

PORTO E
PEIRAO
DE
PONTEDEUME

PORTO
XACOBEO
NO
CAMIÑO
INGLÉS

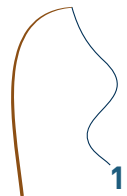


A vila de **Pontedeume** naceu irmandada ao mar; as súas xentes sempre estiveron vinculadas a el. Mar, ría e ponte foron fundamentais no carácter, morfoloxía e historia da vila dos *Andrade*.

Habida conta de que contamos con restos da época romana nas praias de *Sopazos* (sete vivendas) e na de *Centroña* (unha villa marítima), non hai dúbida de que xa nos primeiros séculos da nosa era explotábanse os recursos mariños e chegaban barcos á que hoxe en día é a ría de *Ares*. De feito, toda a costa do golfo ártabro, do que forman parte as rías de *Ferrol*, *Ares*, *Betanzos* e *A Coruña*, foi unha zona moi frecuentada polas embarcacións romanas. Xeógrafos romanos como *Estrabón* ou *Plinio* falan do *Portus magnum artabrorum*, referíndose probablemente a *Brigantium*, na actual cidade da *Coruña*.

Nos séculos posteriores este tráfico marítimo e actividades deberon ter continuado, aínda que a escaseza de fontes nos impida precisar moito máis. E, ademais, habería que engadir a esta ría, que actualmente é a de *Ares*, a particularidade de que contaba cunha ponte de madeira que unía ámbalas marxes na desembocadura do río *Eume*, e que constituía un lugar de paso obrigado para os que viñan do norte de *Galicia* pola costa ou ían en dirección inversa. Sen dúbida, o lugar onde posteriormente medrou a vila de **Pontedeume** contou con abondosa actividade pesqueira, mariñeira, marisqueira e probablemente comercial antes de que *Afonso X* fundara esta vila o 30 de decembro de 1270.

Esta fundación foi clave para a articulación das terras dos arqiprestados de *Pruzos* e *Bezoucos*, e supuxo o potenciamento dunhas actividades relacionadas co mar que xa viñan sendo



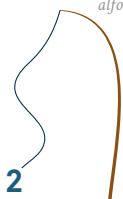
importantes, como demostra o feito de que foron as actividades pesqueiras as máis reguladas na carta-póboa de fundación da vila:

“E nos, por les fazer bien e merçed e porque la tierra sea mejor poblada e se mantenga mas en justicia, [damos]les e otorgamosles los nuestros regalengos e todos los nuestros derechos que avemos e devemos aver en esta tierra e en estas feligresias sobredichas, que los ayan libres e quitos para siempre jamays, salvo ende el padronadgo de las nuestras iglesias que retenemos para nos, e ellos que ayan la renta dellos, la que solian dar a nos o al rico ome que la tierra tenia por nos, e salvo portadgo de baxeles e de los otros navios que y aportaren o que venieren a pescar de otra parte pero los pobladores desta puebla e de su alfoz que pudieren pescar libremente por la mar, que pesquen libremente sin otro embargo, e que non den portadgo nin derechos ningunos de lo que pescaren con los sus navios en la villa nin en su alfoz.

Et estos derechos e estos regalengos les damos en tal manera que ellos pueblen en el lugar que dizen Pontedeume e que fagan y villa e todos los que y poblaren que tengan y las mayores casas pobladas e ençierren y su pan e su vino. E otrosi les otorgamos que fagan y mercado cada mes e que todos aquellos que y vinieren que vengan e vayan seguros asi commo a todos los otros mercados de nuestro reyno.¹”

Como se pode apreciar, a actividade pesqueira era unha das fundamentais da vila que nacía, xunto coa súa vocación artesá e de servizos. Ao tratarse dun porto de marea, no fondo da ría, o porto de **Pontedeume** estaba fortemente condicionado pola baixa e preamar, de tal maneira que durante a marea baixa os barcos non se poderían achegar á ribeira pola falta de calado. É por iso que moitos dos portos da *Idade Media*

¹ MILLAN GONZÁLEZ-PARDO, I., *Toponimia del Concejo de Pontedeume y Cartas Reales de su puebla y alfoz*, Editorial Diputación Provincial, A Coruña, 1987, p. 191.



constituíanse por unha praia onde varar ou terían que situarse en lugares onde o calado fora maior. Con todo, **Pontedeume** (como *Noia* ou *Viveiro*) tiña a particularidade de contar cunha longa ponte atravesando ambas marxes da ría, delimitando as augas navegables e servindo de peirao de carga e descarga directa entre o buque e os vehículos de carrexo situados sobre o camiño. Isto convertía a zona da cabeceira da ponte na máis vital desde o punto de vista comercial, xunto coas parazas para mercado. Por este motivo as ribeiras coidáronse ao longo dos séculos, construindo ramplas e peiraos para favorecer as actividades pesqueiras e comerciais, pois a pesca da sardiña era a principal fonte de riqueza destes portos².

A primeira mención documental ao porto témola pouco despois da fundación da vila: nun documento de 1296, mencionando a carga e descarga do sal, produto fundamental na vida cotiá³.

Carecemos de probas documentais para saber en que momento a cabeza da ponte deixou de cumprir a función de lugar de atraque e descarga en favor dun peirao ou rampa. Mais en 1602 a parte da ponte que facía de peirao atopábase en mal estado polo traballo do mar, e houbo que facer reparacións custeadas polos mareantes. Poucos anos despois, o coengo cardeal e visitador da diocese de *Santiago*, nas súas Memorias do arcebispado de *Santiago* de 1607, xa fai referencia ao porto de **Pontedeume**:

² Sobre o peirao e comercio marítimo en Pontedeume durante a Idade Media e Moderna, LÓPEZ CALVO, X. A., "O comercio marítimo en Pontedeume nos séculos XVII e XVIII", *Cátedra. Revista eumesa de estudos*, nº 18 (2011), p. 147-187.

³ CASTRO ÁLVAREZ, C. de, *Calles, Plazas y Jardines de Pontedeume. Denominación, Morfología y Actividad en el Espacio Público (1270-1970)*, Concello de Pontedeume, 2007, p. 66.

“Esta vila está fundada xunto un río caudaloso polo cal sube a marea cando medra o mar e por el entran navíos cargados de tódalas mercadorías e así é esta vila porto de mar (...) Por este río como dixemos, suben moitos navíos de Francia e de Flandres e de Vizcaia e de Portugal e doutras moitas partes, con todo xénero de mercadorías, e así, na dita vila hai homes que tratan nelas e que en breve adoitan facerse ricos. Tamén se embarca neste río todo xénero de viños do que se colle na terra e lévanse a Asturias e a Vizcaia e a outras partes⁴”

A existencia do porto debeu de supoñer o definitivo impulso para as actividades pesqueiras e comerciais da vila de **Pontedeume**, onde atracaban, como acabamos de ver, barcos ingleses e de *Flandres*. Aínda que nos rexistros e fontes referidas a estas embarcacións non se menciona a pasaxe de peregrinos, é probable que, como acontecía en portos como o da *Coruña* para o que contamos con fontes documentais que aportan máis información, viñeran ocasionalmente peregrinos no medio dos comerciantes, antes e mesmo despois da reforma anglicana do século XVI.

A presenza de barcos ingleses foise facendo habitual, de tal xeito que a partires de 1635 chegou a haber un bo número de mercadores ingleses asentados en **Pontedeume**, tomando o relevo dos barcos franceses. O normal era que, cada tres meses, entrase na ría e porto de **Pontedeume** un navío inglés, como *O Xoán de Londres*, e patróns como **Richard Barquer**; a estes barcos se lles aplicaban os impostos correspondentes previa visita dos administradores da vila, polo cal sabemos aproximadamente os produtos que chegaban: medias e outras manufacturas textís, cascabeis,

⁴ LÓPEZ CALVO, X. A., “O comercio marítimo...”, o. c., p. 153.

panos, munición...⁵ Con todo, esta dinámica comercial viuse interrompida polas circunstancias políticas que seguiron o triunfo da *Revolución inglesa* e consecuente cambio da política exterior do *Parlamento de Londres*, pois o chanceler **Cromwell** favoreceu a franceses e portugueses en detrimento dos españois. A consecuencia foi a modificación das relacións entre a monarquía hispánica, aínda unha das principais potencias europeas, e a británica, nun contexto de forte competencia marítima entre a metrópole do máis grande imperio colonial e a principal potencia marítima da época, que comezaba a ser *Inglaterra*.

Neste contexto de conflito (exemplificado polo bloqueo de *Cádiz* –principal porto de saída e chegada xunto con *Sevilla* dos navíos cara as colonias americanas-), **Filipe IV** decretou a expulsión dos súbditos británicos así como o embargo dos seus bens. Isto prexudicou a mercaderes ingleses con intereses en **Pontedeume**, como **Baltasar Nunt**, **Thomas Mosley** ou **Esteban Laque**, que viron embargadas as súas facendas na vila e na cidade de *Santiago*⁶.

Xunto cos mercaderes ingleses, as fontes documentais tamén mencionan a chegada de flamencos, en ocasións realizando malas prácticas comerciais, roubo ou contrabando⁷.

Mais a pesares deste destacado movemento comercial, o século XVIII supuxo o inicio do declive do porto de **Pontedeume**, polo menos no que a relacións comerciais marítimas se refire.

⁵ Sobre isto, *Ibid.*, pp. 173-174 e 182.

⁶ *Ibid.*, p. 174.

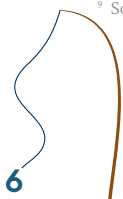
⁷ *Ibid.*, p. 177.

A causa foi o aumento da tonelaxe dos navíos e a progresiva colmatación da ría, pois ao ser este un porto de marea dificultaba moito a aproximación dos barcos. Xunto a isto, tampouco se pode obviar o feito da proximidade dos portos de *A Coruña* e *Ferrol*, que acumulaban a inmensa maioría da actividade portuaria da zona. Unicamente destacaban en **Pontedeume** as exportacións de peixe, viño, madeira ou froita, facendo innecarios grandes investimentos en infraestruturas. Con todo, en 1765 a *Corporación Municipal* mandou compoñer o peirao, pois considerábase xa pequeno para carrexar, embarcar ou desembarcar, conforme ás preocupacións ilustradas propias da época.⁸ As lonxas financiadas polo **arcebispo Raxoi** son o mellor exemplo desta reforma do século XVIII, favorecendo a almacenaxe dos produtos.

Xa no século XIX a vila asistiu ao esmorecemento das súas murallas, proceso que afectou á morfoloxía do porto. En 1852 estableceuse a demolición da parte do torreón, así como o axuste da rambla do peirao. Dez anos despois, o alcalde manifestou á *Corporación* a necesidade de elevar ao goberno unha solicitude para que se fixera por conta do *Estado* un peirao na ribeira da vila, xa que carecía de embarcadiiro e punto para depósito de madeira e outros elementos. Este proxecto saiu adiante co apoio do deputado a cortes **Frutos Saavedra Meneses**. A ampliación realizouse desde a ponte ata detrás do cárcere (construído entre 1853-56), e xa estaba rematada antes de 1869 incluíndo dúas rampas e unhas escaleiras⁹.

⁸ *Ibid.*, pp. 154 e 179.

⁹ Sobre esta obra, CASTRO ÁLVAREZ, C. de, *Calles, Plazas...*, o. c., p. 67.



No século XX, dous feitos van supoñer cambios fundamentais: a construción da ponte do ferrocarril e a da estrada da estación. A construción da ponte supuxo a imposibilidade de acceder ao porto para grandes embarcacións, o que levou á *Corporación* a solicitar ao *Ministerio de Fomento* a construción dun porto exterior, preto da estación. Con todo, esta idea non saiu adiante¹⁰.

No que se refire á construción da estrada cara á estación, esta ocupou unha grande parte do peirao, facendo necesaria unha nova intervención de ampliación ocupando espazo da ría, co conseguinte recheo que tal intervención supoñía. A pesares das dificultades, esta ampliación levouse a cabo, grazas ao esforzo, entre outros, do deputado en *Cortes José Lombardero*, entre os anos 1911-1914¹¹.

Unha nova ampliación tivo lugar na década dos anos 30, e que supuxo a chegada do peirao ata a ponte do ferrocarril, recheando novamente a ría pola parte de diante da fábrica de curtidos e prolongando ao mesmo tempo o alcantarillado, aínda que sen chegar a unirse este tramo co que ocupaba desde a ponte ata o cárcere. No recheo desta nova parte do peirao foron empregados cascallos que proviñan do antigo pazo dos *Andrade*¹².

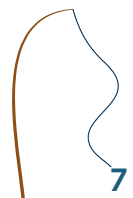
A finais desta década dos trinta xa se pensaba na necesidade de unir ámbolos dous tramos de peirao, á altura dos almacéns. Con todo, isto non se materializou ata os anos sesenta, sen coñecer exactamente en que ano, probablemente antes de 1964¹³.

¹⁰ *Ibid.*, p. 68.

¹¹ Sobre esta ampliación, *Ibid.*, pp. 68-69.

¹² Sobre esta ampliación, *Ibid.*, pp. 70-71.

¹³ Sobre esta ampliación, *Ibid.*, p. 71.



Na segunda metade do século XX, os principais cambios producíronse con motivo da construción da *Casa de Pescadores* (finalizada en 1956) e do *Colexio Antonio Couceiro Freijomil* (que comezou a súa actividade educativa no curso 1974-1975¹⁴). Tamén se construíu o pavillón municipal e os chamados “almacéns novos”, os que actualmente son empregados polos mariñeiros para gardar os seus aparellos e instrumentos de pesca.

As últimas remodelacións, que lle conferiron ao peirao de **Pontedeume** o seu aspecto actual, tiveron lugar no ano 2006 coa instalación dunha pasarela de madeira na beira, árbores, bancos, enlousado novo e os novos pantaláns. Outras edificacións que foron renovadas recentemente foron os almacéns vellos ou de *Rajoy*, onde están situados o albergue de peregrinos e temporalmente os postos do mercado, así como tamén os almacéns novos e o colexio público *Couceiro Freijomil*.

¹⁴ Sobre estas construcións, *Ibid.*, p. 72.

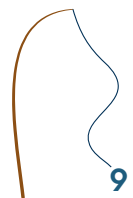
PONTEDEUME, PORTO XACOBEO

Como acabamos de ver, a vila de **Pontedeume** naceu irmandada co mar e contou desde as súas orixes con porto, embarcadoiro ou empregouse a ponte para cumprir con esta función. Isto posibilitou que chegaran a este lugar xentes de moi diferentes procedencias, beneficiadas polas favorables condicións do golfo ártabro.

O fenómeno xacobeo xa existía antes da fundación da vila en 1270. De feito, os seus séculos de esplendor xa foran o XI e XII, momento no que *Santiago* se converteu nunha das cidades máis importantes do occidente europeo. Para o caso de **Pontedeume**, contamos con referencias documentais do século XII que mencionan a ponte que atravesa a ría por onde posteriormente nacería a vila, e que era lugar de paso imprescindible para as persoas que viñan do norte de *Galicia* ou viceversa pola costa¹⁵. Con todo, as principais novas do paso de peregrinos por **Pontedeume** son posteriores, mencionando sobre todo a ponte e *hospital do Espírito Santo* situado no medio da mesma.

En canto a peregrinos que chegasen ao porto de **Pontedeume** para iniciar a súa peregrinaxe, non contamos con referencias específicas, como si sabemos da chegada a portos como os de *A Coruña*, *Ferrol*, *Neda* ou *O Burgo* especificamente no **Camiño Inglés**, así como o desembarco de peregrinos en *Viveiro* ou *Ribadeo* que posteriormente pasaban pola vila eumesa. Isto non significa, con todo, que os peregrinos non desembarcaran

¹⁵ LÓPEZ CALVO, X. A. (et al.), *Pontedeume, vila e ponte no Camiño a Santiago*, Sociedade Filatélica de Arte e Humanidades "Eume", Pontedeume, 2004, p. 55.



en **Pontedeume**. Como vimos anteriormente, a chegada de barcos procedentes de *Inglaterra* ou de *Flandres* foi moi frecuente na época *Moderna* e tamén debeu de ser nos séculos medievais; e moi probablemente entre comerciantes e mecadorías chegaran tamén peregrinos¹⁶.

Na actualidade, e despois duns séculos de crise, o fenómeno xacobeo volveu renacer. Cada vez son máis os/as peregrinos/as que recorren as rutas xacobeas, e o **Camiño Inglés** non é unha excepción. Ata un total de 3.602 peregrinos pernoctaron no albergue de **Pontedeume** durante o ano 2019, situado precisamente no porto (nas antigas lonxas de *Raxoi*); e por suposto foron moitos máis os que pasaron pola reconstruída ponte de pedra e rúas do casco antigo da vila dos **Andrade**.

Pasado e presente fan do moderno porto de **Pontedeume** un auténtico **Porto Xacobeo**. *Ferrol* e *A Coruña* reciben na actualidade aos peregrinos, mais a historia do porto eumés, como a da vila, estiveron e aínda están estreitamente vencelladas á peregrinación xacobeá.

¹⁶ Sobre as peregrinacións marítimas desde o norte de Europa, FONTE SARDIÑA, J., “Tradición xacobeá en Pontedeume, unha vila medieval no Camiño Inglés cara a Santiago de Pontedeume”, *Cátedra. Revista eumesa de estudos*, nº 20 (2013), pp. 212 e seg.

www.pontedeume.gal



**Deputación
DA CORUÑA**



Ponte deume



