

Puentes históricos de Galicia en el siglo XVIII: levantamientos e informes constructivos de los arquitectos Fernando de Casas y Francisco de Castro Canseco

Alberto Fernández González

El Consejo de Castilla, como explica Fayard (1982), tenía competencias en casi todos los temas del reino; en la Edad Moderna era supremo tribunal en materia de justicia, alto organismo administrativo y guardián de las leyes estatales, pero también se encargaba de supervisar todo lo relativo a puentes y caminos, fijando los procedimientos fiscales y administrativos para la construcción y rehabilitación de las obras públicas. Al Alto Tribunal, para su estudio y aprobación, se tenían que enviar una serie de documentos que se incluían en el expediente oficial: la relación con los motivos que justificaban la intervención, la copia detallada del proceso de licitación, los memoriales que daban cuenta de la distribución de costes efectuada por el corregidor y los informes de los arquitectos encargados del peritaje técnico, que incorporaban, por lo general, sendos levantamientos del edificio que se pensaba reparar (Aramburu-Zabala 1992). No es de extrañar, por tanto, que la Sección Consejos del Archivo Histórico Nacional conserve una rica documentación al respecto.

Mi comunicación en el VII Congreso Nacional de Historia de la Construcción se apoya precisamente en este tipo de fuentes documentales que custodia el mencionado archivo madrileño. A partir de los informes de los arquitectos dieciochescos Fernando de Casas Novoa y Francisco de Castro Canseco, se analizan las características constructivas de dos importantes puentes gallegos: el promovido hacia el 1380 por Fernán Pérez de Andrade en Pontedeume, y el antiguo «paso real» de Viveiro, cuya fábrica

edilicia dio comienzo en 1462 bajo el reinado de Enrique IV y concluyó en tiempos del emperador Carlos V. Los memoriales de Casas y Castro aportan una valiosa información sobre el estado de conservación de los dos viaductos en los inicios del siglo XVIII y sobre sus proyectos de reforma, pero los levantamientos efectuados por los dos arquitectos, qué duda cabe, son elocuentes fuentes gráficas que permiten la reconstrucción de la estructura originaria de los históricos puentes, pues en ellos figuran delineados los arcos y tajamares primitivos, el tipo de cepas y cimentación, la configuración de las calzadas por donde se transitaba y otros elementos significativos.

EL VIEJO PUENTE GÓTICO DE PONTEDEUME EN AGOSTO DE 1721

La construcción del antiguo puente gótico sobre el río Eume, que se conservó en pie hasta 1863, debe situarse entre los años 1380 y 1386. Su erección estuvo condicionada por una serie de factores estratégicos y económicos, a los que se deben añadir las especiales características de Pontedeume, villa que en época medieval era un importante burgo mercantil y marinero que se emplazaba en un paso de peregrinos hacia Compostela —lo que justifica la capilla y el hospital del puente—, y residencia de un poderoso señor feudal, Fernán Pérez de Andrade, apellidado por la posteridad el Bueno y por sus descendientes el

Viejo, que mediante el viaducto comunicaba sus tierras situadas a ambos lados de la ría.¹

En el verano de 1718, el histórico puente presentaba un grave deterioro: gran parte de sus arcos y estribos se encontraban dañados, y la calzada, por la parte del Arenal, no se había reconstruido todavía. La acción de las mareas, que anegaban la calzada, complicaba todavía más el ya difícil tránsito de pasajeros.² Antonio de Saavedra, procurador general de Pontedeume, notifica al Consejo de Castilla, el 12 de julio, el delicado estado del viaducto bajomedieval. En febrero de 1719 se vuelve a insistir en la necesidad acuciante de solucionar los graves daños estructurales, manifestando el nuevo procurador de la localidad que aunque el Alto Tribunal había mandado reparar el puente e incluso había aprobado un presupuesto próximo a los 37000 ducados que debía ser sufragado por las localidades próximas a la villa, éste no se había restaurado, tal vez debido a las dificultades económicas que tenían las ciudades gallegas en esa época. Como los desperfectos estructurales habían aumentado, ahora era imprescindible redactar un plan de consolidación.³

En Galicia, la práctica habitual para financiar las obras de los puentes durante los siglos XVI y XVII había sido el sistema de repartos o repartimientos entre las localidades más próximas, las que en teoría más se beneficiaban del tránsito. En el setecientos, sin embargo, los recursos para financiar los puentes gallegos se solían obtener mediante arbitrios sobre el vino y la fanega de sal o salían directamente del cobro de los derechos de portazgo (Alvarado, Durán y Nárdiz 1989, 29-30). En este sentido, se debe apuntar que Pontedeume y Betanzos disputaban desde 1718 por la aplicación de un arbitrio sobre el vino, el vinagre y el aceite que se vendía en la provincia y que era destinado a reparar las obras públicas de la ciudad brigantina. Como la villa eumesa, a raíz de una cédula real emitida el 3 de abril de 1720, había quedado liberada de las imposiciones, se solicita al Consejo de Castilla que esta partida fuera utilizada en la reparación del puente.⁴ Aunque la petición fue aceptada el 5 de octubre de ese mismo año, el Alto Tribunal decidió retener los fondos hasta que el intendente general del Reino de Galicia se informase de la necesidad y conveniencia de las obras y del coste de las intervenciones proyectadas.⁵

Rodrigo Caballero y Llanes, que en ese momento desempeñaba el cargo de intendente,⁶ y también ejer-

cía como corregidor real de A Coruña y Betanzos, escribe a Madrid el 8 de noviembre informando sobre la necesidad de que peritos familiarizados con este tipo de obras públicas lleven a cabo la inspección ocular del viaducto, petición que es atendida por el Consejo tres meses más tarde. El Alto Tribunal ordena al intendente que se traslade a Pontedeume, nombre maestros arquitectos con experiencia y conocimientos para que reconozcan los desperfectos del puente, efectúen un levantamiento de su planta y alzado y redacten un informe técnico que especifique los daños y el coste de su reparación. Aunque el Consejo de Castilla, por la urgencia de la intervención, autoriza finalmente la libre disposición de los fondos retenidos, que pasaron a poder de la villa eumesa, las cinco localidades más próximas a Pontedeume también fueron citadas al reconocimiento con objeto de que sufragasen parte de los gastos de la obra.⁷

En cumplimiento de las disposiciones, Rodrigo Caballero fija la inspección del puente para el 7 de julio de 1721 y nombra a Fernando de Casas, arquitecto de la catedral de Santiago,⁸ y a José Ferrón, técnico municipal de Pontedeume,⁹ para que lleven a cabo el peritaje de la estructura. Como el futuro autor de la Fachada del Obradoiro estaba muy atareado en ese momento dirigiendo la construcción de la capilla catedralicia de Nuestra Señora del Pilar, y la fecha prevista para la evaluación del viaducto coincidía además con los preparativos de las importantes fiestas anuales en honor del Apóstol, Casas excusa su presencia y solicita al intendente que nombre a otro técnico.¹⁰ Caballero, con todo, estaba muy interesado en el peritaje del maestro compostelano y escribe al cabildo de la catedral de Santiago para que permitiese el desplazamiento del arquitecto a Pontedeume.¹¹

Tal como había dispuesto el Consejo de Castilla, las cinco localidades más próximas a la villa eumesa fueron emplazadas al reconocimiento del puente. Rodrigo Caballero envió sendos autos de citación a los ayuntamientos de Betanzos y A Coruña, a las villas de Ares y Ferrol, y al consistorio compostelano, aunque finalmente, según consta en la documentación, sólo acudió al peritaje el regidor de la ciudad herculina, mostrándose, por cierto, muy reticente a ser incluido en el reparto de gastos.¹² El alcalde mayor de A Coruña propone al intendente que los primeros fondos para llevar a cabo las obras del viaducto tendrían que salir, en justicia, del portazgo que detenta-

ban los monjes del convento de Santa Catalina de Montefaro.¹³ Se efectuaron las gestiones pertinentes y un escribano informó a los religiosos de las medidas proyectadas, resultando que los frailes no percibían el peaje desde el año 1707, a raíz de una orden del rey Felipe V que requisaba las alcabalas y portazgos para emplearlos en sus costosas campañas militares.¹⁴ Así pues, una vez esclarecidas las circunstancias, se comunicó a Domingo Antonio da Fraga, sastre y vecino de Pontedeume que tenía arrendado el peaje del viaducto en 155 reales anuales, que en adelante no pagase el arriendo del pontazgo y lo retuviese en su poder en calidad de depósito.¹⁵

Fernando de Casas y José Ferrón, con asistencia de un notario y en presencia del intendente, el regidor de A Coruña y el alcalde y procurador general de Pontedeume, efectuaron el 22 de agosto una primera medición a cordel del puente bajomedieval.¹⁶ Ese mismo día, José Lorenzo, que así se llamaba el regidor coruñés, expresó la posibilidad de que los daños del viaducto se debieran en realidad a la negligencia del ayuntamiento de Pontedeume, por lo que solicita que en el peritaje se detalle y aclare el origen de los desperfectos, es decir, si era fortuito, por la acción de las inundaciones y mareas, o se debía a que el gobierno municipal había permitido el amarre de embarcaciones en los arcos y cepas del puente y había descuidado, por tanto, sus obligaciones.¹⁷ Por su parte, Antonio Ares, procurador general de la villa eumesa, presentó una instancia ante Rodrigo Caballero pidiendo que los arquitectos dictaminasen si el puente evidenciaba algún deterioro por el flanco donde se amarraban los bajeles, pues, en contra de la opinión del alcalde herculino, consideraba que los desperfectos del viaducto se debían a la antigüedad de su fábrica y al efecto que sobre la estructura ejercían el mar, con sus periódicas mareas, y el río Eume, que al arrastrar robles y otros árboles provocaba, con sus impactos, el constante deterioro del puente; es más, la gestión de la corporación municipal, según destaca Ares, no podía ser cuestionada porque desde tiempo inmemorial, siempre que se producía algún desperfecto, los municipios lo habían reparado.¹⁸ El 23 de agosto de 1721, hacia las ocho de la mañana, ya que se quería aprovechar la bajamar a fin de reconocer bien los cimientos de la estructura, se llevó a cabo la inspección ocular de la vieja construcción bajomedieval. Según recoge la documentación, los dos técnicos primero recorrieron el arranque de los arcos to-

mando nota de su estado y más tarde la calzada y los demás elementos.¹⁹ No cabe duda de que Fernando de Casas, por su prestigio como maestro mayor de la catedral de Santiago y porque es el autor del croquis enviado al Consejo de Castilla, fue el coordinador de los trabajos. Es muy posible que Casas, a la hora de evaluar y medir el puente sobre el río Eume, siguiese las directrices de Torija (1664, 13-23), autor que conocía perfectamente, pues su famoso libro sobre las ordenanzas de la villa de Madrid formaba parte de su biblioteca.²⁰

El dictamen final de Casas y Ferrón tuvo lugar el 28 de agosto. El informe de los arquitectos es muy importante porque describe con precisión las dimensiones, el estado de conservación y las características constructivas del viejo puente gótico. Desde la Puerta de la villa, donde se inicia el viaducto, hasta el crucero y calzada que se dirige a Cabañas, tenía el puente mil quince varas, es decir, tres mil cuarenta y cinco pies, en los que se disponían cincuenta arcos de veinticuatro, veintiséis y veintiocho pies de hueco entre pilares que incluían tajamares por ambos costados, abarcando un total de dos mil trescientos cuarenta pies, y otros ocho arcos de ocho y nueve pies de hueco, con sus respectivos pilares sin tajamares, que completaban los setecientos y cinco pies restantes. La altura de la construcción era variable: las primeras cincuenta arcadas tenían veinticuatro pies y las restantes entre catorce y nueve, incluyendo, eso sí, los pretiles, que alcanzaban una altura de tres pies y medio y el ancho de un pie. La anchura de tránsito de la calzada era de diez pies y la de los tajamares de seis y medio, salvo los comprendidos entre el vigésimo noveno y el cuadragésimo arco, que no superaban los tres pies y medio. El peritaje establece también la ubicación de sus dos torreones: sobre los pilares situados entre el octavo y noveno arco, y sobre los emplazados entre el cuadragésimo primero y el cuadragésimo segundo, y la del famoso hospital de peregrinos, que se localizaba en la vigésima arcada.

Según refiere la documentación de archivo, Fernando de Casas y José Ferrón, después de haber medido el puente, reconocieron su fábrica constructiva. En su informe destacan que el viaducto estaba asentado sobre un firme de mampostería de piedra perdida cuya altura fluctuaba entre los catorce y diez pies, o incluso algo menos en algunos sectores de la estructura. La primera hilada de los pilares era de cantería, y el resto de sillería. En cuanto a las causas del

deterioro, tenían su origen en la antigüedad del puente, la falta de argamasa en las juntas y lechos de los sillares, y en las fisuras que afectaban sobre todo a las dovelas de los arcos y antepechos, abiertos en su mayoría. La acción combinada del mar, de las inundaciones del río Eume y del agua de lluvia fue debilitando progresivamente la estructura, circunstancia que favoreció su deterioro e incluso provocó el desplome de varios lienzos de los pilares y tajamares, que debían renovarse.

Por el grave deterioro que presentaba y porque constituía un acceso importante para la comunicación con el puerto de Ferrol y las villas de Graña y Neda y varias localidades de su contorno, el puente, en opinión de los arquitectos, debía ser inmediatamente reparado. El proyecto de reforma recoge una serie de intervenciones encaminadas a evitar el desmoronamiento de la estructura: era preciso, en primer lugar, reparar la calzada y asentar mejor algunos arcos y pilares, pero también se tenían que reedificar los espolones y las escaleras de los costados, y consolidar los sillares y los tajamares con argamasa de buena calidad. Una vez afianzada la obra, se debían repasar los intersticios de los sillares de las arcadas. Los trabajos de rehabilitación del viaducto, teniendo en cuenta el precio que alcanzaban los materiales en la comarca, los jornales de oficiales y peones y las peculiares condiciones de ejecución, pues las labores serían interrumpidas diariamente por la pleamar, fueron tasados por los arquitectos en 167000 reales, cantidad que incluía los reparos imprescindibles que necesitaba el hospital, a los que se debería añadir otra partida de 28000 que importaba la reconstrucción de una de las primitivas calzadas situadas al final del puente que tenía una longitud de trescientas cincuenta varas castellanas.

Entre el 23 y el 28 de agosto, Fernando de Casas traza el levantamiento arquitectónico del hoy desaparecido puente sobre el río Eume (Fig. 1). Aunque se conocen otras imágenes más antiguas de la vieja es-

tructura gótica, éstas en realidad son vistas muy genéricas que describen la ría; es el dibujo de Casas, por tanto, la imagen más antigua que se conserva del histórico viaducto bajomedieval.²¹

El croquis muestra el alzado de los diez primeros arcos del puente con sus correspondientes tajamares apuntados, dispuestos en ambos lados de la construcción para romper la fuerza de la corriente, y su planta, que reproduce el interior de las cepas y el perímetro de la calzada por donde se transitaba. También aparecen dibujados los muros de contención del acceso por el lado de la villa y la denominada Torre del Puente, situada entre el octavo y noveno ojo. Fernando de Casas ilustra artísticamente la cimentación de piedra perdida, pero al contrario que Miguel Ferro Caaveiro, hijo de su discípulo y sucesor en la dirección de los talleres de la catedral de Santiago, quien en su reconocimiento del puente gótico de 1784 menciona y reproduce incluso los animales emblemáticos del primer señor de Pontedeume,²² no prestó atención a las contiguas esculturas del oso y del jabalí. En el extremo derecho del documento gráfico, justo encima de la firma de Casas, figura la siguiente leyenda explicativa:

En la planta y alzado presente esta demostrado parte del Puente Deume por sus medidas cuyo puente tiene de largo tres mill y quarenta y cinco pies de los que se ocupan dos mill trescientos y quarenta pies con cinquenta arcos y cinquenta y dos cortamares los ambos costados en la manera que muestra dicha planta y alzado. Y los siete-zientos y cinco pies restantes siguen sin cortamares en cuiá distancia yncluye ocho arcos. El alto de dicha puente principia en el primer arco con veinte y cuatro pies desde la calzada echa sobre que esta fundada esta sobre el antepecho que por ambos costados tiene y sigue dicha altura en catorce y acaua en lo ultimo con nueve pies de alto en que tambien yncluye el alto de dicho antepecho.

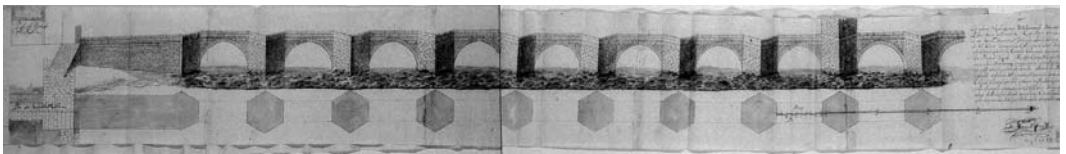


Figura 1
Antiguo puente gótico sobre el río Eume (1721). Levantamiento de Fernando de Casas y Novoa. (Archivo Histórico Nacional)

En el lado izquierdo del dibujo aparecen otras dos anotaciones complementarias: en la parte superior, «Perfil de la puente de la villa»; en la inferior, «Plano de la puente de la villa».

Aunque las reformas proyectadas no se llevaron a cabo finalmente, pues consta expresamente en el reconocimiento del año 1784 que efectuó Ferro Caa-veiro²³ que el viaducto, «en 1721 no fue reparado», no se puede descartar una posible intervención en las partes más deterioradas de su estructura.

EL PUENTE DE LA MISERICORDIA DE VIVEIRO HACIA 1702

Próximo a la desembocadura del río Landrove, en la localidad lucense de Viveiro, se emplaza el gran puente mayor o de la Misericordia, así denominado por su proximidad a la capilla barroca de la Misericordia o del Ecce Homo. Aunque es muy posible que el viaducto actual fuera levantado en el mismo lugar donde había existido otro de mayor antigüedad, tal vez construido durante la dominación romana (Ferreira 1988, 208), se conoce documentalmente que la fábrica edilicia dio comienzo en el reinado de Enrique IV, hacia 1462, concretamente, como parece indicar el testamento de Juan Veloso, vecino de Valcarria, quien otorgó una partida económica para la obra. Su conclusión tuvo lugar en 1544, bajo el mandato del emperador Carlos V (García Oro y Romani 1989).

El histórico puente de Viveiro sufrió diversas modificaciones y ensanches en los siglos XIX y XX, debido sobre todo al imparable aumento del tráfico rodado. Así, en 1878, fue ampliado el sector de la carretera que comunica con la capilla de la Misericordia; y doce años más tarde, con objeto de levantar andenes volados que se apoyaron directamente en los tajamares, se derribaron los antiguos pretiles. Ya en los años veinte de la pasada centuria, el ingeniero de caminos Antonio Álvarez reformó el adoquinado de la calzada, proyectó nuevos andenes y barandillas y sustituyó las piezas metálicas del ensanche de 1890 —las chapas de palastro y las vigas de hierro— que se encontraban corroídas por la acción del salitre, reemplazándolas por un forjado de hormigón armado que se elevaba sobre unos voladizos que atravesaban el puente. La altura de los tajamares se redujo a lo necesario, se regularizaron los paramentos de los

tímpanos y también se mejoró el acceso derecho, ce-gándose uno de los arcos primitivos. En el año 1949 fue ensanchada nuevamente la calzada y se rehicie-ron las aceras. La última intervención, llevada a cabo entre los años 1977 y 1982, una vez que el ayunta-miento de la villa resolvió no construir un moderno viaducto, consistió básicamente en superponer al puente antiguo una losa de hormigón que volaba por ambos lados y que acabó de modificar la rasante hor-izontal (Alvarado, Durán y Nárdiz 1989, 218-19). Todas estas transformaciones que sufrió el puente a lo largo de su historia hacen verdaderamente relevan-tes los dos dibujos fechados hacia 1702 que se con-servan en el Archivo Historico Nacional (Figs. 2 y 3), pues reproducen la estructura originaria de la construcción bajomedieval, con sus todavía doce ar-cadas.²⁴ Pero antes de pasar a estudiar los bosquejos se deben apuntar, cuando menos, algunas referencias históricas que ayuden a contextualizar adecuadamen-te el sentido y naturaleza de estas dos fuentes gráfi-cas.

El puente mayor de Viveiro, que tenía rango de «paso real», sufría las acometidas del río Landrove y las del bravo mar Cantábrico, por lo que necesitaba frecuentes reparaciones. Aunque en el siglo XVII se llevaron a cabo varias intervenciones en el viaducto, cabe destacar el repartimiento de 1687 que el conce-jo vivariense había presentado al rey Carlos II por-que dio lugar a un largo pleito con las ciudades de Mondoñedo, Lugo, A Coruña y Betanzos, pues estas localidades gallegas no querían financiar las obras de rehabilitación (Donapetry 1953, 185). Entre la docu-mentación generada por la controversia que custodia el Archivo Histórico Nacional figuran los informes de los maestros de cantería Alonso Rico y Andrés Leal, que son citados de nuevo por el Consejo de Castilla en octubre de 1692 para que evalúen los da-ños del viaducto. Como ambos técnicos, por su falta de cualificación y su parcialidad a favor de la villa de Viveiro, son rechazados por las localidades en litigio, un mes más tarde fueron nombrados para el peritaje los arquitectos Juan López de Brea, maestro de la ciudad de Betanzos, y Antonio Guerra del Río, técni-co vivariense. El 6 de diciembre, en presencia del co-rregidor de la villa, Diego de Cossío Bustamante, y de varios representantes de las ciudades de Betanzos y Mondoñedo, se les toma declaración a los arquitec-tos, quienes manifiestan, tras haber reconocido la es-tructura en su totalidad, hallarla deteriorada tanto en

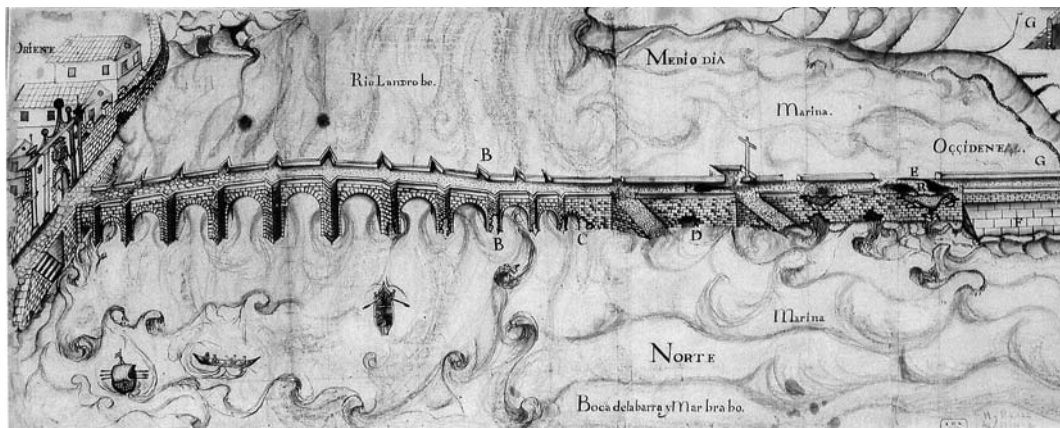


Figura 2
Puente de la Misericordia de Viveiro (1702). Levantamiento de Francisco de Castro Canseco. (Archivo Histórico Nacional)

las arcadas como en los cimientos, calzada y pretilos. Valorando únicamente las reparaciones más precisas, que se limitarían exclusivamente a la sustitución de las piedras de cantería deterioradas, la compra de las maderas necesarias para construir andamios y al enlosado de la calzada, presupuestan la intervención en 28754 reales.²⁵

Otro expediente sobre el puente de la Misericordia de Viveiro que también figura entre los autos tramitados por el corregidor de la villa tiene mayor relevancia porque incluye los mencionados documentos gráficos. Uno de los dibujos (Fig. 2), fechado en mayo de 1702, salió de la mano de Francisco de Castro Canseco, artífice sobre todo conocido por sus excelentes trabajos escultóricos, si bien, en ocasiones, también ejerció como arquitecto.²⁶

Como el dibujo del maestro leonés es un levantamiento arquitectónico, describe pormenorizadamente el estado que presentaba el puente de la Misericordia en ese momento de su historia. De aspecto macizo, la Puerta Real de la villa (letra A), declarada Monumento Histórico-Artístico en 1942, se distingue claramente en el sector izquierdo de la imagen, es decir, el correspondiente al lado de Levante. Construida en estilo plateresco por el maestro Pedro Poderoso en 1548, siendo corregidor Andrés Carasa de Tordesillas (Donapétry 1953, 188-89), la Puerta Real, también denominada «do Castelo» o «Castillo del Puente», se edificó en sustitución del antiguo acceso de la villa, destruido en el incendio que asoló Viveiro en

1540. Justo encima de la arcada de entrada se aprecia el escudo del emperador Carlos V, la gran cornisa y el parapeto de remate.²⁷ Una imagen más detallada de las troneras y sus afiligranadas almenas, que incluye además la airosa torrecilla que culmina el eje medio de la mole y las otras dos que arrancan desde los cimientos y definen los flancos laterales del edificio, aparece reproducida en el otro dibujo conservado en el Archivo Histórico Nacional (Figs. 3 y 4), anónimo en este caso, donde se plasma asimismo el característico aspecto amurallado que ya desde el siglo XVI presentaba la villa de Viveiro.

En el bosquejo de Castro Canseco (Fig. 2), se detalla el puente con los doce arcos originales de sillaría granítica, tanto apuntados como de medio punto, que pudo contemplar y describir en su momento Pascual Madoz ([1845] 1986, 1384); se distingue también el perfil alomado de la rasante de la calzada correspondiente al tramo de entrada a la ciudad; los tajamares en forma de huso rematados por sombreretes piramidales que forman sendas plazoletillas triangulares a fin de resguardar a los peatones del paso de los carruajes; y la famosa Cruz de piedra que según la tradición fue colocada en la calzada por un caballero que deseaba expiar su responsabilidad en un suceso violento ocurrido en ese mismo lugar que había causado la muerte de una persona (Donapétry 1953, 187). En el extremo occidental de la estructura aparece dibujada la hermosa capilla de la Misericordia (letra H) que da nombre al puente. Fundada en 1603 por

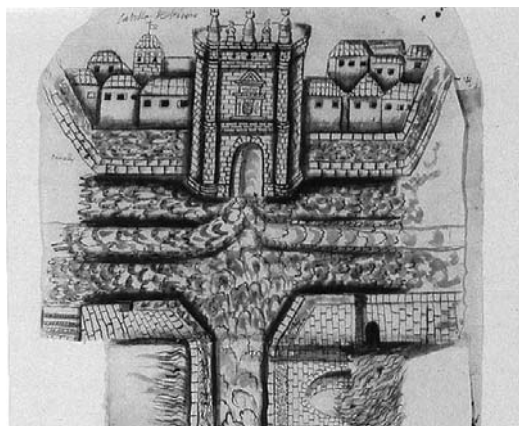


Figura 4
Detalle de la Puerta Real

Rodrigo Alonso Alfeirán, de linajuda stirpe vivariense, la capilla también se describe con mayor exactitud en el bosquejo anónimo fechado hacia 1702 (Figs. 3 y 5), donde se reproduce la fachada principal del santuario, con sus dos puertas de acceso; el frontón con el escudo cuartelado que detalla los blasones de los Posada, Pallares, Somoza y Alfeirán; y la alta espadaña con sus campanas. Falta en el documento gráfico, eso sí, la actual ventana que ilumina el interior de la capilla y que está ubicada justo encima de las portadas, circunstancia que relaciona este elemento con una posterior intervención.

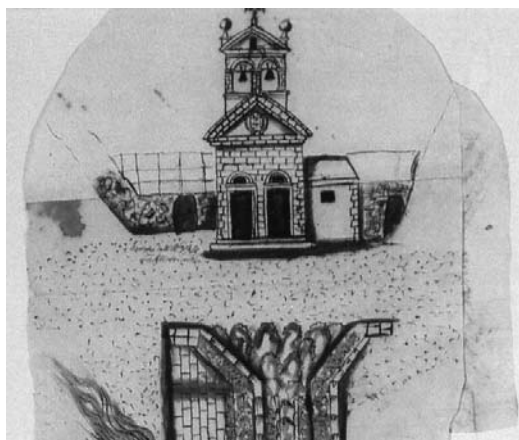


Figura 5
Detalle de la Capilla de la Misericordia

El deterioro del histórico viaducto, según dictamina Castro Canseco en su informe (letras B, C y D) y refleja en el levantamiento arquitectónico (Fig. 2), se debía a las grandes avenidas del río Landrove y al empuje de la corriente de la ría; pero muchos de los daños ocasionados en los pilares, no obstante, tenían su origen en las constantes tracciones de las marmas amarradas por los buques que en pleamar accedían al puente. El desgaste de la calzada (letras D, E, P y R), por su parte, era consecuencia, sobre todo, de algunas deficiencias estructurales en la fábrica y cimentación del puente, pero también se debía a la constante carga y descarga de mercancías entre los barcos y los carros situados en la plataforma.²⁸

Otras interesantes informaciones que proporciona el peritaje del maestro leonés se refieren a las dimensiones del puente, que comprendía una longitud de seiscientas varas castellanas y una altura en torno a las doce, siendo la anchura de la calzada, incluyendo los pretilos de cada lado, próxima a las cinco varas. Para asegurar la conservación de la obra, según declara Francisco de Castro Canseco en su informe, se tenía que consolidar la calzada mediante un muro escarpado de cantería que era preciso cimentar adecuadamente por ambos lados de la estructura, tal como demuestran las letras E, G y F. La reconstrucción de la porción de calzada comprendida entre las letras P y R y de la arcada señalada con la letra C eran otras intervenciones imprescindibles que debían llevarse a cabo a juicio del arquitecto. Con el empedrado del viaducto, el arreglo de los tajamares, pretilos y arcos deteriorados y la construcción de varios aliviaderos para así favorecer el desalojo del exceso de agua que llegaba con las crecidas del río y el fuerte oleaje del mar se culminarían los trabajos, que fueron presupuestados en 92700 reales, si bien las reparaciones más importantes tendrían un coste de 52500 reales.

NOTAS

1. Sobre esta vieja estructura, su promotor y las diferentes mutilaciones y transformaciones que sufrió a lo largo de su historia, véanse los trabajos de Pérez (1944, 405-06); Couceiro (1944, 130-36); Rivadulla (1987, 62-66); García Oro (1994, 19-30); Correa (1995); y Correa (2000).
2. AMP. Expedientes de ríos, pontes, portos e afíns 1588-1935, carp. 109, s. fol.

3. AMP. Expedientes de ríos, pontes, portos e afíns 1588-1935, carp. 109, s. fol.
4. AMP. Libros de actas capitulares ou do pleno 1700-1745, carp. 3, consistorio 5 enero 1718, s. fol. y consistorio 17 abril 1720, s. fol.
5. AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, fols. 2-2 v.
6. Con el establecimiento de la Intendencia General de Galicia en el siglo XVIII se produce una pugna entre esta institución y la Real Audiencia, que hasta ese momento gestionaba el sistema de repartos para financiar las obras de los puentes. El enfrentamiento concluye finalmente con la pérdida de atribuciones de la Audiencia (Alvarado, Durán y Nárdiz 1989, 30).
7. AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, fols. 2-2 v.
8. Sobre este importante arquitecto del barroco gallego, véase Fernández González (2006).
9. Este artífice barroco figura en el catálogo de artistas gallegos recopilado por Couselo (1932, 345) como autor, en el año 1716, de la reedificación de la fachada de la capilla de los Remedios de Mondoñedo.
10. Las diligencias se inician el 20 de junio de 1721 (AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, fols. 1-2). Una información más detallada sobre los trámites administrativos y demás circunstancias que rodearon el peritaje del maestro en Fernández González (2004).
11. La carta es vista en la sesión celebrada el 15 de julio, pero la corporación catedralicia no concede licencia al arquitecto para abandonar Compostela hasta el 12 de agosto. Sobre las obligaciones de Fernando de Casas como maestro mayor de la catedral de Santiago, véase Fernández González (2006, 165-69).
12. AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, fols. 8-9, 13-14.
13. AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, fols. 18 v-20.
14. La expropiación del portazgo debe relacionarse, por tanto, con las medidas adoptadas por Felipe V en el contexto de la Guerra de Sucesión. Como es evidente, la máxima preocupación del monarca en esa etapa crítica de su reinado era aumentar los ingresos de la corona para mantener el ejército. Sobre el impacto del conflicto en Galicia, véanse González (2002) y Núñez-Varela (1998).
15. AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, fols. 20-20 v.
16. AHN. Consejos, leg. 35246-3, s. f.
17. AMP. Expedientes de ríos, pontes..., carp. 109, s. f.
18. AHN. Consejos, leg. 35246-3, s. f. Como se puede comprobar, el procurador de Pontedeume, ante las acusaciones del regidor coruñés, matiza las supuestas causas del deterioro del puente. Tras la evaluación, los técnicos dictaminan que el daño no se debía a los amarres, sino a su antigüedad.
19. AHN. Consejos, leg. 35246-3, s. f.
20. De hecho, el libro de Torija lo cita expresamente Casas en un peritaje que efectuó en Monforte de Lemos al inicio de su carrera. Al respecto, véase Fernández González (2006, 24, 33).
21. El dibujo de Casas lo he dado a conocer en Fernández González (2004).
22. Según refiere Miguel Ferro Caaveiro, entre el segundo y tercer arco contando desde la Puerta de la villa, en los huecos de los tajamares, se emplazaban las esculturas del oso y del jabalí que aluden al señorío de la villa (AMP. Puentedeume reconocido de orden del Real y Supremo Consejo de Castilla por D. Miguel Ferro Caaveiro Arquitecto de la Santa Yglesia, Ciudad, y Arzobispado de Santiago, en 1784).
23. AMP. Puentedeume reconocido de orden del Real y Supremo Consejo de Castilla...).
24. Ambos dibujos los he dado a conocer recientemente en Fernández González (2010).
25. AHN. Sección Consejos, leg. 26436/3, fols. 82-83.
26. Aunque la actividad artística del maestro leonés se centró fundamentalmente en la escultura, donde destacó, también fue responsable de algunas intervenciones edilicias. De hecho, tenía el título de Maestro de Arquitectura, como consta documentalmente en los informes conservados en el Archivo Histórico Nacional y en varios contratos de obra artística que Francisco de Castro Canseco tomó a su cargo en la provincia de Ourense. Un resumen de su biografía artística en Couselo (1932, 258-63); García Iglesias (1992); y Fernández Gasalla (2004).
27. Sobre las armas de la ciudad de Viveiro, véase Chao (1955).
28. AHN. Sección Consejos, leg. 26436/3, fols. 83-84.

LISTA DE REFERENCIAS

Fuentes manuscritas

- Archivo Histórico Nacional (AHN)
 Consejos, legs. 35246/3, 26436/3.
 Mapas, planos y dibujos: nº 1788, 2122 y 2123.
 Archivo Municipal de Pontedeume (AMP)
 Expedientes de ríos, pontes, portos e afíns 1588-1935, carp. 109.
 Libros de actas capitulares ou do pleno 1700-1745, carp. 3.

Fuentes impresas

- Alvarado, S., Durán, M. y Nárdiz, C. 1989. *Puentes históricos de Galicia*. A Coruña: Colegio Oficial de Ingenieros

- de Caminos, Canales y Puertos.
- Aramburu-Zabala, M. A. 1992. *La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1575-1650*. Valladolid: Junta de Castilla y León.
- Chao Espina, E. 1955. «Las verdaderas armas de Viveiro». *Boletín de la Real Academia Gallega*. 26: 11-19.
- Correa Arias, J. F. 1995. «A Ponte do Ume». *Cátedra*. 2: 15-56.
- Correa Arias, J. F. 2000. «A Ponte do Ume II». *Cátedra*. 7: 7-44.
- Couceiro Freijomil, A. 1944. *Historia de Puente de Ume y su comarca*. Ponte de Ume: Artes Gráficas Compostela.
- Donapetry Yribarnegaray, J. 1953. *Historia de Viveiro y su concejo*. Viveiro: Artes Gráficas A. Santiago.
- Couselo Bouzas, J. 1932. *Galicia artística en el siglo XVIII y primer tercio del XIX*. Santiago: Imprenta del Seminario.
- Fayard, J. 1982. *Los miembros del Consejo de Castilla (1621-1746)*. Madrid: Siglo XXI.
- Fernández Gasalla, L. 2004. Francisco de Castro Canseco. En *Artistas Galegos. Séculos XVIII e XIX*, 18-57. Vigo: Nova Galicia.
- Fernández González, A. 2004. «A antiga ponte gótica sobre o río Eume en agosto de 1721: algunhas precisións documentais e un debuxo inédito de Fernando de Casas y Novoa». *Cátedra*. 11: 27-40.
- Fernández González, A. 2006. *Fernando de Casas y Novoa, arquitecto del barroco dieciochesco*. Madrid: Fundación Universitaria Española.
- Fernández González, A. 2010. «El puente de la Misericordia de Viveiro en los siglos del barroco: un dibujo inédito de Francisco de Castro Canseco». *Estudios Mindonienses*. 26: 587-597.
- Ferreira Priegue, E. 1988. *Los caminos medievales de Galicia*. Ourense: Museo Arqueológico Provincial.
- Filgueira Valverde, J. 1970. *Historias de Compostela*. Santiago: Bibliófilos Gallegos.
- García Iglesias, J. M. 1992. «Francisco de Castro Canseco (Ca. 1655-1714) en la actividad artística de Galicia». *Laboratorio de Arte*. 5: 241-263.
- García Oro, J. 1994. *Don Fernando de Andrade, Conde de Villalba 1477-1540*. Santiago: Xunta de Galicia.
- García Oro, J. y Román, M. 1989. «Viveiro en el siglo XVI: estudio histórico y colección documental». *Estudios Mindonienses*. 5: 13-269.
- González Lopo, D. L. 2002. Galicia en la Guerra de Sucesión. En *Rande 1702, arde o mar. III Centenario de la Batalla de Rande*, 103-15. Vigo: Museo del Mar de Galicia.
- Madoz, P. [1845] 1986. *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España y sus posesiones de Ultramar: Galicia*. Santiago: Libros Galicia.
- Núñez-Varela, J. R. 1998. «Algunas incidencias de la Guerra de Sucesión en la antigua provincia de Betanzos». *Revista de Neda*. 1: 41-59.
- Pérez Costanti, P. [1925-27] 1993. *Notas viejas galicianas*. Santiago: Xunta de Galicia.
- Rivadulla Conde, I. 1987. «As sete pontes de Fernán Pérez de Andrade». *Vntia*. 3: 62-66.
- Torija, J. 1664. *Tratado breve sobre las ordenanzas de la villa de Madrid y policía de ella*. Burgos: Juan de Viar.

