



INFORME / MEMORIA:
“Control e seguimento arqueolóxico das obras de consolidación e restauración da Ponte do Couso (Avión, Ourense)”

ED102A 2015 / 204-0

PROMOCIÓN: **SUAREZ CONSTRUCTORA DEL VALLE MIÑOR, S.L.**

DIRECCIÓN:



**Eduardo-Breogán
Nieto Muñiz**

PROXECTO:

“Control e seguimento arqueolóxico das obras de consolidación e restauración da Ponte do Couso (Avión, Ourense)”

ED102A 2015 / 204-0

PROMOCIÓN: **SUAREZ CONSTRUCTORA DEL VALLE MIÑOR, S.L.**

DIRECCIÓN:



**Eduardo-Breogán
Nieto Muñiz**

ÍNDICE

Ficha Técnica.....	4
Introdución	5
Emprazamento e descrición da ponte	6
Fotografías estado previo ás obras	10
Descrición das obras	15
Planeamento dos traballos arqueolóxicos.....	16
Metodoloxía, rexistro e tratamento de materiais	17
Transcurso dos traballos e resultados	18
Conclusións e valoración final.....	20
Equipo técnico	21
Anexo gráfico	22

FICHA TÉCNICA

- ❑ TÍTULO DO PROXECTO: “Control e seguimento arqueolóxico das obras de consolidación e restauración da Ponte do Couso (Avión, Ourense)”
- ❑ ACTIVIDADE: Supervisión arqueolóxica dos desmontes e montaxes e remocións de terra vinculados ás obras de rehabilitación da ponte.
- ❑ CÓDIGO: ED102A 2015 / 204-0
- ❑ TIPO DE ACTUACIÓN: Preventiva
- ❑ DATA DE AUTORIZACIÓN: 1 de xuño de 2015
- ❑ DATA DE INICIO: 3 de xuño de 2015
- ❑ DATA DE REMATE: 14 de xullo de 2015
- ❑ DURACIÓN: 5 visitas en días discontinuos en función do transcurso da obra.
- ❑ DIRECTOR: **D. Eduardo-Breogán Nieto Muñiz**, arqueólogo,
- ❑ PROMOTOR: **Suárez Constructora do Val Miñor, S.L.**
- ❑ ACTUACIÓN: Fábrica da ponte (ficha PXOM OM-07, 120) cauce do río e contorna de acceso.

Control e seguimento arqueolóxico das obras de consolidación e restauración da Ponte do Couso (Avión, Ourense)

INTRODUCCIÓN

En xaneiro de 2013 a ponte do río Couso, na parroquia do mesmo nome, no concello de Avión, sufriu o derrube de boa parte da súa fábrica debido a unha forte enchida do río. A raíz diste feito redactouse por encargo da Dirección Xeral de Patrimonio, un proxecto de obra civil para valorar e licitar a súa restauración, proxecto redactado e asinado por E.I.C. Durán S.L. (Estudo de Ingeniería Civil).

A ponte, de corte e fábrica tradicional e posiblemente de orixe medieval, está catalogada como Ben Patrimonial no PXOM do Concello de Avión (ficha PXOM OM-07, 120), aprobado o 3 de setembro de 2007 e publicado no DOG o 25 de setembro de 2007, inda que non foi incluída no seu día no Inventario de Pontes Históricas de Galicia da Consellería de Cultura.

A licitación da obra foi concedida á empresa Suárez Constructora del Valle Miñor, S.L., quen nos encarga a redacción dun proxecto de control e seguimento arqueolóxico das obras, cumprindo cos pregos do concurso.

Para a realización dese control, de acordo aos artigos 1 e 3 do *Decreto 199/1997, do 10 de xullo, que regula a actividade arqueolóxica de Galicia*, foi preciso obter autorización previa da Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, en virtude dos artigos 5 e 6 do citado Decreto; para cuxo fin se redactou o preceptivo proxecto, cumprindo así tamén co establecido no artigo 63.1 da *Lei 8/1995, do 30 de outubro, do Patrimonio Cultural de Galicia*.

A proposta de actuación arqueolóxica foi autorizada con data do 1 de xuño de 2015, asignándosele o código ED102A2015/204-0, iniciándose os traballos o día 3 de xuño de 2015.

A duración da obra prevista foi de 3 meses dende o seu inicio, se ben non tódalas actuacións requiriron control e seguimento arqueolóxico, polo que este se limitou ás labores de destellos e desmontaxe da fábrica, completándose con visitas periódicas para comprobar o bo transcurso dos traballos e o correcto tratamento e protección do ben arqueolóxico. Deste xeito realizáronse un total de 5 visitas á obra, rematando a actuación o día 14 de xullo de 2015.

EMPRAZAMENTO E DESCRICIÓN DA PONTE

A ponte sitúase preto da aldea de Couso, sobre o río do mesmo nome, no concello de Avión.

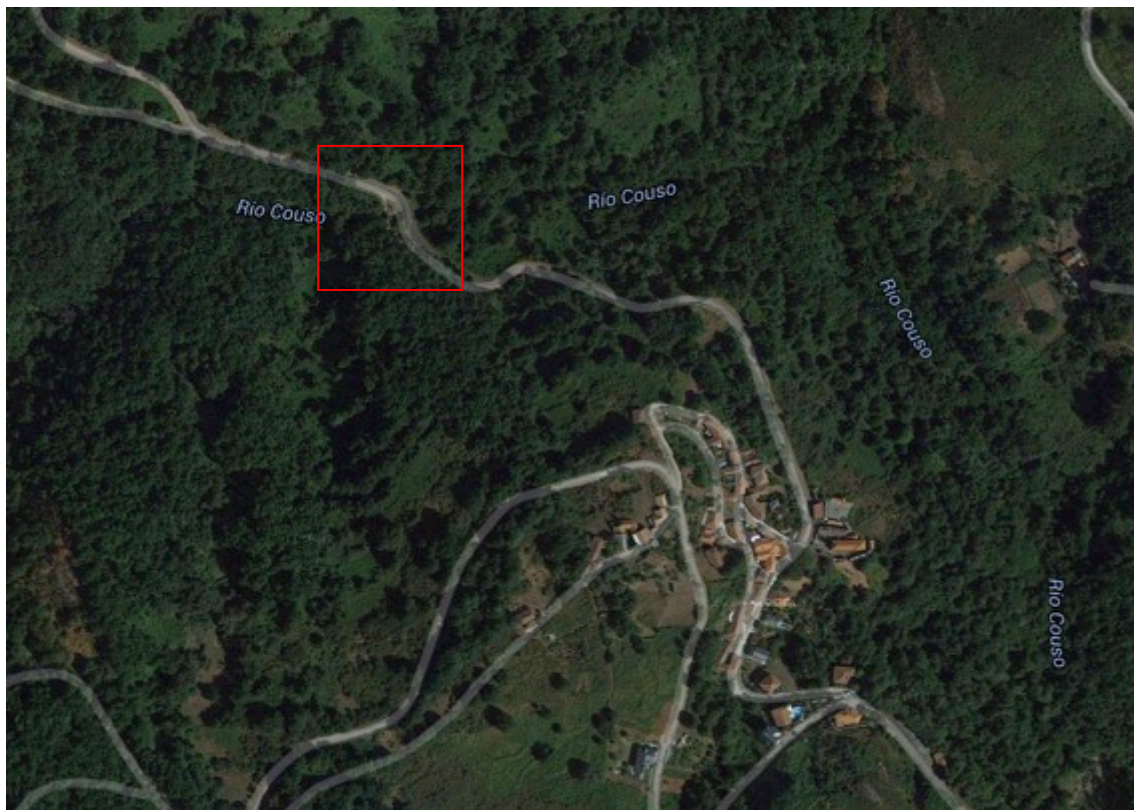
Coordanadas UTM (ED50):

H29 X = 558.219

Y = 4.698.109

Está incluído dentro do catálogo de Bens Patrimoniais no PXOM do Concello de Avión (Aprobado o 3 de setembro de 2007 e publicado no DOG o 25 de setembro de 2007), pero non incluído no seu día no Inventario de Pontes Históricas de Galicia da Consellería de Cultura. Achégase nos anexos ficha e plano do PXOM.





Trátase dunha obra de paso tradicional de construción popular, construída con cachotería en seco de mediocre calidade, a non ser en puntos concretos para o seu reforzo, como o achegamento de voadizos para reduci-la luz dos linteis de pedra, a colocación alterna de pezas a soga e tizón nas esquinas das cepas ou o posicionamento das pezas voadas de canto nos voos de os alizados.

A cachotería é de granito e laxa de xisto local, de tamaño irregular, colocada en seco, sen material aglomerante interior e só asegurada polo ripiado das xuntas exteriores.

Consta de rasante superior plana e dous vans alintelados con grandes lousas que soportan as cargas, soportando o peso pola intencionada redución da luz mediante aproximación de voadizos.

Vistos estes vans augas arriba, o da esquerda ten pías de 3'30m, reducidas na parte superior a 2'10m polo voo progresivo da cachotería do estribo esquerdo e a pía. O van dereito ten unha apertura de 3'70m na parte baixa e a luz salvada polo lintel redúcese a 2'20m.

A altura dende a calzada ata o cauce é de 6'50m.

A anchura é maior tamén na parte superior ca na inferior, aumentando dende os 2'80-2'90m da base ata os 3'70m da calzada grazas aos voos dos paramentos exteriores a ambos lados, a compostos dunha fiada de perpiaños duns 5'-60cm de altura e 30-40cm de anchura. Este ancheamento permitiu dispor dunha calzada de 2'80m entre petriles, por outro lado carente de pavimento.

A pía ten un espesor de 2'60m na parte baixa, que aumenta a partir dunha altura de 3'70m do cauce ata outros 3'70m no plano de apoio dos linteis, grazas aos voos dos paramentos interiores nas últimas fiadas.

Na fronte da pía houbo en tempos un tallamar de planta triangular de cachotería colocada en seco, reforzado na súa punta con perpiaños graníticos. Deste tallamar só quedan as tres primeiras fiadas, que se bareou coa enchenta xunto con boa parte do corpo da pía.

O 22 xaneiro de 2013, unha importante crecida do río provocou o derrube parcial da ponte, perdendo a metade da pila, o que provocou que se viñeran abaixo as lousas dos linteis e, como consecuencia, tamén a plataforma que sostiñan estes.

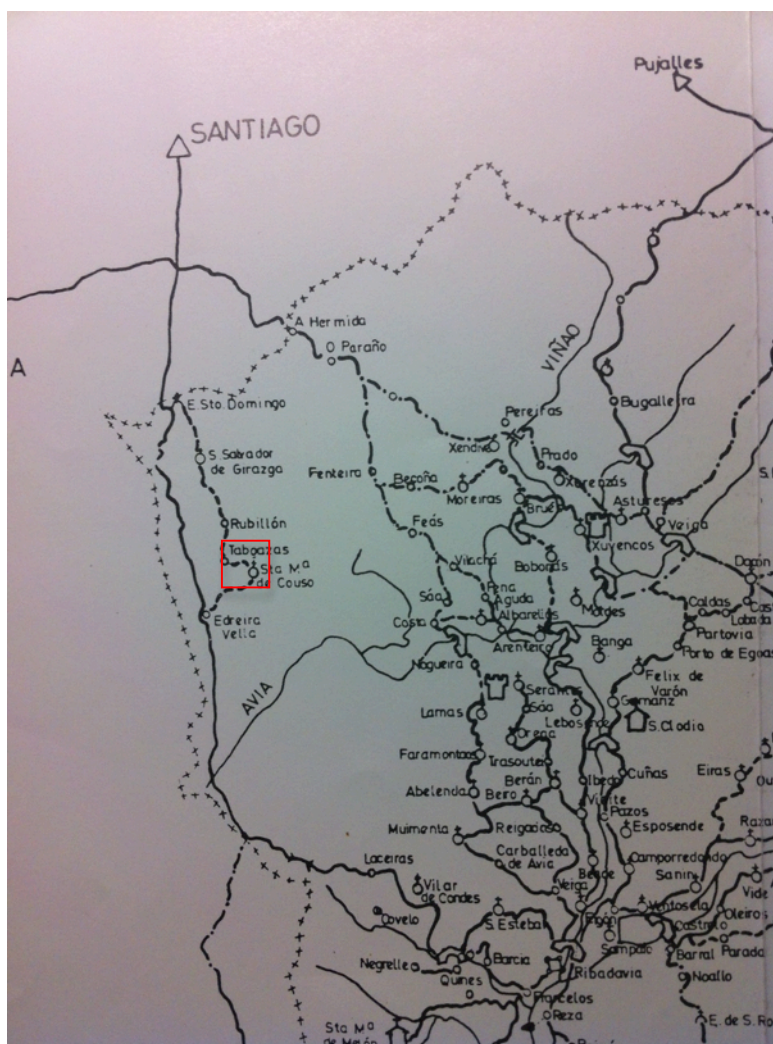
A orixe antiga da ponte parece innegable, téndose pola máis antiga do concello e rodeándose de lendas, asegurándose que foi construída polos mouros nunha soa noite, ou outra que di que os mouros en loita cos cristiáns (entreléndose certa confusión entre os mouros mitolóxicos e os mouros musulmáns) non a podían atravesar e que caían ao río ao chegar ao medio¹.

Tamén se conservaba nesta ponte o vello rito do “bautismo prenatal”, levado a cabo polas mulleres embarazadas con certo risco á perda do neno. O rito consistía en bautizalo neno durante o embarazo, acudindo pouco antes da media noite xunto co seu home e algúns amigos e familiares, levando todo tipo de viandas, como para celebración dun bautizo normal. A muller deberá entrar ata a metade da ponte, levando unha corda cun caldeiro, que descolgará ata o río, mentres os acompañantes ficarán coidando en cada unha das extremas

¹ Estas lendas e as seguintes foron sacadas do blog <http://www.xoanarcodavella.com/2015/04/ritos-na-ponte-do-couso.html>. No transcurso da obra intentaremos contrastar esta información.

da ponte que ninguén, nin persoa nin animal, a cruce, baixo risco de perda ou enfermidade do neno. Se chegase alguén deberá agardar ou participar no bautismo. Se aceptase participar acudiría onda muller e izaría o caldeiro con auga, ofrecéndollo ao marido para que llo verta polo ventre, repetindo a beizón eclesiástica habitual: “No nome do Pai, do Fillo e do Espírito Santo”, pero ninguén poderá dicir “Amén”, que queda reservado ao rito eclesiástico cando o neno naza, xa que anularía todo o rito e o bebé correría perigo. Posteriormente darían boa conta da comida e bebida ata alí levada, debendo tirar as sobras ao río dende o alto da ponte para que este tamén participe na celebración. Tampouco pode voltar a casa nada do que se empregou durante esta, nin mantel, nin vasos, nin nada, quedando como ofrenda ao río por permitir o nacemento do neno. Incluso di a tradición que é aconsellable que o neno leve o nome do seu padriño prenatal, e sei este aceptase ser o padriño eclesiástico o neno sería afortunado en vida.

Históricamente pertencería a un camiño entre o val do Avia por Vilar de Condes polas abas orientais do Suído, comunicando Edreira Vella, Couso, Taboadaz, Rubillón, Xirazga e a ermida de Santo Domingo, enlazando logo cos camiños cara Santiago e Pontevedra máis aló do Paraño. Esta camiño recóllese nas publicacións dos camiños medievais Elisa Ferreira (1988, Anexo 9 do Boletín Auriense), inda que non se describe en detalle, e tamén non se cita ponte algunha, inda que a ponte tería pertencido sen dúbida algunha a el.



FOTOGRAFÍAS ESTADO PREVIO ÁS OBRAS



Foto nº 1.- Voladizos en los vanos y en los alzados aguas arriba y abajo

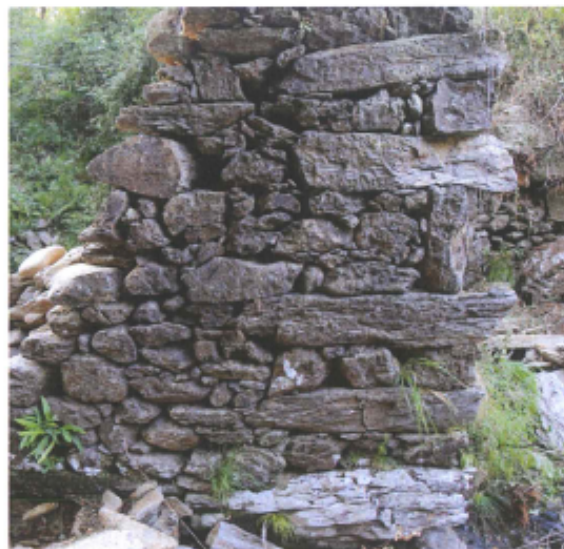


Foto nº 2.- Colocación de sogas y tizones alternos en las esquinas de la pila para asegurar mejor su estabilidad



Foto nº 3.- Ausencia de material aglomerante en los rellenos interiores



Foto nº 4.- Alzado aguas abaixo

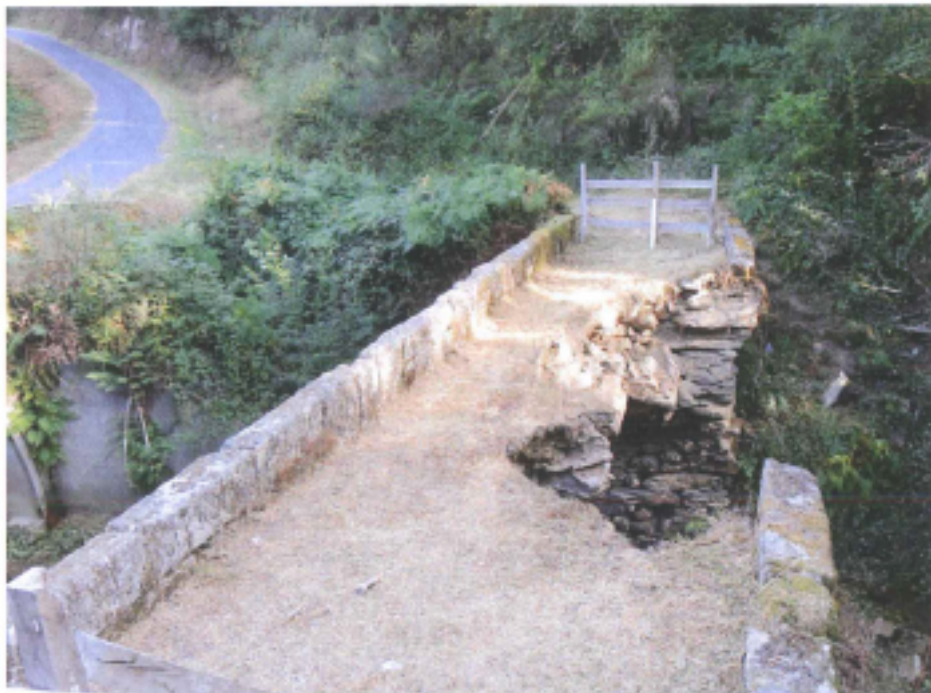


Foto nº 5.- Calzada de tierra del puente



Foto nº 6.- Paramento aguas debajo de la pila



Fotos nº 7 y 8.- Dos vistas de la pila



Foto nº 9.- Estribo izquierdo

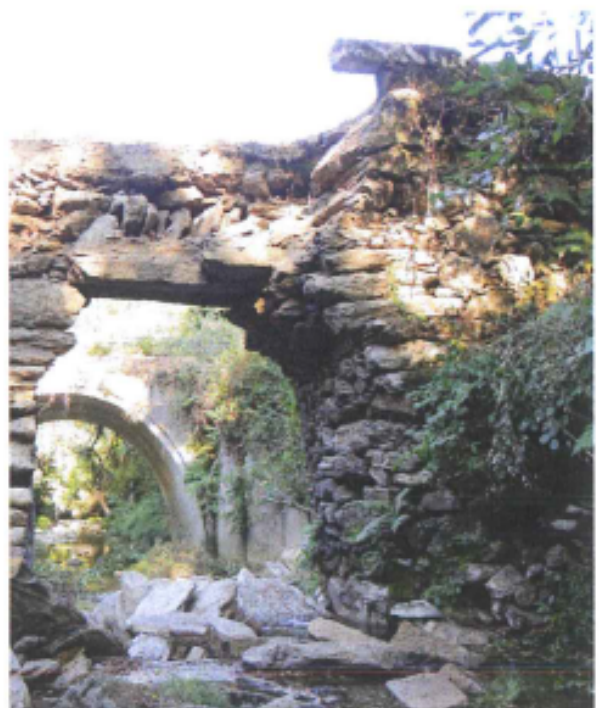


Foto nº 10.- Estribo derecho



Foto nº 11.- Frente de la pila derrumbada



Foto nº 12.- Vista lateral de la pila derrumbada



Foto nº 13.- Alzado aguas arriba del puente, con parte de su fábrica derribada

DESCRICIÓN DAS OBRAS

As obras proxectadas cinguense exclusivamete á consolidación e reforzo da fábrica que queda en pé e á reposición da fábrica caída, refeita fundamentalmente cos materiais recuperados no cauce.

A obra foi realizada en tres fases:

Fase 1: Consolidación da fábrica.

Levou a cabo as obras mínimas e urxentes para manter en pé o que quedou da ponte:

- 1) Apertura dun camiño provisional de acceso ao cauce e á contorna da ponte para facilitar a execución das obras, cunha lonxitude de 40m pola marxe dereita do lado augas arriba.
- 2) Desescombro e limpeza do cauce, na contorna da ponte, do material derruído da fábrica, recuperándoo e facendo acopio do mesmo para a súa reutilización.
- 3) Impedir o desprendemento de cachotes da fábrica inda en pé aplicando unha camada de morteiro de 7cm de espesor medio sobre as superficies vistas do recheo interior da ponte, proxectándoo sobre unha malla de aceiro de triple torsión de 2'7mm de diámetro suxeita con piquetas metálicas abastoadas introducidas naquel.
- 4) Desmontaxe parcial dos perfís no lado augas arriba, evitando a súa caída.
- 5) Inxección de morteiro de cal hidráulica con puzolana tipo St. Astier ou similar no interior dos recheos da ponte, co obxectivo de darlles cohesión con certa flexibilidade. Nesta primeira fase de urxente actuación limitárase esta operación ao recheo e á parte frontal da base do tallamar.
- 6) Reconstrución parcial da fábrica do tallamar con perpiaño de granito na punta do mesmo, realizada de modos similar ao existente, colocando as pezas que formen a arista frontal a soga e tizón de forma alterna. O interior do tallamar e da base do corpo da pila, ata unha altura de 1'50m, realizarase con cachotería de pedra recuperada ou de préstamos similar á existente e tomada con morteiro de cal hidráulica con puzolana. A parte superior queda sen restauración pero protexida da superficie exterior co recheo granular con capa de formigón gunitado.

Fase 2: Finalización da consolidación

Nesta segunda fase leváronse a cabo as seguintes accións:

- 7) Instalación dun apeo metálico provisional en cada ollo da ponte para sostén dos vans alintelados, das cepas e da plataforma da ponte. Estaba prevista a colocación dunhas zapatas de formigón provisionais para ancoraxe destes apeos que finalmente non foi preciso construír.
- 8) Desmontaxe dos pretís de lado augas abaixo, para evitala súa caída.
- 9) Escavación da capa térrea da calzada para facilitar a inxección por gravidade/baixa presión o morteiro de cal hidráulica.
- 10) Inxección de morteiro de cal hidráulica con puzolana no resto do interior dos recheos da ponte, tanto nos estribos como na pila e a plataforma.

Fase 3: Reposición das partes da ponte derruídas

Nesta terceira e última fase leváronse a cabo as seguintes accións:

- 11) Reposición do resto do tallamar, construción dun sombrerete de remate para favorecelo seu comportamento estrutural e hidráulico e reposición do corpo da pila. A punta do tallamar será de perpiaño de granito realizado de modos similar á existente, colocando as pezas que formen a arista frontal a sogas e tizóns de forma alterna.
- 12) Limpeza da vexetación e retacado dos ocos de tamaño medio e grande dos paramentos verticais e da cimentación, con pedra pizarrosa dura similar á existente.
- 13) Reposición do treito de petril augas arriba derrubado, con perpiaño escuadrado de pedra similar á existente.
- 14) Reposición da calzada da ponte cun paquete granular formado polo extendido dunha camada perfilada de area sobre o recheo, a colocación dunha lámina impermeabilizante de caucho e o extendido da camada de sábreo compactado.
- 15) Desmontaxe dos apeos metálicos provisionais dos vanos.

PLANEAMENTO DOS TRABALLOS ARQUEOLÓXICOS

De acordo ao programa de obra indicado, as labores sometidas a control arqueolóxico foron somentes aquelas que supuñan movementos de terra ou o descubrimento total ou parcial de calquera parte da fábrica da ponte.

Segundo isto estas labores foron as seguintes:

Na fase 1:

- A apertura do camino de acceso ao cauce, ante a eventual aparición de restos arqueolóxicos vinculados á ponte nas súas inmediacións durante as remocións de terras precisas para a apertura do mesmo.
- Desescombros e limpeza do cauce, para revisión das pedras pertencentes á fábrica caídas neste e ante a eventual aparición doutra clase de restos.
- Desmonte parcial dos perfís augas arriba, xa que supón unha alteración, controlada neste caso, da fábrica orixinal inda en pé, que servirá para a observación da alma da fábrica.

Na fase 2:

- A escavación da capa térrea da calzada, para análise e observación da súa composición e lectura estratigráfica da mesma no seu caso.

Na fase 3:

- Limpeza da vexetación, que deixará ao descuberto sectores da ponte hoxe non visibles.
- Desmonte dos apeos metálicos provisionais para comprobación do bo transcurrir dos traballos e a non afección a elementos orixinais da ponte.

Durante toda a obra, periódicamente, realizáronse visitas á obra para comprobar o bo transcurrir desta e a non afección a elementos non previstos, ou neste caso, para a supervisión destes.

As visitas foron planificadas con antelación de acordo ao plan de obra previsto, inda que se acudiu a obra sempre que foi requirido.

METODOLOXÍA, REXISTRO E TRATAMENTO DE MATERIAIS

O traballo arqueolóxico consistiu na realización dun control arqueolóxico presencial das labores descritas anteriormente.

Observouse con máxima cautela a posible aparición de vestixios que poidan indicar ou ser testemuña de posibles fases construtivas.

Ante a falla de incidencias non foi preciso tomar medidas cautelares adicionais, transcurrido a obra normalmente e realizándose o rexistro arqueolóxico sen problemas.

REFERENCIACIÓN: Actualmente xa existe un levantamento en detalle da ponte, que foi empregado para a toma de referencias a nivel arqueolóxico.

REXISTRO ESTRATIGRÁFICO: Concibiuse a propia fábrica comoa unha única UR. Foi realizada tamén unha lectura de paramentos, non observando máis fases construtivas ca fábrica actual, a non ser os recheos da rasante superior, como se explicará. No caixa da ponte foi realizada unha lectura estratigráfica durante os destellos, representados en croquis adxunto.

Designamos ao conxunto da intervención co código: **PNT.CS.15** designando identificación de campaña, sitio e actuación (PNT.CS.15=Ponte de Couso 2015), seguido da UE que queiramos identificar ou a sigla identificativa de material.

REXISTRO DE MATERIAIS: O material atopado foi rexistrado fotográficamente pero non foi recollido, ao tratarse de fragmentos de escombros contemporáneos, que nos axudan a comprendela estratigrafía dos diferentes niveis da rasante superior, pero sen entidade para ser recollido.

RECOLLIDA DE MOSTRAS: Tamén non foi atopado ningún estrato nin resto susceptible ou merecente de ser sometido a análises de ningunha clase.

TRANSCURSO DOS TRABALLOS E RESULTADOS

Para unha millor comprensión da descrición do transcurso dos traballos e dos resultados da observación arqueolóxica remitimos ao anexo fotográfico final.

Unha vez colocadas as andamiaxes na volta de toda a ponte realizamos unha observación minuciosa da fábrica da ponte, poidendo obter visións en detalle das súas diversas partes, destacando o sistema de arcos de descarga a base de lintesis con dovelas superiores en forma de cuña e o voadizo lateral que fai que a rasante sobresaía lateralmente respecto aos piares. Tamén foi posible facer unha observación da alma da ponte, observándose os recheos interiores a base de lousa e terra barrenta, pero sen observar restos materiais doutra índole (enténdase cerámicos ou doutra clase) que nos axudaran a ter unha referencia cronolóxica da fábrica.

Fíxose tamén unha revisión visual dos perpiaños caídos no leito do río, así como da súa recuperación e acopio nas áreas laterais da ponte, dispóndose para seren aproveitados nas labores de reconstrucción. Entre esas pezas distinguíronse perpiaños graníticos ben traballados e escuadrados e laxas ou lousas de xisto, de gran tamaño. As primeiras pertencían ás partes singulares da ponte: petriles e base do tallamar, doadamente diferenciábeles polos ángulos de corte (en ángulo recto as dos petriles e en ángulo agudo as do tallamar); as segundas formaban parte do corpo da rasante da ponte e dos piares. Xa outros cachotes máis miúdos terían formado parte dos recheos interiores ou como cuñas e calzos para completala fábrica.

Entre toda estas pezas recuperadas no leito do río destacou un perpiaño ben escuadrado e de remate curvo, de 100x50x25cm, que segundo as referencias dos veciños se situaba no medio do petril situado sobre o tallamar, marcando o punto central da mesma. Non contén inscrición de ningún tipo (ver fotos).

Os traballos de reconstrucción comezaron pola fixación das partes non derruídas, evitando que se viñeran abaixo. Para isto foron lavadas con auga e tomadas con morteiro, asegurando os recheos interiores.

Seguidamente procedeuse a reconstrucción do tallamar, colocando primeiro tres fiadas de perpiaño granítico sobre as tres que quedaran in situ tralo derrube da ponte, e a partires desta xa con lousas, reforzando o ángulo central con pezas maiores. A medida que se lle ía dando altura íase reenchendo o seu interior.

Segundo o piar central gañou altura foi posible recolocar as longas lousas que servían para abrir as luces da ponte, reconstruíndo o sistema de descarga de dovelas e reenchendo co mesmo proceso descrito a parte interior, gañando altura ata a rasante. Tamén se colocou o voadizo lateral, no que se apoian os pretriles.

Acadada coa reconstrucción a cota da parte inferior da caixa da rasante procedeuse á escavación do nivel de terra superior, onde crecía un manto vexetal de herba.

Na parte oeste da ponte retiráronse controladamente as pezas dos petriles que quedaran aínda na súa posición orixinal, deixando uns negativos no nivel de terra superior que indicaba unha potencia deste de polo menos 30cm.

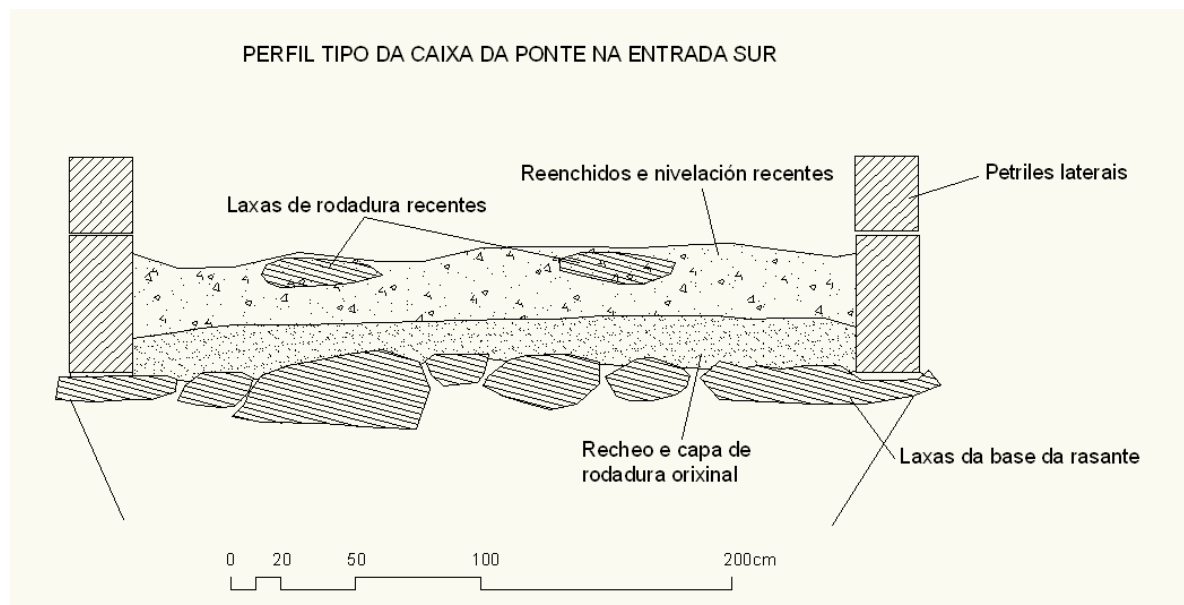
A escavación deste nivel de terra superior comezouse polos laterais, é dicir, polas entradas sur e norte, obtendo así unha lectura estratigráfica completa.

Na entrada norte escavouse unha tira de 1m de ancho en toda a anchura da rasante e transversal aos petriles. Rebaixados uns 30cm no nivel de terra inicial,, que contiña pequenos fragmentos de tella e incluso algún plástico, acadouse un nivel de sábreo e terra areosa de ton amarelada ben compactado (ver fotos). Mesmo baixo este, a uns 20cm de fondura, apareceron xa as lousas que conforman a base da rasante, observáñse xa que os petriles apoian efectivamente nunhas lousas alongadas colocadas transversalmente e que sobresaen cara o exterior formando os voadizos anteriormente citados. Na parte sur do petril oeste descubríronse nestas lousas transversais, aínda in situ, os repicados para asento dos perpiaños graníticos do petril (ver fotos).

O nivel de terra superior foi retirado en toda a rasante da ponte, deixando ao descuberto o nivel de sábreo e areas amareladas, que identificamos como o nivel de rodadura orixinal. Esta duduación apoia-se tamén na presenza de catro ócos rectangulares, dous a cada lado, deixados entre os perpiaños das fiadas inferiores dos petriles, abertos ao nivel precisamente da camada de sábreo, e concibidos como ócos para desaugue (ver fotos). Estes ócos quedaron practicamente ocultos por completo co nivel de terra superior.

Na parte sur da rasante, escavando o nivel de terra superior, quedaron ao descuberto dúas aliñacións de lousas paralelas dispostas en sentido lonxitudinal á ponte. Non son máis ca lousas colocadas na entrada da ponte para o tránsito rodado, tal vez nun sector onde se acumulase auga, observando a pendente que trae dende a estrada, e donde a lama que se formaría non permitiría o bo tránsito de vehículos pesados. Superado o primeiro cuarto da ponte xa se perden estas lousas para rodar, por onde xa non sería preciso ao desaugar polos buratos anteriormente descritos.

No desmonte destas aliñacións de lousas, totalmente envoltas no nivel de terra superior, observouse como algunhas delas se asentaban sobre trozos de madeira e entre moitas delas, ou incluso baixo elas, recuperáronse restos de escombros moi recentes, contando fragmentos de tella plana, cachotes de cemento e incluso pedra serrada e pulida de mesado de cociña, o cal denota unha colocación destas de cando menos o último cuarto do século XX, datándonos todo no nivel de recheo superior botado sobre o nivel de sábreo orixinal da capa de rodadura.



Unha vez despexada a rasante procedeuse á colocación das lousas laterais da parte oeste da caixa da ponte, reconstruíndoa por completo e permitindo a colocación dos perpiaños dos petriles. Estes respectaron a disposición orixinal, alternando perpiaños verticais con outros alongados dispostos en dúas fiadas horizontais. Recolocouse neste intre a pedra central de remate curvo na súa posición orixinal.

A medida que se ían completando os petriles íase reenchendo e nivelando o interior da caixa da rasante, para finalmente botar a capa de zahorra que formaría o novo nivel de rodadura na cota do orixinal.

Colocáronse tamén dous perpiaño verticais no medio de cadansúa boca na ponte, evitando deste xeito a entrada de tránsito rodado, cuxa circulación foi desviada pola inmediata ponte de formigón da estrada actual á altura da década de 1980, segundo se deduce da fábrica desta.

CONCLUSIÓNS E VALORACIÓN FINAL

Coas observacións e lecturas estratigráficas realizadas durante as labores de control podemos deducir que a fábrica da ponte parece corresponderse a unha única fase construtiva. A diferenza entre as lousas e os pepiaños graníticos débese simplemente a un reforzo do tallamar e a colocación de pezas traballadas na parte visible superior, é dicir, os petriles, o resto tería sido construído de lousa como material presente nas proximidades.

As lendas existentes sobre a ponte parecen levar a súa orixe a tempos antigos. Os petriles parecen ser orixinais a tenor dos negativos observados nas lousas inferiores. Na intervención levada a cabo non foi posible obter datos en relación á cronoloxía da fábrica, inda que si observamos unha cruz marcada no canto dunha das lousas recolocadas, o que podería levarnos a tempos medievais. O que si está comprobado que é moi posterior é o nivel de terra superior inicial e os aliñamentos de lousas da entrada sur, tal e como demostra o escombro contemporáneo recuperado baixo os mesmos e que nos axuda a datar todo ese recheo superior de terra na último cuarto do século XX. Concide esta datación coa época de construción da ponte nova construída inmediatamente augas abaixo e que tería desviado o tránsito rodado, quedando a ponte sen uso ata a actualidade, polo que esa reparación e recheo superior ha de ser inmediatamente anterior a construción da ponte e estrada novas.

Polo demais as obras transcorreron sen incidencias, seguindo en todo momento o establecido no proxecto e sendo moi respectuosa coa fábrica histórica da ponte.

EQUIPO TÉCNICO

Os traballos de control arqueolóxico, así coma os de documentación e gabinete, serán dirixidos por:

D. Eduardo-Breogán Nieto Muñiz

Contou coa asistencia técnica puntual de:

D. Miguel Ángel González Gómez

As labores de restauración e rehabilitación foron levadas a cabo polo persoal da empresa adxudicataria da obra.

En Ourense, a 21 de setembro de 2015



Asdo. Eduardo-Breogán Nieto Muñiz





ANEXO GRÁFICO



Cara oeste da ponte coa andamiaxe de traballo colocada.



Detalle do voadizo lateral da rasante superior.



Detalle dos arcos cun sistema de descarga a base de dovelas sobre dous linteis superpostos.



Detalle das dovelas para descarga de peso sobre os linteis en forma de cuña.



Perpiaños escuadrados caídos no leito do río augas arriba.



Acopio de perpiaños e lousas recuperados no río dispostos para o seu reaproveitamento.



Perpiaño de remate semicircular orixinalmente situado na metade da ponte, recuperado do leito do río.



Detalle da alma da ponte, a base de lousas e terra barrenta.



Detalle do entronque do tallamar co corpo da rasante.



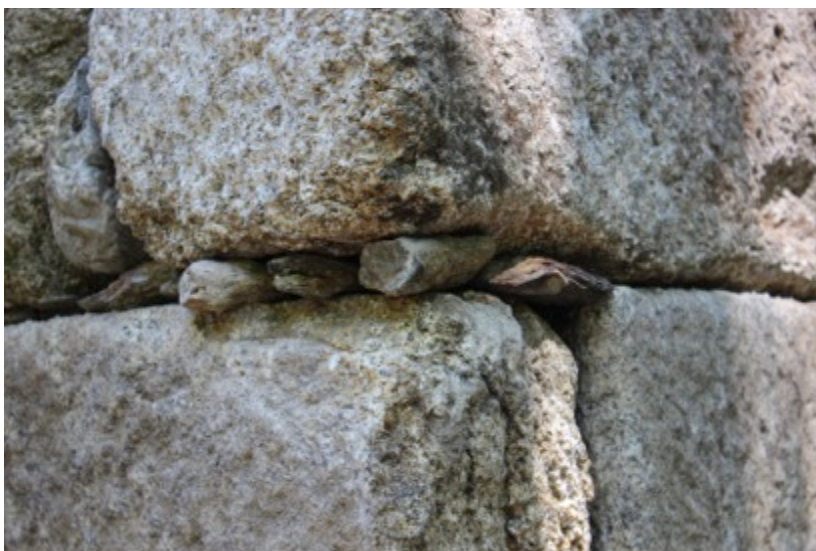
Alma da ponte fixada con morteiro.



Alma do piar central fixada con morteiro.



Alma do corpo da rasante fixada con morteiro.



Detalle das cuñas entre os perpiaños do tallamar.



Recolocación dos linteis do vano sur.



Proceso de reconstrución do tallamar, coas tres fiadas inferiores in situ, outras tres superiores recolocadas e o resto de cachotería de laxa con reforzo no ángulo central.



Diferentes vistas do burato provocado polo derrube da ponte.



Burato reenchido con cachote e tomado con morteiro ata a rasante orixinal.



Vista do petril leste, conservado in situ, e detalle dos negativos das grampas de ferro que amarraba os perpiaños daquel entre sí.



Detalle dos negativos en terra dos perpiaños do petril oeste.



Comezo da escavación do nivel de terra da rasante na entrada norte da ponte.



Aparición da nivel de rodadura orixinal, a base de terra areosa e sábreo, a 30cm baixo a rasante inicial de terra.



Laxas dispostas baixo a capa de rodadura.



Vista das laxas da estrutura da ponte.



Escavación do nivel de terra da rasante na entreda sur da ponte.



Descubrimento da rasante orixinal da ponte, co nivel de rodadura de terra areosa e sábreo.



Vistas interiores e exterior dun óco para desaugue, dos catro existentes (dous a cada lado) nos petriles laterais, abertos ao nivel da rasante orixinal e que estaban practicamente atoados por completo co nivel de terra inicial.



Disposición dos petriles laterais sobre as laxas da rasante (na esquina NE).



Negativos para apoio dos petriles nas laxas inferiores da rasante (na esquina SW).



Detalle dun dos negativos dos petriles.



Cruz gravada nunha das laxas da ponte.



Vista da rasante xa despexada da terra superior e co burato reenchido parcialmente.



Aparición de dúas aliñacións de laxas a 20cm sobre o nivel de rodadura orixinal na entrada norte da ponte.



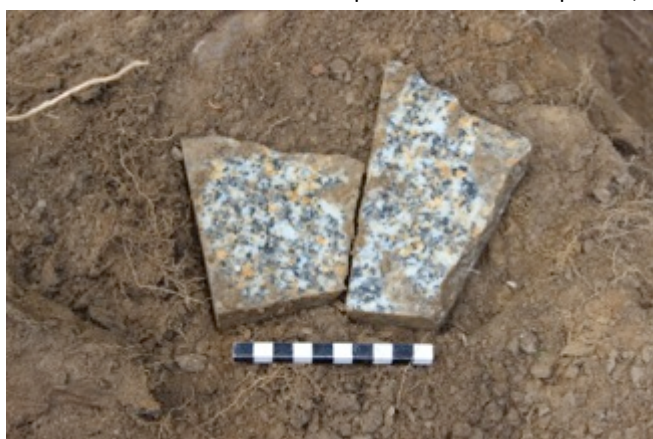
Detalle da diferenza da cota entre a capa de rodadura orixinal e a superior, coa aliñación de laxas para tránsito de tránsito rodado sobre firme.



Levantamento das laxas que marcan o carrís



Desmontaxe completo dos carrís de pedras, aparecendo nalgún punto sobre madeiras.



Escombros contemporáneos atopados baixo as laxas dos carrís.



Proceso de nivelado, reenchido e colocación de petriles do lado oeste da ponte.



Recolocación da pedra central.



Vista exterior da recolocación de petriles.



Vista interior da recolocación de petriles, alternando perpiaños horizontais e verticais.



Fenda aberta entre a parte reconstruída e a orixinal.



Proceso de reenchido da fenda anterior.



Proceso de nivelado da rasante da ponte.



Proceso de nivelado da rasante e colocación da capa de rodadura nova.



Estado final da ponte, vista oeste augas arriba.



Estado final da ponte, vista leste, augas abaixo.