

Puentes de la provincia de La Coruña (*)

Por FRANCISCO MERIDA HERMOSO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

España es un país abundante en antiguas obras de ingeniería de singular interés desde los puntos de vista histórico y estético, muchas veces no suficientemente conocidas. Las páginas de esta Revista, en sus ciento veinticinco años de publicación, han divulgado, siempre que se presentaba la ocasión, todos aquellos trabajos de investigación realizados sobre nuestras antiguas obras públicas, como es el caso que se presenta a continuación, donde se estudian diversos puentes de la región gallega.

"Nos damos cuenta de que nuestro prurito de ingenieros deformados hacia las dificultades del cálculo, nos ha hecho olvidar los puentes construidos hasta el presente. Y esto hasta tal punto, que hemos atentado contra la belleza de algunos que todavía nos sirven".

(Carlos Fernández Casado. Informes de la Construcción n.º 76)

La mayor dificultad con la que me he tropezado para la elaboración del presente artículo, que pretende dar una idea general de los puentes de interés histórico-artístico existentes en la provincia de La Coruña, deriva de la limitación de su propia naturaleza.

La restricción de espacio que esto supone, me obliga a la elección de un número reducido de puentes, dado que, he preferido disminuir su número, en previsión de una posible continuidad, antes que eliminar cualquier información que sobre cada puente poseyera.

Ante esto la selección se me presentaba difícil, siendo diversos los condicionantes presentes en esta labor. Han pesado mis criterios estéticos, subjetivos por otra parte, así como el interés de conservación de las obras amenazadas tanto por el olvido como por las reformas a las que son sometidas para acondicionarlas a las necesidades actuales de uso.

Esta última faceta, basada principalmente en consideraciones estrictamente funcionales, ha destruido, (Puente Viejo de Betanzos), o desnaturalizado, (Puente Olveira), puentes de indudable interés.

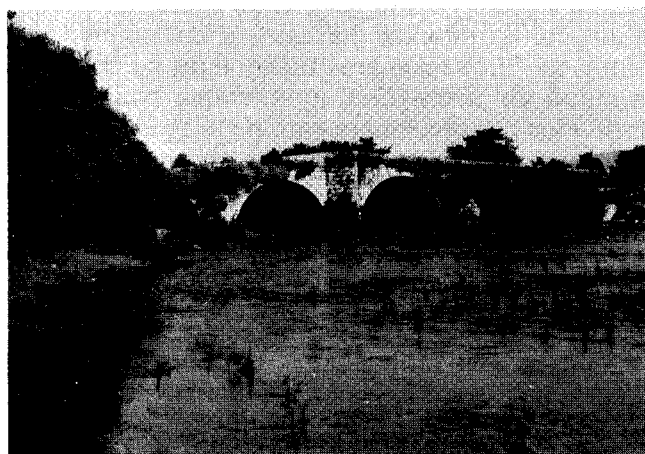
(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo que pueden remitirse a la Redacción de esta Revista, hasta el 31 de enero de 1981.

Es por esto por lo que puentes tan importantes como Puente deume, Puente Nuevo de Betanzos, Puente de Don Alonso o tantos otros, no están incluidos en este estudio.

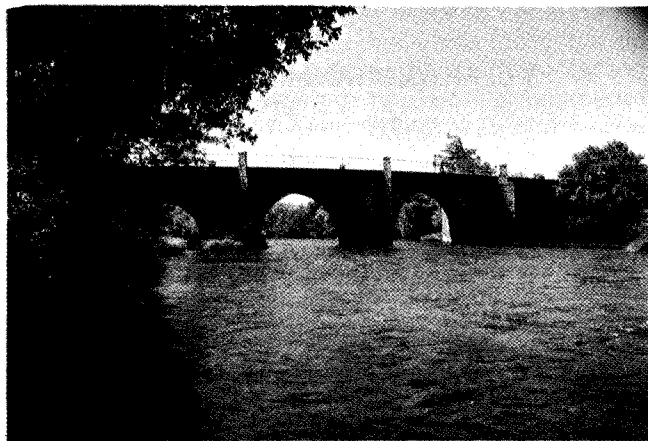
Pretendo por último, continuar este artículo con otros tres correspondientes a las provincias de Lugo, Orense y Pontevedra, completando así mi visión de los puentes de la Región Gallega.

I

PUENTE OLVEIRA. Situado cerca de Mazari-cos, sobre el río Ezaro o Jallas, (Xallas). Río de pequeño caudal en tiempos ordinarios, que desagua en el Atlántico al pie del Monte Pindo. Lugar sagrado para los celtas, y de donde proviene sus connotaciones míticas, lo que motivó que desde tiempos pretéritos se poblaran sus márgenes.



Puente Olveira. Vista antes de la restauración.



Puente Olveira. Estado actual. Vista desde aguas arriba.

Los romanos procuraron mantener sus vías próximas a los núcleos de población existentes, formando parte el Puente Olveira, (Olbeiroa), de la vía "per loca marítima", de gran recorrido por los rodeos que daba al contornear la costa.

Posteriormente el puente serviría de paso al camino secundario Santiago-Finisterre, encontrándose en servicio en la actualidad en la carretera local que une Dumbría con Mazaricos, en un paraje de gran belleza.

La obra consta de cuatro arcos, tres de ellos de diámetros equivalentes, siendo el último considerablemente menor.

Recientemente ha sido reformado, recreciéndose sus tímpanos hasta conseguir una rasante horizontal, que permite el paso de vehículos, perdiendo el puente gran parte de su belleza.

En la primera fotografía, conseguida gracias a la amabilidad de Don Carlos Fernández Casado, puede verse el estado del puente con anterioridad a la reforma referida. La calzada del puente era alomada. "Los tajamares triangulares se coronan a mitad de altura con sombreretes piramidales formados por escalonamiento de hiladas, excepto la pila central que llega hasta coronación interrumpiendo el pretil".

La siguiente fotografía corresponde a su estado actual, los cuatro arcos son de medio punto, con tajamares que a diferencia de los originales, ascienden hasta coronación, conservando la forma triangular, siendo análogos los paramentos de aguas arriba y aguas abajo.

Sobre los tajamares ascienden unas pilastras que soportan la barandilla metálica, sustituyendo al hermoso pretil que poseía el puente. La calzada

ha sido ampliada para permitir el paso de la mencionada carretera local, ocultando el enlosado de la antigua calzada romana.

De la primitiva obra romana son pocos los vestigios que perduran, tan solo algunos sillares en las zonas inferiores de las pilas, de buena escuadría y que atestiguan su origen. El aparejo de la sillería de los tímpanos es reciente.

El estado de conservación es bueno si enfocamos el tema desde el punto de vista resistente. Estéticamente la obra se encuentra muy deformada por las reformas, como se aprecia sin más que comparar las dos fotografías del puente que adjunto.

II

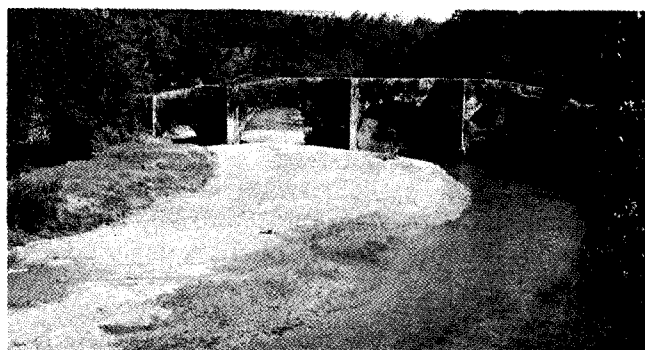
PUENTE DE BRANDOMIL. Situado también sobre el río Jallas a la salida del pueblo que le da nombre y paralelo al moderno puente en servicio en la carretera local de Brandomil a Negreira.

Después de visitar más 700 puentes de toda Galicia, quizá sea el puente de Brandomil uno de los que más gratamente me ha impresionado. No resulta difícil justificarlo ante la belleza de la obra y el perfecto estado en que se encuentra.

Las referencias históricas de la zona son muy antiguas, en las proximidades del puente existe un castro, lo cual asegura el establecimiento de los celtas en esta población.

Los romanos afianzaron el asentamiento, situando en Brandomil la mansión de Grandimiro, también llamada Claudomerius, perteneciente al itinerario IV de Antonino.

La principal causa de la importancia otorgada por los romanos a esta zona, se debió a la explotación de las minas de estaño de que fué objeto el punto llamado Limidiero.



Puente de Brandomil. Vista desde aguas arriba.



Puente de Brandomil. Vista desde aguas abajo.

El puente se construyó en el primer siglo de nuestra era, constituyendo el punto de cruce de dos vías romanas, una secundaria que partía del mismo puente y la vía "per loca marítima" una de las cuatro arterias de la red de comunicaciones romanas en Galicia.

Angel del Castillo lo considera uno de los escasos puentes que se han conservado tal y como lo dejaron los romanos. Esto es harto dudoso, existiendo características que nos apartan de esta hipótesis y que iré comentando al llevar a cabo la descripción de la obra.

Carreras Candi, en la Geografía del Reino de Galicia, sin dudar de su origen romano, nos comenta la existencia de una cruz griega y la leyenda Avemaría, grabadas en el puente, por lo que supone "ha de ser obra de cristianos".

El puente está formado por cuatro arcos de medio punto, uno de ellos de menores dimensiones que los tres restantes, de diámetros análogos. A pesar de la uniformidad de material y labra, se observa una diferencia cualitativa entre los arcos. Dos de ellos tienen las arquivoltas de las bóvedas rehundidas en el paramento de aguas arriba, ocurriendo esto en tres de los arcos en el paramento de aguas abajo.

Tratando de encuadrar esto en algún estilo arquitectónico nos conduce indefectiblemente al Románico, en los albores del Siglo XII, momento en que este ornamento era profusamente empleado.

Los tajamares son de forma triangular aguas arriba y trapezoidales aguas abajo, prolongándose por encima de la rasante, formando apartaderos. Los ingenieros romanos coronaban los tajamares

a mitad de altura, llegando éstos hasta el arranque de los arcos. Es en los puentes medievales donde vemos prolongarse los tajamares por encima de la calzada, insertándose en el pretil del puente, ofreciendo ese aspecto almenado tan característico.

Estas dos peculiaridades son las que fundamentalmente me llevan a pensar que el puente, de incuestionable origen romano sufrió una importante modificación alrededor del siglo XII. Catalogándose el puente por tanto como Romano-Románico.

El alzado del puente resulta si no extraño, por lo menos inusual. Generalmente la rasante del puente a través de todas las épocas ha sido horizontal o en lomo de asno. Sin embargo el Puente de Brandomil tiene una rasante quebrada.

La sillería del puente es muy sana y de buena labra, estando bien aparejado en su fábrica de tímpanos, más irregulares son los dovelas que forman la bóveda de los arcos.

El pretil formado por sillares de grandes dimensiones no es tangente al trasdós de la bóveda, sino que existe una hilada de sillares entre ambos, que queda recortada por la inclinación de la rasante. La calzada es estrecha, salvo en los ensanchamientos producidos por la existencia de los apartaderos.

La anchura de pilas es excesiva, desarrollando cada una, función de pila estribo, resultando por tanto pequeña la relación vano-macizo. El puente por ello ofrece un aspecto monolítico.

El puente se conserva perfectamente, debido a que la construcción del puente moderno no ha obligado al puente de Brandomil a subordinarse a las necesidades de nuestra época, quedando relevado de la función que durante siglos desarrolló.

III

PUENTE LEDESMA. Es el primero de la serie de puentes notables que salvan el paso del río Ulla. Aguas abajo quedan Puentevea, (que veremos a continuación) y Puenteceures, que junto con el Puente Ledesma han visto discurrir durante siglos las aguas del Ulla hasta el mar.

A pesar de su antigüedad el puente continua en servicio, mudo testigo del paso de caminantes de épocas muy diferentes, ante los que sumiso, ha dejado admirar su impresionante silueta.



Puente Ledesma. Vista General desde aguas arriba.



Puente Ledesma. Detalle de la Fábrica.

El puente se asienta, como dije, sobre el río Ulla, frontera natural entre las provincias de La Coruña y Pontevedra, formando parte de la carretera local que partiendo de Santiago de Compostela, pasa por Boqueijón, Puente Ledesma y Camanzo, adentrándose después por tierras pontevedresas.

A pesar de la ostentuosidad del puente las referencias históricas son exiguas. Don Carlos Fernández Casado lo atribuye a los romanos, si bien, sin una afirmación taxativa. Más adelante expondré las dudas que se me plantean para aceptar esta hipótesis.

El mayor problema que existe para encajar un puente dentro de una determinada época hasta el siglo XIX, se debe al escaso avance de las técnicas y modos constructivos, hasta bien entrado este siglo, en el que el diferente tratamiento dado a la piedra y el descubrimiento de nuevos materiales, (hierro, acero, hormigón), revolucionó el arte de construir.

Por otro lado los romanos dispusieron de unos excelentes ingenieros. La solidez de sus obras, conservadas a lo largo de los siglos y la elección de su ubicación nos lo demuestran. Los puentes romanos se asientan en los lugares más favorables para su perpetuación, estrechamientos naturales del cauce de los ríos, afloramientos de roca firme, son utilizados para tender sus arcos en las mejores condiciones de resistencia y luz.

Práctica normal durante muchos siglos, fué el plagio de las obras romanas, que sin pretenderlo crearon escuela, o la reforma de los puentes diseñados por los ingenieros romanos. Es por ello que puentes de incuestionable ascendencia

romana, aparecen con características medievales o totalmente desfigurados. Por otro lado no hemos de olvidar el paréntesis constructivo a que se vió sometida nuestra nación por las luchas intestinas hasta cerca del siglo XII.

Por esto, discernir si una obra es de origen romano, con aditamentos de otra época o es originaria de esta época resulta a veces muy complicado, sobre todo si no existe ni una documentación ni referencias históricas que avalen las hipótesis lanzadas.

En el Puente Ledesma nos ocurre esto, no existe ningún tipo de documentación, aunque esto a veces puede representar una información. Además la inexistencia de vías romanas principales (podría existir una vía secundaria?), y las características medievales del puente me hacen incluirlo en esta segunda categoría.

El puente Ledesma es uno de los mayores puentes de La Coruña. Su longitud total es de 102 metros, divididos como expongo.

Nueve arcos de medio punto con luces de $7 + 9 + 10 + 10 + 10 + 10 + 8 + 7$ m., con anchura de pilas partiendo de la misma margen derecha de $2,5 + 2,5 + 3 + 3,5 + 3,5 + 3 + 2,5 + 2,5$ m., con una relación vano macizo del orden de tres.

La calzada es ligeramente alomada, adaptándose perfectamente al crecimiento en luz y por consiguiente en altura de los arcos desde la orilla del río al centro de éste.

Aguas arriba los tajamares son triangulares, con sombrero piramidal sobrepuesto, formado por hiladas que escalonadamente van perdiendo di-

mensiones. No llegan hasta el pretil sino que se coronan en la zona de riñones del arco.

Aguas abajo los tajamares son rectangulares, esta forma poco empleada entre los constructores romanos, fué muy usada por los ingenieros medievales. ¿Corresponde a una reforma o es el tajamar original del puente?.

La sillería es muy sana, con sillares relativamente grandes. El aparejo de tímpanos es muy uniforme, salvo en alguna zona donde el puente ha debido sufrir alguna modificación. También son de buena labra las dovelas que componen los arcos.

Estos son trasdosados, salvo alguno de ellos, en el que sus dovelas se introducen en los tímpanos formando una trama, que no se empleó hasta el siglo XVIII, por lo que la suposición de que a partir de esta fecha el puente fuera objeto de una nueva reforma no parece injustificada.

La calzada es estrecha, como corresponde a la antigüedad de la obra, existiendo tres metros de distancia entre paramentos. El pretil del puente, también construido en sillería, se prolonga a lo largo de toda su longitud, con una altura de un metro. La distancia del lecho del río en periodos de avenidas normales es de 6 metros.

Su estado de conservación es bueno al no haber sufrido mutilantes reformas, aunque es visible el recrecimiento de tímpanos, disminuyendo el alomamiento de la calzada.

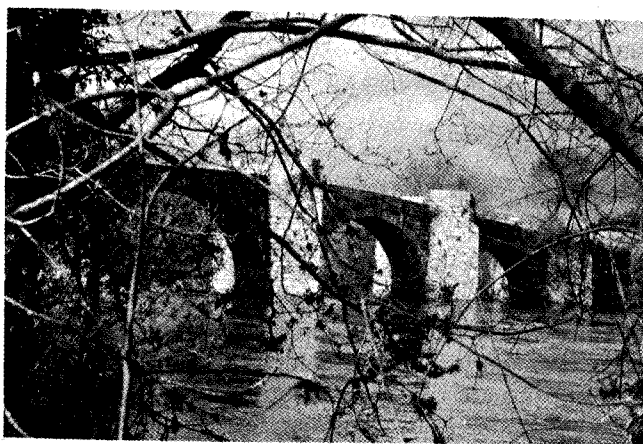
La vegetación ornamenta los paramentos del puente, la hiedra aflora por las juntas de los sillares, lo que a pesar de ejercer una acción resistente negativa, le confiere gran belleza, al no ser tan desmesurada como en otros puentes en los que la maleza impide la visualización de la obra.

IV

PUENTEVEEA. Incluido en el trazado de la Comarcal 541, sirve de paso sobre el río Ulla, como anticipé en el apartado anterior.

Puente de construcción romana, (Pons Velle-gia), formaba parte de la calzada que partiendo de Braga, continuaba por Cuntis, La Estrada, Puentevea, Mellid, Meijaboy y Lugo. (Itinerario a Bracara Asturicam Millia Passum CCCXVIII).

Conocido también con el nombre de Puente Real, tiene seis arcos de medio punto, con una distribución de dovelas orientadas radialmente, y con luces parciales en sus arcos de: 8,40 + 10,55



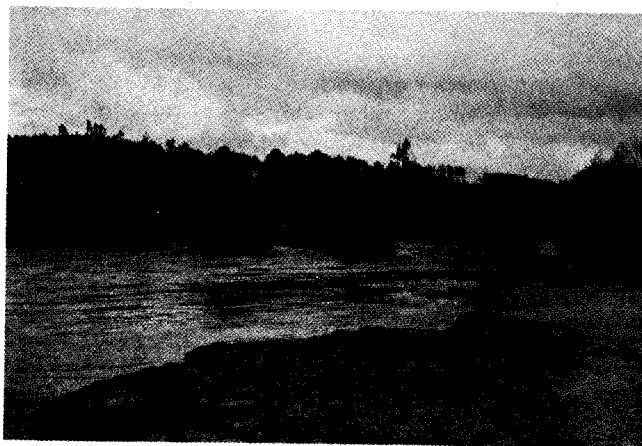
Puentevea. Vista desde aguas arriba.

+ 11,10 + 12,15 + 11,05 + 11 m. Las pilas tienen un ancho de 3,45 + 2,70 + 2,60 + 2,60 + 3,30 m., con una longitud total de 98,90 metros. El ancho de calzada es de 2,58 m. y su altura máxima hasta el pretil de 10,80m.

Los tajamares aguas arriba son triangulares, perdiendo esta forma a partir de la clave de los arcos, ascendiendo hasta coronación, formando apartaderos rectangulares merced al cambio de forma referido.

Aguas abajo los tajamares son rectangulares ascendiendo también por encima de la rasante del puente.

Estos tajamares, evidentemente medievales, han sido adosados al puente fruto de una reforma posterior a su origen, conservando sin embargo la fábrica romana en arcos y tímpanos con sillares normalizados de buena escuadría.



Puentevea. Vista desde aguas abajo.

El pretil ha sido eliminado, sustituyéndole una barandilla metálica con objeto de ganar ancho de calzada para el paso de vehículos.

De todas formas la estrechez de la calzada crea un problema para el tráfico de la carretera en que se encuentra, sufriendo un estrechamiento pronunciado y ofreciendo una visibilidad limitada, por el alomamiento de la rasante. Esto mismo le ocurre al Puente Ledesma.

Esto tiene dos soluciones, ya clásicas, la construcción de un nuevo puente paralelo al anterior, con lo cual se respetaría íntegramente la obra antigua o la ampliación de la calzada, solución tan empleada y que tanto daño está haciendo a la conservación adecuada de nuestro patrimonio.

Para corroborar esto, reseñar el accidente acaecido a finales de Abril del pasado año en Puentevea, y en el que ocho jóvenes perdieron la vida al precipitarse el vehículo en que viajaban al río Ulla.

Por último abogar por la solución a este problema basada en la construcción de dos nuevos puentes paralelos a Puente Ledesma y Puentevea, lo que evitaría que las necesidades del paso en que se encuentran imbuídos repercutiera negativamente sobre sus cualidades estéticas, y a la vez potenciaría la conservación de los monumentos tal y como se encuentran y tal y como nos lo legaron sus constructores.

V

PUENTE MACEIRA. Saliendo de Portomouro por la carretera que nos conduce a Negreira, pasamos el río Tambre por un puente del siglo XIX, trescientos metros aguas abajo hemos dejado el antiguo paso del río "La Ponte Maceira".

El puente corta perpendicularmente el curso del río uniendo ambas orillas y sirviendo de paso para el pazo que toma el nombre del puente.

De origen presumiblemente Románico, la primera referencia nos lleva al 13 de Junio de 1471, año en que se desarrolla la batalla que enfrentó a las fuerzas de los nobles gallegos con las del Arzobispo Fonseca, que levantara el cerco del Castillo de Altamira, correspondiendo el triunfo a los Señores.

La construcción original ha sufrido una importante reforma en el Gótico, (Siglo XIV), de la que proceden el arco ojival y los tajamares del puente.



Puente Maceira. Vista General.

La obra en sí guarda una perfecta simetría, con su arco central, (el ojival), jalonado a cada lado por dos arcos de medio punto, siendo los diámetros de los arcos decrecientes desde el centro a los extremos, lo que da lugar a una calzada muy alomada.

Existen además dos pequeños arcos en el estribo izquierdo que no pertenecen a la obra principal.

Los tajamares idénticos en ambos paramentos, son triangulares en planta, formando una perfecta pirámide en perfil, al ir escalonándose las sucesivas hiladas de sillares.

La calzada es sumamente estrecha, con un pronunciado alomamiento, lo que al margen de consideraciones estéticas puede encerrar fines defensivos.



Puente Maceira. Vista de los arcos centrales.

La sillería es muy sana y de buena escuadría, siendo su tamaño medio. En los tímpanos donde se alberga el arco ojival, es notorio el cambio de aparejo, lo que demuestra la sustitución de este arco, que quizá fuera llevado por alguna avenida, aunque tampoco es deseable que fuera destruido por consideraciones militares.

Los arcos son trasdosados, siendo el pretil de grandes proporciones, tangente a su trasdós. Aquél ve rota su continuidad en el centro del puente, por unas lápidas sobre las que no es visible ninguna inscripción.

El estado de conservación es muy bueno, la construcción del puente paralelo a él, como en el caso del Puente de Brandomil, ha resuelto el problema de paso de la carretera permitiendo la perpetuación del puente.

VI

PUENTE DE PARADELA. En principio puede parecer contradictoria la inclusión de este puente en el presente artículo en detrimento de otros puentes muy importantes y más tras la lectura de anteriores apartados, donde se reflejan puentes majestuosos y monumentales.

La razón de la importancia que confiero al puente de Paradela radicalmente distinta de esta obra. Tan solo un puente existente en Arteijo es de análogas características.

El puente de muy escasa luz, apenas tres metros, está formado por un arco rebajado. Constituye junto con el Puente de Alconetar y el ya citado de Arteijo una de las excepciones que se permitieron los constructores romanos, saliendo-

se de la forma típica y que los caracteriza, el medio punto.

Esta forma muy extendida en el siglo XIX, no es corriente encontrarla en puentes datados con anterioridad, siendo ésta una de las razones que más poderosamente me llamó la atención.

Por otra parte, tampoco la construcción del puente es corriente, dado que está formado por un arco cuyas impresionantes dovelas alcanzan igual longitud que el ancho del puente, estando formada su calzada por el trasdós del arco.

Forma parte de una vía romana semidestruida que pasa cerca del castro de Francos, lo que da lugar a pensar que estas dos construcciones estaban relacionadas.

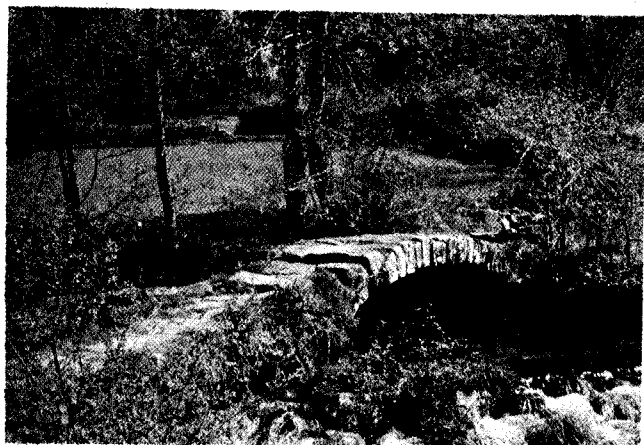
VII

PUENTE FURELOS.- Está situado sobre el río Furelos, a unos dos Km. de Mellid. Servía de paso a la vía romana que unía Braga con Astorga, (Itinerario a Bracara Asturicam Millia Passum CCCXVIII).

El trazado de esta vía, remodelado posteriormente como camino francés, se confunde en grandes tramos con el de la Comarcal 547.

Angel del Castillo data el puente en el siglo XII, asociándolo a la iglesia Romántica que inmediata se conserva. Huidobro remonta al siglo XIV su edificación.

A pesar de esto la romanidad del puente parece fuera de toda duda al situarse el puente Furelos en un punto de interferencia del río Furelos con la red de vías romanas principales.



Puente de Paradela.



Puente Furelos. Detalle de tímpanos.



Puente Furelos. Vista desde aguas abajo.



Puente Romano de Puentes de García Rodríguez.
Vista general.

El puente está constituido por cuatro arcos de medio punto, de los cuales el principal es de bastante desarrollo, con diámetros diferentes y distribuidos asimétricamente.

Las bóvedas de los arcos, bien adoveladas, son de la obra primitiva, así como las zonas inferiores de las pilas, donde el aparejo de los sillares se ve bruscamente interrumpido con una fábrica de sillarejo que mantiene una cierta regularidad en las hiladas y que es producto de una reforma.

La calzada del puente, en lomo de asno, se encuentra pavimentada con grandes losas de piedra. La distancia entre paramentos es de 3,75 metros.

Aguas arriba las pilas sobresalen con tajamares triangulares, alguno de ellos prácticamente destruido, siendo visibles los sillares caídos sobre el fondo del río. El paramento de aguas abajo es totalmente plano.

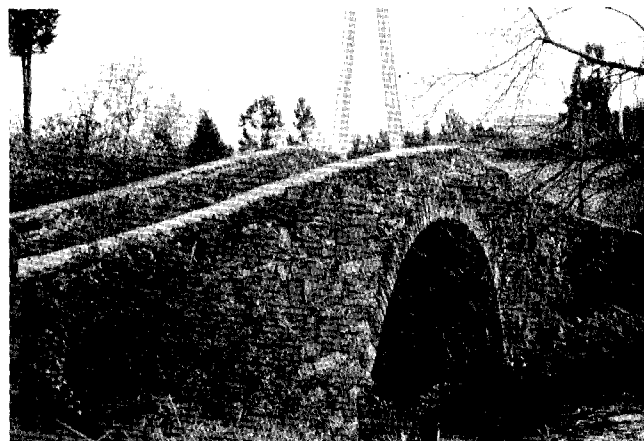
La vegetación crece sobre los paramentos del puente, creando un manto tan espeso que llega a enmascararlo.

El puente se encuentra muy descuidado debido al abandono a que se encuentra reducido.

VIII

PUENTE ROMANO DE PUENTES DE GARCIA RODRIGUEZ. La historia de esta villa comienza en tiempos prehistóricos, como lo demuestran los importantes hallazgos encontrados.

Tras el asentamiento celta, la derrota de



Puente Romano en Puentes de García Rodríguez.
Vista general.

gallegos y cántabros ante las legiones romanas en el Monte Medulio, permite el inicio de la dominación de Roma.

Fruto de este dominio, en la villa de Puentes de García Rodríguez existieron con gran probabilidad dos puentes romanos, uno sobre el río Eume, destruido con anterioridad al siglo XIV en que fué reconstruido por Don García Rodríguez de Valcárcel al que debe la villa su nombre, y otro sobre el río Chamoselo del que nos pasamos a ocupar.

El puente está situado en el arrabal "Chamoselo" nombre originario de los siglos XIV y XV por ser este paraje inmediato a la fortaleza de García Rodríguez, lugar de aviso al acercarse a la misma, (llamar es en gallego "Chamar").

Forma parte de la vía que unía Lugo con el Ferrol, empleada para el transporte del estaño extraído en Orizón.

El puente se levanta con un arco de medio punto de unos seis metros de diámetro. Su calzada es alomada.

La fábrica es heterogenea, la bóveda está construida en sillería con dovelas sumamente estrechas, el resto de la obra es de manpostería de pizarra. Los paramentos son lisos.

Su estado es muy bueno a pesar de que las grandes reformas sufridas le han hecho perder su aspecto romano.

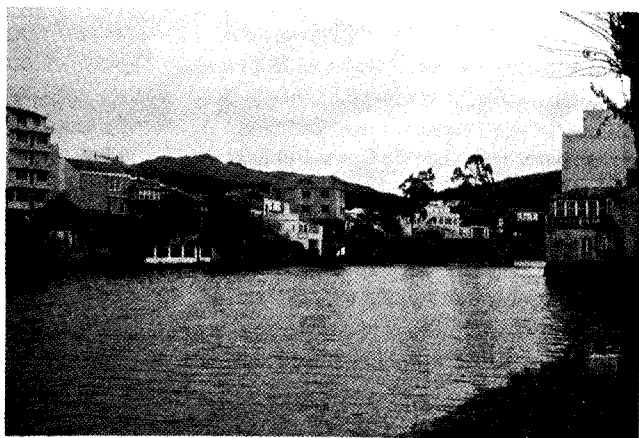
IX

PUENTE DEL PUERTO. Situado en la villa a la que da nombre, sobre la desembocadura del río Grande en la ría de Camariñas.

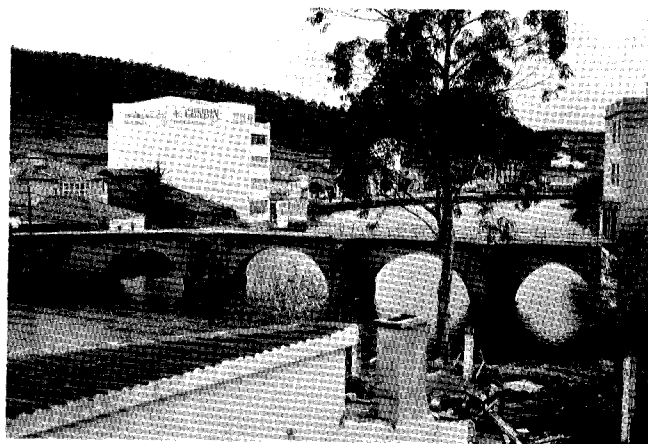
Por él pasa la carretera que por Camariñas se dirige a Santiago, para lo cual ha visto sustituidos sus pretilos de sillería por una barandilla metálica, corrigiéndose el ancho de la calzada hasta un total de 4 metros.

El puente es de caracteres claramente medievales, (Siglo XIV) los tajamares son triangulares aguas arriba y cilíndricos en el paramento de aguas abajo. Con anterioridad a la reforma referida los tajamares ascendían por encima de la rasante formando refugios, coronándose en este momento a la altura de esta.

La longitud total del puente es de 43 metros, con cuatro arcos de $6,70 + 8,70 + 8,80 + 8,10$ metros de luz, la anchura de pilas es de 3,40 metros.



Puentes del Puerto. Vista desde aguas abajo.



Puente del Puerto. Vista desde aguas arriba.

La altura de la rasante sobre el fangoso lecho de la ría es de 6,40 metros. El puente, en su margen izquierda, se estriba sobre un muro de sillería.

Los dos primeros arcos conservan la forma ojival, estando formados por medios puntos los dos rasantes.

A mediados del pasado siglo, Madoz nos citaba el mal estado en que se encontraba el puente, por lo que este ha debido ser modificado con posterioridad.

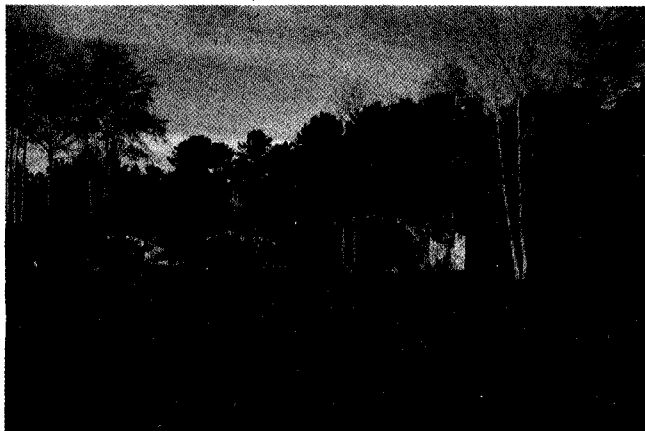
La rasante es horizontal, hasta el último arco donde se inicia una ligera pendiente continuada por el muro donde se estriba. Este toma un quiebro en planta, apartándose unos 30° de la alineación recta. La máxima relación vano macizo es de 2,5.

X

PUENTE LUMIAN, (Lubián). - Cierra la serie de puentes reflejados en este estudio el puente Lumián, sin duda uno de los más importantes de la provincia y no por ello más conocido.

Le atraviesa la vía Romana "per loca marítima", sirviéndole de paso sobre el río Allones, (Allons). La importancia del puente es tal que más tarde llegó a usurpar el nombre del camino de Finisterre.

En contra de lo que comenta Don Fernando Urgorri Casado, la romanidad del puente queda fuera de toda duda. Fué construido en el primer siglo de nuestra era, ocupándose esta comarca por los romanos hacia el año 25. El estaño y la riqueza agrícola fueron las causas de la importancia dada a la zona por los dominadores romanos.



Puente Lumián. Vista general desde aguas arriba.

El puente se encuentra rodeado de basuras, lo que demuestra el estado de abandono en que se haya. Está situado en las proximidades de Carballo, llegándose a él por caminos de mal paso.

La obra está compuesta por cuatro arcos de medio punto, los dos mayores con una luz aproximada de unos 7 metros. La luz de los menores es de 5,5 y 3,5 metros. La longitud total ronda los 40 metros.

La calzada está alomada asimétricamente. El punto de mayor altura se encuentra sobre la pila que separa a los dos arcos mayores.

Los arcos mal trasdosados están formados por dovelas de unos 40 cm de tizón. El aparejo de tímpanos, muy regular, nos demuestra su procedencia.

Varias dovelas de los arcos se han desprendido permitiendo la percepción de los manpuestos que componen el relleno del interior.

Tiene un único tajamar triangular que sobresale de la pila que separa los dos arcos de mayor luz, en el paramento de aguas arriba. Entre el segundo y tercer arco es ostensible la reforma que ha sufrido la obra, siendo esta fábrica de manpostería. Desconozco si con anterioridad a la reforma existía tajamar entre ambos arcos.

La calzada es muy estrecha, 2,60 metros. El enlosado de esta se prolonga a través de los accesos, encontrándose deteriorado el pavimento en algunas zonas.

La altura del arco central sobre el río es de 5,40 metros.

La falta de cuidados propicia que la vegetación se apodere del puente, lo que unido a la destrucción del pretil y a la pérdida de algunos sillares de tímpanos, permite comprobar el olvido en que se haya sumido.

A pesar de ello su importancia intrínseca hace que el puente resalte sobre las nítidas aguas del Allones, enmarcado por la frondosidad de la arboleda que lo circunda.



Puente Lumián. Vista desde aguas abajo.

BIBLIOGRAFIA

- Historia del Puente en España. Carlos Fernández. Artículos aparecidos en diversos números de la Revista Informes de la Construcción.
- Geografía del Reino de Galicia. Provincia de La Coruña. Dirige Carreras Candi, por E. Carré Aldao.
- Diccionario Geográfico. Madoz.
- Diccionario Geográfico. Miñano.
- Reseña de varios Puentes construidos en España desde la antigüedad hasta nuestros días. Pedro Celestino de Espinosa. Revista de Obras Públicas. 1878 y 1879.
- Elementos de Geografía, Astronáutica, Natural y Política de España y Portugal. Isidoro Antillón.
- La arquitectura en Galicia. Angel del Castillo.
- Las peregrinaciones Jacobeas. Huidobro.
- Memoria de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades, N.º 52 Antonio y Angel Blázquez.
- Pentes y Caminos en la Provincia de La Coruña. Fernando Urgorri Casado. Revista del Instituto "Jose Cornide" de Estudios Coruñeses.