

PUERTO Y
MUELLE
DE
PONTEDEUME

PUERTO
JACOBEO
EN EL
CAMINO
INGLÉS

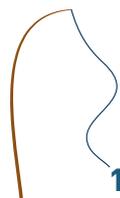


La villa de **Pontedeume** nació hermanada al mar; sus gentes siempre estuvieron vinculadas a él. Mar, ría y puente fueron fundamentales en el carácter, morfología e historia de la villa de los **Andrade**.

Dado que contamos con restos de la época romana en las playas de *Sopazos* (siete viviendas) y en la de *Centroña* (una villa marítima), no cabe duda de que ya en los primeros siglos de nuestra era se explotaban los recursos marítimos y llegaban barcos a lo que hoy en día es la *Ría de Ares*. De hecho, toda la costa del *Golfo Ártabro*, del que forman parte las rías de *Ferrol*, *Ares*, *Betanzos* y *A Coruña*, fue una zona muy frecuentada por las embarcaciones romanas. Geógrafos romanos como **Estrabón** o **Plinio** hablan del *Portus magnum artaborum*, refiriéndose probablemente a *Brigantium*, en la actual ciudad de *A Coruña*.

En los siglos posteriores, este tráfico marítimo y actividades debieron haber continuado, aunque la escasez de fuentes nos impida precisar mucho más. Y, además, habría que añadir a esta ría, que actualmente es la de *Ares*, la particularidad de que contaba con un puente de madera que unía ambos márgenes en la desembucadura del río *Eume*, y que constituía un lugar de paso obligado para los que venían del norte de *Galicia* por la costa o iban en dirección opuesta. Sin duda, el lugar donde posteriormente creció la villa de **Pontedeume**, contó con una abundante actividad pesquera, marinera, marisquera y probablemente comercial antes de que **Alfonso X** fundara esta villa el 30 de diciembre de 1270.

Esta fundación fue clave para la articulación de las tierras de los arciprestados de *Pruzos* y *Bezoucos*, y supuso el potenciamiento de unas actividades relacionadas con el mar que ya



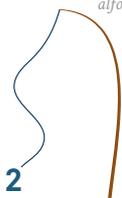
venían siendo importantes, como demuestra el hecho de que fueron las actividades pesqueras las más reguladas en la carta-puebla de fundación de la villa:

“E nos, por les fazer bien e merçed e porque la tierra sea meior 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 eglesias 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 puede apreciar, la actividad pesquera era una de las fundamentales de la villa que nacía, junto con su vocación artesana y de servicios. Al tratarse de un puerto de marea, en el fondo de la ría, el puerto de **Pontedeume** estaba fuertemente condicionado por la baja y la pleamar, de tal manera que durante la marea baja los barcos no se podrían acercar a la ribera por falta de calado. Es por ello que muchos de los puertos

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.



de la *Edad Media* estaban constituídos por una playa donde varar, o debían situarse en lugares donde el calado fuera mayor. No obstante, **Pontedeume** (como *Noia* o *Viveiro*) tenía la particularidad de contar con un largo puente atravesando ambos márgenes de la ría, delimitando sus aguas navegables y sirviendo de muelle de carga y descarga directa entre el buque y los vehículos de carga situados sobre el camino. Esto convertía la zona de la cabecera del puente en la más vital desde el punto de vista comercial, junto con las plazas para el mercado. Por este motivo las riberas se cuidaron a lo largo de los siglos, construyendo rampas y muelles para favorecer las actividades pesqueras y comerciales, pues la pesca de la sardina era la principal fuente de riqueza de estos puertos².

La primera mención documental al puerto la tenemos poco después de la fundación de la villa: en un documento de 1296, mencionando la carga y descarga de sal, producto fundamental en la vida cotidiana³.

Carecemos de pruebas documentales para saber en qué momento la cabeza del puente dejó de cumplir la función de lugar de atraque y descarga en favor de un muelle o una rampa. Pero en 1602 la parte del puente que hacía de muelle se encontraba en mal estado por el trabajo del mar, y hubo que hacer reparaciones costeadas por los marineros. Pocos años después, el canónigo cardenal y visitador de la diócesis de *Santiago*, en sus memorias del arzobispado de *Santiago* de 1607, ya hace referencia al puerto de **Pontedeume**:

² Sobre el muelle y el comercio marítimo en Pontedeume durante la Edad Media y 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 villa está fundada junto a un río caudaloso por el cual sube la marea cuando crece el mar y por él entran navíos cargados de todas las mercancías y así es esta villa puerto de mar (...) Por este ría como dijimos, suben muchos navíos de Francia y de Flandes y de Vizcaya y de Portugal y de otras muchas partes, con todo género de mercancías, y así, en la dicha villa hay hombres que tratan en ellas y que en breve suelen hacerse ricos. También se embarca en este río todo género de vinos del que se coge en la tierra y se llevan a Asturias y a Vizcaya y a otras partes”.

La existencia del puerto debió de suponer el definitivo impulso para las actividades pesqueras y comerciales de la villa de **Pontedeume**, donde atracaban, como acabamos de ver, barcos ingleses y de *Flandes*. Aunque en los registros y fuentes referidos a estas embarcaciones no se menciona el pasaje de peregrinos, es probable que, como sucedía en puertos como el de *A Coruña* para el que contamos con fuentes documentales que aportan más información, vinieran ocasionalmente peregrinos en el medio de los comerciantes, antes e incluso después de la reforma anglicana del siglo XVI.

La presencia de barcos ingleses se fue haciendo habitual, de tal modo que a partir de 1635 llegó a haber un buen número de mercaderes ingleses asentados en **Pontedeume**, tomando el relevo de los barcos franceses. Lo normal era que, cada tres meses, entrase en la ría y puerto de **Pontedeume** un navío inglés, como el *Juan de Londres*, y patrones como **Richard Barquer**; a estos barcos se les aplicaban los impuestos correspondientes previa visita de los administradores de la villa, por lo cual sabemos aproximadamente los productos que llegaban:

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

medias y otras manufacturas textiles, cascabeles, paños, munición...⁵ Sin embargo, esta dinámica comercial se vio interrumpida por las circunstancias políticas que siguieron al triunfo de la *Revolución inglesa* y el consecuente cambio de la política exterior del *Parlamento de Londres*, ya que el canciller **Cromwell** favoreció a los franceses y portugueses en detrimento de los españoles. La consecuencia fue la modificación de las relaciones entre la monarquía hispánica, aún una de las principales potencias europeas, y la británica, en un contexto de fuerte competencia marítima entre la metrópolis del más grande imperio colonial y la principal competencia marítima de la época, que comenzaba a ser *Inglaterra*.

En este contexto de conflicto (ejemplificado por el bloqueo de *Cádiz* – principal puerto de salida y de llegada junto con *Sevilla* de los navíos hacia las colonias americanas -), **Felipe IV** decretó la expulsión de los súbditos británicos así como el embargo de sus bienes. Esto perjudicó a los mercaderes ingleses con intereses en **Pontedeume**, como **Baltasar Nunt**, **Thomas Mosley** o **Esteban Laque**, que vieron embargadas sus haciendas en la villa y en la ciudad de *Santiago*⁶.

Junto con los mercaderes ingleses, las fuentes documentales también mencionan la llegada de flamencos, en ocasiones realizando malas prácticas comerciales, robo o contrabando⁷.

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

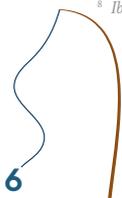
⁶ *Ibid.*, p. 174.

⁷ *Ibid.*, p. 177.

Pero a pesar de este destacado movimiento comercial, el siglo XVIII supuso el inicio del declive del puerto de **Pontedeume**, por lo menos en lo que a relaciones comerciales se refiere. La causa fue el aumento del tonelaje de los navíos y la progresiva colmatación de la ría, pues al ser este un puerto de marea dificultaba mucho la aproximación de los barcos. Junto a esto, tampoco se puede obviar el hecho de la proximidad de los puertos de *A Coruña* y *Ferrol*, que acumulaban la inmensa mayoría de la actividad portuaria de la zona. Únicamente destacaban en **Pontedeume** las exportaciones de pescado, vino, madera o fruta, haciendo innecesarias grandes inversiones en infraestructura. No obstante, la *Corporación Municipal* mando reparar el muelle, ya que se consideraba ya pequeño para acarrear, embarcar o desembarcar, conforme a las preocupaciones ilustradas propias de la época⁸. Las lonjas financiadas por el **arzobispo Rajoy** son el mejor ejemplo de esta reforma del siglo XVIII, favoreciendo el almacenamiento de los productos.

Ya en el siglo XIX la villa asistió al deterioro de sus murallas, proceso que afectó a la morfología del puerto. En 1852 se estableció la demolición de parte del *Torreón*, así como el ajuste de la rampa del muelle. Diez años después, el alcalde manifestó a la *Corporación* la necesidad de elevar al gobierno una solicitud para que se hiciera por cuenta del *Estado* un muelle en la ribera de la villa, ya que carecía de embarcadero y punto para depósito de madera y otros elementos. Este proyecto salió adelante con el apoyo del diputado en las cortes **Frutos Saavedra Meneses**. La ampliación se realizó desde el puente hasta detrás de la cár-

⁸ *Ibíd.*, pp. 154 e 179.



cel (construída entre 1853-56), y ya estaba terminada antes de 1869, incluyendo dos rampas y unas escaleras⁹.

En el siglo XX, dos hechos van a suponer cambios fundamentales: la construcción del puente del ferrocarril y la de la carretera de la estación. La construcción del puente supuso la imposibilidad de acceder al puerto para grandes embarcaciones, lo que llevó a la *Corporación* a solicitar al *Ministerio de Fomento* la construcción de un puerto exterior, cerca de la estación. Sin embargo, esta idea no salió adelante¹⁰.

En lo que se refiere a la construcción de la carretera hacia la estación, esta ocupó una gran parte del muelle, haciendo necesaria una nueva intervención de ampliación ocupando espacio de la ría, con el consiguiente relleno que tal intervención suponía. A pesar de las dificultades, esta ampliación se llevó a cabo, gracias al esfuerzo, entre otros, del diputado en cortes *José Lombardero*, entre los años 1911-1914¹¹.

Una nueva ampliación tuvo lugar en la década de los años 30, y que supuso la llegada del muelle hasta el puente del ferrocarril, rellenando nuevamente la ría por la parte de delante de la fábrica de curtidos y prolongando al mismo tiempo el alcantarillado, aunque sin llegar a unirse este tramo con el que ocupaba desde el puente hasta la cárcel. En el relleno de esta nueva parte del muelle fueron empleados escombros que provenían del antiguo pazo de los *Andrade*¹².

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

¹⁰ *Ibid.*, p. 68.

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

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



A finales de esta década de los años treinta ya se pensaba en la necesidad de unir ambos tramos de muelle, a la altura de los almacenes. Sin embargo, esto no se materializó hasta los años sesenta, sin conocer exactamente en qué año, posiblemente antes de 1964¹³.

En la segunda mitad del siglo XX, los principales cambios se produjeron con motivo de la construcción de la *Casa de Pescadores* (finalizada en 1956) y del *Colegio Antonio Couceiro Freijomil* (que comenzó su actividad educativa en el curso 1974-1975¹⁴). También se construyó el pabellón municipal y los llamados “almacenes nuevos”, que actualmente son empleados por los marineros para guardar sus aparejos e instrumentos de pesca.

Las últimas remodelaciones, que le confirieron al muelle de **Pontedeume** su aspecto actual, tuvieron lugar en el año 2006, con la instalación de una pasarela de madera en el borde, árboles, bancos, enlosado nuevo y nuevos pantalanes. Otras edificaciones que fueron renovadas recientemente fueron los almacenes viejos o de *Rajoy*, donde están situados el albergue de peregrinos y temporalmente los puestos del mercado, así como también los almacenes nuevos y el colegio público *Couceiro Freijomil*.

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

¹⁴ Sobre estas construcciones, *Ibíd.*, p. 72.



PONTEDEUME, PUERTO JACOBEO

Como acabamos de ver, la villa de **Pontedeume** nació hermanada con el mar y contó desde sus orígenes con puerto, embarcadero o se empleó el puente para cumplir con esta función. Esto permitió que llegaran a este lugar gentes de muy diferentes procedencias, beneficiadas por las favorables condiciones del golfo ártabro.

El fenómeno jacobeo ya existía antes de la fundación de la villa en 1270. De hecho, sus siglos de esplendor ya habían sido el XI y XII, momento en el que *Santiago* se convirtió en una de las ciudades más importantes del occidente europeo. Para el caso de **Pontedeume**, contamos con referencias documentales del siglo XII que mencionan el puente que atraviesa la ría por donde posteriormente nacería la villa, y que era lugar de paso imprescindible para las personas que venían del norte de *Galicia* o viceversa por la costa¹⁵. No obstante, las principales noticias del paso de peregrinos por **Pontedeume** son posteriores, mencionando sobre todo el puente y el hospital del *Espíritu Santo* situado en medio del mismo.

En cuanto a peregrinos que llegaron al puerto de **Pontedeume** para iniciar su peregrinación, no contamos con referencias específicas, como sí sabemos de la llegada a puertos como los de *A Coruña*, *Ferrol*, *Neda* o *O Burgo* específicamente en el **Camino Inglés**, así como el desembarco de peregrinos en *Viveiro* o *Ribadeo* que posteriormente pasaban por la villa eumesa. Esto no significa, no obstante, que los peregrinos no

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.



desembarcaran en **Pontedeume**. Como vimos anteriormente, la llegada de barcos procedentes de *Inglaterra* o de *Flandes* fue muy frecuente en la *época Moderna* y también debió de serlo en los siglos medievales; y muy probablemente entre comerciantes y mercancías llegaron también peregrinos¹⁶.

En la actualidad, y después de unos siglos de crisis, el fenómeno jacobeo volvió a renacer. Cada vez son más los/as peregrinos/as que recorren las rutas jacobeanas, y el **Camino Inglés** no es una excepción. Hasta un total de 3.602 peregrinos pernoctaron en el albergue de **Pontedeume** durante el año 2019, situado precisamente en el puerto (en las antiguas lonjas de *Rajoy*); y por supuesto fueron muchos más los que pasaron por el reconstruido puente de piedra y las calles del casco antiguo de la villa de los **Andrade**.

Pasado y presente hacen del moderno puerto de **Pontedeume** un auténtico **Puerto Jacobeo**. *Ferrol* y *A Coruña* reciben en la actualidad a los peregrinos, pero la historia del puerto eumés, como la de la villa, estuvieron y aún están estrechamente vinculadas a la peregrinación jacobea.

¹⁶ Sobre las peregrinaciones marítimas desde el norte de Europa, FONTE SARDIÑA, J., "Tradición xacobea 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



