
Los puentes en la ciudad de Santiago y su entorno, en el siglo XVIII

M.^a DEL SOCORRO ORTEGA ROMERO

Es indudable que la vida o actividad de un país está condicionada, en gran parte, por sus vías de comunicación. Por eso, desde las épocas más remotas los hombres sintieron la necesidad de abrir caminos y tender puentes que permitiesen la relación de unos pueblos con otros y favoreciesen el comercio.

A lo largo de varios siglos se utilizan en España las vías romanas a las que se sumarán el Camino de la Plata, el Camino de Santiago y otros de menor importancia, que constrúan los señores locales o los concejos. Puede decirse que hasta el siglo XVIII es muy limitado lo que se hizo en tal materia. Será con los monarcas de la dinastía borbónica, desde Felipe V a Carlos III, ayudados por sus ministros —en especial el marqués de la Ensenada y Floridablanca— cuando se realice la magna obra caminera, no sólo en cuanto a nuevas obras sino también preocupándose de su conservación. Con este fin creó Carlos III una Superintendencia General que agregó a la de Correos y Postas y dictó, en 1762, «La Novísima Recopilación». Precisamente el libro 7.º —título XXV, ley VI— trata «de los caminos y puentes», imponiendo fuertes multas a los que los cerrasen o perjudicasen, encargando a los concejos y corregidores que velasen por su conservación y tuviesen en buen uso los de su distrito, que aplicasen para ello determinados arbitrios, eximiendo de impuestos a los operarios y a los que facilitasen materiales, etc., etc.¹

Esta gran inquietud por el desarrollo de la red viaria tendrá una sonada repercusión en todos los «reinos» de la nación, no exceptuándose Galicia.

Dentro de ella ocupará la ciudad de Santiago un lugar destacado, núcleo que interesa tener unido con distintas poblaciones, especialmente con las ciudades de La Coruña, Orense y Tuy, denominándose estas tres rutas «caminos reales»².

Vinculados a las vías de comunicaciones e íntimamente unidos a ellas figuran los puentes. Al estar surcado el país gallego por numerosos ríos y pequeños regatos es natural la prodigalidad de dichas construcciones y muy lógico su interés y trascendencia.

Por eso es frecuente encontrar en los documentos del siglo XVIII, especialmente en los Libros de Consistorio de Santiago, datos muy concretos e interesantes referentes a la edificación y arreglo o restauración de los puentes, arquitectos, maestros de obras e ingenieros que intervienen, materiales empleados, condiciones y conservación y otras noticias muy diversas relacionadas con estas construcciones de carácter ingenieril y en las que, como luego veremos, intervendrán ingenieros militares³.

¹ Véase MENÉNDEZ PIDAL: *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, 1951 y REGLA, Juan y ALCOLEA, Santiago: *Historia de la cultura española. El siglo XVIII*, Barcelona, 1957.

² ORTEGA ROMERO, M.^a del Socorro: *Obras en la red viaria que daba acceso a la Compostela del siglo XVIII*, Ponencia presentada al 3.º Coloquio Galaico-Minhoto-Viana do Castelo, septiembre, 1985 (Actas en prensa).

³ Vid. VIGO TRASANCOS, Alfredo: *Los ingenieros militares y la arquitectura gallega de los reinados de Felipe V y Fernando VI*, C.E.G., Santiago, 1983, pág. 205.

A comienzos del año 1707, concretamente el 11 de febrero, el Procurador General de la ciudad de Santiago exponía como las grandes inundaciones ocurridas el año anterior «que no hay acordanza de aver avido otras semexantes» habían ocasionado la ruina de los puentes «contiguos a esta ciudad, como son los de San Justo, la de Remesquid, Sarandon, Puente Bea, Portomouro y la de la Ulla, todas las quales son tan precisas que de no repararse y redificarse se siguiran graves inconbenientes al Real servicio por ser las mas dellas por donde se encaminan los transittos de los soldados forraxes de paxa y frutos para su sustento, siguiendose al mismo tiempo la ruina de esta ciudad por venir a ella por dichas puentes el mantenimiento...»⁴.

Al mismo tiempo que comunicaban estos hechos al Real Consejo le rogaban que, una vez enterado de los daños ocasionados, «con asistencia de peritos» tomasen las medidas oportunas para que fuesen reparados con toda urgencia⁵. Transcurridos escasamente dos meses, el 6 de abril, se recibe un despacho del Real Consejo delegando en el alcalde más antiguo con el fin de efectuarse el reconocimiento con «maestros peritos»⁶.

Son tradicionales las inundaciones de los ríos Sar y Ulla, que todavía acontecen, a su paso por las cercanas villas de Padrón y Puente Cesures. El puente de esta última lo repara en las décadas finales del siglo XVII Francisco del Pinal y Agüero⁷ y nuevamente se vuelve a restaurar a comienzos de la centuria siguiente, por el maestro de obras José de Pinal y Agüero⁸. Éste, en diciembre de 1715, solicita a las ciudades del reino de Galicia a las cuales correspondía costear la obra que, con «maestro pe-

rito de arquitectura» tasasen y valorasen lo que él había construido⁹. Petición que es notificada en febrero del siguiente año, Consistorio del día 12, acompañada de la declaración de dos maestros de obras sobre las «mejoras» que José del Pinal había efectuado que valoraban en dieciocho mil setenta y ocho reales y treinta maravedís¹⁰, pero si la Ciudad no estuviese conforme con lo realizado designase a maestros que, con Francisco de Liz¹¹ nombrado por José del Pinal, verificasen nuevos reconocimientos. En respuesta a esto los señores del Concejo designan a Simón Rodríguez, «maestro de obras, arquitecto», para llevar a cabo una nueva inspección «por no estar conforme a la planta y condiciones y de aberse faltado en todas las visitas a la solegnidad de derecho»¹².

Aunque los puentes quedasen alejados de Compostela ésta tenía que colaborar en su reconstrucción, como determinan al tratar de la restauración del de Puente deume —Consistorio de 29 de junio de 1721—, en la cual también participarían las ciudades de La Coruña y Betanzos y las «villas de Ares y Ferrol» teniendo que asistir los representantes de todas ellas a la «vista ocular y reconocimiento» con los «maestros Fernando de Casas y Joseph Ferrón»¹³ nombrados para tal fin¹⁴.

También Fernando de Casas, el arquitecto más significado de Galicia, es designado —Consistorio 25 de febrero de 1723— para que, acompañado del maestro de obras del Real Monasterio de San Martín¹⁵, inspeccionase y diese informe acerca del

⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios, 1707, fols. 127 y 128.

⁵ Ibid. Todos los documentos a los que hacemos referencia en las citas están contenidos en el Apéndice documental de nuestra Tesis doctoral, *Arquitectura barroca del siglo XVIII en Compostela*, Universidad de Santiago, 1966.

⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios, 177, fol. 314.

⁷ PÉREZ COSTANTI, Pablo: *Diccionario de artistas que florecieron en Galicia durante los siglos XVI y XVII*, Santiago, 1930, pág. 443.

⁸ Suponemos que sería hijo de Francisco del Pinal y Agüero, maestro de obras, oriundo de la Trasmiera (Santander) y que en 1672 vino desde León, donde residía, a Padrón para reparar las calzadas de esa villa y el puente de Puente Cesures y que falleció entre 1680 y 1690. Vid. PÉREZ COSTANTI: *Op. cit.*, pág. 443.

⁹ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios, 1715, fols. 402 y 403.

¹⁰ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios, 1716, fol. 74.

¹¹ Poco se sabe de este maestro de obras, que no citan ni Murguía ni Couselo, y que encontramos interviniendo en sencillas obras especialmente en la segunda década del siglo XVIII. Vid. MURGUÍA, Manuel: *El arte en Santiago durante el siglo XVIII y noticia de los artistas que florecieron en dicha ciudad y centuria*, Madrid, 1884, pág. 218 y COUSELO BOUZAS, José: *Galicia artística en el siglo XVIII y primer tercio del XIX*, Compostela, 1932, pág. 418.

¹² Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios, 1716, fol. 74.

¹³ Era natural de Puente deume. Vid. COUSELO BOUZAS: *Op. cit.*, pág. 345.

¹⁴ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1720 y 1721, fol. 281.

¹⁵ A la sazón era el monje Fray Íñigo Suárez, maestro que no mencionan ni Murguía ni Couselo: Véanse obras citadas.

coste que podría tener el reparar «las puentes Ulla, Sarandon, Bea, Ledesma, Sigüeiro y Portomouro, situados en los ríos Ulla y Tambre» pues su estado ruinoso ocasionaba graves perjuicios tanto para el tráfico como para el comercio¹⁶. Reunido el Concejo, el 17 de julio de 1724, informa que se «*ha pasado al reconocimiento de los puentes de Ledesma y Ulla, con asistencia del P. maestro de obras, Fray Íñigo Suarez, quien ha echo planta con balor de lo que se necesita para que la fabrica y reparo de una y otra*», acordando comunicarlo al Sr. Intendente con el fin de obtener la licencia para dicha obra¹⁷. Resolviendo en el Consistorio del día siguiente pagarle al citado maestro ciento ochenta reales de vellón por alguno de los trabajos efectuados¹⁸. Meses más tarde, Consistorio del 5 de octubre, insisten sobre la reparación de todos estos puentes y de abonarse a Fray Íñigo Suárez la cantidad estipulada de ciento ochenta reales y la de noventa reales al maestro de obras Simón Rodríguez, «que asistió al puente Maseiras», ubicado en las proximidades de la ciudad de Santiago¹⁹.

Más alejado de esta ciudad y en la ruta que nos conduce a Finisterre, se encuentra el puente de Brandomil. En el Consistorio del 13 de julio de 1729 se leyó un memorial sobre el estado en que se hallaba y que se reconociese con «maestros de obras de toda satisfacción». El día 4 de octubre ya se informa «de lo obrado en el reconocimiento del puente Brandomil, con la planta echa por Fray Antonio Suarez y Francisco Antonio Sarela, maestros», y de las jurisdicciones que debían «concurrir a dichos reparos»²⁰. También indican que los dos maestros habían empleado en el reconocimiento y «formación de planta», «*seis días, ajustado a razón de treinta rs. cada uno dellos al día, que importan*

trescientos y sesenta rs. de vellón», cantidad que el tesorero debía de entregarles²¹.

Reunidos en Consistorio el 31 de mayo de 1732 para dar cumplimiento a lo tratado en la sesión del 28 de marzo último se informa «*haber pasado al reconocimiento del puente Portomouro, en conformidad de lo acordado por la ciudad, con Francisco Fernández Sarela y Andrés Joseph Martínez, maestros*», trabajo en el que habían ocupado seis días y por ello, la planta y el informe sobre los reparos que se debían hacer se les adeudan doscientos setenta reales, que la Ciudad debe de abonarles²². En la reunión del 20 de julio se refieren a una carta del «*Intendente General de este Reyno, por la que aprueba el conpartto echo para las redificaciones de los puentes Veá y S. Lote, y se acordo se le responda y remittan copias de los planos y perfíles*»²³. Debieron de andar remisos en este envío porque en el Consistorio del 22 de agosto, nuevamente se trata de una carta del Intendente solicitando los planos de los puentes Veá, S. Lote y Portomouro²⁴. Es la reunión del 11 de noviembre cuando dan lectura a una petición del Procurador General exponiendo «*el mal passo que se a experimenttado en el puente que se halla en el rio de la Rocha*», situado a la salida de Compostela, en «*transitto de esta ciudad a las villas de Padrón, Ponttebedra y otras partes*» y que se reconociese con «*maestro peritto del arte a su sattisfacion*»²⁵.

De nuevo se lleva a Consistorio, 8 de enero de 1733, el tema «*de los reparos y rematte del puente a Veá y Sn. Lote*», tasados en cuarenta y siete mil novecientos reales de vellón, cantidad que hace suponer que los reparos eran de cierta importancia. Respecto a las «*posturas*» presentadas se expusieron quejas por parte de «*Anacletto de Fonttanes, maestro de arquitectura*»²⁶ y otra que tanvien se presentto oy dia por Francisco Fernandez Sarela, maestro, que

¹⁶ Archivo Municipal de Santiago. Libro de Consistorios de 1723, fol. 65.

¹⁷ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1724, fol. 215.

¹⁸ *Ídem*, fol. 222. Explican que es por la ocupación de asistir al... «*reconocimiento de los puentes de Ledesma y Sarandón y acer planta de la de la (sic) Ulla y regulación del coste de ambos*».

¹⁹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1724, fol. 317v.

²⁰ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1729, fols. 583, 688v y 689. Éstos eran los de: «*Jallas, Muros, Migia, Moraima y Bujantes, Bimianzo, Ozón y Bayñas, Berdeojas y Coto de Carnes, Corcubión, Cifinbuterri, Barcala, Cotos darriba y Bugallido*». Vid., FOLGAR DE LA CALLE, M.^a C.: *Arquitectura del siglo XVIII: Los Sarela*, Universidad de Santiago de Compostela, 1985, pág. 22.

²¹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1729, fol. 689.

²² Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1732, fols. 233v y 444.

²³ *Ídem*, fol. 497. En los Consistorios celebrados el 5 y 22 de abril del mismo año —1732— ya habían tratado de estos puentes, del de S. Clodio y de la carta del Intendente en la que se interesaba por sus reconstrucciones (fols. 336 y 370).

²⁴ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1732, fol. 675. Vid. FOLGAR DE LA CALLE: *Op. cit.*, págs. 26-27.

²⁵ *Ídem*, fol. 779.

²⁶ Ni Murguía ni Couselo lo incluyen en sus diccionarios. Vid. obras citadas.

corre con la obra», y los señores del Concejo acordaron admitir «*dicha posttura y... todas las mas que se hizieren*» y que se rematase en la más beneficiosa ²⁷.

Otro puente muy próximo a Compostela que van a reedificar en el año 1734 es el puente Albar. Por un Real Despacho, visto en el Consistorio del 5 de agosto, se manda que los vecinos del casco de dicha ciudad contribuyan al repartimiento de gastos. Sin embargo, acuerdan hacer una petición suplicando que no se incluya a la ciudad y no se grave a la misma con esta carga ²⁸. De dicha obra volvemos a tener noticias en el Consistorio de 4 de febrero de 1737 en el que se dio cuenta de una instancia de Juan García, maestro de obras que tuvo a su cargo las de puente Alvar, solicitando que se informen de todo y reconozcan lo que él ha hecho ²⁹.

Los puentes de Sarandón y Ulla se encontraban en 1737 en un estado calamitoso, de tal manera que era muy difícil el transitar por ellos, lo que conllevaba una escasez y encarecimiento en los precios de los productos necesarios en el mercado santiagués. Ya en el Consistorio del 4 de febrero de este año se leyó un memorial para «que se fabrique el puente Sarandón» ³⁰. En el del 9 de abril, del mencionado año 1737, comunicaban haber recibido una «*carta del axente en la Corte con Real Despacho, para fabricar los puenttes de Sarandón y Ulla*» ³¹. Éstos serían los motivos para que se solicitasen recursos con el fin de poder realizar la obra ya que por un Real Despacho, fechado en Madrid el 18 de marzo de 1737, concedían permiso «*para la reedificación de dichos dos puenttes y para que su ymporte y costto se repartiase entre los pueblos y vecinos de veintte leguas en conttorno*». En consecuencia, el Concejo compostelano nombró a los maestros de obras Martín del Campo y Francisco Fernández Sarela, para el reconocimiento de los puentes y «*formación de plantas y más circunstancias que comprenden el Real Despacho*». Ambos maestros aceptan el nombramiento pero, el 16 de

julio, cuando se les convoca para el reconocimiento Francisco F. Sarela no acude por «*yndisposición*» y delega en Domingo López ³².

Las cuestiones referentes a estos puentes y también los reparos de los de Sigüeiro, Condomiña, Alqueidones y Loureiros, todos ellos en las inmediaciones de Compostela, van a ser los temas llevados a muchas de las reuniones de Consistorio celebradas a lo largo del año 1737 y en los posteriores ³³. En los de los días 3 y 18 de septiembre, hacen referencia a la fábrica de los puentes Sarandón y Ulla y, por un Real Despacho del Concejo, se aprueba el remate y repartimiento para las obras del puente Sigüeiro ³⁴.

Al año siguiente —1738— continuaban los mismos problemas. Reunidos el 18 de abril tratan sobre «*una carta del axente de la Corte y Real Despacho del Concejo sobre la reedificación de los puentes Ulla y Sarandón*» ³⁵. Las cuestiones concernientes a los puentes Condomiña, Alqueidones y Loureiros son examinadas en los Consistorios celebrados en los meses de agosto y septiembre ³⁶. El Real Consejo sigue insistiendo en las obras de los puentes Sarandón y Ulla, como lo confirma, el despacho examinado en el Consistorio del 21 de diciembre de 1739, la multa impuesta a Francisco Fernández Sarela por su proceder y el remate de la obra —Consistorio 3 de junio de 1741— en Lucas Ferro Caaveiro y Pedro de Otero ³⁷.

³² Serán Domingo López y Martín del Campo los que tracen la planta y alzado de los dos puentes. Las obras se convocan a subasta presentando también posturas Francisco F. Sarela. No obstante, las obras no son adjudicadas hasta 1741, recayendo entonces en Lucas Ferro Caaveiro y Pedro de Otero (Arch. Munic. de Santiago. Reedificación de los puentes Ulla y Sarandón). *Vid. FOLGAR DE LA CALLE: Op. cit.*, pág. 31.

³³ En el Consistorio del 18 de junio de 1737 concretamente dicen «... *se an visto dos carttas del Señor Dn. Juan Luis Ximenez, su fecha onze y quinze del corrientte, en asumptto de los reparos de las puentes Sigüeiro, Condomiña, Alqueidones y Loureiros, y previene se le remitta copia inttegral de todo lo obrado en dichos expedientes y que se forme el repartimiento que pertenece a cada obra...*». Arch. Munic. L. de Consistorios de 1737, fol. 336.

³⁴ Arch. Munic. L. de Consistorios de 1737, fols. 55 y 103.

³⁵ Arch. Munic. L. de Consistorios de 1738, fol. 344.

³⁶ *Ídem*, fols. 410 y 116. En el Consistorio del 29 de septiembre acuerdan hacer «*las representaciones convenientes para que no se exima a los marineros de Muros*» de contribuir a la reparación de los puentes de Condomiña, Alqueidones y Loureiros.

³⁷ *Vid.* nota 31. Arch. Munic. L. de Consistorios de 1739, fol. 275, y de 1741, fol. 27.

²⁷ Arch. Munic. L. de Consistorios de 1733, fol. 28.

²⁸ Arch. Munic. L. de Consistorios de 1734, fol. 873.

²⁹ Arch. Munic. L. de Consistorios de 1737, fol. 78.

³⁰ Memorial que enviaban varios señores encabezados por D. Miguel de la Torre. Arch. Munic. L. de Consistorios de 1737, fol. 78.

³¹ Arch. Munic. L. de Consistorios de 1737, fol. 187.

En abril de 1741 el maestro de obras Clemente Fernández Sarela emite un informe sobre el estado en que se encontraba el puente de Noia, ya mucho más distante de Santiago, en el que expone con todo detalle los reparos que «para su seguro necesita» cada uno de los dieciséis arcos de que se componía, abonándose por su trabajo setenta reales de vellón³⁸.

En la ruta de Lugo, a la salida de Compostela, en el camino «que va de esta misma ciudad a Castilla por Sobrado» se encuentra el puente de San Lázaro³⁹. En el Consistorio del 24 de abril de 1748 explican cómo los «Sres Caballeros diptutados de Caminos presentaron a la ciudad un plan formado por el maestro Crespo para la fabrica del Puente Sn. Lázaro, con un papel de condiciones»⁴⁰.

³⁸ Vid. FOLGAR DE LA CALLE: *Op. cit.*

³⁹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1746, fol. 318. Vid.: ORTEGA ROMERO, M.^a del Socorro: *Obras en la red viaria que daba acceso a la...*

⁴⁰ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1748, fol. 373. Del fol. 389 al 390 se contienen las «Condiciones para la obra de la puente San Lazaro, que se a de hazer:

Primera condicion: hes que dicha puentte se ha de mudar del sitio donde oy se alla a la partte de avajo, aguas corrientes, arrimada a un muro que sierra unas propiedades, dexando el bado para que en tiempo de verano puedan transitar los que quisieren por el.

Segunda condicion: es que el maestro o oficial que remattare dicha obra de puentte la ha de haser con las condiciones aqui expresas y arreglada al plan... ha de ser canteria bastarda y rezia usando de ella para el arco y sepas y estas en alto de tres baras y a lo largo tres baras y quarta, todo de silleria...; y todo el arco de dicha puentte se ha de hazer de dobelas de canteria como ya ba dicho.

Tercera condicion: hes que toda dicha canteria ha de ser asentada con argamasa de cal y arena de asiento y la pisarra de dichas sepas con barro de buena calidad, y asimismo se an de haser unas paredes desde dicha puentte a tomar la altura de la entrada y salida de ella, y la que dize a la partte del poniente tiene de largo veintte y tres baras y la que dize al oriente veintte y cinco, y dichas paredes no an de ir en plomo, antes vien, en donde se eligiere an de salir la quinta partte más afuera de adonde remattare la altura de dichas paredes y de grueso, en la partte que hasen mas alto seis quarttas; y en lo demas se le puede ir quitando en disminucion, como lo demuestra dicho plan. Y el gueco de las paredes que hazen el paralelo del ancho que ha de tener la superficie del camino, que son siete baras tomando el grueso de dichas paredes, han de ser masisados con tierra mesclado alguna piedra, y dichas paredes han de ser fabricadas solo con la piedra y no con barro ni cal, sino secas, pero dichas piedras buenas, largas, el mas grueso que se pueda.

Quarta condicion: es que el largo que coje dichas sepas y arco de puentte componen diez y nueve baras y en esta distancia no ha de tener mas de ancho que quatro varas y tres quartas, hasiendole en todo este largo y en las ochavas de la entrada y salida de dicha puentte, como lo figura dicho plan, un antepecho

Acuerdan enviar todo lo concerniente a la obra de este puente y de los caminos que dirigía el maestro José Crespo al Intendente General del Reino para que «se sirva prevenir lo que en su assumpto se aia de executar». Esta decisión debió ser adoptada por las discrepancias surgidas con el citado José Crespo a quien tildan de «sumamente cabiloso y turbador de la paz y claridad con que se deve llevar la manioobra de los caminos, a los que assiste muy poco por andar divertido en otras obras» y por eso desean despedirlo y «poner en su lugar otro de más intelixencia y a satisfazion de la ciudad»⁴¹.

Asimismo lo acusan de haber hecho creer al Intendente General del Reino que dicho puente «necessitava hacerse de nuevo siendo cierto que el que ai» de acuerdo con lo dictaminado por algunos maestros, entre los que se hallaba José Vidal, que lo había reconocido por orden de dicho Intendente, y «le dan todos por muy seguro reparado que sea de su piso y orillas cuio coste puede ser mui poco y, que se manda exigir, le tasa el maestro en 11.000 rs.»; por eso, tanto en lo tocante al coste como en todo lo demás debía de informarse con exactitud y actuar en consecuencia⁴².

a cada uno de los costados de dicha puentte; estos han de ser de canteria de la mesma calidad que las demas expresada, de grueso la primera ilada de una tercia y la segunda, el lecho de ella del mismo grueso y el sobre lecho de una quarta han de componer una bara de alto dichos antepechos, como lo demuestra dicho plan y en el alzado de el, arreglado al pittepie de baras.

Quinta condicion: es que dicha canteria ha de ser toda ella desbastada por maior, a exepcion de las juntas de todas las dobelas de dicho arco que las junttas de ellas han de ir vien ajustadas, guardando en toda dicha canteria los alaveos para que la ermosee y quede visttosa en las tiradas reucttas sin que queden concabas ni convezuzas y en los angulos guardando lo mismo que se alla en lo demas camino...

Sexta condicion: es que toda esta obra es tosca y el maesttro con quien se remattare la ha de hazer con toda la firmeza y seguro segun cave en el arte y arreglado a dicho plan... ha de poner a su costta todos los matteriales y mas necesario para dicha obra como son canteria, pizarra, cal y arena, madera para asimbres y estadas, angarillas, cuesos y mas herramientas que fueren necesarias para dicha obra, sin que pueda pedir ni repetir ottra cosa mas de tan solamente en o que la remattare, y este ha de estar sujeto al maesttro que su Señoria los Señores Diputtados eligieren... sino que dicho obperante tenga que pagar a dicho maestro cosa alguna por la asistencia que pueda tener durante dicha obra. Joseph Crespo. (Rubric.).

⁴¹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1748, fols. 370v y 373. Vid. ORTEGA ROMERO, M.^a del Socorro: *Obras en la red viaria...*

⁴² Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1748, fols. 384v y 385.

Transcurrirán unos años en que decae la actividad en estas obras de carácter ingenieril o, por lo menos, no se refleja en la documentación. Solamente tenemos noticias de la reparación del puente de San Justo emplazado en la vía hacia Noia — noviembre de 1749—⁴³ y del puente de Busacos. En el Consistorio del 3 de junio de 1752 fueron examinados unos autos sobre la ruina que presentaba dicho puente situado en «las cercanías desta ciudad con su mapa y instrucion, echa por Lucas Caaveiro, maestro de obras», y la forma en que se debía de fabricar el citado puente⁴⁴.

En la segunda mitad del siglo se confiere especial atención a dos puentes indispensables para el desenvolvimiento de la vida económica compostelana: el de Sar y el del Arzobispo. Se hallan ubicados en los suburbios de la ciudad, el primero en el antiguo barrio de Sar, sobre el río de este nombre, y el segundo, sobre el Sarela, es el nominado actualmente del Carmen de Abajo. En ambos intervendrían como inspectores de las obras, ingenieros militares.

Ya el primero de agosto de 1750 manifestaban preocupación por la «composición» del camino de Sar y decidían hacer sobre ello una «representación» al Rey⁴⁵. Sobre el mismo tema insisten en el Consistorio del 2 de marzo del siguiente año y en el celebrado el 3 de noviembre de 1752, en el que acuerdan enviar un informe —emitido por el alcalde más antiguo— al Intendente General del Reino⁴⁶. Reunido el Ayuntamiento, el 18 de junio de 1754, comunicaban estar «entendiendo en la composición del camino real que sale de esta ciudad al Puente Pedriña el que estava tan intransitable y peligroso como es notorio»⁴⁷. Un despacho del Real y Supremo Consejo de Castilla «sobre la composición del puente y camino de Sar» se presentó en la sesión del Ayuntamiento de 21 de enero de 1756 «y se manda que sobre la postura echa de los noventa mil reales por los maestros Joseph Crespo y Joseph Vidal... se saque a pregón la referida obra por otros quince dias mas» y pasados éstos se remate al mejor postor y «se for-

me el repartimiento entre los vezinos de esta ciudad y su provincia, a dos reales cada uno»⁴⁸.

Desde enero de 1757 las noticias sobre la obra del puente y camino de Sar son muy frecuentes. Referente al camino manifiestan *que iba construido «falsamente» por la mala calidad de los materiales, que se había comenzado a fabricar «a reves, debiendo ir desde el río arriba y no desde el crucero abaxo», que tenía exceso de curvas y se debía de haber trazado más recto, etc. etc.* En este informe, fechado en febrero de 1757, se va examinando «con toda puntualidad la parte fabricada» y se señalan los inconvenientes existentes. En los cinco puntos de las capitulaciones analizan la obra con gran detallismo y minuciosidad. Al final exponen como «el tiempo ya esta propicio y mas enxuto, los dias crezen por instantes y los maestros nos aseguran tenían actualmente mas de diez mil carros de piedra arrancada, se les obliga a que pongan el correspondiente numero de oficiales para que se adelante la obra y pueda perficionarse en este año, respectto que an faltado los maestros a la capitulacion quinta, echa por el Sr. Intendente de que el Puente de Sar se havia de hazer precisamente en todo berano proximo passado de mil setecientos cinquenta y seis y... rezivieron con anticipación de los primeros veinte y tantos mil reales que se le entregaron; y no solo no se fabrica dicho puente sino que, caminando como hasta aquí, ni en todo el presente año se finalizará esta obra»⁴⁹.

El Ayuntamiento, en su reunión del 21 de marzo de 1757, nombra capataz sobrestante al maestro de obras Clemente Fernández Sarela «con el salario diario de ocho reales de vellón» con el fin primordial «de que asista a dirigir y disponer la seguridad de la fabrica y que en su defecto será responsable como los asentistas principales que la tienen tomado». El día 14 del mes siguiente le notifican el nombramiento que él acepta manifestando que *hará todo lo que el Intendente le mande «zelando y disponiendo a todo su entender»*⁵⁰.

Cartas de las principales autoridades del Reino, del Gobernador General, Marqués de Croix, del

⁴³ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1749, fol. 626.

⁴⁴ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1752, fol. 133.

⁴⁵ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1750, fol. 408.

⁴⁶ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1752, fol. 69. Vid. ORTEGA ROMERO, M.^a del S.: *Obras en la red viaria...*

⁴⁷ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1754, fol. 255.

⁴⁸ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1756, fol. 37.

⁴⁹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1757, fols. 46, 70, 74 y sigs. Vid. ORTEGA ROMERO, *Obras en la red viaria...*

⁵⁰ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1757, fols. 185, 185v y 250.

Secretario y Procurador se leyeron en el Consistorio del 2 de junio de 1757, todas refiriéndose a la obra de Sar recomendando dar «principio a la puente y si la ciudad es del mismo dictamen» se le comunique a los maestros para que sin pérdida de tiempo se le remita «una razón o perfil que exprese con individualidad la altura y demás dimensiones que ha de tener la puente». Que uno de los asentistas, el maestro de obras José Crespo, realice esta tarea en atención a que su compañero José Vidal se halla en La Coruña y «se balgan para todo lo conducente a la claridad de Lucas Ferro Caaveiro, maestro de obras de la Santa Iglesia del Señor Santiago». Maestro que sustituye a Clemente F. Sarela por no estar conforme con la tarea que éste había realizado. Seis días más tarde ya tenían en su poder contestación del Cabildo concediendo «lizenca al maestro Lucas Caaveiro para pasar a La Coruña a informar a S.E. en punto a las obras y camino de Sar»⁵¹.

De cierto interés es la carta, fechada el 17 de junio de este año, que el Marqués de Croix, Gobernador General del Reino, envía a la Muy N. y L. ciudad de Santiago. En ella expone, que por medio de Lucas A. Ferro Caaveiro, maestro arquitecto, recibió las tres cartas del pasado día 2 y, con su contenido y lo expuesto por dicho maestro acerca del estado y circunstancias del camino y puente de Sar, había determinado para «providenciar lo más conducente a su mayor solidez hermosura y perfección en los términos más adaptables pase a su reconocimiento el ingeniero extraordinario Dn. Miguel Roncali, asistido del referido Caaveiro a cuyo fin dispondra V.S. se le contribuya con los obreros y planos que necesitare»⁵².

No se hizo esperar la visita del ingeniero Miguel Roncali⁵³, pues en la sesión del Ayuntamiento, el 23 del mismo mes, manifiestan que lo han acompañado a reconocer el puente y camino de Sar e informando «de todos los reparos que se ofrecen en su mala construcción y elección del puente y de todo ello se ha enterado», abonándosele por su viaje y estancia mil ochocientos reales de vellón y

a los oficiales «que asistieron al ingeniero quarenta reales». Tres días más tarde el Marqués de Croix comunica haber recibido por mediación del ingeniero Miguel Roncali «la carta y representación de V.S.», a lo cual responde «que se queda trabajando en el plano y perfil de el camino y puente de Sar», dando una serie de consejos y «*que no travajen en la obra del puente interin por mi no se diera otra disposición*»⁵⁴.

El auto otorgado por el Gobernador General del Reino —fechado en La Coruña el 30 de julio de 1757— es clarificador respecto a cómo se hallaba en ese momento la obra del camino y puente de Sar. Primeramente alude a las declaraciones efectuadas por el «*ingeniero Dn. Miguel Roncali y Dn. Lucas Antonio Ferro Caaveiro, maestro arquitecto*» referente a las obras de la citada vía y que José Vidal y José Crespo, «*asentistas den principio a la fabrica del puentte y la continuen hasta fenecerla, arreglándose a la sobre heste particular declarado por dichos ingeniero y arquitecto*». Basándose en el informe de éstos advierte que el gasto mayor que se realice debe recaer en la Ciudad y no en los asentistas y el gobernador nombra para que «*invijile sobre ello a dicho Dn. Lucas Anttonio Caaveiro en lugar de Clemente Anttonio Fernández Sarela y con el salario diario que a esthe le tenía señalado la Ciudad*»⁵⁵.

También al día siguiente el Gobernador General del Reino, marqués de Croix, se dirige al Ayuntamiento de Santiago comunicando el envío del auto anterior y otro referente a la declaración de los peritos acerca de cómo se había de construir dicho puente para que «ganando las oras» comenzasen los asentistas a fabricarlo. Añade que «*había sustituido a Clemente F. Sarela por Lucas Ferro Caaveiro conoziendo el zelo e inteligencia de éste, con el mismo salario de ocho reales diarios «por persuadirme que con su dirección y cuidado se hará la obra con la firmeza y seguridad que se requiere». Que al citado Caaveiro le abonasen el tiempo empleado por sus dos viajes a La Coruña y por haber medido el camino, haciéndolo de acuerdo con lo que «en casos semejantes se acostumbra pagar a los maestros de su clase*»⁵⁶. A continuación se inserta la minuta

⁵¹ *Ídem*, fols. 74 y 124v.

⁵² *Ídem*, fols. 127-128.

⁵³ Vid. LLAGUNO Y AMIROLA, Eugenio: *Noticias de los arquitectos y arquitectura de España*, Madrid, 1977, T. IV, pág. 327.

⁵⁴ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1757, fols. 139 y 142.

⁵⁵ *Ídem*, fols. 203-204.

⁵⁶ *Ídem*, fols. 205-206.

firmada por Lucas F. Caaveiro de los días que había empleado en la citada obra⁵⁷.

En la reunión del Ayuntamiento de 1.º de septiembre (1757) se leyó una carta del Marqués de Croix en la que decía haber «*prevenido a los asentistas de la obra del puente de Sar*» para que continuasen trabajando en ella de acuerdo con lo estipulado, añadiendo que como «*les falta cal para proseguir y que no conviene dilatarla, disponga la Ciudad se entreguen a dichos asentistas quatro mil reales de vellón*» y que Lucas Ferro Caaveiro, a quien corresponde inspeccionarla, vigile para que se construya con la máxima seguridad y que le informe de ocho en ocho días; también expone que está enterado «*que algunos particulares de esta ciudad tienen partida de cal disponga la Ciudad se les facilite a dichos asentistas la que necesiten*» y que el maestro Caaveiro se le satisfaga el tiempo que ocupó en ir a La Coruña dos veces y por haber tomado las medidas del camino de Sar. Respecto a esto acordaron que «*por razón de todo y los gastos de cavallerias y más que ha ocupado en este ministerio, extra de los quinientos reales que le están librados, se le libren seiscientos más sobre los efectos destinados para la obra...*»⁵⁸.

Resueltos los problemas más importantes de las obras del puente de Sar se comienza con el segundo de los citados anteriormente: el Puente del Arzobispo. En una carta, fechada el 2 de septiembre de 1758, dirigida a la Muy N. y L. ciudad de Santiago, el marqués de Croix dice «*haber recibido el mapa y condiciones para el reparo del Puente del Arzobispo que está a la entrada de esa ciudad*» y por tanto que se ponga la obra a pregón durante tres días, transcurridos éstos se remate al mejor postor. Sin embargo, añade que a veces es más difícil la reparación de una obra que ejecutarla de nuevo y

por eso le parecía conveniente «*que V.S. dispusiese que el ingeniero Dn. Joseph Santos que se halla dirigiendo la de esos quarteles, pasase a ver el reparo que nezesita dicho puente y diese su parecer, a fin que con el se camine más seguro en este particular y se practique aquel con toda solidez y perfección...*»⁵⁹.

Sin demora, el ingeniero José Santos examina el puente haciendo unos «*planos o bosquejos*» y traza una nueva planta que, el 7 de octubre, envía el representante de la Ciudad al Marqués de Croix. Éste, cinco días más tarde, notifica a dicho representante que también está de acuerdo con su opinión de que son excesivas las dimensiones que constan en el plano y que serían suficientes como «*V.S. propone, de quatro varas, para el paso franco de un coche, o dos carros del pais, ... respecto no estar tampoco en un camino real*», pero que en todo lo demás se ajustasen al «*plano y encargo de referido ingeniero y que vigilasen la obra para que se hiciese con la maior perfección y solidez*». Asimismo, le dice que le devuelva el plano del «*consavido*» puente, que la obra —como le había indicado el mes anterior— se ponga a pregón y remate al mejor postor comenzándola inmediatamente «*para aprovechar el tiempo antes que llegue el del imbierno*»⁶⁰.

El día 17 del citado mes de octubre, el marqués de Croix se dirige a la Muy N. y L. Ciudad de Santiago exponiendo que, «*a pesar de que al ingeniero José Santos le parecía tener poco ancho con las quatro varas, a causa de las avenidas que acabezen por el paraje donde se a de fabricar el puente del Arzobispo*», él pensaba que «*estas eran suficientes*», pero que «*se deven entender de parapeto a parapeto, sin incluirse estos en ellas de manera que queden quatro varas de luz limpias*» y que con la finalidad de prevenir las riadas pusiesen especial interés para que los cimientos «*se hagan con la maior solidez y perfección, a fin de que puedan resistir las avenidas de agua que se experimentasen*», y que igualmente vigilen la obra para que fuese construida con la mayor seguridad y firmeza⁶¹.

⁵⁷ Ídem, fol. 281. «*Señor Dn. Joseph de Cabo, los días en que me ocupé en la dependencia del camino de Sar son los siguientes:*

En tomar las medidas, formar el perfil y plan quatro días, fuera de esto pagué a los oficiales que asistieron conmigo.

En ir y venir a La Coruña y detención en ella onze días y de buelta un día con el ingeniero que hacen doce días.

En la segunda jornada a La Coruña, aunque tarde ocho días, no puedo cargar mas de seis, porque dos de ellos los ocupé en la Thenencia de Pradela, que todos hacen veinte y dos días.

La satisfacion de estos días dejo a la consideración de V.S. para que lo represente a la muy Noble y Leal Ciudad. B.I.m. de V.S. su seguro servidor.-Lucas Anttonio Ferro Caaveiro. (Rubric.).

⁵⁸ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1757, fol. 286.

⁵⁹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1758, fols. 543-544v.

⁶⁰ Ídem, fols. 545, 550, 559-560.

⁶¹ Ídem, fol. 568.

Con anterioridad, el 15 de septiembre (1757), firmaba el ingeniero José Santos las condiciones que habían de regir en la construcción de dicho Puente del Arzobispo⁶². Redactadas éstas la obra fue

⁶² *Ídem*, fols. 602-603. «Condiciones que deberá observar el maestro a cuió cargo quedase la construcción de el puente que nuevamente se ha a ejecutar, inmediato del que llaman del Arzobispo, bajo del plano que a este efecto, de orden del Excmo. Sr. Marques de Croix... ha formado el capitán de Infantería, ingeniero ordinario de los Reales exercitos, fronteras y plazas, rexidor perpetuo de Medina del Campo y director de la obra del quartel de esta ciudad, que son los siguientes:

1.^a Deverá prevenirse, por el maestro a cuió cargo quede u en quien se remate, de todo genero de utiles, herramientas proporcionadas a la naturaleza de la obra que se ha de concluir en todo benero del año de 1759.

2.^a Asi mismo será de su cuenta buscar por si carros y los demas que necesite, ajustandolo con los interesados y no se les podrá jamás obligar a precio tassado... pero si en caso que reusen o no encuentren quien conduzca los materiales se les dará todo el auxilio que para ello necesite.

3.^a Echo cargo de el plano (que si hubiese duda se verá con el expresado ingeniero y en su defecto por el maestro que el Illustre Aiuntamiento nombrare para desatarla) sera de su cuenta, trazar, abrir cimientos asta lo firme que reconocidos por uno de los expresados sujetos, ha de empezar a construir arreglado enteramente el plano a excepción de el ancho que ha de ser solas quatro varas y dos pies y el largo, desde una vara apartado de la primer casa de la calle que vaja de el Gaio asta donde oy termina la vieja inmediata al molino, tres varas mas.

4.^a Las zepas (A) que estan de pajizo han de ser sus paramentos, así devajo del arco como en la entrada y salida del agua, de buena sillería (amata)? corte, y lo restante de la zepa asta el antepecho, de buena mampostería de piedra y cal, terciada con buena arena; y lo mismo deve entenderse con los enjutamientos de dicho arco, sobre el qual solo ha de quedar asta el superior del pavimento un pie para el empedrado.

5.^a Las dobelas deven ser todas de a media vara, bien cumplida, en todo lo que comprehende el arco y la que no fuese de esta dimension no se devera admitir y será de su cuenta demoler y mudarlas; el perpiaño o antepecho, segun esta en la vista adjunta, de piezas enteras berticales y machonbradas, sentadas con cal de fixar con el grueso de una tercia.

6.^a La alcantarilla devera de buena mampostería, con dos pies de grueso de cada lado, cubierta con losas de pie y medio de grueso, y que descansen sobre los pies derechos a lo menos un pie. Bien entendido que la referida mampostería ha de ser con buena mescla terciada.

7.^a Las paredes que forman la calzada deven ser de buenos caleados y barro bien mazizados y atizonadas y cubiertas de buena losa a toscó picon pero unidas las juntas.

8.^a Los rellenos entre las mencionadas paredes han de ser de piedra, escombros de casas o buena tierra pisonada, en caso que no se alle a corta distancia lo anteriormente dicho.

9.^a El empedrado ha de ser a chapa cuña de piedra, bien dura y no areniza, con un pie de declivio desde el centro de las orillas.

10. La zanja que deve hacerse y se figura con la letra (B) ha de ser empezada zerca de la puerta que tiene la muralla del cavildo de seis varas de ancho y por el lado, desde dicha puerta al arco, una paredita de piedra buena y poco mas de vara de alto, para que las

puesta a subasta. A ella «concurrieron Domingo Fontenla Paredes, Bentura Balado, Joseph de Turnes, Domingo Caietano Gil, Manuel Casteleiro, Fernando Sarela y Pedro Chico maestros y oficiales de cantería y mampostería, para hacer postura a dicha obra y efectuar el remate en el mejor postor»⁶³. La subasta se celebró en las Casas Consistoriales y fueron necesarias varias sesiones —los días 22, 23, 24, 25 y 26 de octubre—, pues los participantes no se decidían a hacer el remate porque tenían «duda en quitar la presa contenida con la letra D en el mapa, y tercera condición que no declara dicha duda»; en vista de lo cual se avisó al ingeniero Santos Calderón para que asistiese a la subasta⁶⁴. En la sesión del 26 de octubre, estando presente dicho ingeniero, se remató la obra en Ventura Valado que fue el que hizo la postura más baja, ocho mil reales, comprometiéndose a hacerla «*con toda seguridad y permanencia... y darla fenecida y acavada en todo el mes de abril de el año que viene de mill setecientos cinquenta y nueve*». Ventura Valado nombró como fiador suyo a Lucas Ferro Caaveiro, maestro de obras de la Catedral compostelana⁶⁵.

aguas lleven su dirección al puente. Todos los materiales de la puente vieja se le conceden al maestro en quien se remate, deviendo ser de dicha cuenta dejarlo todo desembarazado y limpio.

11. El pie derecho del arco, desde el zocalo o solera asta el arranque del arco, no deve tener mas alto que cinco pies y medio de cuió modo se hace menos aspera la calzada.

12. Dará las fianzas a satisfacción del Ille. Aiuntamiento de esta ciudad, Santiago Setiembre 15 de 1758.—Joseph Santos Calderón de la Barca. (Rubric.)».

El plano al que se alude en dichas condiciones no existe, ha desaparecido.

⁶³ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1757, fol. 608.

⁶⁴ *Ídem*, fols. 604-608.

⁶⁵ *Ídem*, fol. 609: «... para el remate de la fabrica del Puente del Arzobispo... , estando tambien presente Dn. Joseph Santos Calderón de la Barca, ingeniero que ha echo el mapa y condiciones para dicho puente, concurrieron Bentura Balado, Joseph de Turnes, Manuel Casteleiro por si y en nombre de Domingo Fontenla, Pedro Chico, Benito Gesteira y Fernando Sarela, maestros y oficiales de cantería y mampostería, vezinos de esta ciudad, por quienes se hicieron las posturas... y la ultima de nueve mill reales por dicho Bentura Balado, y vista por Pedro Chico la puso en ocho mill y novecientos reales, que se le admitió; y luego Joseph de Turnes vajo cien reales y quedó en ocho mil ochocientos; Fernando Sarela bajo otros cien reales quedando en ocho mil y setecientos; y por el motivado Bentura Balado se hizo la postura en ocho mil reales, sin que hubiese quien la mejorase por mas que se instó a los demas...; y echo cargo nuevamente el citado Bentura Balado de plan y condiciones se allanó,

Sin embargo, Ventura Valado no finalizaría las obras hasta unos meses después de lo que había prometido, pues: «*En último de julio de 1759 se concluyó el puente y puso en ella sus guarismos, del mismo año, y se le completó toda la entrega de ocho mil reales a Bentura Balado... como persona que la fabricó por su cuenta y riesgo*»⁶⁶.

En el año 1760 todavía continuaban trabajando en este puente, pero era muy poco lo que faltaba por hacer. En el Consistorio del 29 de enero se consideró un informe y el visto bueno del ingeniero José Santos Calderón de la Barca en el cual considera «dicha puente por segura y bien acondicionada» y que prosiguiesen «a lo adelante con la misma seguridad». Restaban por hacer cosas de poca importancia, pero, acuerdan reconocer con asistencia del citado ingeniero dicho puente «y ver el coste a que puedan ascender los petriles que faltan, como también el encalse»⁶⁷.

Finalizada totalmente la obra del Puente del Arzobispo, años más tarde, en 1764, —consistorios de 21 de noviembre y 29 de diciembre— acuerdan construir la calzada que sube del puente del Arzobispo al Gaio⁶⁸.

Aunque ocupados en la construcción del Puente del Arzobispo, continuaban prestando atención a la obra del de Sar. Así comunicaba el Marqués de Croix, en carta dirigida a la Ciudad de Santiago y fechada el 4 de octubre de 1758, como había dado las órdenes oportunas para que los vecinos de los pueblos contribuyesen «con su cuota para el camino y puente de Sar»⁶⁹.

Nuevamente escribía, el 24 de febrero de 1759, exponiendo que estando ya concluido el camino y para finalizar el antepecho del puente, según le había informado el arquitecto Lucas Ferro Caaveiro, era preciso efectuar un reconocimiento de toda la

obra con el fin de saber si iba hecho con la debida solidez y perfección y, para que se realizase con la «mayor exactitud», había ordenado al ingeniero José Santos Calderón que asistiese al reconocimiento en compañía de Lucas F. Caaveiro⁷⁰. Según manifestaron los «asentistas» de la obra, José Crespo y José Vidal, como habían tenido que hacer alguna «recomposición» nombraban por su parte, para realizar el citado reconocimiento, al maestro de obras José de Turnes. El 16 de marzo de 1759, con todas las personas designadas se pasó a hacer «el reconocimiento del puente y camino de Sar», efectuando su declaración, cuatro días después, José de Turnes. En ella se concreta especialmente a lo obrado en el camino, cuya «línea... en unas partes es recta, en otras curvosa y en otras tortuosa, qual es la entrada del puente, cuya figura es de un (S)»⁷¹.

Se suceden unos años sin noticias referentes a obras en los puentes, hasta que en el Consistorio de 15 de marzo de 1773, tratan acerca de la Carta-Orden —fechada en junio de 1772— que se refiere a «la disposición de los efectos de barcas de Ulla y Sarandón» y dispone que el Ayuntamiento nombre «maestro o maestros de su satisfacción que pasen al reconocimiento de los sitios en que existan las dos barcas, o los que hallasen a proposito para la fabrica de una de las dos puentes se forme planta, señale el coste...». *Enterados de lo expuesto acordaron que el maestro de*

constituyó y obligó en toda forma hacer la obra con toda seguridad y permanencia, arreglado a ella, en la nominada cantidad de ocho mil reales y darla fenecida y acabada en todo el mes de abril de el año que viene de mil setecientos cinquenta y nueve...».

⁶⁶ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1757, fol. 9v. Dice que Ventura Balado era «vezino de la calle del Gaio, parrochia de Sta Susana».

⁶⁷ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1760, fol. 39v.

⁶⁸ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1764, fols. 173 y 259. Vid. ORTEGA ROMERO, M.^a del S.: *Obras en la red viaria...*

⁶⁹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1758, fol. 561.

⁷⁰ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1759, fols. 162-163. En la carta se dice: «Hallandose concluido el camino de Sar y para finalizar el antepecho de el puente, segun me lo norticia el architecto Lucas Antonio Caveiro, se hace preciso en conformidad de la contratta de los asentistas de dicho camino, que V.S. se sirva dar disposicion para que se egecutte formal reconocimiento de toda la obra de el mismo, puente y camino, a fin que se pueda saver si esta echa con la debida solidez y perfeccion; a cuyo efecto, y para que se practique con la mayor exactitud doy borden al ingeniero ordinario, Don Joseph Santos Calerón, para que asista al expresado reconocimiento juntamente con dicho architecto Lucas Caaveiro y mas personas que V.S. deputte; quien espero que, de lo que resulte de el, me pase al correspondiente testimonio y que me facilite V.S. ocasion de rattificarle mi verdadera voluntad. Nuestro Señor guarde a V.S. muchos años como deseo. Coruña veintte y quatro de Febrero de mil settecientos cinquenta y nueve.-B.I.m. de V.S. su mayor y mas seguro servidor.-El Marques de Croix.-M.N. y L. Ciudad de Santiago».

⁷¹ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1759, fols. 163-164. Vid. ORTEGA ROMERO, M.^a S.: *Obras en la red viaria...*

*obras Juan López Freire, «por serlo de inteligencia y facultativo, vezino de esta ciudad, pase el reconocimiento prevenido...»*⁷².

Elegido el lugar más idóneo se comenzó la obra del «Puente Ulla», en el cual se continuaba trabajando en 1774, pues en el Consistorio del día 7 de marzo se leyó un informe sobre «la fabrica» de dicha obra⁷³.

También por estos años se trabajaba en otro puente cercano a Compostela, el de la Sionlla. Así,

en el Consistorio del 19 de junio de 1774, se comunica una «Orden del Sr. Comandante sobre carretos para la cantería de Puente Sionlla, que se repartieron al giro y a la vara»⁷⁴.

Hemos visto la enorme actividad desplegada en las obras relacionadas con los puentes. A veces se reducen a simples arreglos o reparaciones y otras se trazan y levantan de nueva planta. Finalizaremos haciendo referencia al año 1787 en el cual hay múltiples alusiones a dichas obras⁷⁵.

⁷² Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1773, fol. 74.

⁷³ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1775, fol. 100.

⁷⁴ Archiv. Munic. L. de Consistorios de 1774, fol. 290.

⁷⁵ RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Ángel: *Caminos en la antigua provincia de Santiago, durante el año 1787*, C.E.G. T. XXXI, Santiago de Compostela, 1978-1980.

