

PONTE DO BURGO

BERGE / CAMIÑO / LUZ





PONTE DO BURGO

BERGE / CAMIÑO / LUZ



Arquitectos autores do proxecto: Javier A. Franco, Vicente Pintos

Enxeñeiro autor do proxecto: Quicler y López

Arquitectos municipais: Ángel Velando, Rosa Magdaleno

Contribucións históricas: Enrique Sotelo, Marga Veiga, Xoan Carlos Castro, Carlos Valle, Antonio de la Peña, Conchi Cochón

Infografía: Sabarís Media (sabarismedia.com)

Realidade virtual: Imásv (imasv.es)

Ilustracións orixinais: David Campos

Retoque fotográfico: Emi Ramírez

Documental: 60 ráfagas (60rafagas.com)

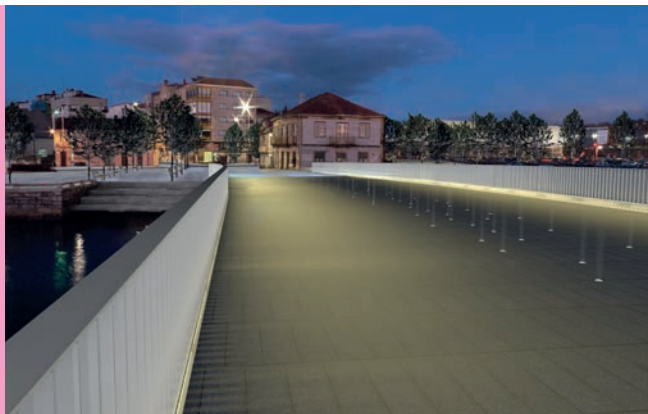
Web: José Blanco

Montaxe exposición: Colotec

Deseño e coordinación: Gabinete de Comunicación da Alcaldía.
Concello de Pontevedra

Boa parte dos datos históricos e gráficos desta exposición correspóndense co libro "Pontevedra, villa amurallada", de Juan Juega, Antonio de la Peña e Enrique Sotelo, editado en 1995 pola Deputación de Pontevedra.

Publicación sobre a exposición divulgativa realizada en marzo de 2018 no claustro do Edificio Sarmiento do Museo de Pontevedra co gallo da restauración da ponte do Burgo e a súa transformación en espazo peonil.



Mil anos máis de vida!



Nada hai máis rotundo e definitorio na historia de Pontevedra que a ponte do Burgo, ese vencello umbilical da cidade coas terras do norte, esa despedida para os peregrinos que toman camiño da Santiña para dirixirse a Compostela e tamén esa vía histórica de acceso á nosa cidade.

Non sabemos ben onde estaba a antiga ponte romana, pero si que existía e que probablemente foi a que nos deu este nome tan relacionado coa enxeñería, coa comunicación, co diálogo, coa unión das xentes que cooperan para chegar máis lonxe.

Desde que hai noticia da existencia de Pontevedra, ahí está a ponte, pletórica, derrubada, ampliada, noviña, avellentada, destrozada pola riada ou invadida polos coches. Son 800 anos de vaivéns nos que cada tempo proxectou o seu coñecemento, os seus avances e as súas limitacións.

Hoxe, día en que Pontevedra é un referente internacional de mobilidade e xestión sustentable, o que fomos chamando modelo de cidade avanza un chanzo máis na fermosa misión de recuperar as xoias que nos deixaron en herdanza os devanceiros.

Se primeiro lle tocou ao centro histórico, despois ao río, á Peregrina, se contribuímos á grandiosidade de Santa María, ás murallas do Campiño, a darlle un novo pulo ao foxo das Torres Arcebispaís creando o CITA, ao xacemento de García Escudero, se vemos como o Museo de Pontevedra continúa o seu labor de dinamización e posta en valor do patrimonio da capital, tiñamos que dar un novo pulo á centenaria ponte, grazas á que nacemos, subsistimos e aquí seguimos.

Hoxe é hora de actualizar esa magnífica obra humana e adaptala aos tempos que corren. Á tecnoloxía actual, ás novas funcións derivadas da mobilidade urbana que nos permite recuperar a ponte coma se fose unha gran praza lineal entre o centro histórico e O Burgo.

En diante, a ponte será un lugar para proxectar a nosa vida colectiva, para expresar ao mundo o noso sentimento solidario, para desenvolver eventos, competicións, festas... un espazo máis entre os moitos que xa ten Pontevedra para ser o escenario de vida e alegría que todos queremos que sexa.

E tamén queremos que teña ese carácter icónico que sempre tivo como símbolo urbano, pero reforzado cunha iluminación espectacular que ensalce o monumento e o convirta en centro de atracción.

Quero agradecer a todas as persoas que colaboraron nesta exposición e compartir con elas e con todas as veciñas e veciños de Pontevedra a alegría de ver a nosa ponte recuperada, relicente e recoñecida como centro da nosa vida pública.

Mil anos máis para a Ponte do Burgo, que xa sempre levará con ela esta nova achega do noso tempo.

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra

Turoqua

Turoqua sería unha mansio ubicada perto da vía XIX. Serviría para a vixiancia, mantemento e dar acougo a transeúntes. Arqueólogos e historiadores contan que debeu ser un importante foco comercial debido aos materiais importados que se atoparon nalgúns castros da comarca (Mourete, S. Cibrán, Salcedo, Campañó, Verducido, Lérez, Maúnzos).

Os miliarios atopados no eixo norte sur axúdannos a imaxinar o poboamento destes lugares hai uns 1.800 anos: O de Hadriano en Salcedo (134), o de Maximino e Máximo en Tomeza (ano 238), o de Caracalla (214) en Alba e o de Magencio (350), en Cerponzóns.

Mentres durou o imperio romano, mantívose a infraestrutura de comunicacións uns cantos séculos máis. Despois, aquela vella Turoqua foi esmorecendo, como tamén o comercio, a seguridade, os coñecementos tecnolóxicos, etc.

Deixou de ter sentido e a xente optou por vivir nos poboados darredor, onde era máis doado cultivar e subsistir. A cidade desaparece, estímase que durante máis de 6 séculos.



Miliarios de Hadriano e Maximino II atopados na cabeceira sur da ponte



A Vía XIX

Ao chegaren ao noroeste peninsular, os romanos utilizan vellos camiños preexistentes ou naturais, como a famosa depresión meridiana, que percorre o sur do país tocando os vértices interiores das Rías Baixas.

Desde Bracara Augusta dirixíase ata Lucus Augusta e de ahí a Asturica Augusta. Braga, Lugo e Astorga. As tres capitais do noroeste romano. En total 299 millas, case 500 km.

Segundo parece, a vía chega á actual Pontevedra acompañando o río Tomeza ou dos Gafos, que deixa para continuar polo Gorgullón, Peregrina, Soportais, e chega á ponte por Real, seguindo cara ao norte pola Santiña, Alba e Cerponzóns.

Ata o século XII non volvería a rexurdir o comercio terrestre e marítimo. Con el renace o núcleo urbano no que hoxe vivimos nós.

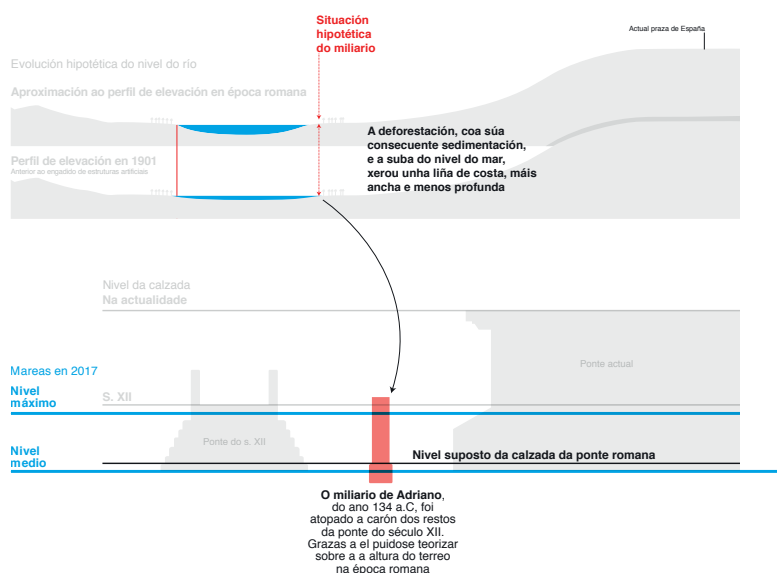


Aquela vella ponte

Pouco ou nada se coñece sobre a antiga ponte romana. Ninguén puido establecer con exactitude a súa ubicación, dimensión e configuración. O achado do miliario e o camiño medieval da Santiña indican que podería estar augas abaixo do actual.

Suponse que os restos da vetula ponte dificultarían a operatividade do peirao anexo, e ademáis a actual praza de García de la Riega semella unha zona de entrada á cidade.

Os restos romanos que se acharon son moi poucos. Apenas algúns alicerces de edificacións na praza do Peirao e no que hoxe é a rúa Michelena, un seliño de ouro na praza de Méndez Núñez, ademáis dos miliarios.



Así podía ter sido a Mansio Turoqua hai 2.000 anos, un pequeno centro loxístico na parte central da Depresión Meridiana. Posiblemente existía unha ponte de menor tamaño, uns 3,5 por baixo da actual. Ninguén puido asegurar de momento se ocupaba o mesmo lugar que a actual Ponte do Burgo, pero supoñen que podería estar lixeiramente augas abaixo.

Seliño de ouro aparecido na zona de Méndez Núñez



PONTEVEDRA NO MUNDO

“Llámanse así Pontevedra / por estar a la orilla del / mar y junto a un puente, / que ya hace muchos siglos / que era vieja, esto es vetera. Y de Ponte vetera, se dijo Ponte-vedra”

Padre Sarmiento. S. XVIII



Así nos chamamos

Segundo explica Xesús Portas Ferro, “en case todos os documentos latinos dos séculos XII e XIII, o nome da vila aparece nas formas Ponteveteri e Ponte Veteri” porque os escribíans estaban calcando no seu latín unha construción romance herdada do latín vulgar. Ademais, engade que “nos documentos escritos en galego aparece soamente a forma romance Pontevedra” e, de feito, na lingua falada “o burgo nunca tivo outro nome ca o de Pontevedra”.

O topónimo Pontevedra deriva do latín PONTEM VETERAM, que significa “a ponte vella”. Refírese, polo tanto, a unha ponte que xa era antiga cando lle deron ese nome que chegou ata nós.

A orixe do nome Lérez é un misterio. Aparece con pequenas variantes en textos medievais, xa desde o século X (910, 916...). Sabemos que vén de moi antigo e sabemos que non ten orixe no latín. É case seguro que forma parte do herdo que chegou ata nós desde as linguas indoeuropeas, anteriores ao latín.

O nome do barrio pontevedrés do Burgo ten, como Pontevedra, un significado transparente; quere dicir “arrabalde, barrio”. Vén do latín vulgar BURGUS, e este do xermánico BÜRGS que viña sendo “cidade pequena”, “forte”.

Outras Pontevedras en Negreira e na Gudiña. Ámbalas dúas preto de leitos fluviais. A primeira a uns metros do río Tambre e a segunda á beira do Pereiro.

AS OUTRAS PONTEVEDRAS GALEGAS

En Negreria, a poucos metros do Tambre, e na Gudiña, perto do río Pereiro



A fundación

Despois de varios séculos de abandono, a cidade fúndase no século XII grazas ao desenvolvemento do comercio marítimo e terrestre.

Camiños e infraestruturas volven cobrar valor grazas ao auxe urbano daquel tempo. É probable que aínda existisen os restos da vella ponte romana.

O promontorio de Santa María servía de vixía para o control da ría e a ponte. Será en principio unha cidade fortaleza no contexto das loitas entre os reis do norte e o sur. Semella que os portugueses pretendían expandirse ata o Lérez.

En 1165 Fernando II e Alfonso I de Portugal asinan a Paz do Lérez sobre a vella ponte, se ben ao ano seguinte o portugués toma o castelo de Cedofeita, na actual parroquia de Lérez, que retén ata 1169, momento en que é recuperado por Fernando II.

En 1163 Fernando II dona ao mosteiro de Poio a metade da igrexa de Santa María. É o primeiro documento escrito que nos sitúa na historia.

Pouco despois, en 1169, o mesmo rei de León e Galiza concede o Foro de Pontevedra, tal como recolle o documento de confirmación asinado por Alfonso X en 1264.

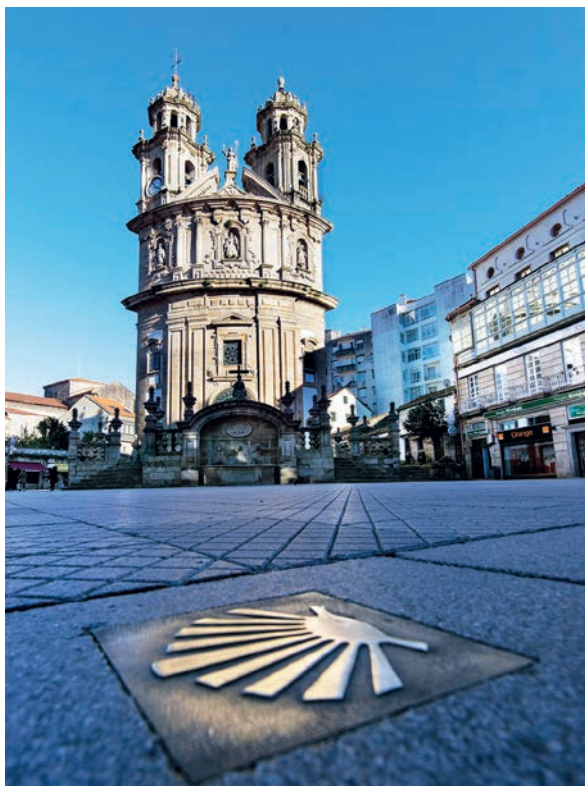
O Foro non é un acta fundacional dunha cidade que non existía xanterioridade, senón o recoñecemento explícito da súa condición urbana.



ARRIBA, SELO DE FERNANDO II. Á DEREITA, SELO DE ALFONSO X



O Camiño



Na época da fundación de Pontevedra por Fernando II de Galiza, Asturias e León, (1169) remata a construción da catedral de Santiago. O Pórtico da Gloria é de 1174. Este país recibe milleiros de peregrinos.

En 1180 o rei concédelle a vila ao arcebispo de Compostela. Pontevedra vai ir converténdose nun dos máis importantes enclaves costeiros de Galiza. Chegou a ser durante o século XV a maior vila do país.



Albergue para peregrinos e peregrinas

Segundo parece, as peregrinacións desde Portugal a Compostela xa viñan de tempos atrás, pero aumentan a partir do século XII, co desenvolvemento urbano e de infraestruturas.

Foi sonada a peregrinación da Raíña Santa, Isabel de Portugal, no século XIV, concretamente en 1325. Posteriormente en 1502 facía o mesmo o rei Manuel I desde Lisboa, provocando esa tendencia de peregrinaxe popular de milleiros de persoas de alén do río Miño, que continúa no día de hoxe.

No século XIX, máis do 80% dos peregrinos estranxeiros atendidos no Hospital Real compostelano son de alén do Miño.

Moitos son os persoeiros de calquera país do mundo que parten de algún lugar de Portugal para chegar a Santiago a través de Pontevedra e a famosa depresión meridiana, auténtica vía natural para percorrer de sur a norte o oeste galego.

*A "Raíña Santa",
Isabel de Portugal.
Abaixo, Manuel I*





Entre a fundación da cidade perto daquela vella ponte romana, no século XII, e o século XV, vai desenvolvéndose a muralla, con clara función defensiva.

Ao longo dos séculos e tras batallas nobiliarias, pestes, épocas de prosperidade e revolucións como a Irmandiña, a muralla vai ampliándose cara ao leste, mantendo a parte máis alta, Santa María, como vivía do último treito do Lérez.

A partires do SXV deixa de ter un carácter defensivo e pasa a ter unha función de control fiscal e sanitario.

En 1850 a muralla comeza a derrubarse, como todo tipo de edificios que parecen vellos, entre eles a igrexa de San Domingos.

A Muralla



García de la Riega imaxinou así a Porta da Vila no s.XV (ilustración realizada a comezos do século XX)



De 1595 é o retrato da vila e a "morería" de Pontevedra realizado polo alférez Rodríguez Moniz, que se conserva no Arquivo Xeral de Simancas (Valladolid), e mostra o estado da muralla nesa altura.

A EVOLUCIÓN DA MURALLA



Cando se fundou a cidade (1169) construíase a nova ponte perto da vella, a que deu orixe ao nome de Pontevedra. Dese época é o primeiro núcleo murado, entre Santa María e As Cinco Rúas.

No século XIII ampliase cara ao peirao e a actual praza de Méndez Núñez grazas ao pulo das cidades costeiras galegas, onde se desenvolve a pesca.

A comezos do XIV volve a ampliarse ata a Ferraría. As ordes mendicantes que se están instalando, Santa Clara, San Francisco e San Domingos, quedan fóra do recinto urbano.

Despois da crise de mediados do século XIV, en que se estanca a cidade, volve a tomar músculo coa concesión da Feria Franca e o desenvolvemento comercial do SXV tras a revolta Irmandiña. Entre mediados e fins do século XV a muralla chega xa a Michelena e Cobián Roffignac.

É precisamente cabo da ponte onde a muralla sofre máis modificacións, pois os constantes recheos obrigan a cambiar o curso do muro.

De mediados do SXVI datan dous baixorrelevos da Basílica de Santa María no que deben ser as representacións gráficas máis antigas da cidade, unha vista entre a porta e torre da Ponte, ata a torre da Galea, tomada desde a Ponte do Burgo. Na outra vista, un cabaleiro acompaña á torre da Galea.





Esta pintura de Mariano Sánchez, de 1792, consérvase no Palacio Real de Madrid.

O cabeceiro sur da ponte

A cabeceira sur da Ponte, a que toca a cidade, estivo ocupada por varios edificios ao longo do tempo. A cadea é un dos máis significativos, xa que ocupaba as prantas superiores do arco de entrada.

A fins do século XV está documentado que existía unha porta cun terreo baleiro anexo pola súa esquerda. Supónse que a porta de entrada á cidade tería un corpo defensivo superior.

En 1595 edifícase un novo presidio, que debe ser o que aparece no debuxo de Baldi de 1669. A cadea sería o edificio adosado á porta da ponte, cara á esquerda. A fins do sXVII presentaba un estado ruinoso.

Tanto a ponte como a cadea deberon ser reformados entre os séculos XVII e XVIII, e derrubados polos ingleses en 1719. En 1750 constrúese un novo complexo de porta e cadea, que tampouco dura moito.

A mediados do século XIX xa non aparece a torre nen a porta da ponte, aínda que si o edificio anexo. Supónse que se debeu á ampliación do camiño de Santiago a Pontesampaio impulsada polo Arcebispo Malvar, e tamén á invasión francesa de 1809. A mediados do XIX trasládase ao Campo de San Xosé, onde hoxe se levanta a Audiencia Provincial.



III. Torre del Puente, destruída por los ingleses a principios del siglo dieciocho.

Os debuxos da Sociedade Arqueolóxica conxecturan unha potente edificación defensiva



O mercado

Na acta municipal do 5 de marzo de 1884 pódese ler coma “unha das melloras que máis imperiosamente reclama a poboación é sen dúbida a construción dunha Praza de Abastos que satisfaga os intereses públicos, non só polo que toca a vida e comodidade, senón tamén a hixiene e salubridade”.

Unha demanda que foi satisfeita en 1885, cando se aproba e executa o proxecto encargado a Sesmero dun mercado cuberto. O emprazamento escollido foi o solar ocupado polo vello cárcere.





As escavacións

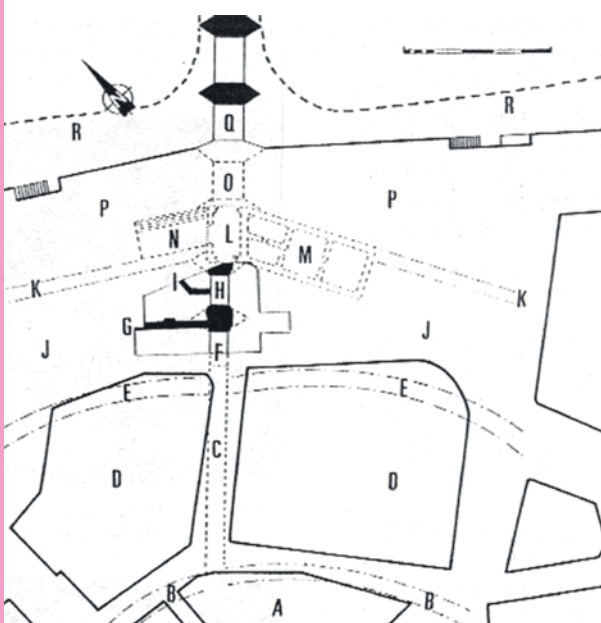


As escavacións do lado sur da ponte do Burgo fóron unha espléndida fonte de información sobre a ponte, a cidade e o camiño. A historia de Pontevedra débelle moito a este lugar.

Na primeira escavación (1988) apareceu sobre todo o famoso Miliario de Hadriano, datado no ano 134 da nosa era. Unha escavación suspendida precipitadamente polas autoridades da época, pero xenerosa en sobre o noso pasado.

Restos de estruturas construídas nas idades media e moderna, edificios que arrodaban a ponte, calzadas, a torre de entrada á cidade, malecóns, etc.

A ESCAVACIÓN DE 1988



A	Límite do Burgo medieval s. XII
B	Traza da muralla s. XII
C	Estribo sur da ponte s. XII
D	Ampliación da vila s. XIV-XV
E	Liña da muralla s. XVI
F	Arco 15 da ponte
G	Malecón portuario s. XV
H	Arco 14
I	Edificación s. XVII
J	Ampliación da vila s. XVI
K	Traza da muralla s. XVI
L	Torre sobre o arco 13
M	Edificio do cárcere
N	Malecón s. XVI
O	Arco 12
P	Malecón de inicios do s. XX
Q	Arco 11
R	Malecón actual



Na escavación de 2006, os arqueólogos atoparon dous miliarios, un máis novo, de principios do século IV e dedicado ao emperador Maximino II, e o outro é da época do emperador Nerva, século I.

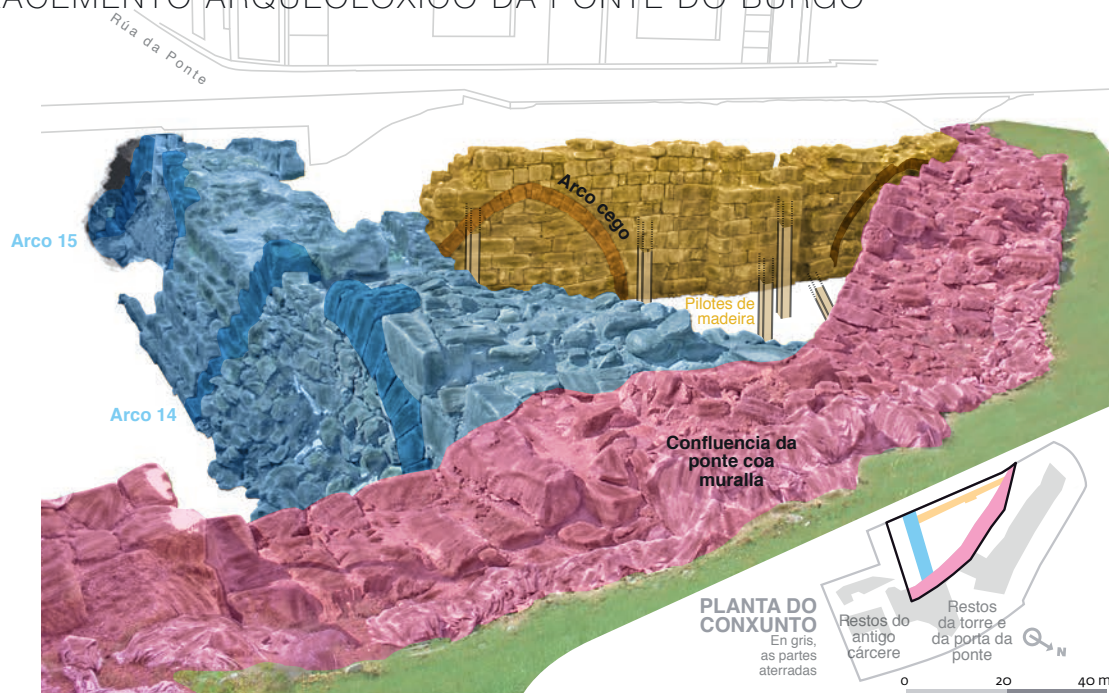
Unha das estruturas máis interesantes foi o malecón portuario do século XV, un primeiro avance da cidade sobre o río. Contaba cun senlleiro arco apuntado cego. Algúns pilotes de madeira (que hoxe están protexidos por tubos de plástico) servían de soporte a unha estrutura de madeira sobre a que se realizaban os labores de estiba.

En 2006 aproviouse a escavación para facer partícipe a veciñas e veciños dos valores da historia e a arqueoloxía, adaptando por medio de andamios o espazo escavado para explicar este interesante quilómetro cero de Pontevedra.

Tamén fóron aparecendo restos de cerámica, sobre todo de entre os séculos XV e XVI de procedencias tan lonxanas como Sevilla, Valencia, así como moedas da época de Enrique IV ou dos Reis Católicos. Outros muros dos que as escavacións deron noticia fóron os da seguinte ampliación do peirao, no século XVI, así coma alicerces da Porta da Ponte e o seu cárcere anexo.

Un camiño exterior construído con lousas de granito datouse entre os séculos XVII e XVIII, e chegou a nós perfectamente conservado. Máis recentes son os alicerces da antiga praza de abastos, do século XIX, no solar que ocuparan a cadea e a torre da ponte.

O XACEMENTO ARQUEOLÓXICO DA PONTE DO BURGO



A cidade a mediados do SXV

Baldi tomou a acuarela dende un alto próximo ao Burgo. Pormenoriza os treitos do trazado viario cara á urbe cuns detalles case analíticos.

Despois do camiño de Santiago, destaca o casteliño a modo de arco triunfal, que formaba parte da ponte.

Son dúas torres cilíndricas, lisas e cun remate de media laranxa, unidas por bóveda de medio canón.

Recréase en pormenores como o pésimo estado do abovedamento da entrada fortificada: no chan e procedente do remate da bóveda podemos ver un escudo de España coas armas de Galiza e Portugal.

O minucioso percorrido que fai pola cerca, singulariza a robustez dos dous torreóns defensivos das portas. Mostra unha muralla bastante desmantelada, sen ameas, con abundantes carencias defensivas.

Destacan do outro lado da ponte o cárcere e no núcleo urbano. Un sector oriental cunha zona máis despexada no tocante á densidade de poboación e rexido polas monumentais proporcións do convento de San Francisco.

Na parte occidental, unha bulideira concentración de vivendas e algunha residencia nobiliaria. Destacan sobre todas elas, a Basílica de Santa María a Maior, aínda que dende esta perspectiva deixa oculta a súa maxestuosa fachada, igual que ocorre co barrio marineiro da Moureira, apenas visible.



A viaxe de Cosme

Antes de ser Gran Duque da Toscana, Cosme III de Medicis visitou a península Ibérica para coñecer mundo e prepararse para ser un bo gobernante. Esa viaxe foi en 1669.

Entraron en Galiza por Tui o 1 de marzo, para visitar Redondela, Pontevedra, Caldas, Santiago e A Coruña, onde embarcan para Inglaterra. Comparado co esplendor florentino, parece que as cidades peninsulares parecéronlle bastante pobres. Con todo, Galiza leva os maiores eloxios, especialmente dirixidos aos nosos viños e xantares.

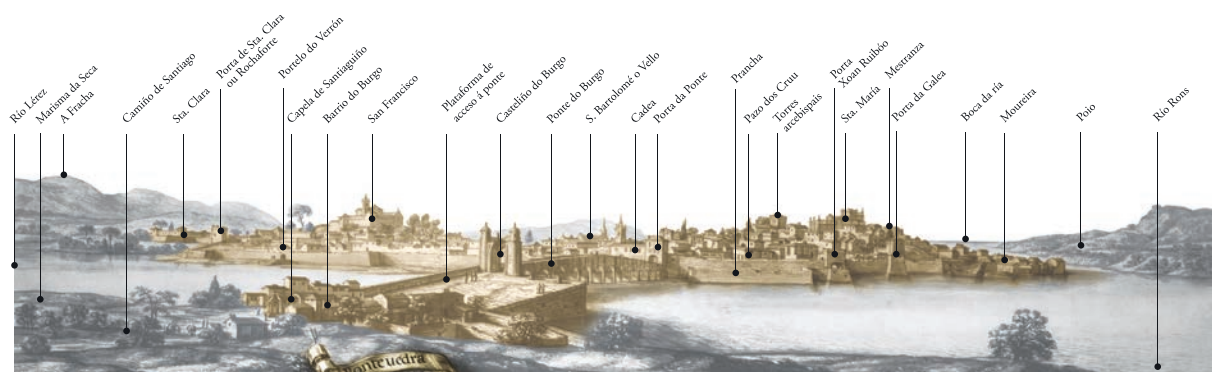
Corsini describe Pontevedra no seu diario rodeada dunha gran muralla e con 500 casas, e fala dos seus habitantes como máis cultos que os do resto de Galiza.

Pier María Baldi

Este arquitecto e pintor barroco italiano (1630-1686) formaba parte da comitiva de Cosme III. Realizou un traballo case fotográfico sobre a xeografía urbana da Península. Plasma a realidade que ve cunha extraordinaria minuciosidade pese a ter poucas horas para realizar os seus debuxos.

É un interesante estudio, ás veces testemuño de maior valor que o propio texto do cronista Magalotti. Son vistas panorámicas apaisadas, manieristas e sempre tomadas dende un outeiro. Todas as acuarelas son dunha soa cor: sepia con matices graduados, se ben aquí presentámola tamén como un mural coloreado.

De regreso ao seu estudio en Florencia, Baldi rematou e compuxo os debuxos realizados, que son os que podemos atopar nos dous magníficos volumes de 0,93 de alto por 0,59 de ancho como unha das xoias da florentina Biblioteca Laurenciana.





SEIS SÉCULOS SEN USO. Parece que a construíron perto da antiga ponte romana, que a mediados do século XII era unha ruína. En 6 séculos case non tivera uso, xa que a sociedade altomedieval vivía reclusa en poboados autárquicos e pouco urbanizados.

CADA VEZ MÁIS CEGA. Orixinariamente a ponte non chegaba aos 300 m, entre os estribos e a parte central. Os ensanches da vila e a procura de maior calado nun río cada vez máis cheo de sedimentos fóron obrigando a cegala cada vez máis.

NOVA INFRAESTRUTURA. O reino precisaba infraestruturas viarias para a loxística comercial dos novos portos que se ían creando. O camiño natural da depresión meridiana servía de novo para comunicarnos de norte a sur.

PERDE O PRIMEIRO OLLO. Nos séculos XVI e XV realizáronse ampliacións. Un viaxeiro hamburgués en 1494, Jerónimo Münzer, deixa escrito que Pontevedra ten unha fermosa ponte ten 14 ollos. Segundo se ten constatado, a ponte perde o seu primeiro ollo dos 15 orixinais por esa época, ao construírse un novo malecón para aumentar o calado do peirao.

ADEUS AO PETRIL. As duras inclemencias meteorolóxicas entre 1571 e 1640 (que algúns autores chamaron “pequena idade glacial”) contribuíron a cegar e deteriorar a ponte debido aos arrastres en suspensión. Tanto foi así que en novembro de 1658 derrubouse o petril para que a auga circulase libremente sobre a ponte.

O BALDI. Sobre 1570 o mestre Mateo López acometera unha reforma, que foi a que inmortalizou Pier María Baldi en 1669 aproveitando a viaxe de Cosme III de Médicis. Entón tiña 12 arcos, os mesmos que cando en 1697 alguén describe as medidas da ponte: 158 m de longo e 3,75 de ancho.

DOCE ARCOS NO SÉCULO XVIII. En 1719 os ingleses ocuparon Pontevedra durante 10 días. Ao abandonar a cidade destrúen as torres da ponte e o edificio da cadea, que reedifican en 1750. Nese momento, o Padre Sarmiento fala dunha ponte de construción moderna de 12 arcos.

Unha viaxe de 800 anos

A ponte que chegou a nós case non ten elementos orixinais da longa ponte que segundo apuntan todas as fontes, se construíu hai máis de 800 anos, no século XII. En 1165 Fernando II de Galiza e Alfonso I de Portugal asinan a Paz do Lérez “super flumen Lerice in vetula ponte”, polo que existiría unha vella ponte aínda que se estivese construíndo a nova. Ou non.



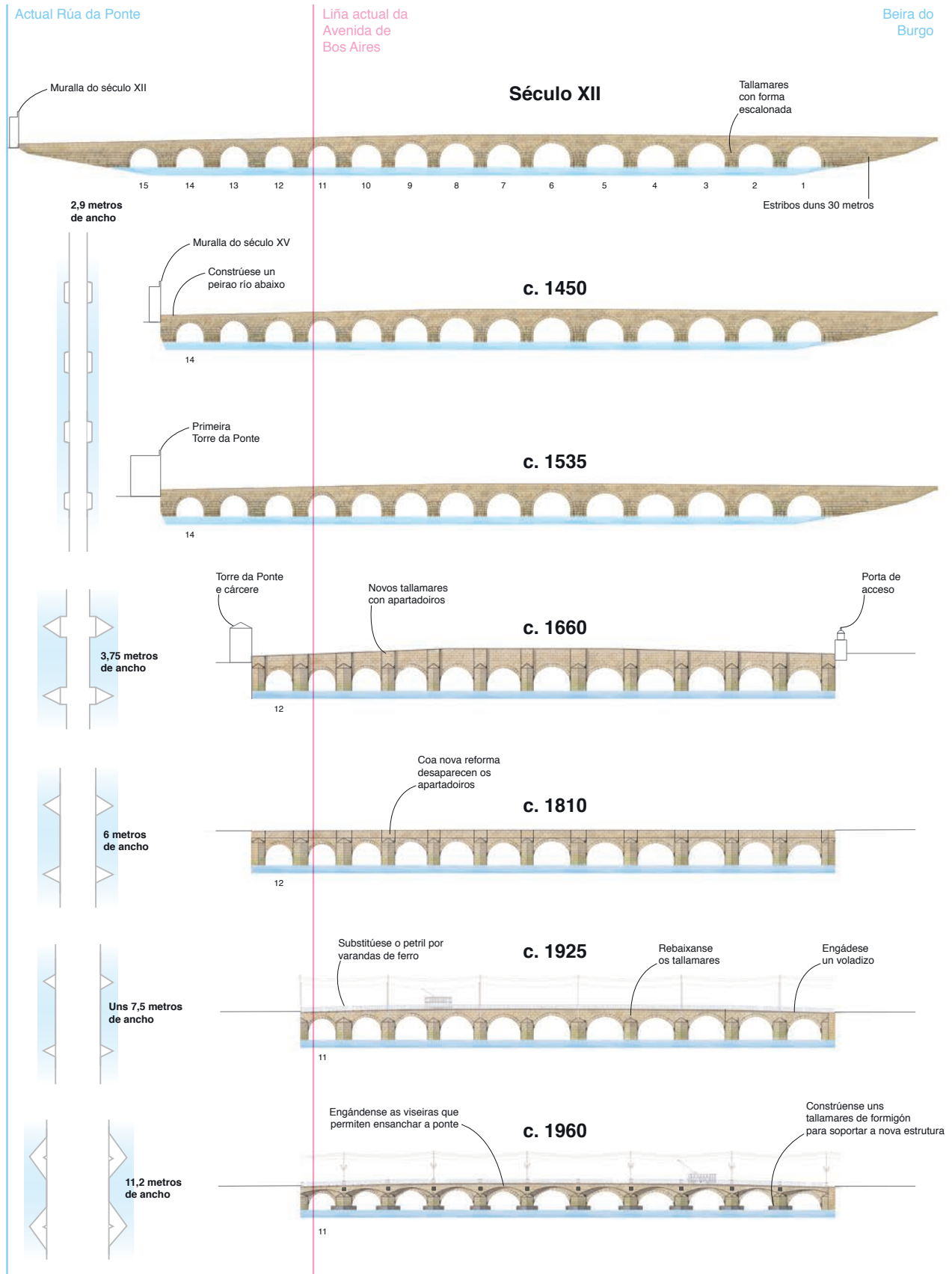
ADEUS AO CASTELIÑO. En 1780 o arcebispo Malvar impulsa o camiño real entre Ponte Valga e Ponte Sampaio, o que supuxo o ensanche da ponte dous metros, derrubando o casteliño de entrada desde O Burgo e a propia torre da ponte.

BARANDA METÁLICA. -En 1890 volve a retirarse o petril de pedra e instalarse unha baranda metálica e incorpórase un voladizo sobre canzorriños. En 1904 faise un novo malecón e desaparecen totalmente os restos da cadea. Pouco despois, en 1915, substitúese a lousa da calzada por lastro.

A historia da ponte e as súas ampliacións, chega en 2018 a un novo chanzo evolutivo. Recupera a súa camiñabilidade e incorpora elementos tan contemporáneos como a luz, convertíndose nun destacado monumento urbano que exhibirá o seu valor as 24 horas do día.

Así mudou a Ponte do Burgo

Unha aproximación coas referencias coñecidas





A reforma de 1954

En 1954 chega a gran reforma, que costou millón e medio de pesetas, e comezou tras construír unha pasarela de madeira para a circulación das persoas.

Desmontaron toda a superestrutura da ponte, reforzaron as antigas bóvedas e construíron outras de formigón armado recuberto de sillería.

Estes arcos “exteriores” que voan sobre a antiga estrutura, teñen entre 9 e 13 metros de luz, conseguindo un aspecto uniforme e de peculiar singularidade.

Daquela incorporárase un alumeado de 12 farolas de esbelto fuste de formigón, con 2 lámparas cada unha, e os detalles decorativos de significación xacobeá.



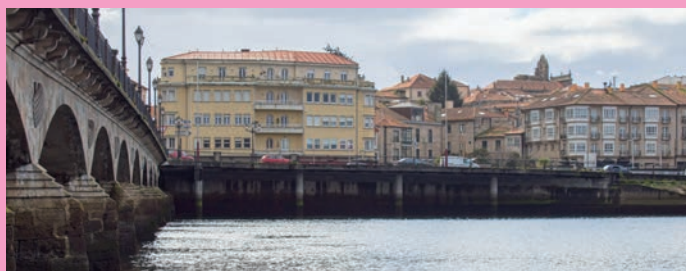
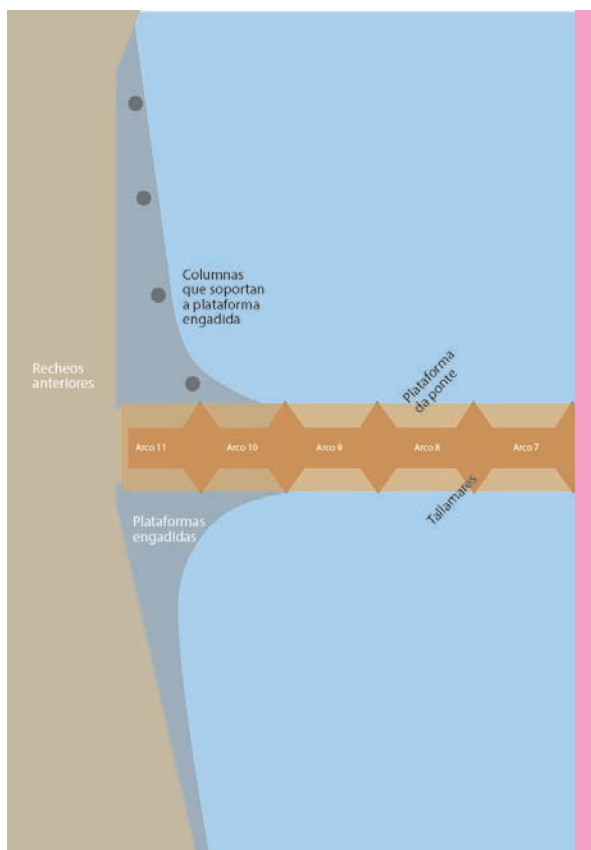
Anos 80: máis coches!

Nos anos 80, a cidade entrégase aos coches. Da man dun desenvolvemento desmesurado, a ponte foi obxecto de discutidas intervencións que hoxe semellan auténticos atentados.

O encontro da propia ponte coa avenida de Bos Aires resólvese inicialmente cunha redona (desaparecida hai poucos anos), que deixou á vista únicamente os 10 arcos que podemos ver na actualidade.

O arco número 11 atópase baixo as plataformas de formigón construídas nesa época, que se prolonga cara á avenida apoiadas en columnas.

Pese á construción de novas pontes como a de Santiago e á dos Tirantes, ao desenvolvemento da avenida de Compostela, a Ponte do Burgo seguiu coa súa función de tráfico motorizado entre o barrio do Burgo e o centro urbano, algo que fixeron posible as reformas dos anos 1954 e 1988.



A ampliación do eixo litoral urbano, composto polas avenidas de Bos Aires, Uruguai e Corbaceiras, provoca un novo recheo sobre as augas que acariñaban as vellas Moureiras.

O estreitamento do último treito do río Lérez antes de chegar á ría foi pronunciado aínda máis pola decisión de trazar a autoestrada do Atlántico polo litoral. Ademais do recheo afastaron a cidade da súa saída visual cara ao mar.

Hoxe, ese miradoiro sobre a ría que imaxinara Sesmeros na Alameda, choca con dúas controversias urbanas: a ponte da ría e, á súa esquerda, a fábrica de celulosa que invade o litoral de Lourizán.

Moita xente lembra a Ponte do Burgo como única entrada na cidade desde o norte.

A construción da ponte de Santiago, a ampliación da avenidas de Compostela e Bos Aires, en menor medida a ponte dos Tirantes, e sobre todo a ponte das Correntes fixeron que O Burgo fose perdendo importancia relativa no sistema urbano de mobilidade a motor.

A nova mobilidade



A respeito do automóbil, Pontevedra caracterízase por potenciar os tráfico de destino (garaxes, servizos, etc.) en detrimento dos de paso e os de axitación.

Dous potentes estacionamentos ubicados moi perto do Burgo disuaden xa desde hai anos a centos de persoas de entrar co seu coche na cidade.

Ademáis, as Pontes da Palabra e As Correntes permitiron mitigar a densidade de coches de paso sobre a nosa histórica ponte.

A ponte incorpórase con todos os honores á nova mobilidade de base peonil, recuperando o espírito dos antigos peregrinos, e ofrecéndose aos novos como un inmellorable xeito de despedirse de Pontevedra.



A cidade que ama o río

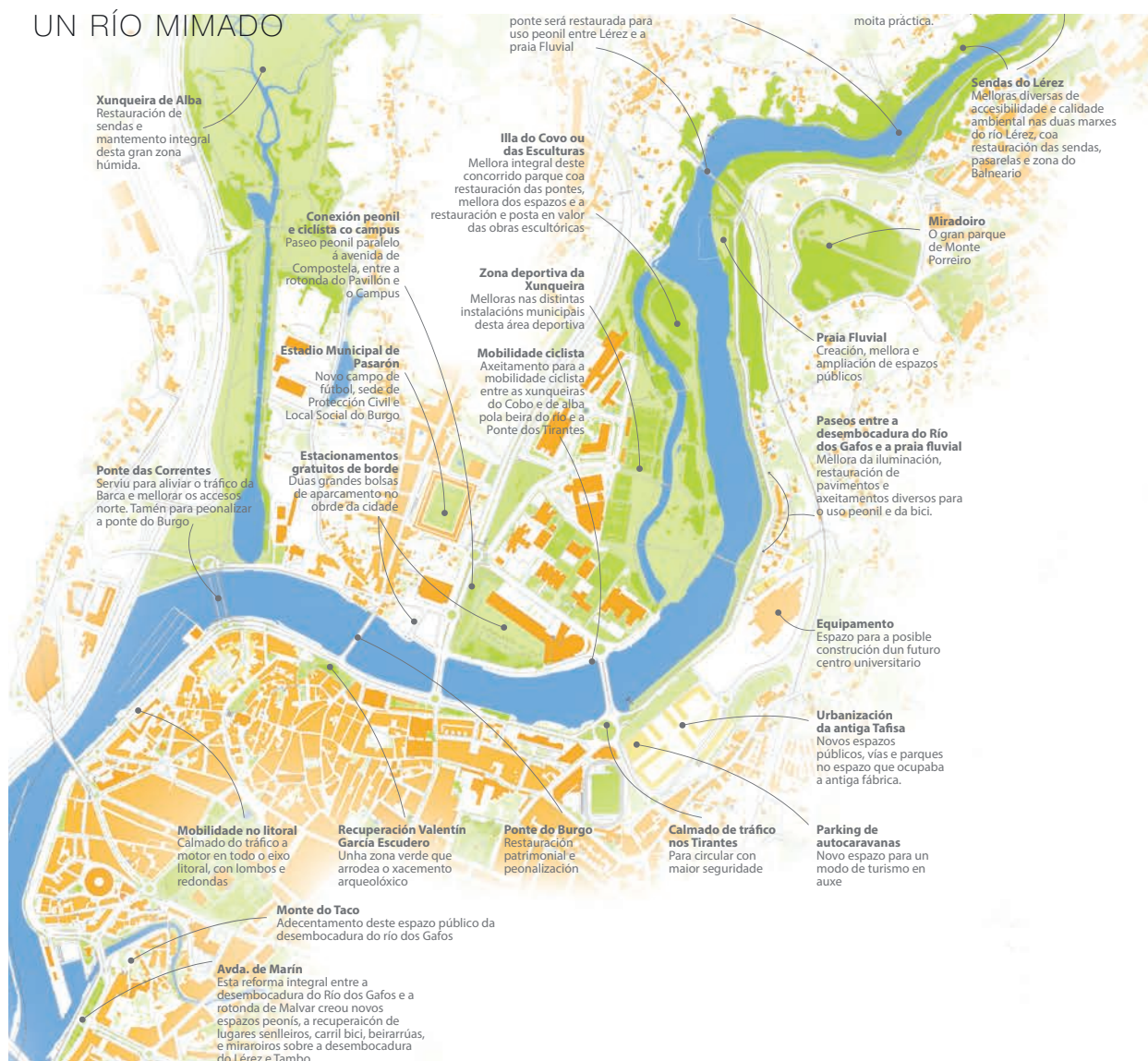
Pontevedra viviu bastantes anos de costas ao río, pero hoxe a recuperación de espazos e os novos usos da cidade van rescatando da memoria ese antigo espírito marítimo-fluvial da cidade.

Nos últimos Pontevedra fíxose moi coñecida pola súa profunda transformación urbana, pero a revolución dos espazos urbanos máis en contacto coa natureza non quedou atrás.

Un exemplo claro foi o Plan de Saneamento Integral do río e a ría, un chanzo fundamental para a recuperación biolóxica da canle.



UN RÍO MIMADO



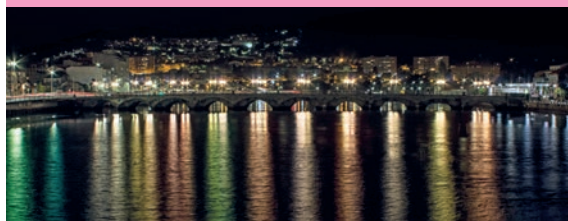
Fágase a luz!

A luz será a gran protagonista desta nova reforma da ponte, que pasa a transformarse nunha peza fundamental da fisonomía urbana, coma sempre o foi.

Tamén será protagonista a plancha da ponte, da que desaparecen as beirarrúas e se presenta sementada de pequenos puntos de luz, rememorando as estrelas, tan importantes para os camiños, a orientación e o espírito da humanidade.

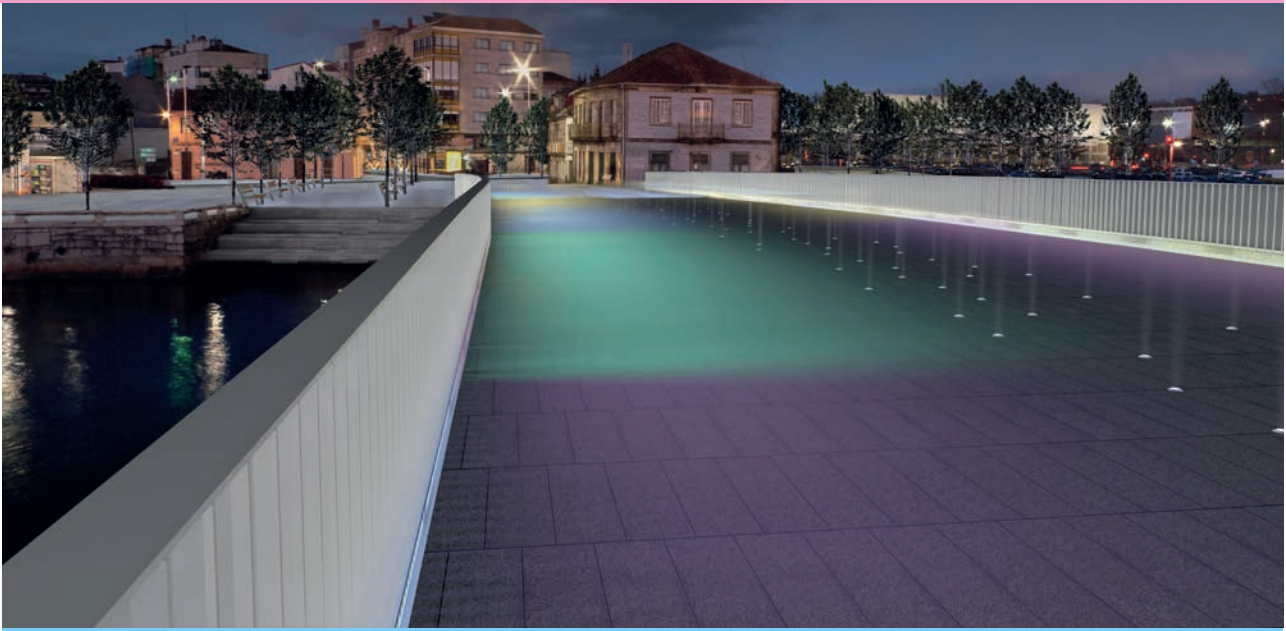
Ademáis, recupérase a visión nocturna das súas dúas “fachadas”, hoxe escurcidas pola luz das farolas, que deslumbran e a deixan escurcida entre a súa propia luz e o reflexo que provocan na superficie do río.

O novo pavimento pétreo tamén aparecerá na noite bañado de luz, o que dará lugar a unha fermosa visión da cidade.



A actual iluminación non permite contemplar a ponte de noite





Moito máis que a ponte

O proxecto de acondicionamento da ponte é dos arquitectos Javier A. Franco Rabuñal e Vicente Pintos, e o da iluminación dos enxeñeiros Quicler y López.

Esta transformación busca incrementar o valor da ponte do Burgo como elemento urbanístico relevancia na cidade.

Definiron un ámbito que abrangue a contorna da ponte e os espazos situados nos seus extremos, cunha superficie delimitada de 6.503,96 m².

A estratexia de peonalización leva aparelhada a posibilidade doutros usos compatibles co estritamente peonil e permitirá, mediante a instalación de elementos efémeros, a organización de diversos tipos de eventos lúdicos e que supoñan un polo de atracción tanto para as persoas que peregrinan como para a veciñanza.

A recuperación non só servirá para reforzar o lugar de paso da peregrinaxe, senón para crear un novo espazo lineal que funcione coas múltiples actividades que a veciñanza realiza ao marxe da circulación de automóbiles a motor (paseo, miradoiro sobre o río, actividades deportivas, eventos culturais, concertos, etc)

Propónse unha manobra lumínica de certa relevancia, nun dobre sentido: Por unha parte, unha iluminación superficial encaixada no propio pavimento formada por unha gran cantidade de puntos de luz de baixo consumo que constitúan un elemento de sinalización pero tamén de contemplación.

Doutra banda resulta imprescindible unha iluminación na base dos arcos da ponte e unha iluminación mediante proxectores individuais a nivel dos tallamares que realce a traza dos arcos da ponte, a súa estrutura e forma.

O conxunto complétase coa substitución da iluminación xeral existente por outra de menor densidade lumínica e enfocada a unha acción máis homoxénea sobre a superficie peonil da ponte. Será realizada de xeito rasante horizontal desde as novas varandas, e integrada nas mesmas.

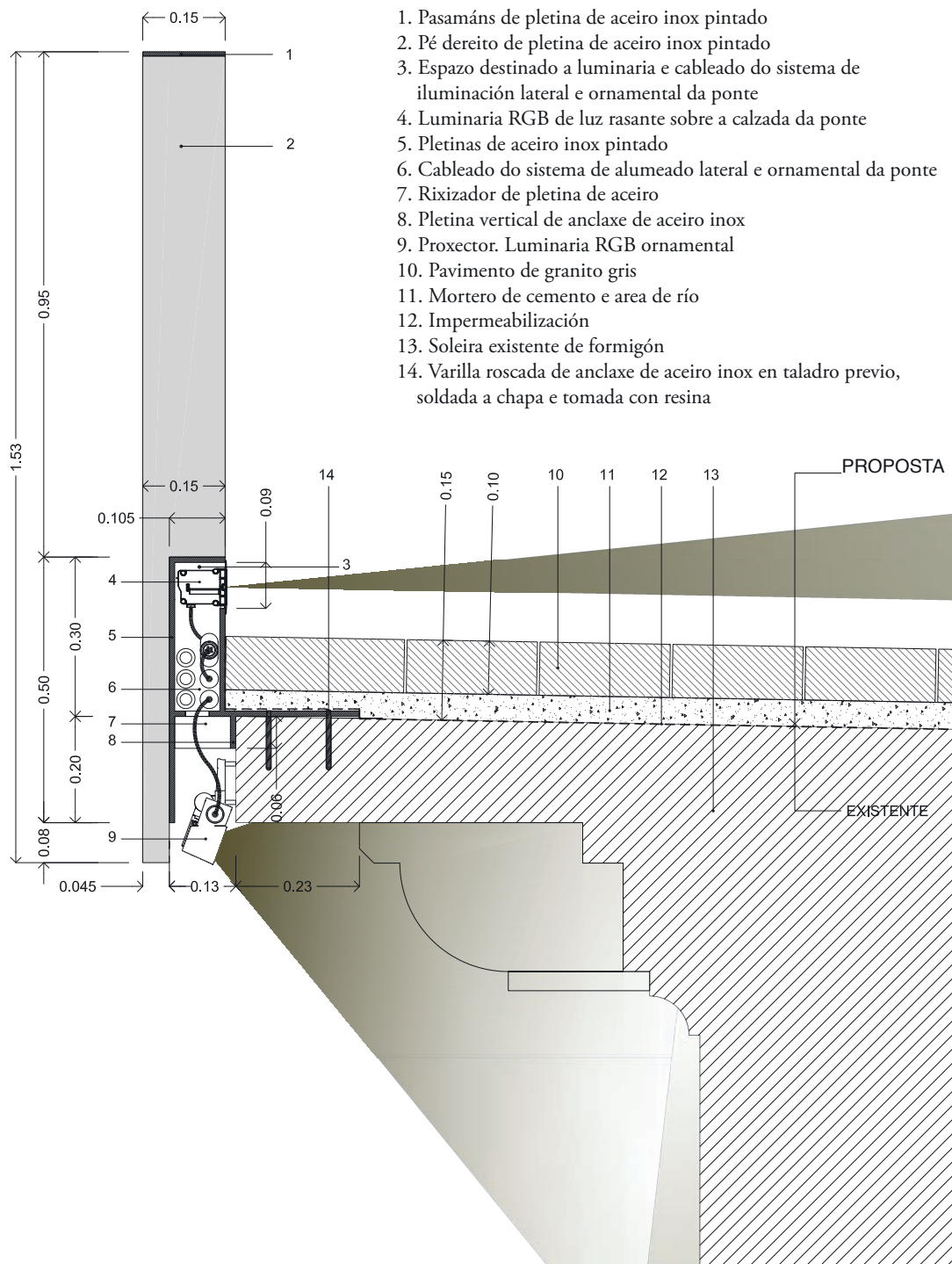


A nova varanda

A ponte tivo varias varandas ao longo dos seus 800 anos.

Unhas desfeitas polas riadas, outras de apoio para o cabotaxe, cando este se facía desde o taboleiro, varandas quitamedos, de pedra, para que camiñar sobre o río fose seguro e agradable. Últimamente, varandas metálicas, como a que existe agora.

A próxima será tamén metálica. Unha peza contemporánea, rectilínea, tecnolóxica. Resetear a ponte co último sistema operativo.

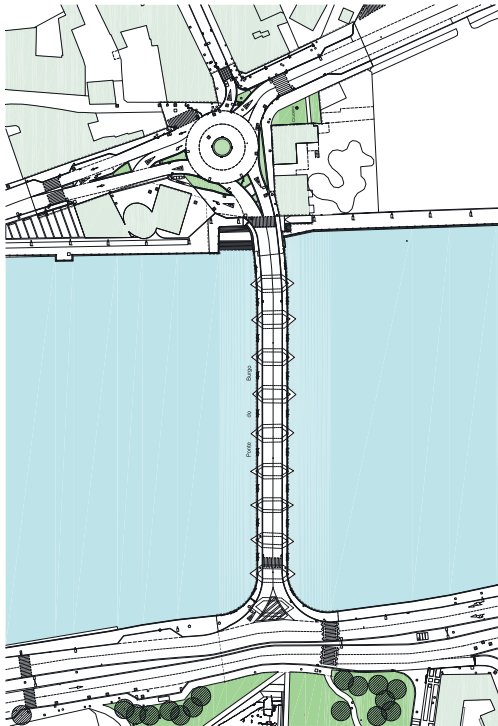


Antes e despois

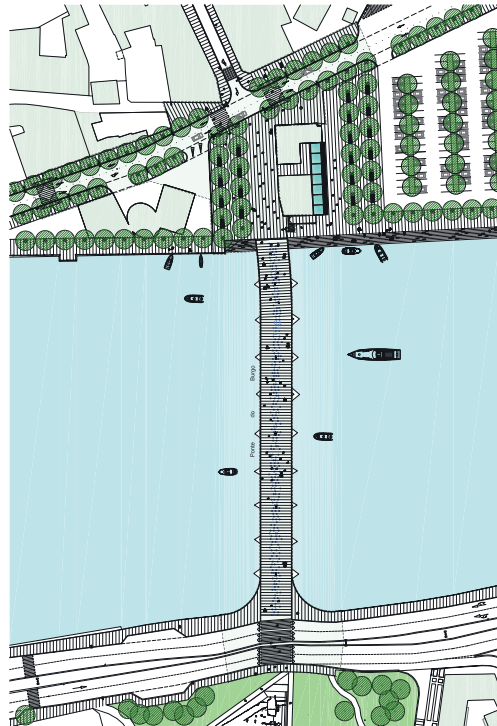
Actualmente o viario da ponte cara ao Burgo remata nunha rotonda que forma parte da intersección entre as rúas Xoan Manuel Pintos, A Coruña e Domingo Fontán.

No seu lugar nace unha nova praza cun espazo arborado. As edificacións mantéñense na perspectiva de que un día podan ser rehabilitadas

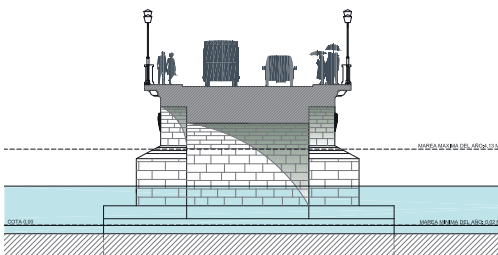
O proxecto inclúe propostas máis aló da ponte, como un novo arborado en toda a zona, que se irán realizando progresivamente.



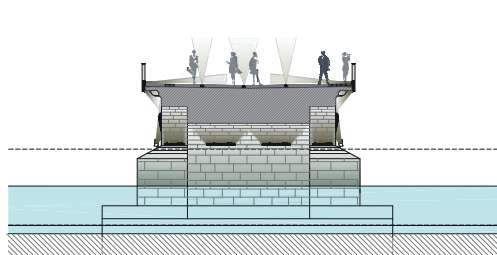
PONTE DO BURGO E ENTORNO, ESTADO ACTUAL, PLANTA XERAL.



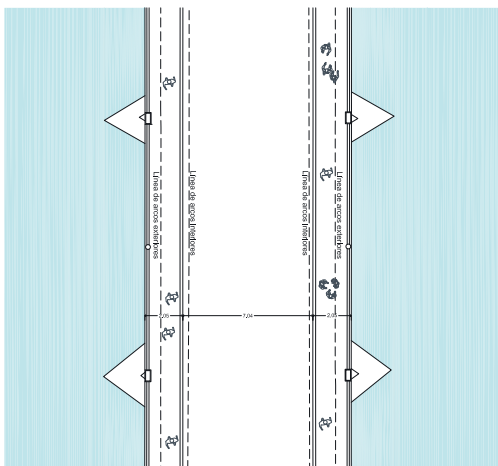
PONTE DO BURGO E ENTORNO, ESTADO PROPOSTO, PLANTA XERAL DA INTERVENCIÓN.



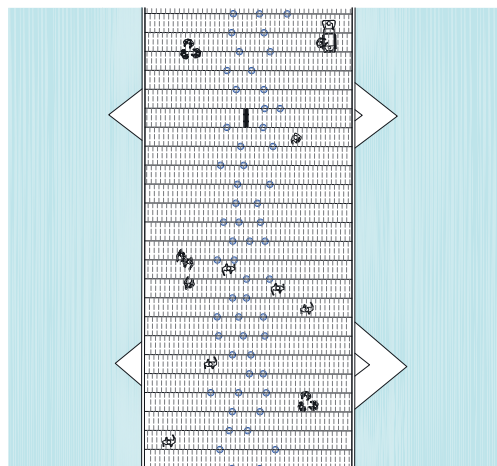
PONTE DO BURGO E ENTORNO, ESTADO ACTUAL, SECCIÓN TRANSVERSAL TIPO.



PONTE DO BURGO E ENTORNO, ESTADO PROPOSTO, SECCIÓN TRANSVERSAL, PAVIMENTACIÓN E ILUMINACIÓN.

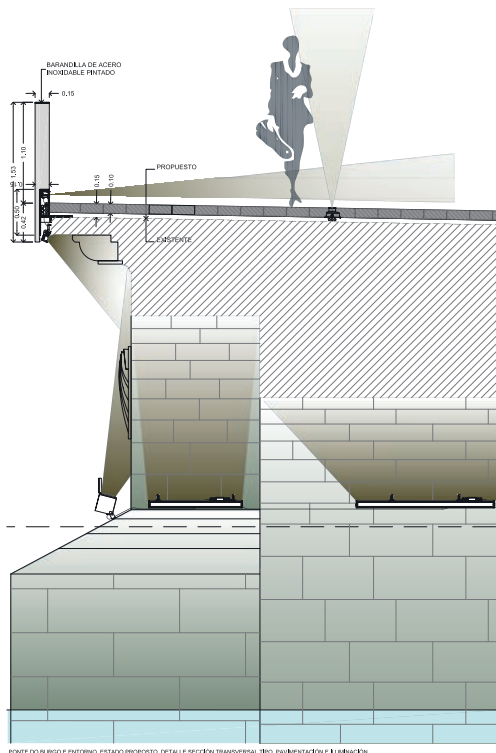
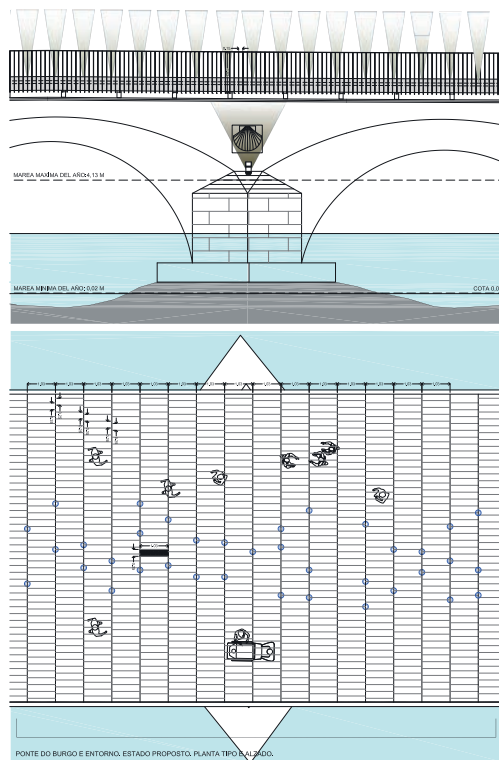


PONTE DO BURGO E ENTORNO, ESTADO ACTUAL, PLANTA DA PONTE.

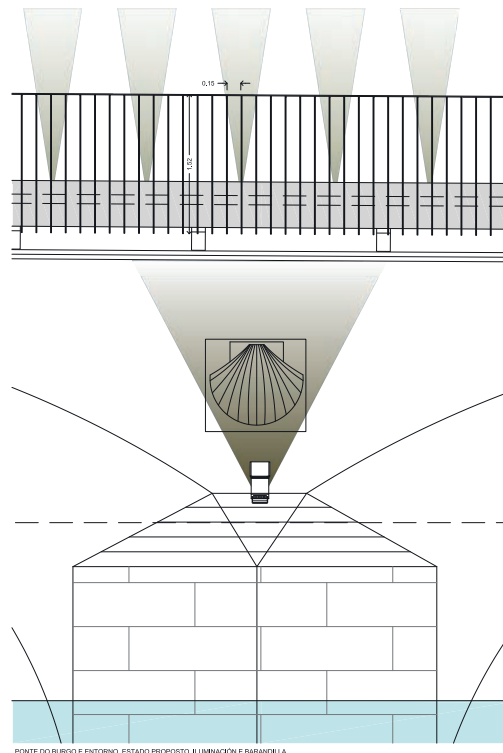
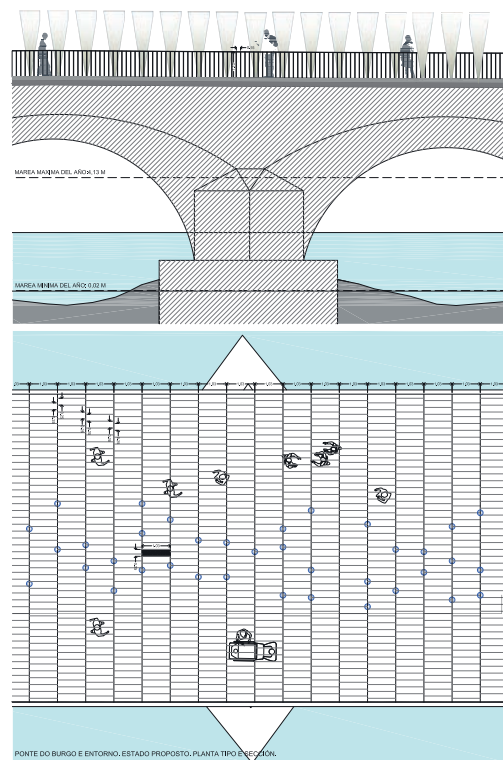


PONTE DO BURGO E ENTORNO, ESTADO PROPOSTO, PLANTA DA PONTE E PAVIMENTACIÓN.

Luces para acompañar o camiño, luces para simbolizar a ponte como elemento de comunicación, de relación entre as persoas, luces para encher a cidade de vida, para inspirar os solpores, as noites, os abrentes, para testemuñar as ocasións de ledicia, de raiba, protesta ou reivindicación. Luces para realzar o noso berce, o noso camiño, o noso futuro.



Luz de vida





A ponte do Burgo e os ritos curativos

Rafael Quintía

Antropólogo

As pontes son na cultura galega lugares de grande carga simbólica, espazos liminais onde poden acontecer cousas que non suceden noutros sitios, como é o caso da curación de doenzas diversas. Entre os ritos celebrados nas pontes destaca o bautismo prenatal ou bautismo anticipado.

A Ponte do Burgo reunía todas as características necesarias para este nocturno cerimonial, moi estendido en Galiza naqueles tempos nos que a mortandade infantil era moi elevada, de aí que fose elixida polas xentes da contorna para facer este ritual. Cando unha muller sufría repetidos abortos ou mortes prematuras dos seus fillos recorría a este remedio preventivo consistente en bautizar á crianza no propio ventre materno.

O rito bautismal executábase ás doce da noite e, fundamentalmente, consistía no seguinte: levábase a muller embarazada a unha ponte baixo a que correse un río e na que houbese no seu centro ou nas inmediacións un cruceiro. A muller tiña que chegar á ponte antes da media noite e ir acompañada de xente da súa confianza que portaban unha cesta con comida e viño.

Unha vez na ponte, colocábase a embarazada no centro dela. Os acompañantes situábanse nas entradas para impedir o acceso de ninguén antes da hora indicada. Todo o procedemento debía facerse en completo silencio. Tan pronto como chegaba o primeiro viandante era parado e facíasele esperar ata as doce en punto, nese momento rompíase o silencio e se lle pedía que fixese o favor de bautizar a criatura no ventre da nai. Unha vez aceptada a encomenda, achegábanse á embarazada e había que dicir:

*Hombre o mujer que vienes de fortuna,
bautízame esta criatura*

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,
si é muller Isabel.
Criatura te bautizo en el nombre del Padre,
del Hijo y del Espíritu Santo. Amén.*

O nomes citados no ensalmo son xenéricos e adoitaban cambiarse por aquel elixido pola nai. Outras veces, cando o bautismo se celebraba sobre un río cuxas augas se mesturan coas do mar -como é o caso da Ponte do Burgo-, prescindíase do sal e da auga bendita e bautizábase o ventre da nai con auga do propio 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. As sobras do banquete bautismal debía ser botadas ás augas do río.

É tal a importancia simbólica desta ponte do Burgo que ata chega a estar presente tamén nalgúns dos ensalmos esconxuradores do mal do aire. Na parroquia pontevedresa de Salcedo aínda se recita a beizón para quitar o mal da aire ou airada. Neste rito curativo no que se limpa a ferida de mal de aire cun ramallíño de fiúncho mollado en viño tinto cómpre recitar o seguinte ensalmo:

*Pola puente de Pasarón
unos pasan e outros non.
Unos dicen a nosotros
que era mal de culebrón.
Dalle viño tinto,
rama de fiunchón
para que non corra,
nin mollesa,
nin xunte a cola coa vabeza,
nin faga cousa que mal pareza.
Un Padre Nuestro e un Ave María.*

O rito, como acontece nestes casos, repítese nove veces durante nove día. Velaí esa ponte máxica do Burgo ou de Pasarón, velaí a maxia e o poder simbólico das nosas pontes.



Camiñando sobre as augas

Rodrigo Cota
Escritor

Ninguén saberá xamais quen foi a primeira persoa que cruzou o río Lérez camiñando sobre as súas augas. Só sabemos que o foi fai uns 2.000 anos, que con toda probabilidade viña de Roma e que o fixo sobre a ponte do Burgo, que non se chamaba así nin era a mesma que hoxe vemos.

Cando os romanos marcharon, o asentamento quedou abandonado e a ponte seguiu en pé. Moito despois, alá polo século XII, dous documentos refírense á ponte. «Vetula Ponte», chámanlle nun; «Pontus Veteris», no outro. Unha e outra cousa significan o mesmo: ponte vella.

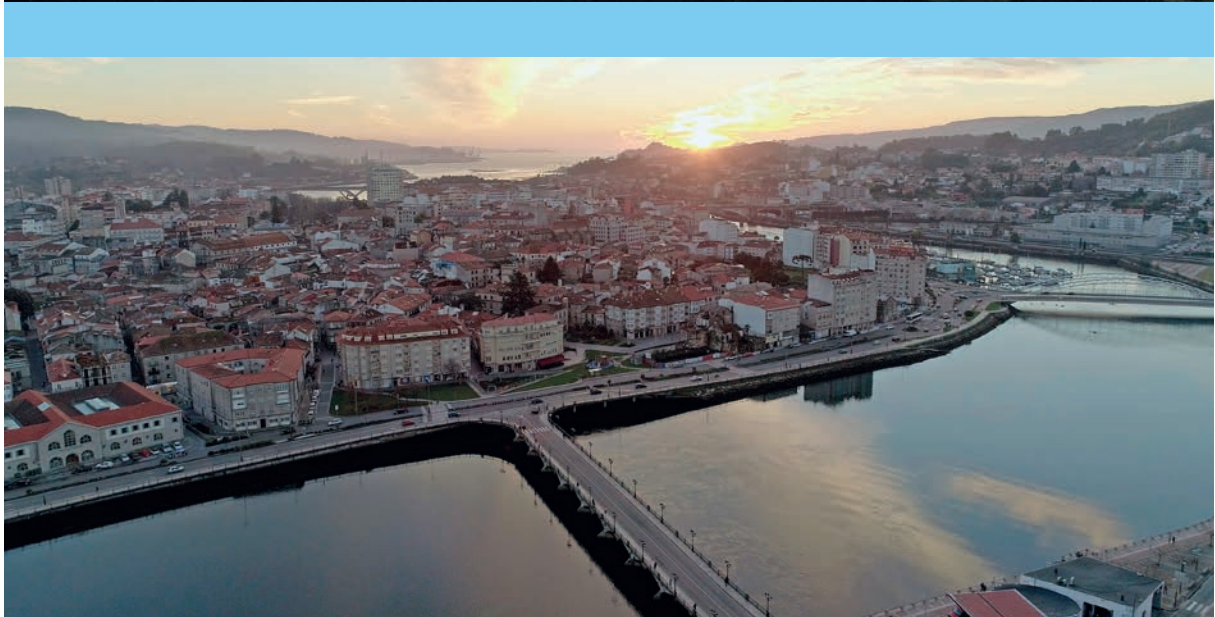
A antiga Turoqua romana converteuse niso: nun lugar no que había unha ponte vella, e así se bautizou a Pontevedra. Xunto aos restos da vella ponte romana fíxose a actual ponte do Burgo. A única que tivemos durante séculos e séculos. A que nos comunicaba, a que nos sacaba do illamento.

Durante as últimas décadas Pontevedra empezou a encherse de pontes. Pontes modernas que ían deixando á nosa ponte, outra vez vella, convertida nunha especie de irmán menor entre tanto alarde arquitectónico e tantas alternativas para entrar e saír da cidade.

Pontevedra tiña unha débeda coa nosa ponte do Burgo. Era unha cuestión de xustiza que esta volveuse ser a nosa mellor ponte. A ponte do Burgo seguirá sendo a que nos conecta co noso pasado, pero tamén a que nos transporta ao futuro.

Unha ponte luminosa e bela que non volverá ser mancillada por motores nin ruído nin fumes. Deixará de ser unha ponte vella para volver ser unha ponte antiga. E será, á vez, a máis moderna das nosas pontes e volveremos utilizala para aquilo para o que foi construída: para camiñar.

A mellor maneira de construír a Historia é respectándoa. Pontevedra, que se converteu na cidade que protexe ao camiñante, ofreceralle agora a súa mellor ponte, a súa antiga ponte nova, para que todos, pontevedreses ou forasteiros, sintan o orgullo de camiñar sobre as augas do Lérez.



burgo.pontevedra.gal



FONDO EUROPEO DE
DESENVOLVEMENTO REXIONAL



UNHA MANEIRA DE FACER EUROPA