

**CONTROL ARQUEOLÓGICO DE LAS OBRAS DE
REPARACIÓN DEL MURO DE
ACOMPAÑAMIENTO DEL ESTRIBO IZQUIERDO,
LADO AGUAS ABAJO, DEL *PONTE TABOADA*
(LALÍN, PONTEVEDRA). INFORME
VALORATIVO/MEMORIA TECNICA (CT 102A 2010/501-0)**



Gestión Integral de Patrimonio Cultural

MARÍA DEL MAR LÓPEZ CORDEIRO

Arqueóloga



TABLA DE CONTENIDOS

1. Presentación	3
2. Descripción de la zona de trabajo	4
3. Estado actual y propuesta de actuación	5
3.1. Solución que se propone	5
4. Problemática y Objetivos	7
5. Metodología y Plan Puntual de trabajo	8
5.1. Plan de trabajo	9
6. Resultados	10
6.1. Análisis estructural del puente	10
6.2. Intervención en el estribo izquierdo	16
7. Consecuencias	17
8. Bibliografía consultada	18
Ficha técnica	19

1. Presentación

El 23 de noviembre de 2010 se realizó la actuación arqueológica contemplada dentro del marco de las “*Obras de Reparación del muro de acompañamiento del estribo izquierdo, lado aguas abajo, del Ponte Taboada (Lalín, Pontevedra)*”. Dicho proyecto fue promovido por la Subdirección Xeral de Conservación e Restauración de Bens Culturais de la Consellería de Cultura e Turismo de la Xunta de Galicia, y redactado por Manuel Durán Fuentes. El puente presentaba diversos daños de gravedad en dicho elemento estructural por las últimas crecidas del río acaecidas en el mes de enero de ese año.

La actuación arqueológica estaba orientada hacia la consecución de dos objetivos básicos: *caracterizar* desde el punto de vista arqueológico el área objeto de la actuación, es decir, *Ponte Taboada* y su entorno inmediato, con el fin de *conocer* de forma más exhaustiva el origen, historia y técnica constructiva del puente, y la vía a la cual está asociado. Para ello fue diseñada una metodología en la que las herramientas claves serían el *análisis formal*, la *lectura estratigráfica de alzados* y el *control arqueológico a pie de obra* de las obras de reparación previstas. Hay que aclarar aquí que los trabajos se limitaron finalmente al análisis formal del puente y evaluación de su estado de conservación, y al control mediante una visita puntual, de la zona restaurada.

El puente está incluido en el *Inventario de Puentes Históricos de Galicia* con el código PO-43 (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 392). Camino y puente forman parte de la *Ruta da Prata* a Santiago de Compostela.

2. Descripción de la zona de trabajo¹

El puente se ubica aproximadamente en el centro geográfico de Galicia, dentro de la comarca del *Deza*. Se emplaza sobre el río Deza que en este punto sirve además como linde de las parroquias de San Martín de Prado (ayuntamiento de Lalín) y Santiago de Taboada (Silleda). El camino en el que se sitúa es la antigua ruta jacobea de la Plata, por lo que huelga insistir en la importancia histórica de este enclave.

El viejo Ponte Taboada carece de acceso rodado, y es preciso bajar a él a pie por el antiguo camino, desde el lugar de Ponte. En el descenso se encuentra una antigua fuente, donde hay una roca con una inscripción rústica. Labrada en una roca inmediata al puente hay otra inscripción en la que se hace manifiesto de su temprana construcción: “LABORAVEUNT ISTA PONTE ERA DCCCCL ET FVIT PERFECTA PRIDIE KALENDAS APRILIS” (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 263).

La existencia y razón del puente puede justificarse con criterios históricos y documentales en las rutas de Ourense a Santiago por Ponte Ulla, de las que existen testimonios escritos desde la edad media. La más oriental de ellas, probable vía romana a la que pertenecería el miliario de Tamallancos, iba desde Ourense por Cudeiro a Cea, y seguía a Dozón, Santo Domingo, Ponte Noufe, Xesta, Prado, Ponte Taboada, Silleda y Ponte Ulla, con una variante entre Cudeiro y cea pasando por Ponte Mandrás. Otras rutas sin duda muy antiguas, iban por Maside y o Carballiño, y unían con la anterior, bien directamente en Dozón o por Ponte Campinas y Foxo do Cabrito en Ponte Noufe (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 264). Sin embargo, desde el punto de vista topográfico, Ponte Taboada parece encontrar mejor justificación en una ruta este-oeste en el mapa de Domingo Fontán, desde Padrón por la Estrada a Lalín, continuando a Chantada, Ponte de Belesar, Monforte, Val do Sil y tierras del Bierzo. Este camino, que era conocido en el siglo XVIII como una de las veredas de Santiago a Castilla, debió tener un origen muy antiguo, seguramente romano, o tal vez anterior (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 264).

No se conocen más noticias directas del puente hasta las referencias de Vázquez del Viso y Madoz de fines del XVIII, que la denomina “ponte antiga”. Existen referencias de haber constituido escenario de batallas durante la Guerra de Independencia (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 265).

¹ El grueso de la información de este apartado y del apartado 3 ha sido extraído de la *Memoria Valorada de las Obras de reparación del muro de acompañamiento del estribo izquierdo, lado aguas abajo, del ponte Taboada. Concello de Lalín (Pontevedra)*, elaborada por Manuel Durán Fuentes (Durán 2010).

Desde el punto de vista *morfológico*, se trata de una obra de un arco de sillería ligeramente apuntado de 10,45 m. de luz y una anchura media de 3,50 m. La obra está bien cimentada en los afloramientos rocosos de las orillas del río, que justifican el buen estado de la bóveda. (Durán 2010).

La obra actual morfológicamente no parece corresponderse con la primitiva del siglo X. Es probable que fuese reedificada en los siglos XVI o XVII y que haya tenido una posible reparación de pretilos en el siglo XVIII (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 266).

3. Estado actual y propuesta de actuación

El pasado mes de enero se produjo el derrumbe parcial del muro de acompañamiento del estribo izquierdo del río de lado aguas abajo, de mampostería aparejada en seco, por efecto del empuje de las tierras contenidas de la plataforma del camino de acceso que se saturaron por la infiltración de agua procedente de las fuertes lluvias. Esta saturación produce un fuerte incremento del empuje de tierras que el muro no pudo contener por insuficiencia de espesor o por falta de drenaje. Tras el muro también se derribó un tramo del pretil que lo corona y parte de la plataforma del camino (Durán 2010).

3.1. Solución que se propone

La propuesta de reparación que se propone es la siguiente (Durán 2010):

1. Montaje y desmontaje de un cierre de valla provisional de madera en la zona de desprendimiento para asegurar el paso del caminante y de posibles caballerías, e impedir que se acerquen a ella, y de una pasarela también de madera una vez que el camino se excave provisionalmente
2. Montaje y desmontaje manual de un apeo provisional realizado con ayuda de perfiles y puntales metálicos, y entibación de madera para sostener la parte de la plataforma del camino y el pretil no derrumbado contiguo a la zona de actuación.
3. Desmontaje y posterior montaje de 3,00 de petril del lado Lalín, para incrementar la estabilidad del muro y la seguridad durante los trabajos.
4. Recuperación de las piedras del muro y de las piezas del pretil caídas que han quedado amontonadas en la orilla derecha. Se descarta esta recuperación en el cauce del río por el gran caudal que lleva y por su profundidad. Suponemos que parte de las piedras y piezas no podrán recuperarse (un 50%) por lo que se deberán aportar con características similares.

Control Arqueológico de las obras de Reparación del muro de acompañamiento del estribo izquierdo, lado aguas abajo, del *Ponte Taboada* (Lalín, Pontevedra)

5. Excavación parcial y provisional de la plataforma del camino para reducir la altura de las tierras tras el antiguo muro de 5,00 metros a 2,50 m, con objeto de incrementar la seguridad del personal que reconstruirá el muro y para facilitar el acceso y el trabajo de la maquinaria que tiene acceso a la zona.
6. Apertura de la cimentación del nuevo muro de contención.
7. Ejecución del muro de contención de mampostería de piedra aparejada con hormigón de cemento blanco en masa (en la zona de cimentación) y en seco en el alzado, con ejecución del relleno tras la fábrica y los mechinales de drenaje. Una parte de la mampostería procederá de la recuperada y otra será de aportación con similares características. Se rematará a cordel de acuerdo con la rasante del camino.
8. Relleno de la excavación provisional realizada en el camino.
9. Montaje del pretil con las plazas recuperadas y con otras nuevas labradas de igual manera e idénticas dimensiones, ya que suponemos que no se recuperará la totalidad de las caídas.
10. Ejecución del pavimento del tramo de camino afectado por la citada excavación provisional y por el derrumbe, con iguales características al existente.

4. Problemática y Objetivos

Con anterioridad a esta intervención no habiann sido llevadas a cabo actuaciones arqueológicas ni en la estructura ni en el entorno inmediato. En consecuencia, los **objetivos** básicos que se plantearon para esta intervención fueron los siguientes:

- *Caracterizar* Ponte Taboada desde el punto de vista arqueo-histórico.
- *Evaluar* el estado actual del puente a través del análisis de las distintas afecciones que los distintos agentes han efectuado sobre la estructura y su entorno.
- *Conocer* de forma más exhaustiva el origen, la historia y técnica constructiva del puente, para en función de ello *reconstruir* su evolución a lo largo del tiempo.
- *Ubicar* (en la medida de lo posible) el puente y la calzada dentro del contexto de la red viaria gallega.

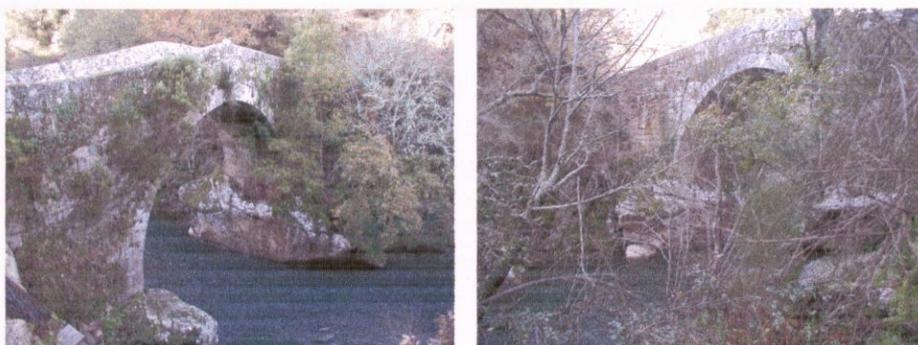
5. Metodología y Plan Puntual de trabajo

La consecución de los objetivos enumerados en el apartado anterior requirió el diseño de una metodología con base en la realización de las siguientes tareas:

- *Vaciado documental*. Dentro del vaciado documental se ha incluido el vaciado de la bibliografía al uso.
- *Análisis cartográfico y toponímico*.
- *Análisis estructural* del puente. El análisis ha incluido además de la descripción pormenorizada de todos los *elementos constitutivos* del mismo, la descripción de todas las *acciones que han generado un impacto* evidente sobre la estructura original.
- *Control arqueológico* de las actividades relacionadas con el proyecto de rehabilitación, en especial de:
 1. *Reparación del estribo*. La reparación se limitó casi exclusivamente a la zona previamente alterada, por lo que se han aportados pocos datos nuevos sobre la configuración de este elemento y su relación con el puente.
 2. *Excavación parcial y provisional de la plataforma del camino*. Se considera viable el control de esta tarea. Esta actividad finalmente no fue realizada.
 3. El *análisis formal del puente* y la *lectura estratigráfica de alzados de la estructura* se han visto entorpecidos por la abundante vegetación que coloniza sus paramentos.
- *Registro gráfico y escrito* exhaustivo de los trabajos.
- *Sistematización* de la información y *elaboración* de la documentación necesaria

6. Resultados

La actuación arqueológica finalmente estuvo reducida a la realización del análisis estructural del puente y el control mediante una visita puntual de la reparación del estribo. La excavación parcial y provisional de la plataforma del camino, no fue necesaria para abordar la reparación.



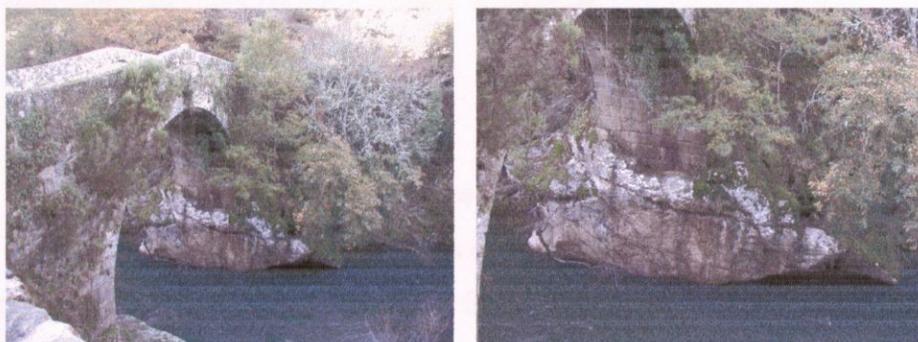
Vista general del puente aguas abajo y aguas arriba

6.1. Análisis estructural del puente

El análisis estructural del puente ha estado limitado por la abundante vegetación que coloniza la estructura y su entorno, por lo que no ha sido posible efectuar un estudio en detalle de las características constructivas.

6.1.1. Cimentación

El puente está cimentado en roca. Da la impresión de que la roca fue acondicionada, aunque sólo lo imprescindible, para poder asentar la sillería del arco.



Vista general del puente aguas abajo y detalle de cimentación en estribo derecho

6.1.2. Materiales

Da la impresión de que el puente no ha sufrido muchas reparaciones ni que éstas hayan sido importantes. En las zonas que han podido ser inspeccionadas se visualiza una general homogeneidad constructiva tanto en materiales como en modos. Se ha utilizado sillería de granito asentada en seco en toda la estructura, si bien, hay algunas diferencias en los

tamaños y la labra de los sillares. Por ejemplo, desde la altura del riñón de la bóveda hasta el nivel del pretil, se visualiza un cambio en el estribo derecho de aguas arriba, que no sabemos si podría responder a una diferente fase constructiva. Esta sillería presenta una labra más tosca. El resto es de las mismas características de la de la bóveda, con labra media-fina. La sillería está preferentemente dispuesta a soga, si bien hay que notar la existencia de tizones puntualmente intercalados para afianzar la estructura. En las juntas hay ripios aunque de forma muy puntual, no aparecen de forma generalizada por toda la estructura.



Detalle de aparejo en estribo derecho e izquierdo de aguas arriba

El único mortero visible en juntas es el identificado en los pretils, mortero de cal de color blanquecino con tintes amarillo claro, pero que bien podría corresponder a una reparación posterior. Para los pretils se emplean grandes piezas de sillería dispuesta en dos hiladas, o bien una hilada de sillería sobre mampostería de diversos tamaños.



Detalle de mortero blanquecino en pretils y vista general de pretil de aguas abajo

Por último, para la calzada se emplean diferentes materiales según las zonas. Para la del puente hay preferencia por la sillería frente a los mampuestos que dominan en la calzada de las inmediaciones del puente. Los pretils se extienden más allá del tramo coincidente con el puente, aunque sólo en un margen, el que da al río.

6.1.3. Arcos

El puente consta de un único arco ligeramente apuntado de 10,45 m. de luz y una anchura media de 3,50 m. (Durán 2010). La bóveda fue construida con sillería de granito asentada en seco, en general, de buena factura y escuadría. El dovelaje es de perfil regular en el

trasdós sin duda determinado por la regularidad en el tamaño de las piezas. Esta regularidad se rompe aproximadamente a la altura del riñón y hasta el salmer, donde las piezas sobresalen enlazándose con el resto de la fábrica del tímpano, dando así al trasdós un perfil irregular.

La bóveda voltea a nivel de la roca, que está por encima del nivel del lecho del río, lo que le da un aspecto peraltado (Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 265). En el intradós no se visualizan mechinales, ni marcas de cantero en la sillería, pero no se descarta su existencia ya que la vegetación dificulta la inspección y en otros puntos del puente sí se conservan éstas últimas.

La sillería utilizada para los tímpanos es de granito y de las mismas características de la de la bóveda aunque en algún punto se visualizan piezas que presentan una labra más tosca. Presenta ripio muy puntualmente. Las hiladas de sillería están dispuestas en tongadas horizontales de tendencia bastante rectilínea aunque en algún punto aparecen rehundidas dando un perfil sinuoso (véase como ejemplo pared del tímpano en estribo izquierdo aguas arriba).

6.1.4. Pilas

No se puede hablar de pilas al ser un puente de un arco.

6.1.5. Estribos y Manguardias

Se utilizan para los *estribos/manguardias* del puente sillares de tamaños y labra bastante regulares, aunque en la zona más cercana a los pretiles parece que la sillería es de una labra más tosca (véase como ejemplo estribo derecho aguas arriba las características de la sillería que aparece por encima de la altura del riñón de la bóveda). Generalmente están dispuestos a soga aunque se intercala algún tizón. Están algo rípidas pero en general el ripio es escaso. No existen aliviaderos o desahogaderos.

6.1.6. Calzada y Pretiles

La *calzada* actual del puente es de rasante alomada y está constituida por un pavimento de losas regulares de granito. El ancho de calzada entre pretiles es de algo menos de 3 m. No han sido necesarias remociones de tierra durante el transcurso de las obras de reparación en este punto, por lo que no podemos precisar una sección de la calzada.

Los accesos al puente en cada uno de sus márgenes (derecho-Lalín, izquierdo-Silleda), también cuentan con una pavimentación pétreo de granito aunque de características diferentes a las del puente. En el acceso correspondiente a Lalín, la calzada tiene una disposición NE-SW y está construida con mampostería de granito y/o material local de

naturaleza metamórfica, de diversos tamaños, aunque hay cierta preferencia por el tamaño bloque. El tamaño de algunas de las piezas hace pensar que partes del sustrato hayan sido integradas en el pavimento de la calzada (evidente en el borde oriental del camino). En la superficie de las piezas se evidencia el desgaste por el tránsito continuo y hay huellas evidentes de rodada, si bien en este momento son de difícil visualización debido a que están sepultadas o colmatadas con tierras y arenas transportadas y depositadas por la lluvia.



Vista general del tramo de calzada de Lalín y detalle de rodada

El borde oriental del camino aparece limitado por el propio relieve que, a partir de aquí, empieza a subir en forma de una ladera de fuerte pendiente. Aún así, se conservan restos de un muro o “valo” de factura bastante improvisada, realizado con bloques de gran tamaño de granito colocados de forma bastante aleatoria, aunque preferentemente hincados. A medida que nos aproximamos al puente, esta estructura desaparece.

El margen occidental del camino, que marca la ruptura de pendiente hacia el río, está recorrido por un *pretil*. El sistema constructivo del pretil es, un poco diferente dependiendo del punto en el cual nos encontremos de la calzada:



Composición del pretil en tramo de Lalín antes del quiebro

1. En el tramo más alejado del puente, antes de que el pretil efectúe un quiebro hacia el suroeste, el pretil sigue una alineación NE-SW. La base del pretil está construida con mampostería colocada de forma bastante aleatoria, aunque hay una tímida tendencia a la existencia de dos hiladas, aunque sin conformar tongadas horizontales. Fundamentalmente el aparejo es de bloques de granito y piezas de menor tamaño especialmente a nivel de techo, en el

entronque con la sillería. También se visualiza tierra en juntas. Las piezas que reposan directamente sobre el nivel de la calzada, sobresalen del aparejo superior a modo de bancada de cimentación. El alto de esta zona basal es de unos 60 cm. Sobre ella se dispone una hilada de sillería dispuesta en una pieza, hincada sobre el eje menor. El remate de la sillería es triangular con vértice superior achaflanado. Las piezas de sillería del pretil están ligadas mediante un sistema de machihembrado reforzado con mortero de cal. Las piezas de sillería son muy regulares; rectangulares, en torno a 170 cm. de longitud media (aunque varía puntualmente), alto de 60 cm. y espesor de 25 cm. En las juntas, además del mortero, se aprecia algo de ripio.



Detalle del sistema de machihembrado del pretil

2. A partir del quiebro de la calzada hacia el suroeste, en el puente, y en el tramo de pretil existente en el tramo de calzada correspondiente a Silleda, las características constructivas del pretil varían, estando ahora conformado por *dos hiladas de sillería de granito*, la basal de 50 cm. de alto y la superior de 60 cm., idéntica a la definida para el tramo anterior (sistema de machihembrado, remate triangular y en algunos casos con tendencia a redondeado). Puntualmente el pretil aparece adornado por unas piezas de granito en forma que recuerda a la de una estela. Se conservan dos, una en el pretil del puente de aguas abajo, a la altura de la clave de la bóveda, y otro en el tramo de calzada de Lalín. La primera es una pieza de granito de 70 cm. de alto por 53 cm. de ancho en la zona basal y 30 en el estrangulamiento. Tiene en la parte superior inscrita una cruz latina de 20 cm. de brazo mayor y 14 cm. de travesaño. El surco mide unos 2,5 cm. de ancho y 0,5 cm. de profundidad. Tiene una peana insinuada a través de una línea. La segunda pieza mide 80 cm. de alto por 47 cm. de ancho en la base y 34 en el estrangulamiento. Parece tener también un grabado aunque está muy desgastado, que podría ser simplemente una marca de cantero. De hecho, en una pieza del pretil aparece otro grabado similar.



Detalle de motivo grabado en pieza del pretil y pieza del pretil coincidente con la clave de la bóveda

Justo en el tramo coincidente con el puente, la disposición del aparejo en la calzada no presenta un aspecto tan caótico como en el tramo de calzada correspondiente a Lalín. Una de las razones está relacionada con el tipo de aparejo utilizado ahora, un pavimento constituido casi exclusivamente por losas de granito (y algún mampuesto). La sillería está dispuesta con el eje mayor de las piezas de forma transversal al tránsito. En la zona central de la calzada es muy probable que el pavimento sea el propio trasdós de la bóveda. Se conservan aquí huellas evidentes de rodada y bastante regulares. Excepto en algún punto claramente reconstruido y otros en los que falta alguna pieza, el pavimento presenta un buen estado de conservación.



Vista del pavimento de la calzada del puente

En el margen de Silleda el pavimento está construido con mampostería de granito y piedra local. Frente a las características del pavimento de los anteriores sectores, aquí presenta la particularidad de estar recorrida su zona central por una serie de losas.



Vista del pavimento en el acceso de Silleda y detalle de la roca inscrita

6.2. Intervención en el estribo izquierdo

Tal y como se avanzó en el apartado 3, el proyecto de intervención vino motivado por el derrumbe parcial del muro de acompañamiento del estribo izquierdo del lado de aguas abajo del puente, por efecto del empuje de las tierras contenidas de la plataforma del camino de acceso que se saturaron por la infiltración de agua procedente de las fuertes lluvias. Esta saturación produce un fuerte incremento de l empuje de tierras que el muro no pudo contener por insuficiencia de espesor o por falta de drenaje (Durán 2010).

La reparación incluyó la apertura de la cimentación del nuevo muro de contención y la ejecución del muro de mampostería de piedra aparejada con hormigón de cemento blanco en masa (en la zona de cimentación) y en seco en el alzado, con ejecución del relleno tras la fábrica y los mechinales de drenaje. Una parte de la mampostería procedió de la recuperada y otra fue de aportación con similares características (Durán 2010).



Vista del estribo durante la reparación y una vez reparado

En contraste con el resto del aparejo que caracteriza al puente, aquí aparece una mampostería muy irregular en cuanto a tamaños y formas con predominio de piezas de tamaño bloque cuyas juntas se rellenan con mampuesto de menor tamaño y tierra. Es la misma composición (con mayor abundancia de tierra) que presenta en el interior que quedó a la vista tras el derrumbe del muro. Cuando la regularidad del material lo permite, hay una cierta tendencia a disponer el aparejo en tongadas horizontales.

7. Consecuencias

A la vista de lo expuesto puede concluirse que los trabajos de *Control arqueológico de las obras de reparación del muro de acompañamiento del estribo izquierdo, lado aguas abajo, del Ponte Taboada en Lalín*, pueden darse por finalizadas, no habiéndose producido ningún tipo de incidencia sobre el patrimonio arqueológico. Las obras han sido de menor entidad a las que se proponían en el proyecto de intervención, por lo que no se han obtenido datos sobre la composición de la calzada del entorno del puente. No obstante, hay algunos aspectos que pueden resultar de interés por si en el futuro se realizan nuevas intervenciones en la estructura:

- El Ponte Taboada presenta un buen estado de conservación, y la fábrica actual parece fruto de una única intervención pero que no parece corresponder con la estructura original altomedieval, sino con una de época posterior. A pesar de que el puente está colonizado por una densa vegetación que dificulta la lectura de los paramentos, se puede decir que no se visualizan irregularidades importantes en los mismos que sugieran la existencia de diversas fases de construcción, o la ejecución de reparaciones de entidad.
- La pavimentación de la calzada tanto en el puente como en los accesos presenta un buen estado de conservación, especialmente en el acceso de Silleda y el puente en el que la homogeneidad del aparejo y la regularidad de las huellas de rodada sugieren que pudiese tratarse de la calzada original del puente actual. En el acceso de Lalín, la irregularidad del material y el seguimiento irregular de las huellas de rodada apuntan a posibles reparaciones que desfiguraron la pavimentación original.
- Por último, si en el futuro se realiza una intervención en el puente que incluya algún tipo de actuación sobre el pavimento, se recomienda que con anterioridad se efectúa un registro gráfico exhaustivo del mismo, que incluya un levantamiento topográfico detallado. Si esa intervención fuese acompañada de la retirada de la vegetación del puente, sería recomendable realizar un estudio en detalle de los paramentos para confirmar los extremos apuntados en párrafos anteriores.

En Santiago de Compostela, a 3 de mayo de 2011



Mar López Cordeiro

8. Bibliografía consultada

- Alvarado Blanco, S.; Durán Fuentes, M. y Nárdiz Ortiz, C. 1990. *Puentes históricos de Galicia*. A Coruña: Colegio Oficial de Ingenieros, Canales y Puertos/ Xunta de Galicia.
- Arrúe Ugarte, B. y Moya Valgañón, J.G. coord. 1998. *Catálogo de puentes anteriores a 1800. La Rioja*. Vol. I y II. Logroño: I.E.R.- Gobierno de La Rioja- Ministerio de Fomento- CEDEX- CEHOPU.
- Azcarate Garai-Olaun, A. y Palacios Mendoza, V. 1996. *Puentes de Alava*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco- Departamento de Cultura.
- Bas, B. 1989. *Camiños, pasos e pontes*. Vigo: Ir Indo edicións, S.A.
- Durán Fuentes, M. 2004. *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- Durán Fuentes, M. 2010. *Memoria valorada de las obras de reparación del muro de acompañamiento del estribo izquierdo, lado aguas abajo, del Ponte Taboada-Concello de Lalín (Pontevedra)*. Ourense.
- Estefanía Alvarez, M. 1960. *Vías romanas de Galicia*. Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Ferreira Priegue, E. 1988. *Los caminos medievales de Galicia*. Boletín Auriense Anexo 9. Ourense: Museo Arqueológico Provincial.
- Lorenzo Fernández, X. 1989. As Pontes na tradición popular galega. En *A Inxeniería histórica como patrimonio monumental: As Pontes. Actas do I Seminario. Santiago de Compostela 8/9/10/11 de outubro de 1985*: 101-3. Santiago: Xunta de Galicia.
- Nárdiz Ortiz, C. 1998. Vías y Puentes en la Galicia Medieval. En Durany, M.; Pérez, F.J. y Vaquero, B. Coord. *Técnicas agrícolas, industrias e constructivas na Idade Media*. Santiago: Tórculo Artes Gráficas, S.A.L.
- VV.AA. 1989. *A Inxeñería histórica como patrimonio monumental.: As Pontes. Actas do I Seminario. Santiago de Compostela 8/9/10/11 Outubro 1985*. Santiago: Consellería de Cultura e Deportes.

MATERIAL COMPLEMENTARIO

Ficha técnica

Denominación del Proyecto: *Control Arqueológico de las Obras de Reparación del muro de acompañamiento del estribo izquierdo, lado aguas abajo, del Ponte Taboada (Lalín, Pontevedra)*

Promotor: Consellería de Cultura e Turismo

Empresa adjudicataria: Manuel López Alvarez

Dirección de la actuación: María del Mar López Cordeiro

Duración: Un día

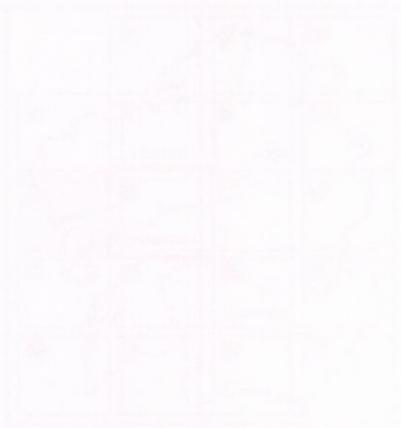
Equipo del que se dispone: Material topográfico y de dibujo
Equipo Fotográfico
Material de oficina, etc.

Obreros y medios de excavación: por cuenta del promotor

MATERIAL COMPLEMENTARIO

- Plano 1: Situación de la zona de actuación
- Plano 2: Planta y alzado del Ponte Taboada
- Plano 3: Area de actuación

Material complementario



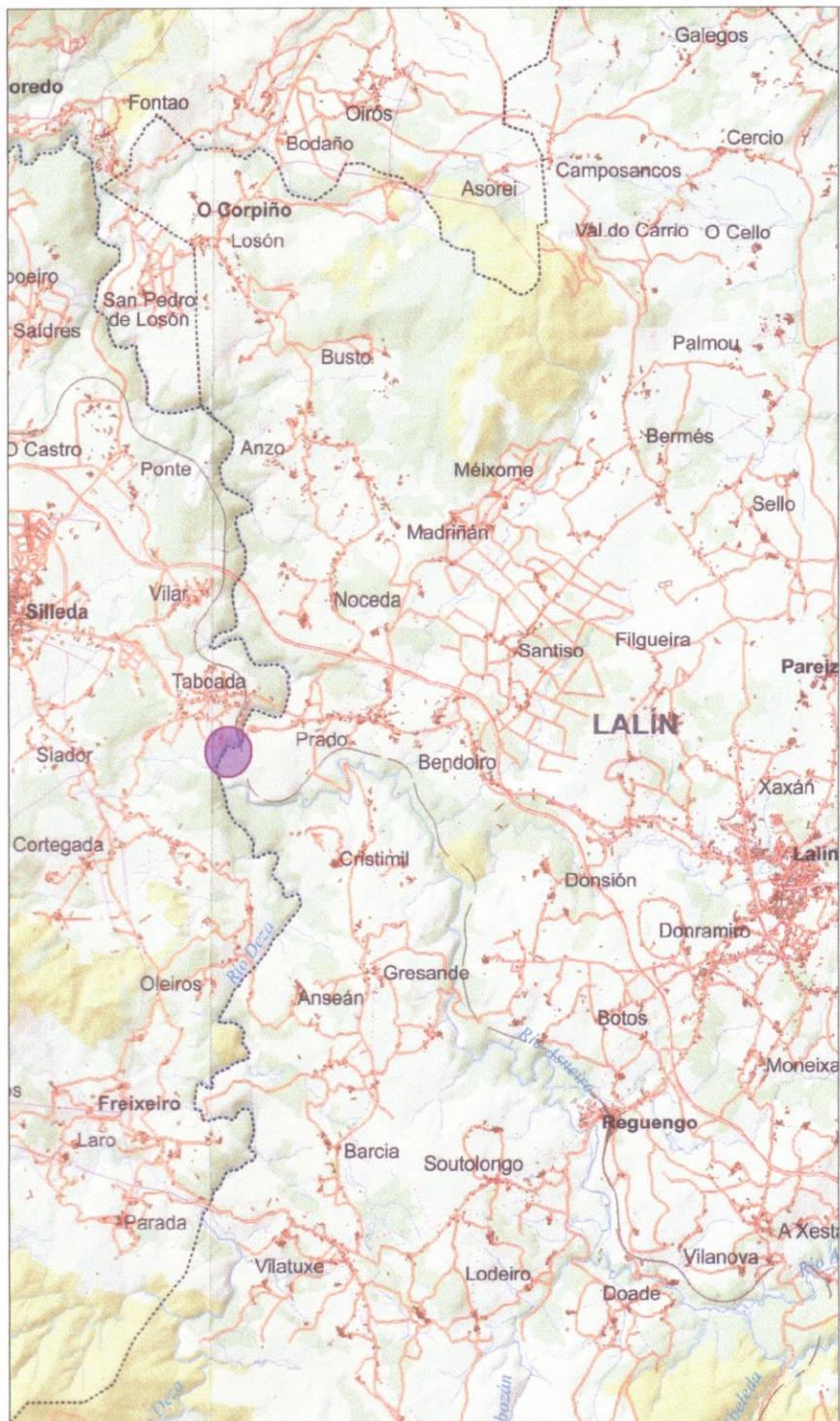
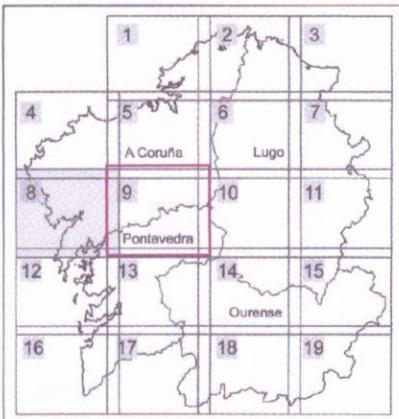
Material complementario

PROYECTO

Control arqueológico de las Obras de Restauración del Monumento Nacional de San Juan de los Rios

NIVEL

Informe de Área de Intervención Complementaria de Obras de Restauración



PROYECTO

Control arqueológico de las Obras de Reparación del estribo izquierdo, aguas abajo del Ponte Taboada

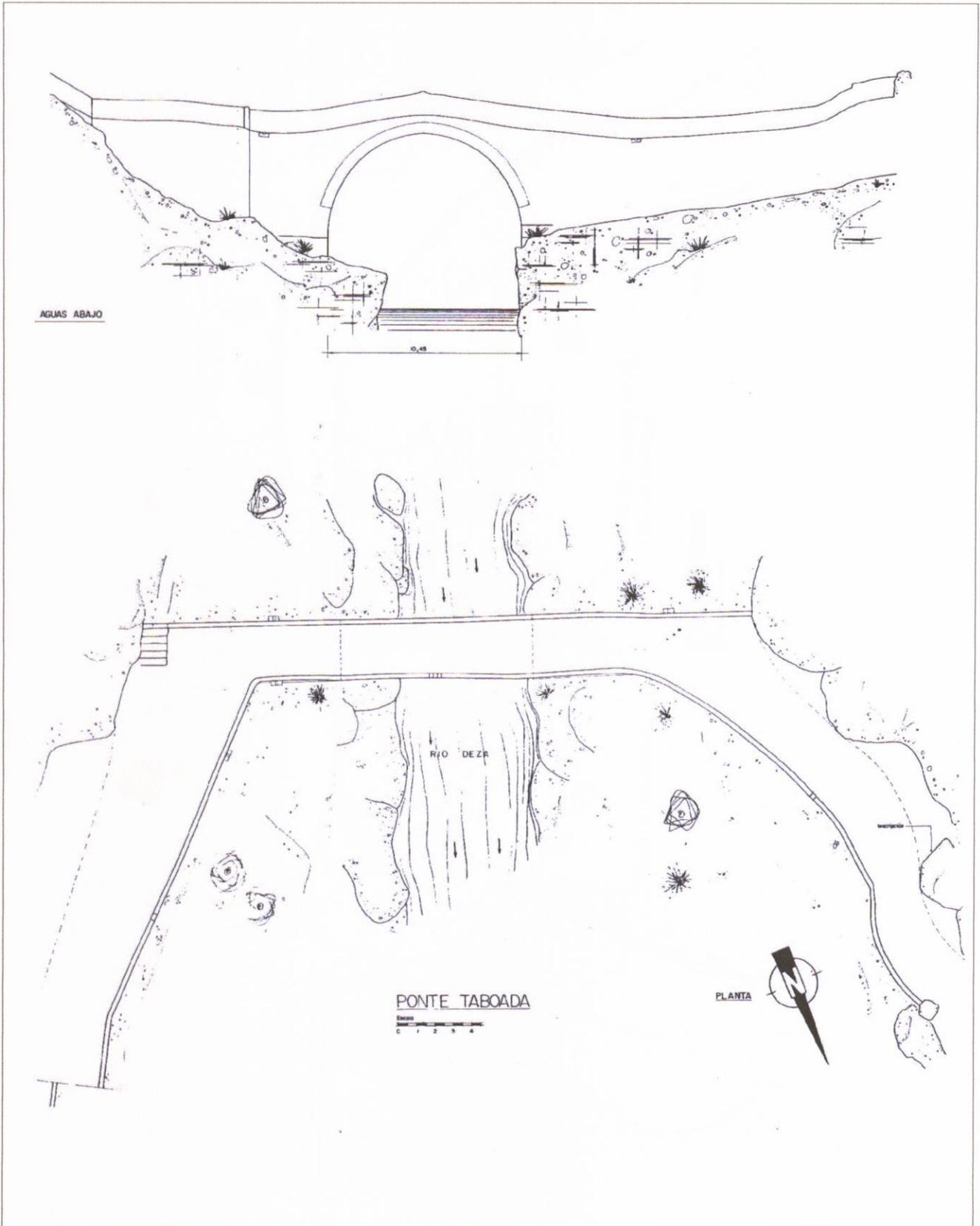
TITULO

Situación del área de actuación en Cartografía Básica de Galicia 1:100.000 COTOP

PLANO

01





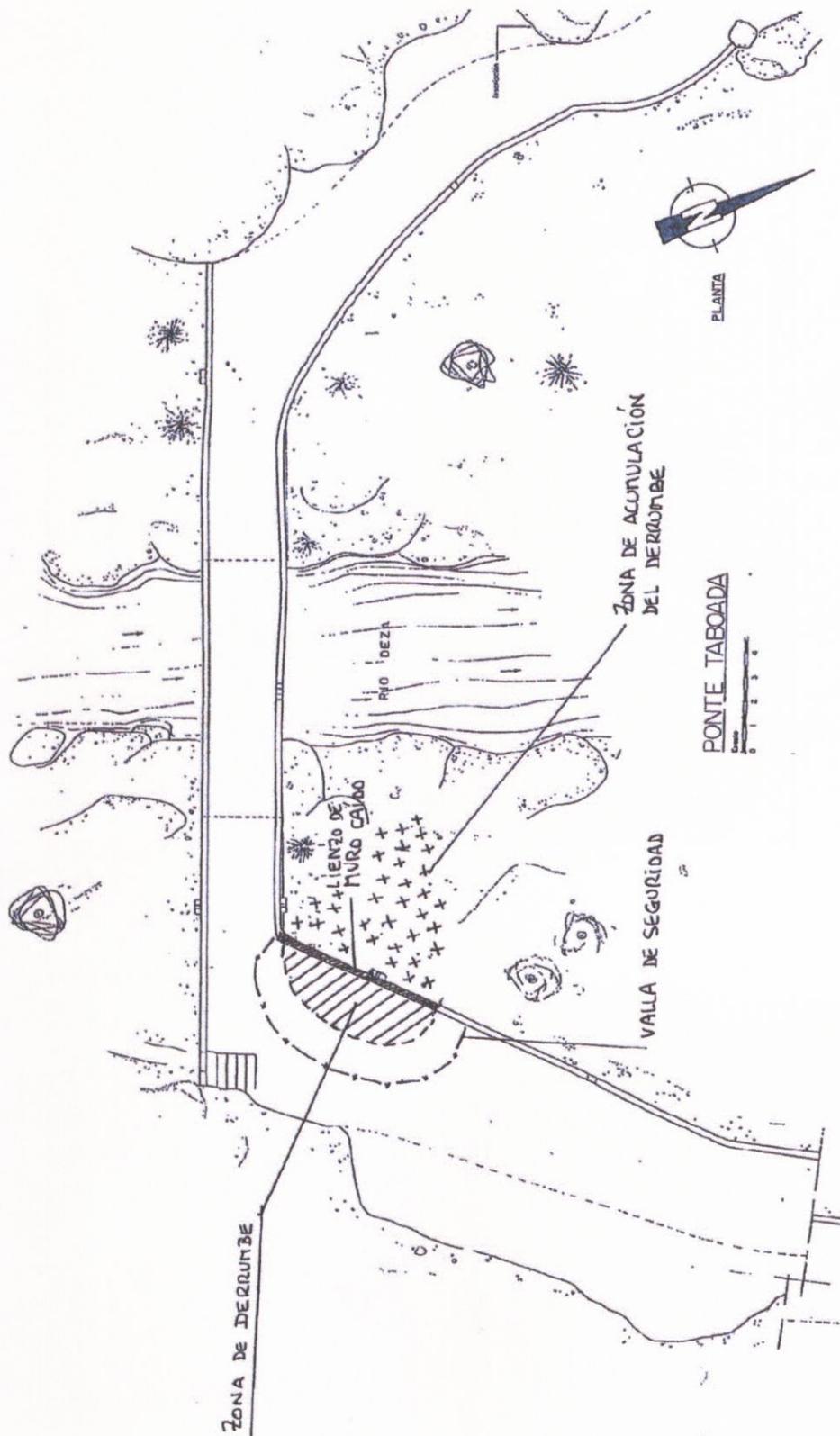
PROYECTO
Control arqueológico de las Obras de Reparación del estribo izquierdo, aguas abajo del Ponte Taboada

TITULO
Alzado aguas abajo y planta extraídos de Alvarado, Durán y Nárdiz 1991: 267

PLANO

02





PROYECTO

Control arqueológico de las Obras de Reparación del estribo izquierdo, aguas abajo del Ponte Taboada

TITULO

Plantacon zona a reparar extraída de Durán 2010

PLANO

03

