

EL PUENTE DE LA MISERICORDIA DE VIVEIRO EN EL SIGLO XVIII: DOS DIBUJOS INÉDITOS DEL ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL

THE “MISERICORDIA” BRIDGE IN VIVEIRO IN THE
EIGHTEENTH CENTURY: TWO UNPUBLISHED DRAWINGS
FROM THE NATIONAL ARQUIVE

POR ALBERTO FERNÁNDEZ GONZÁLEZ
Universidad de Sevilla, España

El artículo da a conocer y estudia dos dibujos inéditos del puente mayor de Viveiro que se custodian en el Archivo Histórico Nacional. Uno de los documentos gráficos, fechado en 1702, salió de la mano de Francisco de Castro Canseco; el otro, anónimo, corresponde también a esos años. Ambos croquis, además de ofrecer una panorámica de la villa lucense, describen pormenorizadamente la estructura arquitectónica del antiguo *paso real* levantado en tiempos del emperador Carlos V. También se detallan dos importantes edificios: la capilla barroca de la Misericordia, que da nombre al viaducto, y la Puerta Real, declarada en 1942 Monumento Histórico-Artístico.

Palabras clave: Viveiro, puente de la Misericordia, Francisco de Castro Canseco, planimetría, capilla de la Misericordia, Puerta Real, siglo XVIII.

This article shows and analyses two unpublished drawings of the main bridge in Viveiro which are kept in the National Historical Archive. One of the graphic documents, which dates from 1702, was drawn by Francisco de Castro Canseco and the other one –which is anonymous– also dates from those years. Apart from offering a panoramic image of the town of Viveiro, in Lugo, both drafts describe the architectural structure of the old royal bridge built in the days of Charles V. In addition, two important buildings are dealt with in detail: The Baroque Chapel, after which the viaduct is named, and the Royal Door, declared as a listed Monument of Historical and Artistic interest in 1942.

Keywords: Viveiro, Misericordia Bridge, Francisco de Castro Canseco, planimetry, Misericordia Chapel, Royal Door, 8th Century.

El antiguo *Vivarium*, después villa y hoy ciudad de Viveiro, se encuentra en el litoral de la provincia de Lugo. En esta localidad lucense, próximo a la desembocadura del río Landrove, se emplaza el gran puente mayor o de la Misericordia, así denominado por su proximidad a la capilla barroca de la Misericordia o del Ecce Homo. Aunque es muy posible que el viaducto actual fuera levantado en el mismo lugar donde había

existido otro de mayor antigüedad, tal vez construido durante la dominación romana¹, se conoce documentalmente que la fábrica edilicia dio comienzo en el reinado de Enrique IV, hacia 1462, concretamente, como parece indicar el testamento de Juan Veloso, vecino de Valcarría, quien otorgó una partida económica para la obra². Su conclusión tuvo lugar en 1544, bajo el mandato del emperador Carlos V.

El viejo puente histórico sufrió diversas modificaciones y ensanches en los siglos XIX y XX, debido sobre todo al imparable aumento del tráfico rodado. Así, en 1878, fue ampliado el sector de la carretera que comunica con la capilla de la Misericordia; y doce años más tarde se derribaron los antiguos pretiles con objeto de levantar andenes volados que se apoyaron directamente en los tajamares. Ya en los años veinte de la pasada centuria, el ingeniero de caminos Antonio Álvarez reformó el adoquinado de la calzada, proyectó nuevos andenes y barandillas y sustituyó las piezas metálicas del ensanche de 1890 —las chapas de palastro y las vigas de hierro— que se encontraban corroídas por la acción del salitre, reemplazándolas por un forjado de hormigón armado que se elevaba sobre unos voladizos que atravesaban el puente. La altura de los tajamares se redujo a lo necesario, se regularizaron los paramentos de los tímpanos y también se mejoró el acceso derecho, cegándose uno de los arcos primitivos. En el año 1949 fue ensanchada nuevamente la calzada y se rehicieron las aceras. La última intervención, llevada a cabo entre los años 1977 y 1982, una vez que el Ayuntamiento de la villa resolvió no construir un moderno viaducto, consistió básicamente en superponer al puente antiguo una losa de hormigón que volaba por ambos lados y que acabó de modificar la rasante horizontal³.

Todas estas transformaciones que sufrió la obra a lo largo de su historia hacen verdaderamente relevantes los dibujos que he tenido la fortuna de encontrar en el Archivo Histórico Nacional⁴ (Figuras 1 y 2), porque los croquis, al estar fechados hacia 1702, reproducen la estructura originaria de la construcción bajomedieval, con sus todavía doce arcadas. Pero antes de pasar a estudiar los bosquejos debo apuntar, cuando menos, algunas referencias históricas que ayuden a contextualizar adecuadamente el sentido y naturaleza de los documentos gráficos.

El puente mayor de Viveiro, que tenía rango de *paso real*, sufría las acometidas del río Landrove y las del bravo mar Cantábrico, por lo que necesitaba frecuentes reparaciones que eran financiadas, por lo general, mediante el sistema de *repartos* o *repartimientos*, práctica habitual en Galicia durante los siglos XVI y XVII. Los

1 Sobre los documentos medievales que aluden al viejo puente de Viveiro, véase FERREIRA PRIEGUE, E: “Los caminos medievales de Galicia”, *Boletín Auriense*, anexo 9, 1988, p. 208.

2 DONAPÉTRY YRIBARNEGARAY, J: *Historia de Viveiro y su concejo*, Lugo, s. a., pp. 183-184. También GARCÍA ORO, J y ROMANÍ, M: “Viveiro en el siglo XVI”, *Estudios Mindonienses*, nº 5, pp. 13-269.

3 ALVARADO, S, DURÁN, M y NÁRDIZ, C: *Puentes históricos de Galicia*, A Coruña, 1989, pp. 218-219.

4 Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN). Sección Consejos. Mapas, planos y dibujos nº 2122 y 2123.

procedimientos fiscales y administrativos para la construcción o rehabilitación de obras públicas incluían el envío al Consejo de Castilla de una relación con los motivos que hacían necesaria la intervención, las posturas y pujas de los licitadores, informes técnicos de arquitectos y los imprescindibles memoriales con la distribución de costes por parte del Corregidor, que solía incluir a las ciudades próximas a la obra⁵. En el setecientos, sin embargo, los recursos se obtenían mediante arbitrios sobre el vino y la fanega de sal o salían directamente del cobro de los derechos de portazgo⁶.

Aunque en el siglo XVII se llevaron a cabo varias intervenciones en el viaducto, cabe destacar el *repartimiento* de 1687 que el Concejo vivariense había presentado al rey Carlos II porque dio lugar a un largo pleito con las ciudades de Mondoñedo, Lugo, A Coruña y Betanzos, pues éstas no querían financiar la obra de reedificación del puente⁷. Entre la documentación generada por la controversia que custodia el Archivo Histórico Nacional figuran los informes de los maestros de cantería Alonso Rico y Andrés Leal, que son citados de nuevo por el Alto Tribunal en octubre de 1692, con objeto de que ejecuten “*una nueba vista de ojos de dicha puente y declarasen asimismo los reparos y adereços de que neçesitaria*”. Ambos técnicos, por su falta de cualificación y su parcialidad a favor de la villa de Viveiro, son rechazados por las localidades en litigio. Un mes más tarde, se nombran para el peritaje a los arquitectos Juan López de Brea, maestro de la ciudad de Betanzos, y Antonio Guerra del Río, técnico vivariense. El 6 de diciembre, en presencia del Corregidor de la villa, Diego de Cossío Bustamante, y de varios representantes de las ciudades de Betanzos y Mondoñedo, se les toma declaración a los maestros, quienes manifiestan, tras haber reconocido el puente en su totalidad, hallarlo deteriorado tanto en las arcadas como en los cimientos, calzada y pretiles⁸. Valorando únicamente las reparaciones más precisas, que incluían la sustitución de las piedras de cantería deterioradas, las maderas para los andamios, el caleado y el enlosado, tasan la obra en 28.754 reales⁹.

5 Al respecto, véase ARAMBURU-ZABALA HIGUERA, M. A: *La arquitectura de puentes en Castilla y León. 1575-1650*, Valladolid, 1992.

6 Al respecto, véase *Puentes históricos...*, op. cit., pp. 29-30.

7 *Historia de Viveiro...*, op. cit., p. 185.

8 “*En cumplimiento del Real Despacho y Comision que por Su Magestad señores Presidente y oydores del Real y Supremo Consexo de Castilla su data de veinte y cinco de agosto de mil seiscientos y nouenta y dos para que por segunda vez hiziese dilixencias en el expresadas en orden a la revisita ocular y reconocimiento del puente mayor de esta villa haviendo executado lo que por dicho Real Despacho se prebiene como de los autos adjuntos consta a que me refiero para su conclusion y remision y el informe que se me manda hacer sin embargo del hecho por mi carta consulta en diez y ocho de abril pasado de dicho año a que me remito, y en este solo tengo que repetir y representar a dichos señores que esta puente es de costosa fabrica, util al seruiçio de Su Magestad que Dios guarde y de este reyno, y de expecial beneficio a este pais para su comercio principalmente en tiempo de nieves y aguas, y tambien muy util en tiempo de guerra*” (AHN. Sección Consejos. Autos hechos por el señor licenciado don Diego de Cossio Bustamante..., leg. 26436/3, fol. 82).

9 Juan López de Brea, una vez reconocido el puente, se ofrece para tomar la obra a su cargo, en caso de que ningún artífice quisiera realizarla (Ibídem, fol. 83).

Otro expediente sobre el puente de la Misericordia de Viveiro que también figura entre los autos tramitados por el Corregidor de la villa tiene mayor relevancia porque incluye los mencionados documentos gráficos. Uno de ellos (Fig. 1), fechado en mayo de 1702, salió de la mano del famoso entallador y escultor Francisco de Castro Canseco, que también, en ocasiones, ejerció como arquitecto¹⁰. Como el dibujo del maestro leonés es un levantamiento arquitectónico, describe pormenorizadamente el estado que presentaba el puente en ese momento de su historia. De aspecto macizo, la Puerta Real de la villa (letra A), declarada Monumento Histórico-Artístico en 1942, se distingue claramente en el sector izquierdo de la imagen, es decir, el correspondiente al lado de Levante. Construida en estilo plateresco por el maestro Pedro Poderoso en 1548, siendo Corregidor Andrés Carasa de Tordesillas¹¹, la Puerta Real, también denominada *do Castelo* o *Castillo del Puente*, se levantó en sustitución del antiguo acceso de la villa, destruido en el incendio que asoló Viveiro en 1540. Justo encima de la arcada de entrada se aprecia el escudo del emperador Carlos V¹², la gran cornisa y el parapeto de remate. Una imagen más detallada de las troneras y sus afligranadas almenas, que incluye además la airosa torrecilla que culmina el eje medio de la mole y las otras dos que arrancan desde los cimientos y definen los flancos laterales del edificio, la reproduce el segundo dibujo conservado en el Archivo Histórico Nacional (Figuras 2 y 3), anónimo en este caso, donde se plasma asimismo el característico aspecto amurallado que ya desde el siglo XVI presentaba la villa. A continuación, en el bosquejo de Castro Canseco (Fig. 1), se detalla el puente con los doce arcos originales de sillería granítica, tanto apuntados como de medio punto, que pudo contemplar y describir en su momento Pascual Madoz¹³. Se distingue también en este dibujo el perfil alomado de la rasante de la calzada correspondiente al tramo de entrada a la ciudad; los

10 Aunque la actividad artística del maestro leonés se centró fundamentalmente en la escultura, donde destacó, también fue responsable de algunas intervenciones edilicias. De hecho, tenía el título de “*Maestro de Arquitectura*”, como consta documentalmente en los informes conservados en el Archivo Histórico Nacional y en varios contratos de obra artística que Francisco de Castro Canseco tomó a su cargo en la provincia de Ourense. Un resumen de su biografía artística en COUSELO BOUZAS, J: *Galicia artística en el siglo XVIII y primer tercio del XIX*, Santiago, 1932, pp. 258-263; GARCÍA IGLESIAS, J. M: “Francisco de Castro Canseco (Ca. 1655-1714) en la actividad artística de Galicia”, *Laboratorio de Arte*, nº 5, 1992, pp. 241-263; FERNÁNDEZ GASALLA, L: “Francisco de Castro Canseco”, en *Artistas Galegos. Séculos XVIII e XIX*, Vigo, 2004, pp. 18-57.

11 *Historia de Vivero...*, op. cit., pp. 188-189.

12 Al respecto, véase CHAO ESPINA, E: “Las verdaderas armas de Vivero”, *Boletín de la Real Academia Gallega*, vol. XVIII, 1955.

13 “...es todo de piedra de sillería, y en las altas mareas llegan hasta él buques de bastante carga, tiene 508 varas de longitud y 140 cuadradas de buena calzada formando muelle, y otras 144 varas que dan entrada a la famosa capilla de que toma nombre; la anchura de este puente es de 5 varas y su antepecho de media cumplida; consta de 12 ojos, los 6 del centro de 8 y media varas y de 7 y media los 3 primeros y los 3 últimos, su elevación es de 11 y media” (MADOZ, P: *Diccionario geográfico, estadístico, histórico de España...*, t. VI, Santiago, 1986 [1ª ed., Madrid, 1845], pp. 1384, 1387).

tajamares en forma de huso rematados por sombreretes piramidales que forman sendas plazoletillas triangulares a fin de resguardar a los peatones del paso de los carruajes; y la famosa Cruz de piedra que según la tradición fue colocada en la calzada por un caballero que deseaba expiar su responsabilidad en un suceso violento ocurrido en ese mismo lugar que había causado la muerte de una persona¹⁴. En el extremo occidental del puente aparece dibujada la hermosa capilla de la Misericordia (letra H) que da nombre al puente. Fundada en 1603 por Rodrigo Alonso Alfeirán, de linajuda estirpe vivariense, la capilla también se describe con mayor exactitud en el segundo bosquejo (Figuras 2 y 4). Se detalla la fachada principal del santuario, con sus dos puertas de acceso; el frontón con el escudo cuartelado que reproduce los blasones de los Posada, Pallares, Somoza y Alfeirán; y la alta espadaña con sus respectivas campanas. Falta en el documento gráfico, eso sí, la actual ventana que ilumina el interior de la capilla y que está ubicada justo encima de las portadas, circunstancia que relaciona este elemento con una posterior intervención.

El deterioro del viaducto, según dictamina Castro Canseco en su informe (letras B, C y D) y refleja en el levantamiento arquitectónico (Fig. 1), se debía a las grandes avenidas del río Landrove¹⁵ y al empuje de la corriente de la ría¹⁶. Pero muchos de los daños ocasionados en los pilares tenían su origen en las constantes tracciones de las maromas amarradas por los buques que en pleamar accedían al puente. El desgaste de la calzada (letras D, E, P y R) se debía a una serie de deficiencias estructurales¹⁷ y a la constante carga y descarga de mercancías entre los barcos y los carros situados en la plataforma, actividad que se llevaba a cabo mediante un *guindaste* que hacía las funciones de grúa.

14 *Historia de Viveiro...*, op. cit., p. 187.

15 “...Este río Landrove caudaloso y con auenidas de las aguas que recorre de lo fragoso de las montañas se opone a la corriente del mar, de cuiu oposición corriendo el puente en el medio, le acotan de una y otra parte, que para resistir la fuerza con que en aquella lignea andan inquietas, necesita de que con arte se repare..”. (Véase el Apéndice Documental).

16 “...esta dicho puente por su antigüedad tan gastado por hallarse a la boca de la barra que parece como imposible se pueda conservar si le sobrepone otra resaca de mar como la que sucedio este año, como es mui posible suceda, por estar tan ymediato de puente a la barra, que es tan braua por estar deuajo del norte aquesta porzion de mar que de por hordinario, de suerte que las olas alcanzan o se estienden asta el puente con tanta fuerza que pasan por enzima de el, cuiu continuacion de golpes, a desecho..”. (Ibidem.).

17 “...La calzada, que comienza desde dicho arco caminando a la dicha hermita de la Misericordia esta tan desmoronada y desecha, como parece en el diseño demostrado en las letras D y E a causa de estar fundada sobre arena y ser los cimientos tan deuiles y la fabrica de tal mala disposicion que quasi es incapaz de poder resistir los golpes mas tenues de un riachuelo, quanto mas las furiosas olas de mar y rio opuestas las unas a las otras que como reualsan las aguas del mar que a entrado por los ojos del puente de la parte del mediodía que llaman Marina coxiendo a la calzada en medio de unas y otras aguas, le an buscado los cimientos, de suerte que se comunican por deuaxo della por cuiu causa las auerturas que parece en el diseño y roturas que por la parte del piso se van demostradas P y R que esta quasi imposibilitada de poderse andar por ella..”. (Ibid.).

Otras interesantes informaciones que proporciona el peritaje del maestro leonés se refieren a las dimensiones de la fábrica, que comprendía un total de 600 varas castellanas¹⁸, y a su altura¹⁹ y anchura²⁰. Para asegurar la conservación del puente, según declara Francisco de Castro Canseco, habría que consolidar su calzada mediante un *escarpado* de cantería que debería cimentarse adecuadamente por ambos lados de la estructura, tal como demuestran las letras E, G y F. Pero también era preciso, a juicio del artífice, reconstruir la porción de calzada comprendida entre las letras P y R; levantar de nuevo la arcada señalada con la letra C; empedrar el viaducto; arreglar los tajamares, pretilos y arcos deteriorados; y fabricar varios aliviaderos para así favorecer el desalojo del exceso de agua que llegaba con las crecidas del río y el fuerte oleaje del mar. La intervención fue presupuestada en 92.700 reales, si bien las reparaciones imprescindibles ser podrían llevar a cabo por unos 52.500 reales.

APÉNDICE DOCUMENTAL

14 mayo 1702. Declaración del maestro de obras arquitecto Francisco de Castro Canseco (AHN. Sección Consejos. Autos hechos por el licenciado don Diego de Cossio Bustamante..., leg. 26436/3, s. fol.).

“Declaracion del maestro, plantas y condiciones de los reparos de que necesita y se allaron por precisos de acer en el puente y calzada: En la villa de Viuero a catorce dias de mayo del año de mil setezientos y dos, el señor licenciado don Bentura de Robles corregidor y capitán a Guerra por S. M. de la ciudad de Orense, y juez de este negocio, hizo comparecer ante si a Francisco de Castro Canseco maestro de obras arquitecto, con cuia asistencia Su merced hizo las diligencias de reconocimiento y uisita de ojos del puente mayor de esta villa que con asistencia de las diligencias antecedentes y el susodicho compuso apuntamientos y numeracion de las ruinas y derrumbaziones y daños de dicho puente, y costa de sus reparos para que aga declaracion de todo, con distincion y claridad, como por el real despacho se manda espresando las calidades y condiziones con que se pueden y deben hacer del qual Su merced reziujo juramento que hizo segun forma de derecho y deuajo de el dijo que para la maior claridad del estado y partes de el puente maior de esta villa, haze y deue hazer la demostrazion y traza que a entregado a su merced y tiene presente con la qual se perciuiian mejor las condiciones que expresara el declarante con las quales combiene hacerse los reparos que yran declarados segun los daños ruinas y quiebra que padece en la forma siguiente:

18 *“...Desde la Puerta real de esta villa de Viuero que mira al occidente demostrada con la letra A en dicha planta y traza comienza el puente caminando derecho a una hermita que tiene al fin de la calzada, que dizen de la Misericordia demostrada con la letra H tiene de largo puente y calzada seiscientas baras castellanas, de las quales lo que toman y ocupan los arcos del puente son ciento y cinquenta y ocho baras, y lo demas restanselo tiene de largo la calzada”* (Ibid.).

19 *“...el alto del puente desde la superficie del agua dulce son doze baras y tres de agua salada; de suerte que cuando creze la marea en su maior quieta levanta toda el agua siete baras”* (Ibid.).

20 *“...De ancho tiene dicho puente inclusive los parapetos, antepechos cinco baras menos terzia”* (Ibid.).

Desde la Puerta real de esta villa de Viuero que mira al occidente demostrada con la letra A en dicha planta y traza, comienza el puente caminando derecho a una hermita que tiene al fin de la calzada, que dizen de la Misericordia demostrada con la letra H tiene de largo puente y calzada seiscientas baras castellanas, de las quales lo que toman y ocupan los arcos del puente son ciento y cinquenta y ocho baras, y lo demas restanselo tiene de largo la calzada: El alto del puente desde la superficie del agua dulce son doze baras y tres de agua salada; de suerte que cuando creze la marea en su maior quieta levanta toda el agua siete baras= De ancho tiene dicho puente inclusive los parapetos, antepechos cinco baras menos terzia= esta dicho puente por su antigüedad tan gastado por hallarse a la boca de la barra que parece como imposible se pueda conservar, si le sobrepone otra resaca de mar como la que sucedió este año, como es mui posible suceda, por estar tan ynmediato de puente a la barra, que estan braua por estar de uajo del norte aquesta porzion de mar; de suerte que las olas alcanzan o se estienden asta el puente con tanta fuerza, que pasan por enzima de el cuia continuacion de golpes a desecho y desmoronado parte de los taxamares que miran a la barra y estan demostrados en la letra B. Y pasando por los oxos de dicho puente, sube por el rio Landrobe arriba asta legua y media. Y de vuelta o resaca, buelue con tanta furia a su corriente, causada o ayudada de la dentro que los taxamares que están de la parte de dicho rio, demostrados con la misma letra B, los a desmoronado y desecho en la misma forma que los que miran a la barra. Este rio Landrobe caudaloso, y con auenidas de las aguas que recorre de lo fragoso de las montañas se opone a la corriente del mar; de cuia oposicion corriendo el puente en el medio, le acotan de una y otra parte, que para resistir la fuerza con que en aquella línea andan inquietas, necesita de que con arte se repare. El arco ultimo demostrado en la letra C esta tan peligroso que si no se atiende a su reparo con breuedad solo se lo lleuara el mar y con el los demás por estar los cortamares gastados y desechos. La calzada, que comienza desde dicho arco caminando a la dicha hermita de la Misericordia esta tan desmoronada y desecha, como parece en el diseño demostrado en las letras D. E. a causa de estar fundada sobre arena y ser los cimientos tan de uiles y la fabrica de tal mala disposicion que quasi es incapaz de poder resistir los golpes mas tenues de un riachuelo, quanto mas las furiosas olas de mar y rio opuestas las unas a las otras que como reuulsan las aguas del mar que a entrado por los ojos del puente de la parte del mediodía que llaman Marina coxiendo a la calzada en medio de unas y otras aguas, le an buscado los cimientos, de suerte que se comunican por de uaxo della por cuia causa las auerturas que parece en el diseño y roturas que por la parte del piso se van demostradas P. y R. que esta quasi imposibilitada de poderse andar por ella, y como el corriente de agua salobre no viene rept, como la de los ríos, si encrespada y en olas, sucediendo las unas a las otras bate de la parte del norte con tal fuerza en la frente del puente y calzada como esta perpenticular y opuesta a la corriente a causado las ruínas que se reconocen, si no es que tambien gasta y desace las piedras por las juntas, comiendo el argamason, que no tiene parte en que no sea necesario raxar y reuocar con pedernales o guijarro y buen argamason. Atendiendo a que segun lo necesario que es el puente y la necesidad de su maior conservacion, es preciso un reparo permanente y general de todo el, y segun el que declara alcanza por su profesion y la esperienzia que tiene de las obras de fortificacion, es de sentir que a la calçada se le asegure con un escarpado de uno y

otro lado de cantería labrada de piedra grande, de a mas de bara o bara y media de buen grano, fuerte, bien labrada y junta, como parece en el diseño demostrado en las letras E. y G. de suerte que su fabrica, no solo es buena, sino por su naturaleza y arte, fuertisima, y ampara la calzada, de manera que aunque esta desplomada por las partes que quedo entera, no nezesita de desacerse, de que se ba a interesar mucho; y dicho escarpado a de entrar deuaxo de la arena una bara y leuantar a los dos terzios de la calzada, quedando en la forma que parece por la letra F. cuiu esplanado de dicho escarpe es tan fuerte, que aunque las olas del mar vengan tan fuertes como bala de artillería no ara en el efecto alguno, porque pierde la fuerza subiendo por el oblico del esplanado del escarpe, lo que no hace hallandolo perpendicular, como esta por cuiu causa tiene despedazado y desecho lo que parece por demostracion en el diseño. Tambien es preciso demoler una porzion de la calzada que son ciento y treinta baras, contando desde la lera P. a la R. y boluerla a hazer a fundamentis por estar de suerte que no puede aunque se le agregue el escarpado, escusarse por razon de los pozos que a cauado el corriente de agua. Y sin embargo de que fabrique dicho pedaço de calzada, se a de continuar en toda ella de uno y otro lado, el escarpado, asta el primer arco. Y el mismo reparo se a de hazer y obrar en todos los taxamares por la parte de mar y rio raxando y reuocando todo lo demas del puente y calzada. El arco ynmediato a la calzada que señala la letra C. se a de hazer de nuevo y se a de aprovechar en toda la obra la piedra y materiales que pudiesen seruir. Asimismo es necesario empedrar el puente y calzada de guijarro de mediano tamaño con buen argamason, dando el corriente necesario al agua, a los lados a unos aquadutos que se aran de mediano tamaño por deuaxo de los petriles de trecho de uno a otro, de tres baras, y de boca bastante para que despidan el agua que arroja el mar, dentro de la cara del puente, quando se enfurece, porque deteniendose esta agua se embeue y pasa a las vouedas por estar dicho puente mal empedrado de piedra villana, mal concertada, por cuiu causa a padezido ruina, el arco arriua dicho y aun por eso le parece ser exenzial lo empedrado para la conseruacion de dicha fabrica. Asimismo es necesario para obrar todo lo dicho hazer instrumentos para apartar el agua para poder obrar dichos reparos de taxamares y calzada y dexarlos estar a lo menos seis dias para que la cal o argamasa ligue y aga su efecto con la piedra que las mezclas de cal y arena sean echas con agua dulce y que esten algun tiempo echas antes de obrar con ellas conuendra mucho se execute en los meses de junio, julio, agosto, setiembre y otubre. Tendra un coste de 92.700 reales. Se puede gastar menos dinero, pero no es conveniente por su poca calidad frente al agua. Con todo, lo imprescindible es: que se ayan de reconocer todas las juntas de las piedras del puente con buena mescla de cal y arena. Que se a de poner de canteria todo lo arruinado que se alla en los taxamares en la forma que estaba antes de arruinarse, raxando y reuocando las piedras que tienen gastadas. Que se a de demoler el arco ultimo que señala la letra C. y boluerle hazer aprovechando la misma piedra que tiene y pudiera seruir. Que se an de demoler ciento y quarenta y quatro baras de calzada asta los cimientos que se demuestra en las letras P. y E. y boluerla a hazer en la forma que estaria antes, aprouechando sus mismos materiales: Que todos los petriles de la calzada que estan desmoronados y caidos se an de boluer hazer en la misma forma que estaban. Que todo lo restante de la calzada se a de raxar y reuocar en la forma dicha quedando con los deslomos que tiene por ser mui costoso el desazerlo. Que

se a de empedrar todo el puente y calzada en la forma que ba dicho y declarado en lo condicionado de los primeros reparos y estos asi espresados tendran un coste de 52.500 reales poco mas o menos”.

Fecha de recepción: 10 de septiembre de 2010.

Fecha de aceptación: 21 de enero de 2011.



Figura 1. Francisco de Castro Canseco. Levantamiento del puente de la Misericordia de Viveiro. 1702 (AHN).

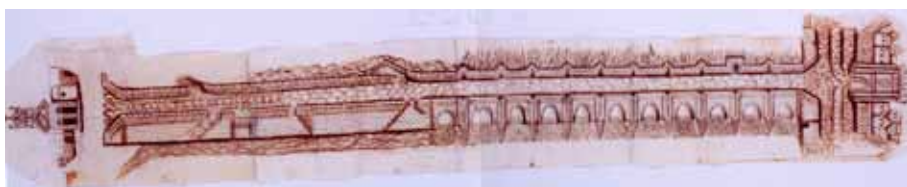


Figura 2. Anónimo. El puente de la Misericordia de Viveiro. Hacia 1702 (AHN).

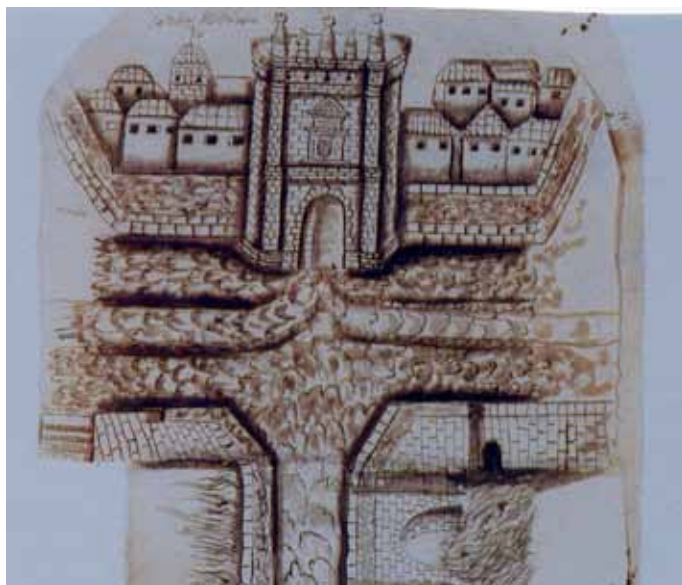


Figura 3. Puerta Real. Detalle.



Figura 4. Capilla de la Misericordia. Detalle.