



Proxecto de reforma de dúas pontes sobre o río Ulla: Sarandón e Pontevea

Olalla Barreiro Molano

olallabm@gmail.com

Resumo. Apórtase un breve estudo sobre os proxectos de reforma das vellas pontes de Pontevea e Sarandón, ambas as dúas sobre o río Ulla. A carón das achegas histórico-arquitectónicas relacionadas con aquelas actuacións, é salientable o emprego dunha fonte practicamente inédita conservada no Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra, xunto ás máis asequibles do Arquivo Municipal da Estrada.

Abstract. Brief study about the refurbishment projects of two old bridges in Puentevea and Sarandón, both on the Ulla River. Besides these historical architectural contributions, there is an outstanding unpublished source belonging to the Provincial Historical Archive in Pontevedra and another more accesible sources in A Estrada Local Archive.

I. Introducción

Na vila da Estrada crúzanse dous antiquísimos camiños, convertidos hoxe en estradas de primeiro orde: o que, procedente das terras de Deza e Trasdeza, se dirixía por Cuntis e Caldas cara á costa e aquel outro que ven de Ourense a través de Terra de Montes seguindo a dirección sur-norte e que ten como meta final a cidade de Santiago de Compostela, a onde chegaban viaxeiros, estudantes, enfermos, peregrinos e tamén o moi cobizado viño do Ribeiro de Avia. Cumpría, sen embargo salvar un derradeiro obstáculo que se interpoñía entre as terras do sur de Galicia e a urbe compostelana: o río Ulla, sobre o que se construíron varias pontes ao longo do tempo. De todas elas salientamos a de Ponte Veia e a de Sarandón, ambas as dúas no concello da Estrada e obxecto deste breve estudo.

II. Fontes

Dúas foron as fontes ás que acudimos na procura de información:

- II.a. Arquivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPP), sección Obras Públicas, Caixa 257, para a Ponte de Saran-

N.º 3-25

PROVINCIA DE *Pontevedra*

PROYECTO

DE

CAMINO VECINAL

DE

*Fuente económico sobre el río
Ulla en Sarandón de Riveira.*Ingeniero *D. Manuel Espárrago Fernández*

AÑO DE 1921.

dón, e na mesma sección a caixa 259 para as obras de remodelación da ponte de Ponte Veá, ambas as dúas sobre o río Ulla.

II.b. Arquivo Municipal da Estrada (AME) nos correspondentes libros de actas de plenos municipais e permanentes.

III. A ponte de Sarandón

A primeira referencia que presenta a necesidade da construción dunha nova ponte sobre o río Ulla no seu tramo de Sarandón é xa de 1913, unha acta dun Pleno Municipal do 20 de Outubro no que se fai esta demanda. Exprésase a necesidade de comunicar a zona de Pontevedra coa de A Coruña, *poniendo en comunicación a los hoy aislados habitantes de las mismas*¹, xa que a ponte se atopa totalmente destruída quedando só *las ruinas del llamado de Sarandón, que la acción del tiempo destruyó conservándose aún los cimientos*².

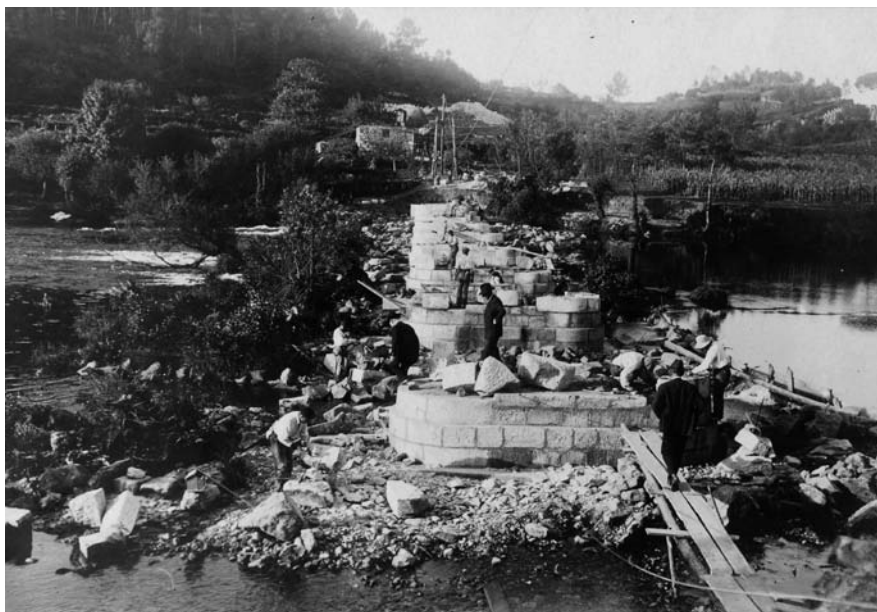
No informe, redactado en 1921 polo enxeñeiro don Manuel Espárrago Fernández, explícase o estado da ponte e ofrécese unha breve reseña histórica mencionando a orixe romana e a súa parcial destrución no decurso das liortas entre Pedro Madruga e o Arcebispo de Santiago. A principios do S. XIX atopábase xa totalmente derruído, *conservándose tan solo y en muy buen estado las soleras de las pilas y estribos y parte de la avenida del lado de la Coruña*³, o que supuxo ter que cruzar o río en barca ou percorrer kilómetros ata Ponte Ulla, dificultando a comunicación. Esta circunstancia menciónase nas actas dos plenos municipais de 1913, 1915 e 1917 onde definitivamente se acorda que *siendo de gran utilidad para el país la reconstrucción o nueva construcción del Puente de Sarandón [...] se acuerda solicitar del Sr. Gobernador Civil la correspondiente declaración de utilidad pública, previa instrucción del expediente*⁴. Pero non será ata 1918 cando se aprobe o proxecto para a reforma da ponte, segundo o pleno do 22 de marzo, aínda que non sexa

1 Acta do Pleno Municipal de A Estrada, 20. 10. 1913

2 Idem.

3 Proyecto de Camino vecinal de Puente Económico sobre el río Ulla en Sarandón de Riveira. Pág. 1. Arquivo Histórico de Pontevedra.

4 Acta do Pleno Municipal de A Estrada, 9. 9. 1917



O alcalde Benito Vigo e varios concellais visitan as obras de Sarandón. 1926 ca.

publicado o informe ata o ano 1921, establecéndose no mesmo a intervención do seguinte xeito: construírse sobre as pías que se conservan unha ponte nova de 8 tramos, de 10'80 metros cada un, de formigón armado, acadando unha lonxitude total de 96 metros.

Forxárase un firme novo de canto rodado machucado procedente do río cunha capa de recebo por riba. Así mesmo, conectaranse as avenidas procedentes do lado de A Coruña coa xa existente, e polo lado de Pontevedra promóvese a apertura e ampliación dunha vía que enlace co camiño vello. Establécese un prazo de dous anos para a execución da obra, especificando que debe ser tempo abondo para a súa realización, ascendendo o custo total das obras a 106.208'84 pesetas, das cales o 54 % subvencionaríao o Estado, custeando o resto o Concello de A Estrada. Os prazos non se cumpriron, demorándose a execución da obra deica finais do ano 1926 tras moitos rogos e apremios á Deputación Provincial, institución á que foran transferidas as competencias en obras públicas: *Las obras serán empezadas inmediatamente para terminar antes del 31 de Diciembre de*

1926⁵. Cumpríuse deste acordo só a primeira parte, xa que a execución das mesmas durará ata 1929, tras sufrir algunhas variacións o proxecto inicial, que será ampliado e reformado.

IV. Pontevea

Pero semella que a conciencia da importancia destas vías de comunicación non quedou aquí senón que tamén na franxa limítrofe co concello de Teo se contempla a necesidade dunha reforma da ponte de Pontevea, aínda que moito máis tarde, sobrepasada xa a primeira metade do século.

De todos os estradenses é coñecida a importancia do camiño a Compostela; poderíamos dicir que incluso formamos parte da súa área de influencia, ou á inversa. Para ir ó cine, a estudar, a traballar (na actualidade) ou para levar mercadorías, traelas ou peregrinar (se falamos de principios do século pasado e antes). Digamos que Pontevea é unha vía fundamental para a nosa zona e a limítrofe coruñesa dende tempos inmemoriais. Xa sinalou Manuel Reimóndez Portela, no seu libro sobre a Estrada, o paso por ese lugar da cuarta vía do Itinerario Antonino, dende Ponte Cesures, pasando por S. Miguel de Barcala ata Couso para pasar alí a Pontevea (*Vellegia*).

Cualifícaa Reimóndez Portela como ponte románica, comunicando a zona de Tabeirós e Terra de Montes coa zona de Compostela; destaca tamén a súa importancia histórica como paso de peregrinos, os episodios da Guerra da Independencia contra os franceses (destruíndose un dos seus arcos) e a inundación sufrida no ano 1571 co seu consecuente deterioro. Segundo as súas fontes refíxose no s. XVIII da man do arquitecto Ferro Caaveiro.

Xa no s. XX, será no ano 1953 cando o Concello da Estrada solicite á Xefatura de Obras Públicas de Pontevedra a imprescindible ampliación da ponte *para el beneficio de las actividades industriales, agrícolas, etc*⁶. Un ano máis tarde redáctase o proxecto de reforma da ponte de Pontevea no que se alegan como razóns para a

5 Acta da Comisión Permanente, A Estrada, 13.10.1926

6 Instancia nº 6944, Xefatura de Obras Públicas de Pontevedra, *Informe de ensanche del Puente Vea*, Arquivo Histórico de Pontevedra



Un automóbil pasaba con dificultade pola Pontevea

remodelación as seguintes: a súa estreitez; os seus 2'50 m útiles non permiten o paso de dous vehículos simultaneamente e dificulta o paso de vehículos grandes como camións ou autobuses; por outra banda o seu estado estrutural encóntrase debilitado nalgunhas partes. E por último sinálase a falta de capaci-

dade para evacuar as augas pluviais e a dificultade do acceso pola banda de Pontevedra, arrasado polas riadas de vez en cando. Plantéxanse entón catro opcións para a intervención na ponte:

A primeira, na que se acadaría un ancho de 5 metros de calzada con 0,50 metros de beirarrúa a cada lado, suporía o reforzamento da estrutura inferior - lateral con cemento, asfaltado do adoquinado e substitución dos bordes de sillería por unha baranda metálica. Xa se sinala no propio proxecto o feísmo desta reforma en canto ó alzado, así como a dificultade da obra.

A segunda propón o reforzo das bases dos arcos con inxeccións de cemento e demolición das bóvedas, substituíndoas por tramos rectos de formigón. Modificaríase tamén o perfil convexo da ponte mediante ó enrasado da parte superior. Esta opción tamén se descarta pola súa dificultade e recoñécese ademais que a imaxe da ponte veríase afectada pola superposición da nova construción sobre os apoios antigos.

A terceira solución era, directamente, derrubar a ponte, previa construción dunha nova un pouco máis abaixo da actual, contemplando a cuarta opción, aplicada anos máis tarde, a conservación da ponte vella construíndo unha nova nas súas proximidades. Explícase tamén no proxecto o por qué da necesidade do derrubamento alegando, entre outras, unhas moi dubidosas *razones estéticas*⁷. Nesta liña de apreciación histórico – artística ou estética da ponte de Pontevea xa se expoñen certos matices ó principio do informe, do que citamos textualmente o seguinte parágrafo:

7 Informe de ensanche del Puente Vea, Arquito Histórico de Pontevedra

En cuanto a su valor histórico – artístico lo reputamos de poca importancia. [...], y ni las vicisitudes porque ha pasado ni su arquitectura desgarbada nos inducen a darle más valor que el puramente sentimental que le dan las gentes que siempre lo han visto tal como está y que lógicamente repugnan cambios de fisionomía. Aún así es tan incómodo el puente que podemos asegurar que nadie levantaría un solo dedo para defender su integridad. Tan solamente contemplándolo desde el río, reflejando en el agua sus bóveda junto con los arbustos que crecen entre las juntas de sus sillares, tiene el puente un singular atractivo [...]. Estimamos que esa sensación de paz y de bienestar que se experimenta en Puente Vea es debida principalmente a la sin par belleza de las márgenes del río, pobladas de sauces y de dobles retorcidos cuyas raíces se hunden en el agua y que cuando están verdes comunican a esta un color indefinible ofreciendo un paisaje de los más sugestivos que pueden imaginarse.

Esta belleza a la que indudablemente contribuye la vieja sillería del puente, es tal que creemos admitirla sin desdoro una fábrica más moderna con tal de tratarla con un mínimo de sensibilidad⁸.

Observamos polo tanto, non só neste paragrafo senón ó longo do informe, a pouca importancia que se lle da á ponte antiga, que é para todos os estradenses un punto de referencia visual, identitario e patrimonial, aparecendo xa no escudo municipal, que data de 1927. Formando parte do conxunto do mesmo aparece unha ponte romana de 6 arcos que cruza un río, camiño de Peregrinos cara a tumba do Apóstolo Santiago.

Afortunadamente non se realizaron as reformas nin se chegou a consumir a destrucción da ponte vella do río Ulla. Descartadas as opcións do informe continuarase reclamando por parte do concello a reparación ou reforma da ponte, que aínda no ano 1959 continuaba tendo 2,50 metros útiles para a circulación, conseguíndose nos anos 60 que se asfaltase a estrada e se cambiasen os bordes de pedra por barandas metálicas, gañando ao ancho 0,50 metros. Non será ata novembro de 1980 cando finalmente se comece a construír a “ponte nova” de Pontevea e se libere do tráfico a “ponte vella”, quedando para o tránsito de persoas e para o seu disfrute histórico, artístico e paisaxístico esa ponte que un día, a mediados do século pasado, estivo a punto de ser destruída.

8 Informe de ensanche del Puente Vea, Arquito Histórico de Pontevedra