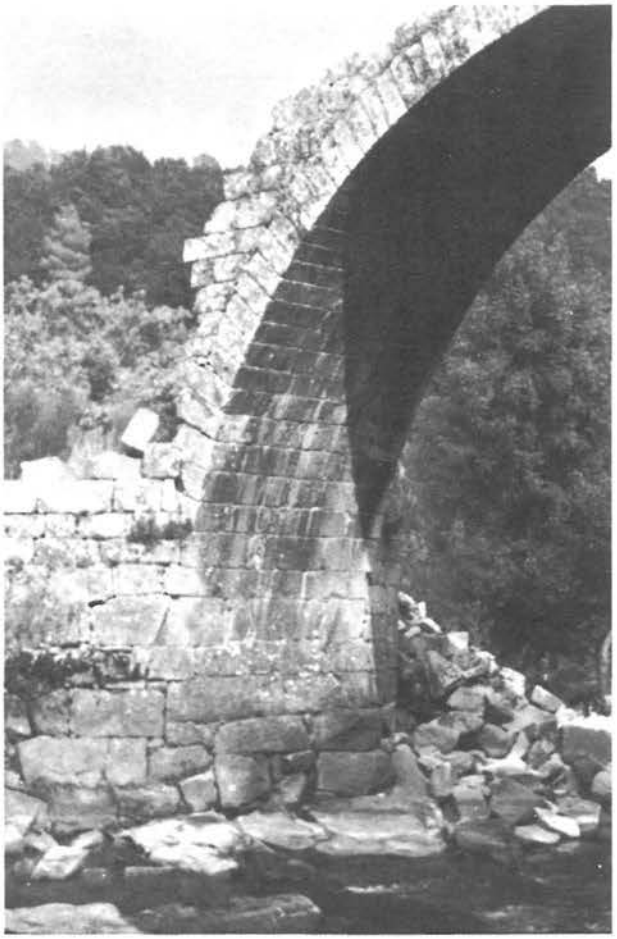
Queda actualmente abandonado pero muy cerca del camino vecinal de Lenteiro a Leire, sobre el río Lenteiro, a corta distancia de su desembocadura en el Avia. Tiene un arco central de 10,50 m entre dos arquillos de luz mucho más pequeña, lo que da lugar a una gran pendiente de sus rasantes, marcándose un acentuado lomo de asno. Las pilas se prolongan aguas arriba mediante tajamares triangulares que se quedan a mitad de altura de tímpanos.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



Vista general.
Detalle.

Vista desde aguas arriba.
Detalle de las fábricas.
Detalle del arco. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.



puente de Pazos de Arenteiro

Está muy próximo a la carretera de Leiro a Pazos, a 1 km de Pazos sobre el río Avia. Tenía cuatro arcos, pero sólo queda en pie uno de ellos con 18 m de luz que muestra la importancia que debió tener el puente primitivo. Reproducimos tres fotos de la arcada superviviente donde vemos la perfección del aparejo de la bóveda con sus dovelas tan regularizadas. En cambio, los sillares del basamento de la pila son más irregulares y de mucha mayor dimensión.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Vista del puente del Polvorín.

Puente de Lonia. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

Vista desde la ladera izquierda.
Vista desde la ladera derecha.
Vista desde las aguas abajo.

puentes sobre el Barbaña

Este río, que va a desembocar en el Miño inmediatamente después de la ciudad de Orense, tiene dos puentes: uno en la zona urbana y otro a cierta distancia de la ciudad. El primero de dos arcos de luces pequeñas, el mayor de 6 m y de 3 m de anchura conduce las aguas negras del barrio de Las Burgas y se denomina puente del Polvorín. Tiene fábricas irregulares pero pudiera ser romano. El segundo está saliendo de Orense, cerca de la carretera N-525 y del Pueblo de Noalla, y recientemente se han acondicionado sus restos para servir de acceso al polígono industrial de San Ciprián de Viñas, poniendo un tablero moderno sobre el cuerpo romano. Reproducimos unas fotos del puente de su readaptación al servicio vial. Tiene dos arcos de 8 y 3 m de luz.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Vista del puente.

Vista del puente de Sobradelo.

otros puentes

Son dignos de mencionar con méritos para entroncarse por lo menos en antiguos romanos los de **Carballino** en el río Arenteiro, con un arco de 9 m de luz; los de **Corgo de Morgan** y **Agro** en

Detalle de las fábricas. Obsérvese el almohadillado de las dovelas de boquilla. Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

Vista del puente del Agro en el río Covas. (Véase el almohadillado de las dovelas de boquilla.)

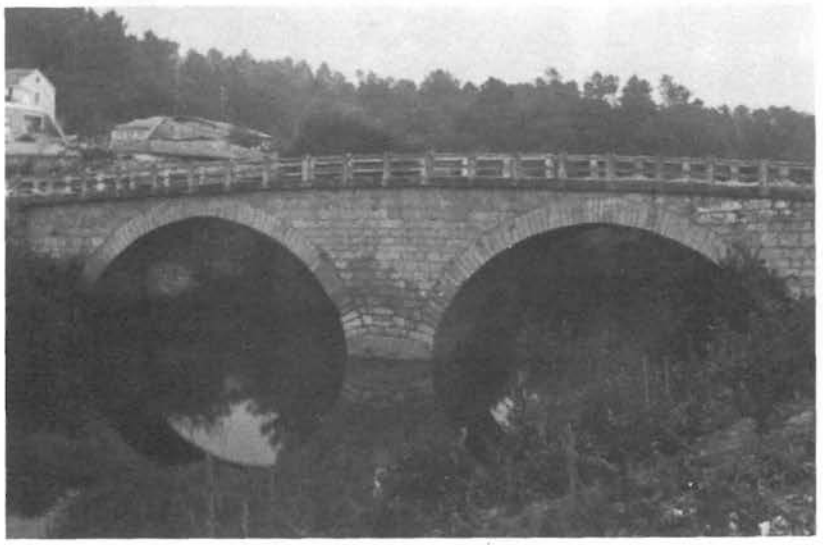
Vista general del puente de Pacín sobre el río Montaña.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Puente sobre el río Lonia en el casco urbano de Orense.

el río Covas, con luces de 3,50 y 10 m, respectivamente, y con una característica común de presentar un almohadillado superficial las dovelas de las boquillas de sus arcos; el de Pacin, sobre el río Montaña, situado en una calzada romana secundaria. El de Vilameá, sobre el río Caldo, con dos arcos de 9 y 2,50 m de luz y el de Pontefechas, con dos arcos, uno de 15 m de luz cerca de Celanova; el de Sobradelo en el pueblo del mismo nombre y el del Loña con un medio punto de 13,10 m de luz arrancando del mismo plano de aguas.

Puente sobre el Limia entre Torno y Herdadiña.



Puente de Pontefechas.
Vista del puente desde aguas abajo.
Cortesía del ingeniero R. Outomouro Nieves.

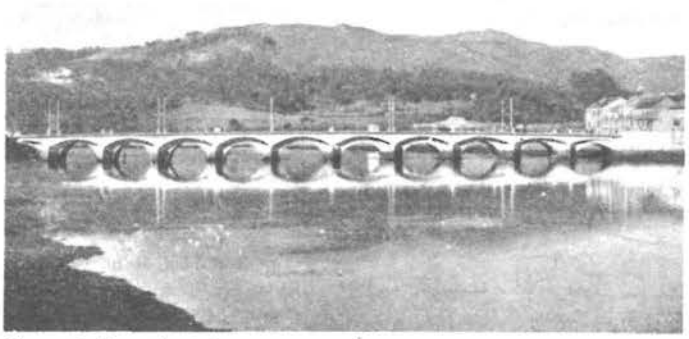
© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puentes en la provincia de Pontevedra

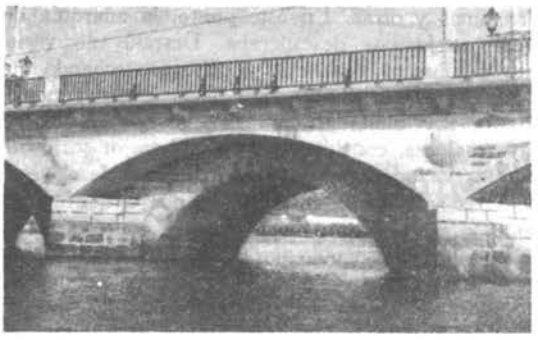
puente del Burgo

Pontevedra como su nombre lo indica Ponte Veteris (Puente viejos) tiene raíz pontera que le viene de lejos pues en sus cercanías estuvo la mansión **Ad Duos Pontes** de la Vía n.º 20 del Itinerario de Antonino que es la de **Brácara** (Braga) a **Luco Augusti** (Lugo) con la especificación de ser: *via per loca maritima.* El puente aparece en La Edad Media designado como: **Ponte Veteris** en 1103; **Pontis Veteris** en 1141; **Ponte Veteri** en 1169, y **Ponte Vedra** en 1254 y 1347.

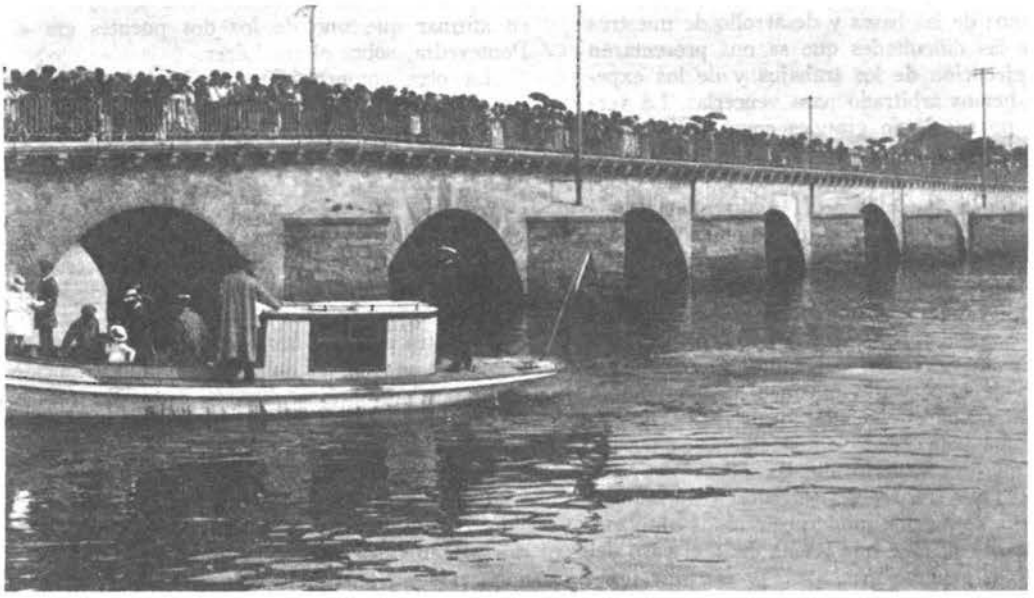
El puente es, además, blasón de la ciudad que lo ostenta en su escudo donde aparece flanqueado por dos torres. Pero existen también fuentes materiales que nos atestiguan su antigüedad, puesto que, según el ingeniero Juan Llansó al acondicionar la calle del Puente, para colocar en ella las tuberías de distribución del agua potable, se descubrieron restos de unos arcos antiquísimos terraplenados a nivel inferior al de la calle, que resulta indudable debieron pertenecer al puente primitivo. «Este puente de unos 3 m de anchura compuesto de 17 ó 20 arcos, a un nivel inferior al actual y de mayor longitud que éste, se arruinaría y sería sustituido por otro medieval en una fecha que sólo de una manera aproximada se puede fijar hacia el siglo XIV» y del cual tenemos un acta de reconocimiento de 25 de mayo de 1967 que copia el señor Llansó y que es el que existe actualmente sobre el río Lérez al servicio de la carretera La Coruña-Santiago-Tuy y que ha sido reformado, en 1954, por el citado ingeniero de acuerdo con el plan de modernización de carreteras, ensanchándolo y reforzándolo especialmente en sus cimentaciones sin descuidar su aspecto primitivo, aunque expresando vigorosamente la reforma actual. (Revista de O. P., febrero 1955).



El puente después de la reforma.



Detalle del puente actual.



El puente antes de la reforma del plan de modernización.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

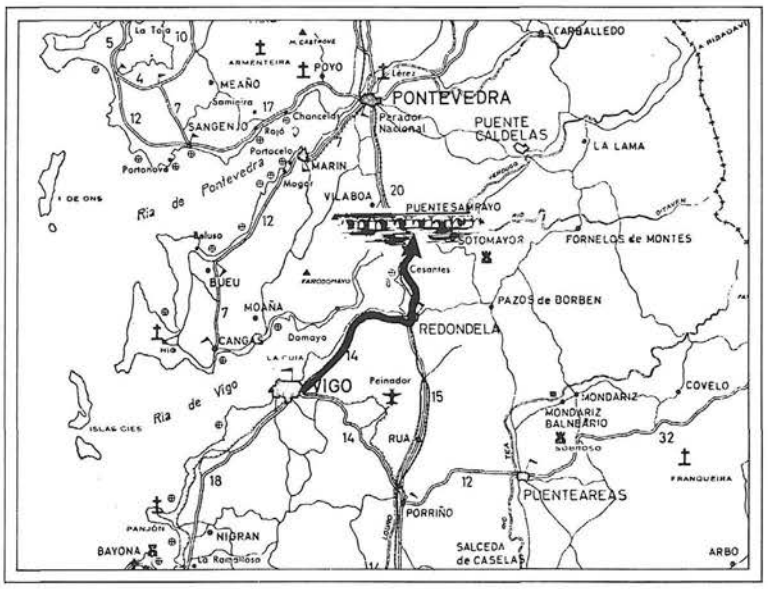
Como puede verse en las fotos antiguas el puente tenía unos hermosos tajamares triangulares que destacaban del plano de tímpanos, y se quedaban a mitad de altura sin llegar a coronación. Sobre sus remates se han apoyado las bóvedas rebajadas que amplían la calzada por ambos lados. Ha quedado un puente de once arcos en donde se aprecia muy bien lo antiguo y lo moderno.

Se tienen referencias documentales de obras en 1339 y 1491 con una reparación muy importante en 1564 y otra de 1697 a 1702. Otra transformación de consideración sufrió de 1804 a 1823, y arreglos menores en 1890 y 1915. En la actualidad se ha ensanchado de 7 a 11,20 m consolidando el interior de la fábrica y respetando en todo lo posible los paramentos antiguos. (Ver J. Llansó de Viñals: **Revista de Obras Públicas**, febrero 1955, págs. 73-79.)

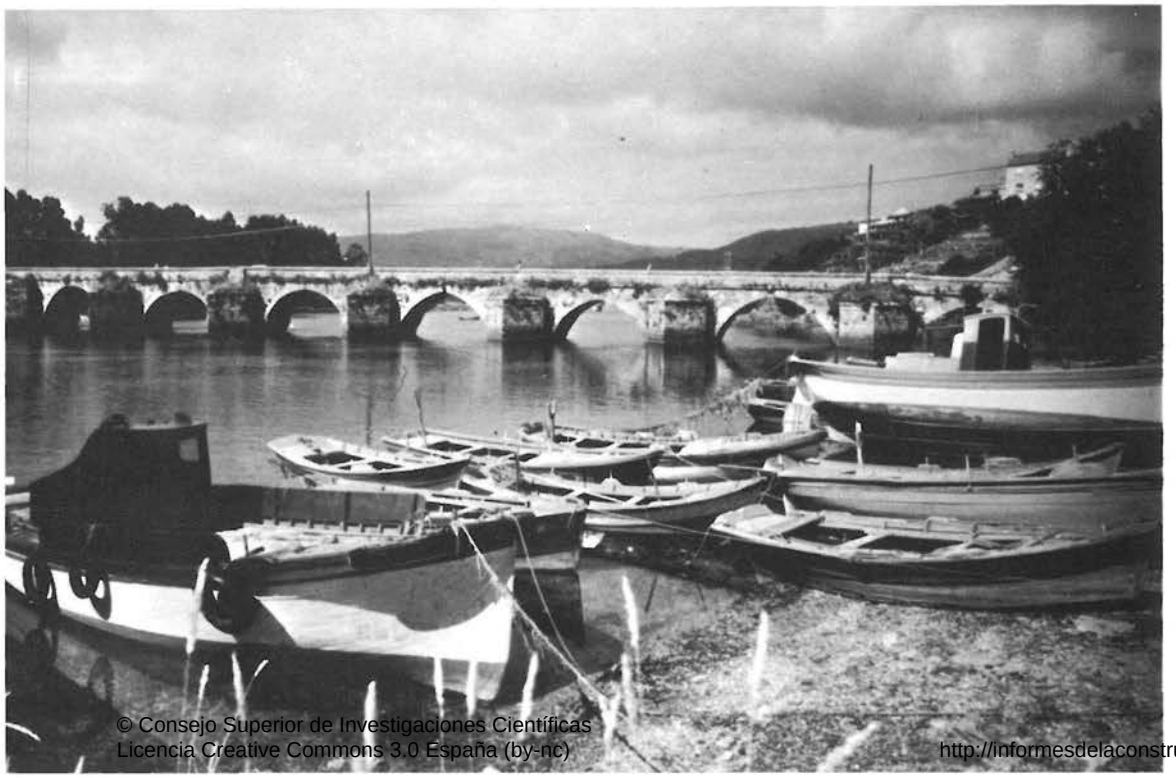
Según Cea Bermúdez, Madoz y Pons la ciudad corresponde a la mansión **Duopontes** n.º 6 de la Vía n.º 20 del Itinerario de Antonino y debía haber otro puente, además del que hemos descrito, en el río Lérez.

puente de Sampayo

Este puente está sobre el río Verdugo cerca de su desembocadura, para la carretera de Vigo a Pontevedra, y perteneció a la Vía n.º 23 del Itinerario de Antonino que luego sirvió a los peregrinos de Santiago procedentes de Portugal y resultó famoso por la batalla que lleva su nombre, donde vencieron los españoles a los franceses en la guerra de la Independencia. Le llegan las aguas del mar, tiene siete arcos y rasante horizontal marcándose la separación entre tímpanos y pretil. Tiene pilas con avanzados tajamares difiriendo del puente de la Ramallosa en que no llegan hasta coronación del pretil, pero los sombreretes piramidales que las coronan tiene su vértice en la línea de separación entre pretil y tímpano. En los arcos alternan los medios puntos y los arcos apuntados. «**Pasárono reises, arcebispos, os nosos condes tolos, peleriños de Santiago, e ricos mercaderes. E ahí está resistindo o paso dos séculos, das aguas e dos viaxeiros**». (Alvaro Cunqueiro). Damos una foto del puente y un dibujo debidos a la amabilidad de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo.

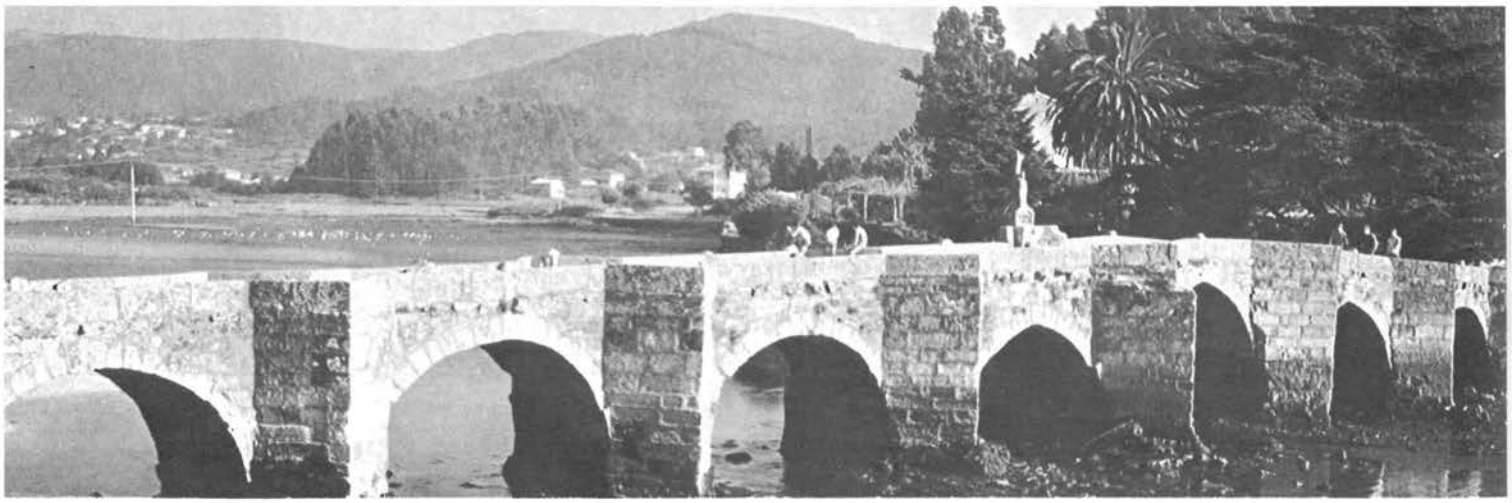


Situación del puente en la red de caminos de la provincia (cortesía de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo).



Vista general del puente (cortesía de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo).

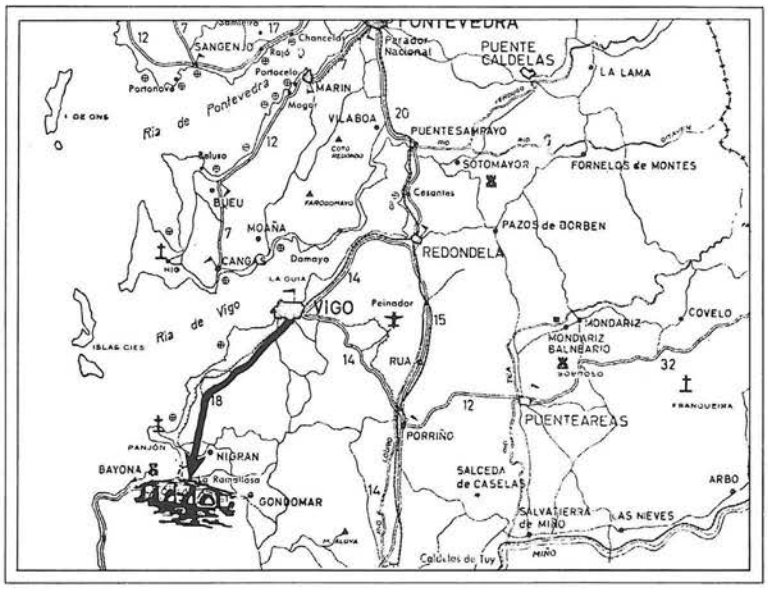
© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



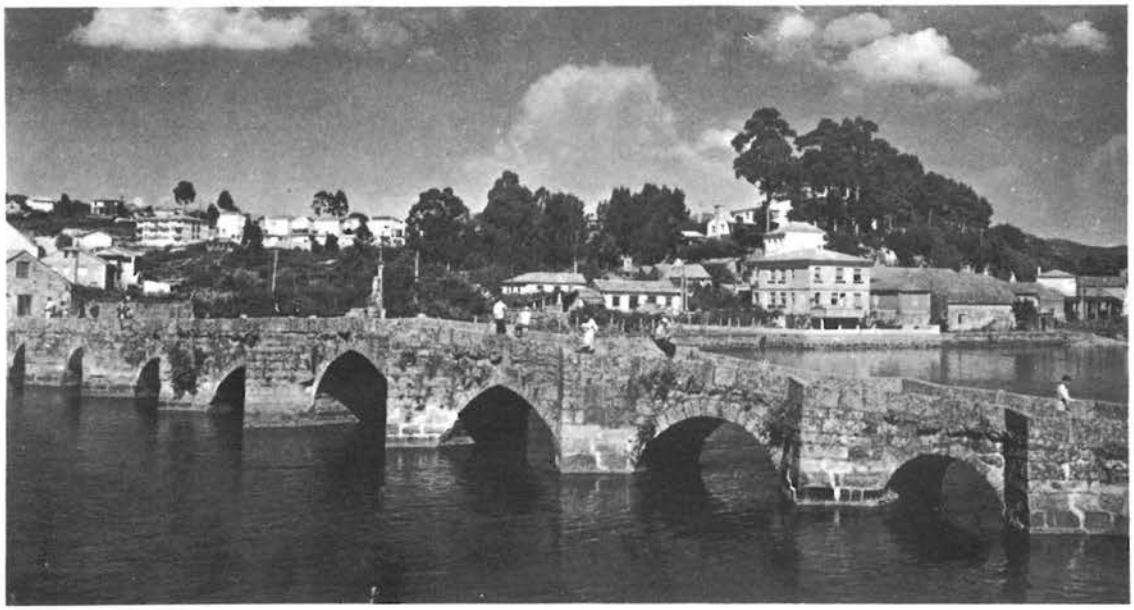
Vista general desde orilla izquierda (cortesía de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo).

puente de la Ramallosa

El Puente de la Ramallosa «**construido ali onde o rio Miñor que ven de cruzar un dos vales mais fermosos de Galicia surocidental xunta as suas augas claras cra salgado do mar en ancho esteiro**», consta de ocho arcos con luces decrecientes desde el centro a los extremos, algunos de medio punto bien logrado como los de extremidades (dos por un lado y tres por otro) y en cambio ojivales los tres de en medio y con mayor peralte el central. Un detalle más bien medieval que romano es el de que los tajamares triangulares de las pilas, que llegan hasta el pretil, dibujándose



Vista derecha desde la orilla derecha.



© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Vista de la zona central (cortesía de don Emilio Montenegro).

Detalle del primer arco (cortesía de don Emilio Montenegro).

Vista de las pilas.

en la planta de la calzada los salientes de tajamares. El pretil no es antiguo sino de la época de Carlos III, pero esto no dice nada, ya que era una reconstrucción muy corriente en dicha época. En la pila central y aguas abajo existe un pequeño cruceiro donde se superponen elementos extraños coronados por una cruz de piedra muy esbelta.

Las fábricas parecen romanas en algunos arcos, y las partes bajas de las pilas sobresalen aguas arriba con tajamares triangulares bien aparejados en su zona baja, y en cambio más descuidados en sus zonas altas que muy bien podían corresponder a un recrecimiento de aquellas partes al hacer la reconstrucción de los arcos correspondientes. Existe una leyenda muy curiosa relativa a este puente que recoge Valle Inclán en su comedia bárbara **Aguila de Blasón.**

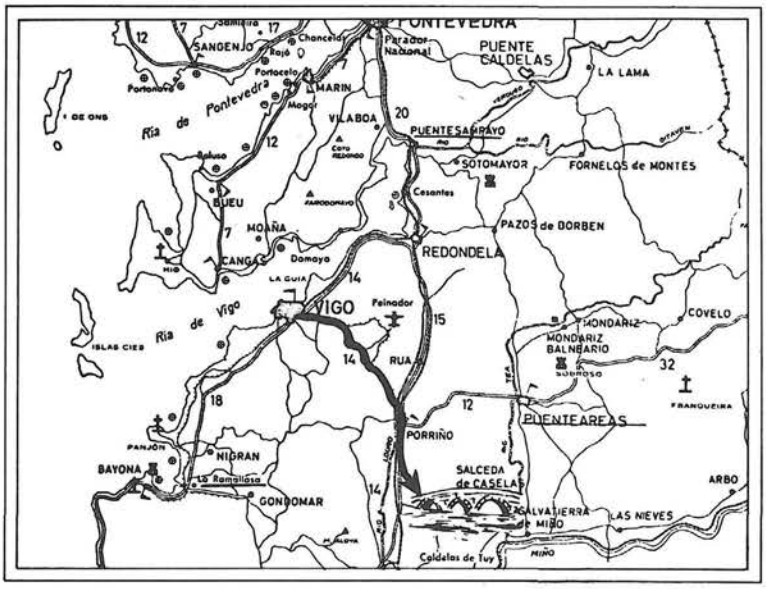
Qunqueiro dedica a esta leyenda el siguiente comentario:

«Ponte escollida pra practicoar na media noite, era axuda dun viaxeiro desconocido que pasa por el un rito de "quebra do sino", cortando asfitas on os fios que van a permitir a una muller preñada dar a luz un fillo sin dificultade, destruidos pola ceremonia máxica os supostos impedimentos, obra de oscuras poteneras malignas.»

puente de Fillaboa

El puente de Fillaboa está en el río Tea o de Puenteareal, cerca de Salceda de Caselas, y de la desembocadura del Tea en el Miño, reflejándose **«en el sosegado río, ainda mozo, pro xa dispuesto a morrer no Miño, o gran rio paternal dos galegos»** y el río recoge **«a gracia de oxiva que parece que ainda está a ser inventada dos arcos menores».** Consta de un arco principal que arranca del plano de aguas, duplicándose en el reflejo entre dos pilas de un tipo muy romano, con tajamares triangulares que terminan a mitad de altura de tímpanos. El arco se acompaña por dos arcos en ojiva premeditada, de distinta traza y peralte, que perforan el muro de acceso desde la orilla izquierda. En la orilla derecha el muro sin calar es más corto.

Las dovelas de los arcos están bastante regularizadas en cada arco, pero muy distintas las de cada uno en traza y



Red de caminos y emplazamientos.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Puente de la Fillaboa. Cortesía de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo.

aparejo. Se coronó su rasante cuasi horizontal con pretil en una sola hilada de ortostatos. La fábrica de sillares de los tímpanos es bastante irregular, pues el puente primitivo debió ser del tipo de tres arcos con fuerte pendiente en las rasantes que formarían lomo de asno, aunque ya en época medieval, se nivelarían las rasantes para aproximarse a la horizontalidad, recreciéndose los tímpanos, como se ve claramente en sus fábricas. Por este motivo los arcos pequeños son de un estilo totalmente diferente al del principal.

La información de este puente y las fotos que lo ilustran se deben a la amabilidad de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo.

puente Areas

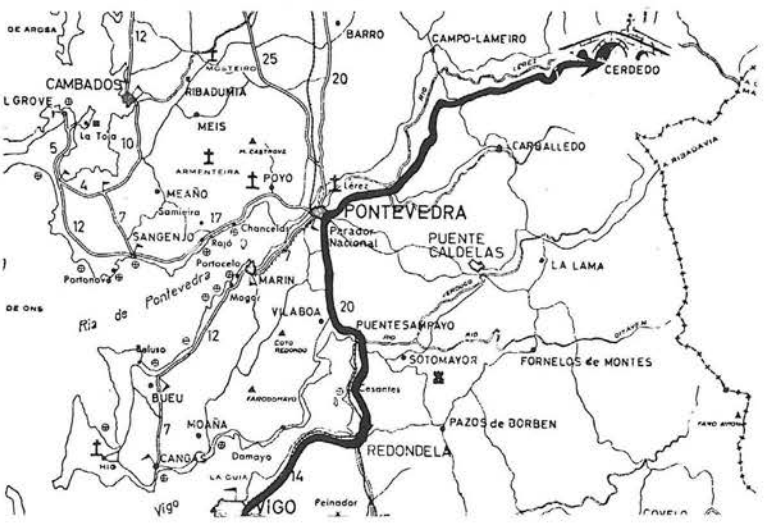
Otro puente en el Tea es el conocido como puente Areas o puente de los Remedios que se encuentra en la vía romana de Pontevedra a Tuy.

Tiene tres arcos, dos de medio punto y otro en ojiva, y está en un camino muy corto que da entrada al pueblo del mismo nombre desde la actual carretera de Redondela a Tuy. Las pilas son triangulares con sombreretes piramidales que no llegan a coronación. Los arcos tienen arranques a diferentes alturas pues la rasante es muy pina.

puente de Cerdedo

Este puente sobre el río Lerez ha conservado su primitivo aspecto de puente romano con arco central de medio punto remontándose desde el plano del agua y acompañado de sendos arcos en las orillas de mucha menor luz, que obliga a un fuerte lomo de asno en tímpanos. Estos se coronan con pretiles de igual altura formados por ortostatos en dos hiladas superpuestas. En el vértice del pretil de aguas arriba se ha colocado un «cruceiro» que parece relativamente moderno. **«O rio e un fio de auga que vai de modiño polo estreito caule. Esta pequeño ponte ensínonos a incorruptible beleza da obra feita con amor»** (Alvaro Qunqueiro).

Red de caminos de la provincia. Cortesía de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo.



© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Puente de Cerdedo. Vista desde aguas arriba.

Detalle del arco (cortesia de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo).

El arco principal tiene 9,20 m de luz.

La información de este puente y las fotos que lo ilustran se deben a la amabilidad de la Caja de Ahorros Municipal de Vigo.

Otros puentes de los que no hemos podido recoger datos son el puente de Caldas, sobre el río Umia, en la carretera de Santiago a Pontevedra y el de Tuy, sobre el río Miño, a media legua del pueblo. Este último aunque lo da Cea Bermúdez como romano parece que no ha dejado rastro. El que sí existió fue el puente Pedriña que está sumergido en el embalse de Las Conchas.

puentes en la provincia de Lugo

Poca cosecha de puentes hemos obtenido en la provincia de Lugo: el de la capital, sobre el Miño, a los que podrían acompañar el de Chantada, en el Asma afluente del Miño y el de Porto Marín, en el Miño, muy destruido.

Los puentes restantes están sobre el Navia, antes de salir de Lugo y pasar a Asturias.

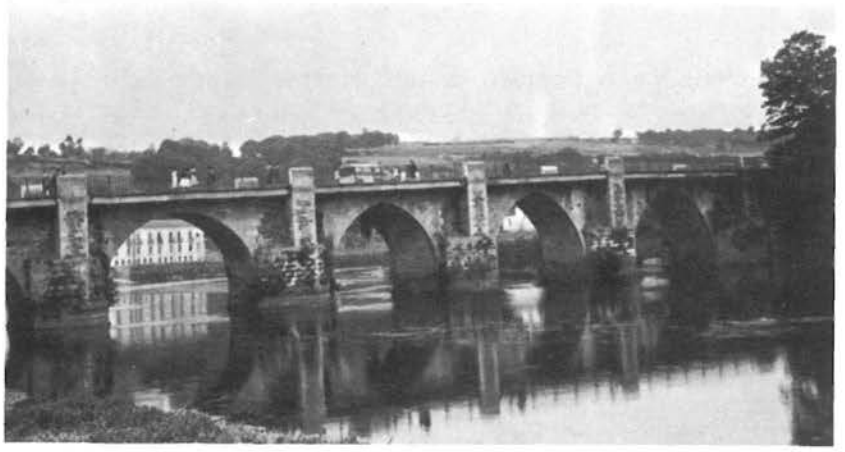
puente de Lugo (Luco Augusti)

La ciudad de Lugo era el punto de paso de dos Vías del Itinerario, las números 19 y 20, ambas de **Astúrica** (Astorga) a **Brácara** (Braga) con dos trayectos paralelos diferentes en ciertas zonas, pero pasando ambas por Iria (El Padrón), por Pontevedra (Ad Duos Pontes) y por Limia, difiriendo entre ellas en que una se acerca más a la costa **(per loca marítima)** que la otra. El puente de Luco, sobre el Miño era de la Vía número XIX.

Es un puente de nueve vanos, sobre el río Miño, con rasante horizontal, relativamente cercana del agua y vanos comprendidos entre 4,50 y 10,20 m. Los arcos son de medio punto y apuntados, algunos de los cuales de ojivas premeditadas, lo que significa que el puente ha sufrido diversas reconstrucciones, entre las cuales alguna para ensancharlo. Se ven pocas señales de autenticidad romana.

Vista general desde aguas abajo.

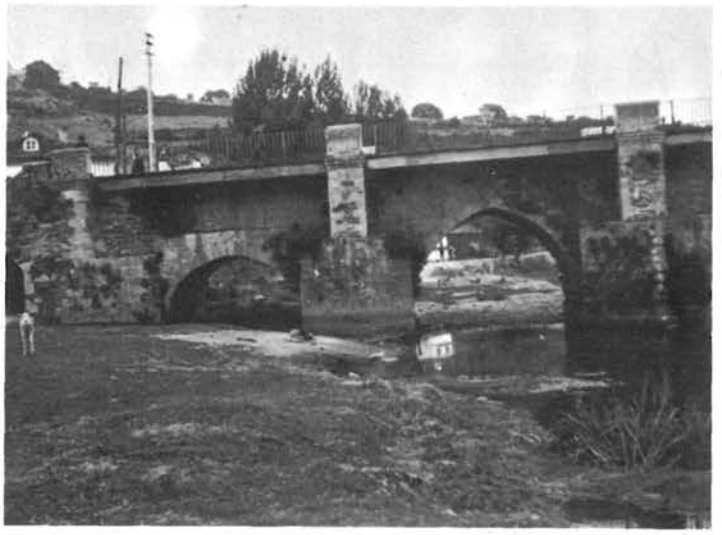
© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



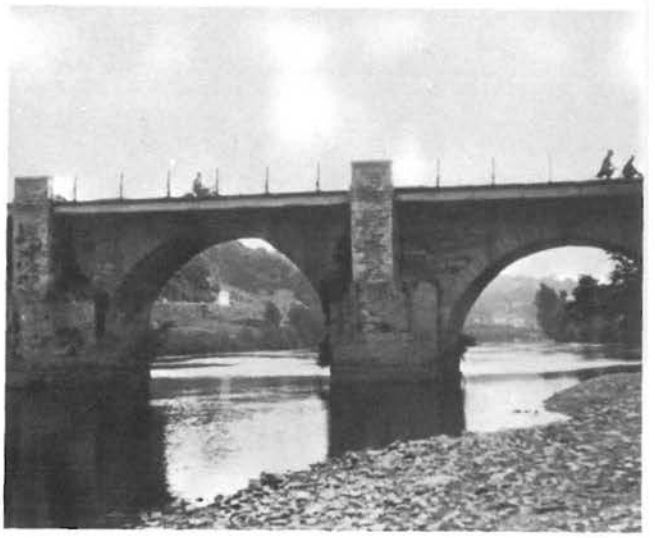
Vista desde aguas arriba.

pero parece que puede ser romano el segundo arco visto desde aguas arriba. Las pilas llegan hasta media altura con sombreretes sobrepuestos. En la última reconstrucción, de época muy reciente, se ensanchó la calzada, para lo cual se colocaron pilastras de fábrica de ladrillo sobre las pilas en las que sustentaron vigas metálicas longitudinales que aumentan la anchura útil en zona de aceras.

Arcos núms. 2 y 3 desde aguas abajo.



Arcos núms. 6 y 7.



Arcos núms. 8 y 9 desde aguas arriba.

Arco núm. 2 desde aguas arriba.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

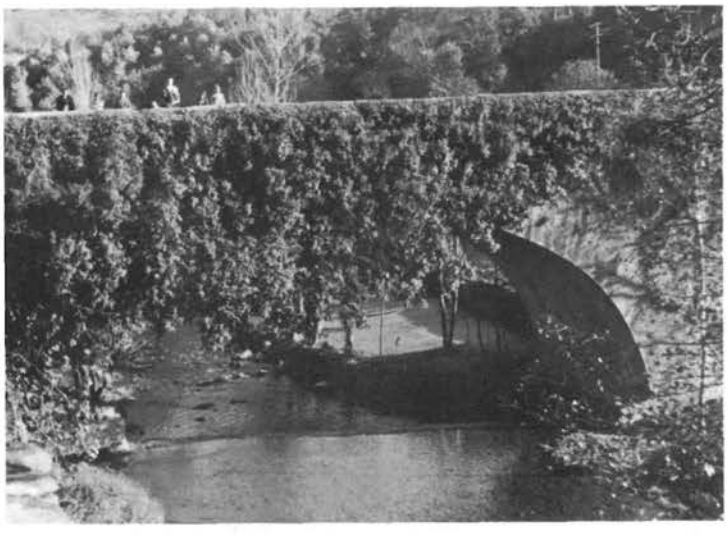
puentes en el Navia

Tenemos el llamado **puente Gatin** denominado también puente **Neviae** donde estuvo una mansión la n.º 20 de la Vía XIX de Brácara-Astúrica del Itinerario de Antonino y n.º 13 en la XX. Tiene dos vanos de medio punto que están sirviendo a la carretera actual de Lugo a León por Ponferrada y Astorga. Está cerca del pueblo de Nogales.

Tiene paramento completamente plano aguas abajo y con saliente de pila en tajamar triangular con sombrerete aguas arriba. Parece romano por fábricas y aparejos.

Vista desde aguas abajo.

Vista desde aguas abajo.



El arco principal desde aguas abajo.

El arco menor desde aguas abajo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

El otro puente se encuentra en la localidad de **Suarna**, en el camino de Navia de Suarna a Paradela aguas arriba del anterior, a pocos kilómetros de distancia. Tiene un solo arco de gran peralte, con lomo de asno acentuado y pretiles de fábrica. La boquilla del arco señala unas dovelas que son casi lajas de piedra de bastante irregularidad. Se estriba contra una ladera y está muy recubierto de yedras que cuelgan de los pretiles y tímpanos. Por su aparejo en bóveda y tímpanos, así como por el apuntamiento, parece ser ojival pero procedente de uno romano. (Fotos don Emilio Montenegro.)

En un afluente del río Miño tenemos también el **puente de Chantada.** Está en el camino de Monforte a Santiago y la guía Firestone lo declara puente romano, aunque no tenemos otra referencia.

También en el Miño pudiera ser de origen romano el puente de Porto Marín, pero quedan muy pocos restos y además desfigurados por estar inundados en aguas altas del embalse del mismo nombre.

Vista general desde aguas arriba (cortesía de don Emilio Montenegro).

Vista general desde aguas arriba (cortesía de don Emilio Montenegro).

Vista por arriba (cortesía de don Emilio Montenegro).

Detalle del arco principal (cortesía de don Emilio Montenegro).

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

puentes de La Coruña

El río más interesante de esta provincia es el Ulla, el de mayor importancia por longitud y superficie de cuenca. Forma límite con Pontevedra por el Sur, y tiene una serie de problemas histórico-geográficos muy importantes al tener paralela a él la Vía n.º XXXIV del Itinerario con sus mansiones: Iria Flavia (denominada Pria en algunas versiones del Itinerario), **Asseconia, Brevis, Martiae** y **Lucus,** lo que da lugar a una serie de hipótesis para reducirlos a poblados actuales. Además esta zona tiene una gran relación con la leyenda histórica del traslado del cuerpo del Apóstol Santiago. Ha sido uno de los temas más estudiados y discutidos por la publicación denominada «El Miliario Extravagante» a la que nos referiremos en otra ocasión. En lo que concierne a puentes esta discusión puso en juego un cierto número de puentes de los que se han llegado a localizar los de Puente Cesures, Bea, Ledesma y Mellid quedando inciertos el de Liñares, Martiae, Siqueiros y Aixon. Tenemos además, en el Tambre, el puente Cela y en el Xallas, el de Olveira.

puente Cesures

El **puente Cesures** sobre el río Ulla, en las proximidades de El Padrón (a 1,5 km), pueblo muy relacionado con la leyenda de la aparición del cuerpo del Apóstol Santiago. Ha quedado en servicio para la carretera de La Coruña a Pontevedra, en el límite de ambas provincias. Tiene trece arcos de medio punto con rasante horizontal, 135 m de longitud y una anchura entre pretiles de 3,90, siguiendo éstos las líneas triangulares de los tajamares. La altura desde el nivel de aguas a coronación es de 5 m. Parece que hubo una inscripción dedicatoria del puente, que ha desaparecido.

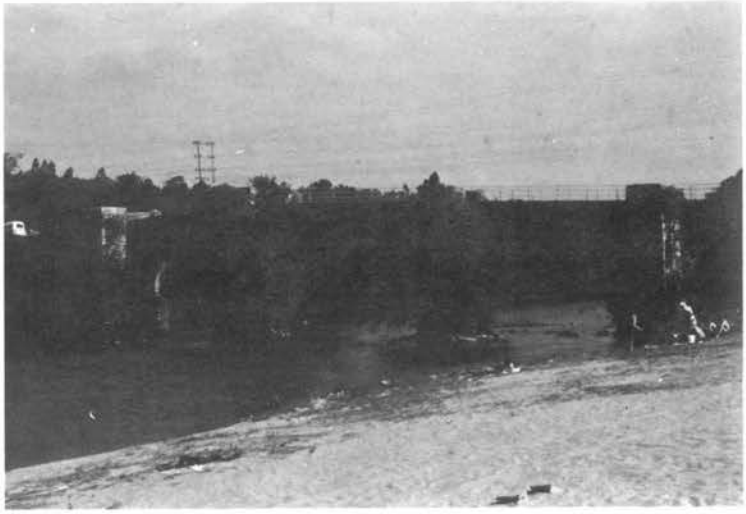
Celestino Espinosa considera que el puente actual procede del que se construyó en tiempos de Julio César aunque ha sido muy reconstruido, sin que se tenga noticia directa de ninguna de sus reconstrucciones. Las luces de sus trece arcos desiguales empiezan por 6,05 m en la extremidad lado La Coruña para llegar a un máximo de 9,35 en el octavo arco, descendiendo de nuevo hasta 5,45 en el de extremidad lado Pontevedra. Las pilas tienen aproximadamente 3,50 de grueso y destacan por tajamares triangulares con sombreretes en pirámide hasta coronación de tímpanos. Cea Bermúdez lo da también como romano. El pretil es muy moderno. Los arcos son de diversas épocas, la mayoría apuntados algunos de medio punto y otros de arco circular peraltado.

En un afluente del Ulla, por la orilla derecha, está el **puente Mellid** que pudiera ser el puente romano denominado Pons Martiae. Está en el camino de Lugo a Mellid. Reproducimos dos fotos debidas a la amabilidad del señor Montenegro.

Puente Cesures. Vista general desde aguas arriba.
Vista general desde aguas abajo.
Vista general desde aguas arriba.
Puente Mellid. Arco principal.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es

Detalle del arco y pila (cortesía de don Emilio Montenegro).



Vista general.

puente Bea

Este puente, también sobre el Ulla, tiene seis arcos de medio punto con luces variables desde 8,50 a 11,70 m. Este último casi se conserva en los cuatro centrales, a los que acompañan una pareja a cada lado de menor luz. Su longitud total es de 97 m, su anchura útil entre pretiles 2,85 y su altura máxima hasta coronación 10,80. Las pilas destacan del plano de tímpanos y sus tajamares triangulares se elevan hasta coronación. A pesar de este detalle, las fábricas, con dovelas y sillares de buena escuadría y muy normalizados, parecen garantizar su romanidad. Está en el camino actual de Santiago a la Estrada y se conoce con el nombre de Puente Real.

Celestino Espinosa lo da como romano. Reproducimos dos fotos debidas a la amabilidad del señor Montenegro.

Desde este puente partían dos ramales, uno a Cuntis y otro a La Estrada, que seguía por Carballino, Orense, Chavey descendiendo hasta el Duero.

puente Ledesma

Es otro de los puentes sobre el río Ulla, en una desviación de la carretera de Santiago-Orense que va a Arzúa. Está en el llamado camino real que pudo haber sido calzada romana, pues se enlaza con la que procedía de Iria e iba a cruzar el río en Puente-Bea.

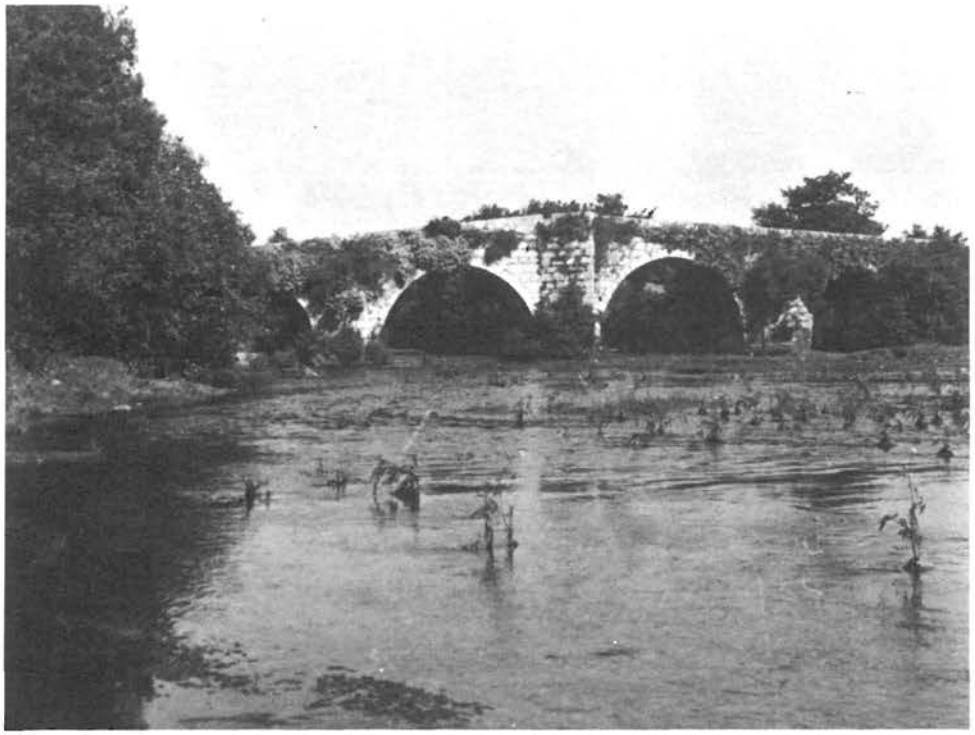
puente de Aixon

Está sobre un arroyuelo afluente del Ulla, denominado Záramo, y está encajado entre restos de una vía romana. Los del terreno le denominan puente Buzacos. Consta de dos arcos con pila central. En las cercanías se encontró un mitiario de la época de Calígula.

puente Martiae

No está en la mansión del mismo nombre, pero por él pasaba el Ulla la Vía n.° XIX del Itinerario. Figura en la segunda tableta de Lépidus (tabletas de barro, de Astorga) entre **Luco Augusti** y **Brevis.** Aparece también en el Anónimo de Ravena, entre las mismas mansiones.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc) http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es



Vista general.
Arco principal (cortesía del señor Pérez Serrano).
Vista desde aguas arriba.

puente de Olveira

El puente de Olveira sobre el Xallas es un puente de dos arcos principales con pila central acompañados por otro de menor luz en orilla derecha y otros tres en decrecimiento a la orilla izquierda. Tiene pilas con tajamares triangulares aguas arriba que se coronan a mitad de altura con sombreretes piramidales formados por escalonamiento de hiladas, excepto la pila central que llega hasta coronación interrumpiendo el pretil; los sillares y las dovelas son de buena escuadría, todo lo cual denota cualidades favorables para ser romano. Está en el término municipal de Mazavicos. Las fotos que acompañan las proporcionó el ayudante de Obras Públicas de la Jefatura de Obras Públicas de La Coruña, señor Pérez Serrano.

Otros puentes de los que no disponemos fotos son el de Cela, en el Tambre, y el de Brandomil.

Vista de la calzada (cortesía del señor Pérez Serrano).

Vista desde aguas abajo.

© Consejo Superior de Investigaciones Científicas
Licencia Creative Commons 3.0 España (by-nc)
http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es