

## Tipología constructiva de los pontones tradicionales contemporáneos en las vías rurales gallegas. El caso particular de la Sierra de Ancares

Juan Ortiz Sanz  
Teresa Rego Sanmartín  
Ignacio Gabriel Cañas Guerrero

Las vías tradicionales y el conjunto de obras que llevan asociadas presentan —como toda construcción popular— peculiaridades locales que constituyen un vasto patrimonio construido del medio rural. Una de las obras de paso asociadas a las vías rurales en la comarca de Ancares son los *pontillóns*. Ésta es la solución popular de mayores dimensiones al cruce de cursos de agua, permitiendo incluso el paso de carruajes. Son considerados por algunos autores como los vestigios de los puentes existentes en los primitivos caminos que unían los castros gallegos, anteriores a la llegada de los romanos. Actualmente, todavía se encuentran en pleno uso, por lo que es posible estudiar sus características mediante el análisis directo de ejemplares aún en pie.

### MATERIAL Y MÉTODO

El objeto del presente estudio es determinar el tipo básico de pontillón tradicional en la comarca de Ancares, sierra situada en entre Lugo y León (figura 1). El primer problema encontrado fue la localización de la muestra objeto de nuestro estudio. Se procedió a su búsqueda mediante diversos métodos: fotografía aérea, planos a escala 1:10.000, entrevistas a habitantes de la zona, observación directa en campo, ejemplares citados en la bibliografía específica y guías de diversa índole.

Una vez localizados los *pontillóns*, se visitaron y

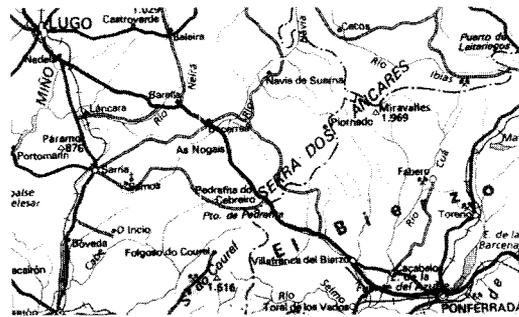


Figura 1  
Localización de la zona de estudio

rellenaron las fichas de análisis de 13 ejemplares (figura 2). En cada uno de ellos, se observó su geometría básica (número de ojos, inclinación de tablero, inclinación de los accesos, perpendicularidad del eje del tablero con el eje del curso y la forma en planta de los estribos), sus dimensiones (altura libre, luz y ancho de vía) y sus características constructivas (sistema estructural y materiales de cada elemento). La elaboración del pertinente croquis (figura 3), la toma de fotografías y la ocasional entrevista con algún vecino, daban por concluida la toma de datos en campo de cada ejemplar.

1 LOCALIZACIÓN		Clave:			
<b>1.1 EMPLAZAMIENTO</b>		<b>1.2 VIA</b>		<b>1.3 CURSO</b>	
LUGAR		ORIGEN		NOMBRE	
ALDEA		DESTINO		TIPO	
MUNICIPIO		TIPO		RÍO	
METODO DE LOCALIZACIÓN		SENDEIRO		REGO	
		CORREDOIRA		REGUEIRO	
		CAMINO REAL		PRESA	
		OTRO		OTRO	

Figura 2

Ficha de análisis

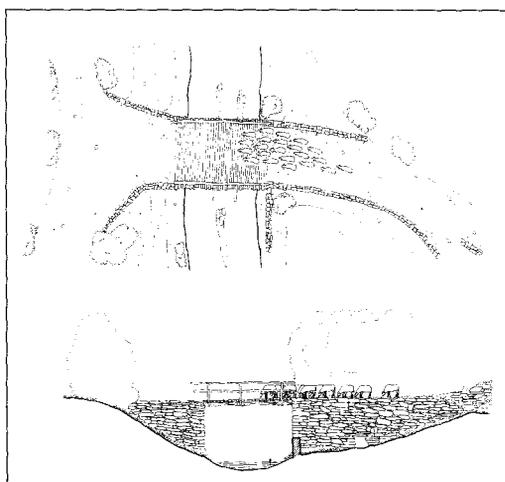


Figura 3

Croquis de un pontillón

## RESULTADOS

### Forma en planta de los estribos

Tras el análisis de todos los ejemplares de la muestra cabe destacar, en cuanto a su geometría básica, lo siguiente. Los tipos de estribo que parecen más habituales en función de la forma en planta de su coronación son los siguientes:

**Lineal:** muro de planta recta sensiblemente paralelo a la orilla del cauce. Es el caso característico de pasos sobre canales.

**Convexo:** típico muro de contención a modo de cilindro, generalmente truncado por el talud adyacente al cauce.

**Rectangular:** similar al anterior pero con forma de prisma cuadrangular truncado, con esquinas bien definidas.

**Otros:** estribos con planta irregular, no encuadrables en los grupos anteriores.

### Dimensiones

Por lo que a las dimensiones respecta, podemos reseñar lo siguiente:

#### *Altura libre*

La altura desde el plano inferior del tablero hasta el fondo del cauce es muy variable. El mayor de los encontrados presentaba una altura de 5 m sobre la lámina de agua del río. La altura libre no pudo determinarse a causa de su ruina, aunque se estima en 8 m, a juzgar por la «poza» sobre la que está situado.

#### *Luz*

El ejemplar que presentaba una mayor luz medía 12 m, seguido del ejemplar de mayor altura libre que con sus 9,5 m de luz debió ser uno de los «pontillons» más grandes de toda la comarca.

#### *Ancho de vía*

La longitud de las traviesas que forman el tablero varía en función del uso al que iba destinada la construcción, siendo uno de los aspectos más característico de

cada tipo de obra. De esta forma, la anchura de los pontillóns oscila aproximadamente entre 2,1 y 2,6 m.

### Características constructivas

En cuanto a las características constructivas de los *pontillóns* de la comarca, del análisis se desprende lo siguiente:

#### *Sistema estructural*

Todos los ejemplares estudiados contaban con el mismo sistema estructural: adintelados con largueros de un solo tramo. Los estribos están formados por sendos muros de gravedad, generalmente de trasdós inclinado y alzado vertical, que se rellenan con tierra para formar los accesos. Sobre la coronación de los estribos, apoyan los largueros, en unas ocasiones directamente y en otras por mediación de una solera. Suelen emplearse rollizos descortezados y sin labrar, si bien también se emplea madera escuadrada.

El tablero se suele formar mediante traviesas unidas por sus cantos y clavadas a los largueros, siendo aquellas tanto a base de rollizos como de maderos escuadrados. También se dispone a veces de dos medios rollizos a modo de impostas, clavado a la cara superior de las traviesas. El tablero suele revestirse superiormente de ramaje y tierra, con el objeto de que los animales no vean huecos en su camino y transiten por él sin miedo.

Algunos ejemplares presentan también rústicas balastradas de madera, a base de pasamanos con balaustres sujetos a los largueros exteriores.

#### *Materiales*

Los muros de todos los estribos estudiados están contruidos a base de mampostería en seco de piedra. Solía emplearse bien el material extraído de la zanja de cimentación o el procedente de alguna cantera próxima.

En largueros, traviesas, balastradas y demás elementos, la madera más empleada es la de castaño (*castanea sativa*), muy abundante en esta comarca y que, para la construcción de obras de paso, suele preferirse al roble (*Quercus robur*).

El número de largueros oscila entre 3 y 6, y su diámetro alcanza hasta los 40 cm en los grandes «pontillóns». La separación entre largueros no supera los 50 cm.

La sección de las traviesas oscila entre 5×10 cm y 10×15 cm, rebasando su longitud entre 10 y 50 cm los largueros externos.

Por último, destacar que los desperfectos en estas obras solían estar causados por las avenidas invernales, que arrastraban gran cantidad de materiales. Cabe señalar aquí, sin embargo que, pese a tratarse de madera a la intemperie y en condiciones de ambiente muy húmedo, los habitantes siempre resaltan la larga duración de sus elementos de madera, de forma que era raro que fallaran por la pudrición de éstos. Los propios habitantes que utilizaban el puente, eran los encargados de su construcción y mantenimiento. De este modo, grupos de hasta veinte vecinos aportaban y acarreamos los materiales necesarios para tales operaciones. Llama poderosamente la atención el uso regular que de ellas se hace aún en la comarca, sin duda causa fundamental de su buen estado de conservación.

### BIBLIOGRAFÍA

- Bas López, B.: *As construcións populares: Un tema de etnografía en Galicia*. Edicions do Castro. Sada. A Coruña. 1983, pp. 161-167.
- Bas López, B.: *Camiños, pasos e pontes*. Ed. Irindo Vigo, 1989, pp. 74-119.
- Dal Re, R.: *Caminos rurales*. Ed. Mundi Prensa. Madrid, 1994.
- González Reboredo, X.M. y González Pérez, C.: *Sociedade e tecnoloxía tradicionais do val de Aneares*. Consello da Cultura Galega. Santiago de Compostela. Coruña, 1996, pp 165-171.
- González-Valcárcel, J.M.: *La conservación del patrimonio rural en la actualidad: visión internacional*. Arquitectura Popular en España. Biblioteca de Dialectología y Tradiciones Populares. CSIC. Madrid, 1990, pp. 587-596.
- García Grinda, J.L.: *Arquitectura popular de León*. Exema. Diputación Provincial de León. León. 1991, pp. 302-303.
- Llano Cabado, P. de: *Arquitectura popular en Galicia*. Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia. Santiago de Compostela. La Coruña. Tomo II, 1983, pp. 427-439.
- Nardiz Ortiz, C.: *El territorio y los caminos en Galicia*. Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia. Xunta de Galicia. La Coruña, 1992.
- MOPU: *Guías metodológicas para la elaboración de estudios de impacto ambiental núm. 1: Carreteras y ferrocarriles*. Monografías de la Dirección General de Medio Ambiente. Madrid. 1989, pp. 124-131.