

A PONTE DO BURGO

BERCE / CAMIÑO / LUZ



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional (FEDER)

Unha maneira de facer Europa

ÍNDICE

04

SÁUDA
DO ALCALDE

05

MÁIS MODELO
PONTEVEDRA

06

ACTO DE
INAUGURACIÓN

08

A REFORMA

10

A LUZ É A GRAN
PROTAGONISTA

12

O QUE RODEA
A PONTE

13

A NOVA
VARANDA

14

ACTIVIDADES
PARALELAS

16

ASÍ MUDOU A
PONTE DO BURGO

18

UNHA VIAXE
DE 800 ANOS

19

A REFORMA
DE 1954

20

ANOS 80:
CHEGADA
DOS COCHES

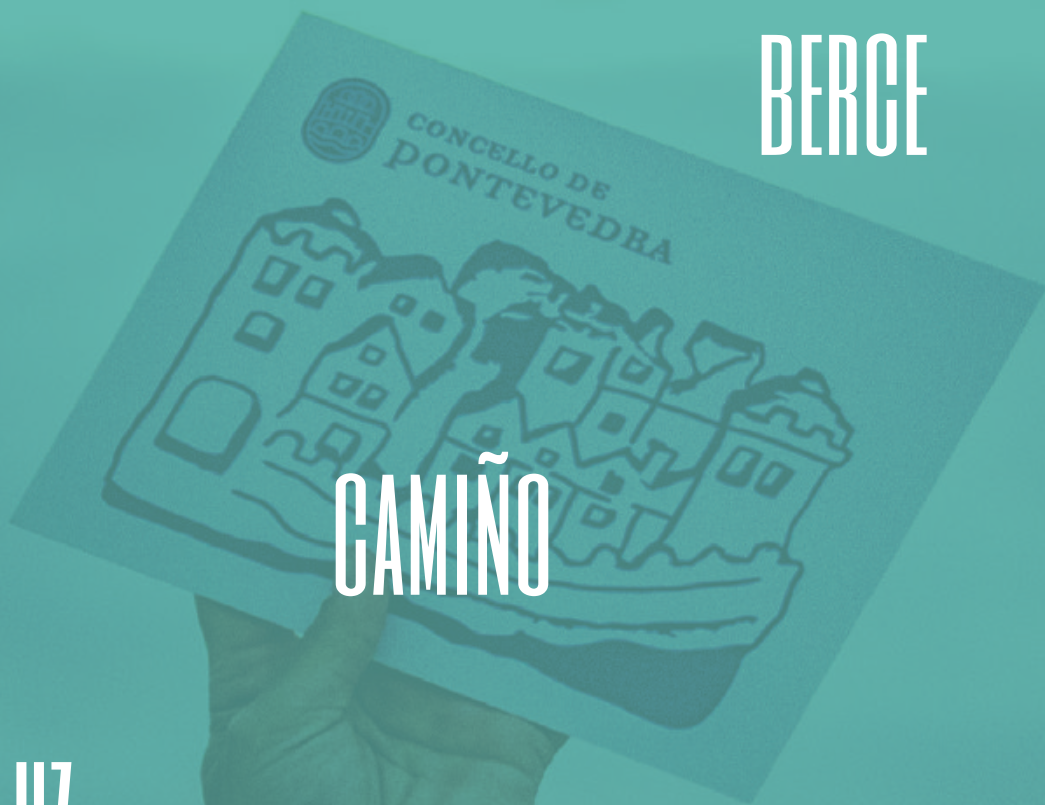
21

A NOVA
MOBILIDADE
PEONIL

22

AS OUTRAS
PONTES

BERGE



CAMIÑO

LUZ



HONRAR O PASADO PARA ILUMINAR O FUTURO

A orixe e a identidade da cidade de Pontevedra están estreitamente vencelladas á Ponte do Burgo, símbolo de tránsito e de conexión, de achegamento intercultural, de disolución de fronteiras e de camiño de fraternidade e concordia.

É a Ponte do Burgo a nosa ponte fundacional, a primixenia, a máis antiga das que actualmente unen as dúas beiras dun río que, lonxe de funcionar como fronteira natural, rematou por quedar integrado como un elemento máis da propia cidade.

As pontes simbolizan ideais e aspiracións da humanidade e a Ponte do Burgo narra o relato emocional dunha Pontevedra que sempre mantivo o seu carácter de cidade hospitalaria, xenerosa e acolledora.

Nos inicios, historia e lenda van da man no nacemento dunha ponte romana da que apenas quedan vestixios; para continuar con fitos como a sinatura da Paz do Lérez entre os reis de Castela e Portugal sobre a denominada daquelas 'a ponte vella'; seguido do protagonismo económico e social que a ponte tivo durante a época medieval, cando Pontevedra era un centro fundamental do comercio marítimo; e chegando aos nosos días, tras a remodelación e ampliación de mediados do século XX, convertida nunha icona da cidade e nun punto de referencia no paso de milleiros de peregrinos e peregrinas cara ás terras de Compostela.

A Ponte do Burgo sostén sobre os seus 800 anos de vida todo un ronsel de avatares, os propios de cada etapa histórica que lle tocou vivir. Nestes comezos do século XXI, convertida Pontevedra en referencia mundial de modelo urbano sustentable que reivindica os espazos públicos para as persoas, a Ponte do Burgo tamén merece facer parte activa desta forma de concibir, e vivir, a cidade.

A Ponte do Burgo do século XXI muda de pel para reforzar a súa dupla función de elemento de tránsito e de punto de encontro. Así, será a un tempo un miradoiro privilexiado sobre o río, un treito que continúa a senda fosforescente que o Camiño vai marcando no seu paso pola cidade, e un espazo acondicionado para acoller tanto a vida diaria da veciñanza como novas citas culturais, deportivas e de lecer.

A Ponte do Burgo do século XXI adopta unha nova fisionomía modelada pola luz. Neste tempo histórico caracterizado pola hipertecnificación, escollemos os avances da tecnoloxía lumínica para poñelos ao servizo desta ponte histórica, para enaltecer e honrar unha obra de enxeñería que é un pilar esencial na nosa memoria comunitaria.

A Ponte do Burgo do século XXI é unha ponte de luz, material e simbolicamente. Que a súa historia ilumine o noso futuro colectivo".

Miguel Anxo Fernández Lores
Alcalde de Pontevedra

EDUSI "MÁIS MODELO PONTEVEDRA"



Unha maneira de facer Europa

O **Fondo Europeo de Desenvolvemento Rexional (FEDER)** é o principal fondo estrutural na política de cohesión rexional Europea. O actual marco de programación europeo 2014-2020 mobiliza do orde de 26.000 M€ de fondos de cohesión para España.

Parte deste investimento focalízase a través do Programa Operativo Plurirrexional de España POPE, que se estrutura a través de varios eixos, entre os que destaca o eixo 12 de Desenvolvemento Urbano que recibe o 6% dos fondos, cun total de 1.362,2 M €.



UNIÓN EUROPEA

O eixo 12 de Desenvolvemento Urbano concentra o seu investimento en catro obxectivos temáticos europeos: OT2, OT4, OT6 e OT9.

<p>OT2 Mellorar o acceso, o uso e a calidade das tecnoloxías da información e da comunicación.</p>	<p>OT4 Favorecer o paso cara a unha economía de baixo nivel de emisión de carbono en todos os sectores.</p>	<p>OT6 Conservar e protexer o medio ambiente e promover a eficiencia dos recursos.</p>	<p>OT9 Promover a inclusión social e loitar contra a pobreza e calquera discriminación.</p>
---	--	---	--



O investimento previsto no eixo 12 de **Desenvolvemento Urbano** realízase a través das Autoridades Locais, e vértase mediante **Estratexias de Desenvolvemento Urbano Sostibles e Integrado (EDUSI)** locais.



A **EDUSI Más Modelo Pontevedra** foi admitida dentro do POPE na primeira convocatoria de axudas segundo a resolución 29 de setembro do 2016 da Secretaría de Estado de Orzamentos e Gastos.



As **EDUSI** definen unha **estratexia de desenvolvemento integral** para os municipios, e conforman programas de investimentos a través de proxectos de investimento que se cofinancian ata o 80% co fondo FEDER.



A **EDUSI Más Modelo Pontevedra** prevé un investimento de 12,5 M€ cofinanciado ao 80% a través do FEDER (10 M€) e o 20% mediante fondos do Concello de Pontevedra (2,5 M€), dentro do período de programación 2014 - 2020.

O proxecto do Acondicionamento da Ponte do Burgo é unha das principais actuacións previstas na estratexia Más Modelo Pontevedra, e desenvólvese co obxectivo de contribuír á conservación do medio ambiente e o patrimonio cultural de Pontevedra.

A Estratexia de Desenvolvemento Urbano Sustentable e Integrado (EDUSI) "Más Modelo Urbano Pontevedra" ten como reto principal afondar no modelo de transformación urbana de Pontevedra centrado nas persoas, continuando, reforzando e adaptando este modelo non só no centro urbano, senón tamén en espazos urbanos do bordo e a coroa periférica urbana que rodea a cidade compacta, espazos nos que existen déficits sociais, de calidade urbana, de sustentabilidade e funcionais.

A convocatoria 2015 de axudas do FEDER, aprobada por orde HAP/2427/2015, do 13 de novembro, do Ministerio de Facenda e Administracións Públicas, para a selección de estratexias DUSI, establece uns principios cos que é totalmente compatible o modelo urbano que se está implantando en Pontevedra, polo que constitúe unha oportunidade única para poder continuar e profundar o proceso de transformación iniciado.

ACTO DE INAUGURACIÓN

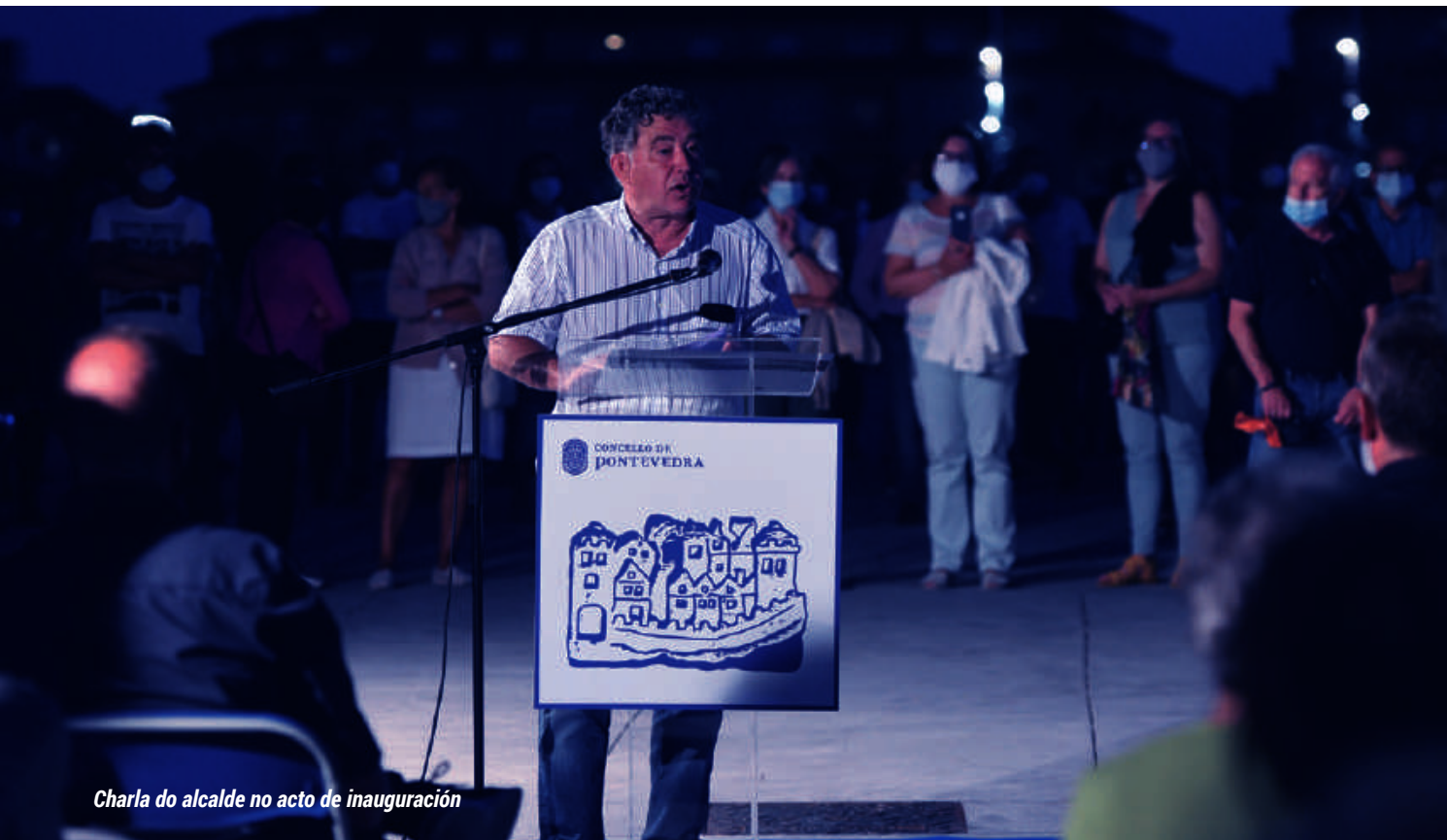
Foron centos os veciños e veciñas, e tamén visitantes, os que se achegaron o 4 de agosto ata a Ponte do Burgo para presenciar de primeira man o seu cambio de imaxe. Un símbolo da cidade, con máis de 800 de historia, que recupera o seu perfil orixinal e se adapta ao modelo urbano sustentable de Pontevedra.

Xa pola tarde comezou a chegar a xente ata a ponte, agardando polo anunciado acendido da iluminación que prometía ser espectacular, e así o foi. Antes, o alcalde Miguel Anxo Fernández Lores quixo destacar a importancia da ponte na cidade e a magnitude da súa transformación, que a fará “a un tempo un miradoiro privilegiado sobre o río, un treito que continúa a senda fosforescente que o Camiño vai marcando no seu paso pola cidade, e un espazo acondicionado para acoller tanto a vida diaria da veciñanza como novas citas culturais, deportivas e de lecer”.

Ás 22.30 horas chegou o momento agardado: a iluminación do acendido monumental, que permanecerá de forma cotiá nas noites pontevedresas. Logo, ás 23.00 horas, realizouse o primeiro dos acendidos ornamentais con luces de cores, que durou un minuto e que se repetirá todos os días á mesma hora. Houbo xente que ata aplaudiu e todos, sen excepción, colleron os seus móbiles para inmortalizar o momento.

Todo isto acompañado polos acordes do cuarteto de corda da Orquesta Filharmónica Ciudad de Pontevedra, que se encargaron de amenizar o acto durante toda a noite.

Ao remate, os asistentes aproveitaron para coñecer todos os detalles da remodelación da ponte e a maioría valoraron positivamente o cambio, destacando a boa nova de recuperar este espazo para o uso e disfrute das persoas.



Charla do alcalde no acto de inauguración



Exposición retrospectiva da ponte



A nova iluminación da Ponte do Burgo

A REFORMA

Antano a vía da ponte remataba en dúas rotondas, das que unha se conservaba na confluencia da intersección coas rúas Xoán Manuel Pintos, A Coruña e Domingo Fontán.

Ao retirar o paso de coches pola ponte, a rotonda carece de sentido.

No seu lugar nace unha nova praza cun espazo arborado. As edificacións mantéñense na perspectiva de que un día poidan ser rehabilitadas.

O proxecto inclúe propostas máis aló da ponte, como un novo arborado en toda a zona, que se irán realizando progresivamente.

O proxecto de acondicionamento da ponte é dos arquitectos Javier A. Franco Rabuñal e Vicente Pintos, e o da iluminación dos enxeñeiros Quicler y López. Definiron un ámbito que abrangue a contorna da ponte e os espazos situados nos seus extremos, como parte do Camiño Portugués.

A obras foron executadas polas empresas IMES API e AC Casas, e a subministración e instalación da iluminación monumental correu a cargo da empresa SETGA.

A superficie delimitada inclúe unha área de 6.503,96 m².

Esta transformación busca incrementar o valor da Ponte do Burgo como elemento urbanístico de relevancia na cidade.

A estratexia de peonalización leva aparelada a posibilidade doutros usos compatibles co estritamente peonil e permitirá, mediante a instalación de elementos efémeros, a organización de diversos tipos de eventos lúdicos e que supoñan un polo de atracción tanto para as persoas que peregrinan como para a veciñanza.

A recuperación non só servirá para reforzar o lugar no que os peregrinos abandonan a cidade de camiño a Santiago, senón para crear un novo espazo lineal que

Continúa na seguinte páxina ►►



Dous peóns contemplan o río dende a ponte



A ponte e a súa nova reforma

funcione coas múltiples actividades que a veciñanza realiza á marxe da circulación de automóviles a motor (paseo, miradoiro sobre o río, actividades deportivas, eventos culturais, concertos, etc).

Propónse unha manobra lumínica de certa relevancia, nun dobre sentido:

Por unha parte, unha iluminación superficial encaixada no propio pavimento formada por unha gran cantidade de puntos de luz de baixo consumo que constitúan un elemento de sinalización pero tamén de contemplación.

Doutra banda resulta imprescindible unha iluminación na base dos arcos da ponte e unha iluminación mediante proxectores individuais a nivel dos tallamares que realce a traza dos arcos da ponte, a súa estrutura e forma.

O conxunto complétase coa substitución da iluminación xeral existente por outra de menor densidade lumínica e enfocada a unha acción máis homoxénea sobre a superficie peonil da ponte. Realizouse de xeito rasante horizontal desde as novas varandas, e integrada nestas.

A LUZ É A GRAN PROTAGONISTA

A luz é a gran protagonista desta nova reforma da ponte, que pasa a transformarse nunha peza fundamental da fisionomía urbana, coma sempre o foi.

Tamén é a protagonista a prancha da ponte, da que desaparecen as beirarrúas e se presenta sementada de pequenos puntos de luz, rememorando as estrelas, tan importantes para os camiños, a orientación e o espírito da humanidade.



Ademais, recupérase a visión nocturna das súas dúas “fachadas”, hoxe escurecidas pola luz dos farois, que a deixan escurecida entre a súa propia luz e o reflexo que provocan na superficie do río.

O novo pavimento pétreo tamén aparecerá na noite bañado de luz, o que dará lugar a unha fermosa visión da cidade.

A ILUMINACIÓN DA PONTE



Vista xeral da iluminación da ponte

LUCES PARA ACOMPAÑAR O NOSO BERCE, O NOSO CAMIÑO, O NOSO FUTURO.



Peóns contemplando a nova iluminación

O QUE RODEA A PONTE

Este proxecto de reforma non modifica unicamente a Ponte do Burgo, senón que tamén afecta á contorna desta e aos espazos situados nos seus extremos, o que representa unha superficie total de 6.503,96 m².

O principal cambio que experimentou a zona grazas á reforma foi a eliminación da rotonda que formaba parte da intersección entre as rúas Xoán Manuel Pintos, A Coruña e Domingo Fontán. Ao retirar o paso dos coches pola ponte, este elemento carecía de sentido. Agora, unha nova praza con árbores érguese onde antes confluían tres rúas de tráfico intenso. O resto das edificacións mantéñense con vistas a ser reformadas nun futuro.

A estratexia de peonalización das zonas que rodean a ponte permite empregar eses espazos para instalar elementos efémeros e celebrar eventos que sexan unha atracción para os peregrinos que realizan o Camiño Portugués atravesando a cidade do Lérez.

Ademais, para os pontevedreses e pontevedresas, a contorna converteuse nunha zona de pasear, contemplar o río, facer deporte e gozar de concertos e actividades culturais.



A ponte e a súa contorna

*A nova varanda*

A NOVA VARANDA

A ponte tivo varias varandas ao longo dos seus 800 anos.

Unhas desfeitas polas riadas, outras de apoio para a cabotaxe, cando esta se facía desde o taboleiro, varandas metálicas de seguridade, de pedra, para que camiñar sobre o río fose seguro e agradable. Ultimamente, varandas metálicas, como a que existe agora.

A actual é tamén metálica e modular. Unha peza contemporánea, rectilínea, tecnolóxica, na que se integra de forma mimética e limpa o sistema de iluminación do taboleiro da ponte.

Visualmente a varanda ten forte presenza para os viandantes, acubillando ao peón en tránsito, mais na perspectiva do río, e cando a visual é ao seu través, desaparece de maneira que se realza a silueta sólida da ponte, dos seus tallamares e arcos, dentro da paisaxe.

Á noitiña, en canto se prende a iluminación, un baño de luz absorbe todo o espazo, a ponte flota dentro dese río luminoso, onde se mergulla o viandante, e a liña da varanda de onde xorde todo ese caudal semella esvaecida e sen presenza, mimetizada coma escura noite.

ACTIVIDADES PARALELAS

Os días 12, 19 e 26 de agosto leváronse a cabo varias rutas con 21 prazas cada unha que tiveron como punto de saída e chegada a Ponte do Burgo. Entre as 21.00 e as 22.30 horas leváronse a cabo as destinadas para o público adulto, mentres que as infantís fixéronse entre as 19.00 e as 20.00 horas. Esta iniciativa forma parte da "inauguración espallada" que se artellou para presentar a remodelación da Ponte do Burgo, que se inaugurou o pasado martes 4 de agosto.

A primeira das variantes, a dos adultos, contou con varias fases que fixeron desta xornada unha visita tanto inesquecible e ineludible, rematando cunha parada no Mercado de Abastos municipal. Alí preparouse unha degustación de bebidas e petiscos que fixo as delicias dos asistentes.



Para comezar a ruta, fíxose unha pequena introdución e púxose un pouco en contexto todo o temario polo que se ían mover os participantes, pasando a continuación a iniciar o relatorio sobre Turoqua, o que sería hoxe unha mansión situada preto da Vía XIX (da que tamén falamos). Estando nesa contorna, aproveitouse para falar do tópic da vella ponte romana, feito que enlazou co seguinte punto: a historia da nosa vila, tendo como principais puntos clave a súa a fundación, o camiño, o mar e a muralla.

Continúa na seguinte páxina ►►

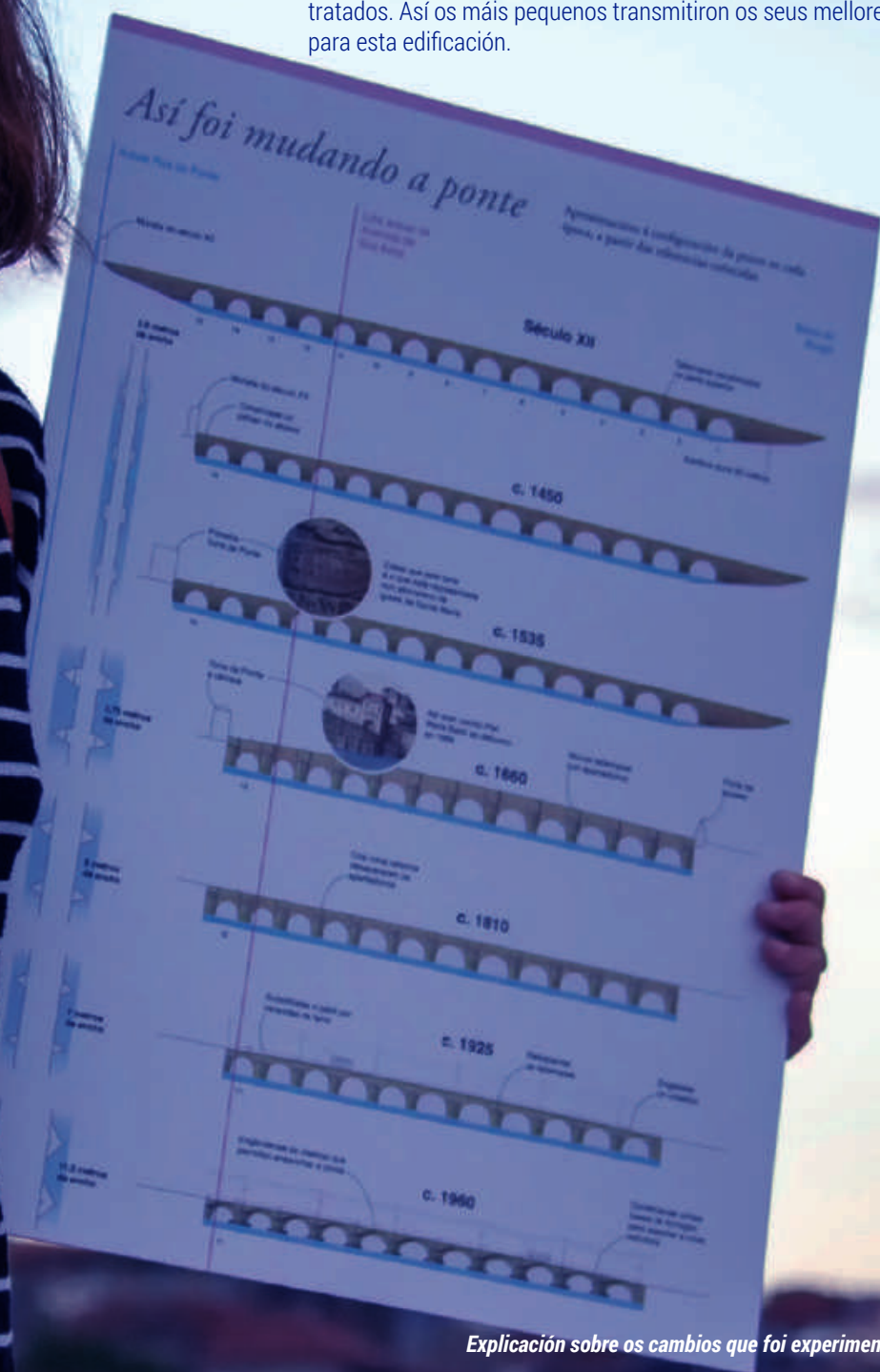


Roteiro infantil

Como non podía ser doutro xeito, un dos puntos principais que se trataron foi o barrio do Burgo e o río Lérez, salientando todos os cambios que a Ponte do Burgo experimentou ao longo da súa historia, ademais de dar numerosas pinceladas sobre curiosidades en torno aos bautismos e ritos curativos que neste marabilloso enclave se realizaban.

As escavacións e o cabeceiro sur da Ponte, unidos ás reformas e cambios actuais, situáronse como o derradeiro punto de interese antes de avanzar cara ao Mercado para poñer punto e final a esta ruta gozando dunhas excelentes vistas da Ponte do Burgo.

Pola súa parte, o itinerario enfocado cara aos pequenos e pequenas foi unha xuntanza dinámica e máis sintetizada centrada en salientar os puntos máis importantes da historia da Ponte. Isto permitiu elaborar despois numerosos debuxos e decoracións centradas nos temas tratados. Así os máis pequenos transmitiron os seus mellores desexos para esta edificación.



Explicación sobre os cambios que foi experimentando a ponte

ASÍ MUDOU A PONTE DO BURGO

Apenas somos coñecedores da antiga ponte romana. Ninguén puido establecer con exactitude a súa situación, dimensións e configuración. O achado do miliario e o camiño medieval da Santiña indican que podería estar augas abaixo do actual.

Orixinariamente, a ponte non chegaba aos 300 metros, entre os estribos e a parte central. Os ensanches da vila e a procura de maior calado nun río cada vez máis cheo de sedimentos foron obrigando a cegala cada vez máis. A ponte que chegou a nós case non ten elementos orixinais da longa ponte que segundo apuntan todas as fontes, se construíu hai máis de 800 anos no século XII.

Nos séculos XV e XVI realizáronse ampliacións. Un viaxeiro hamburgués en 1494, Jerónimo Münzer, deixa escrito que Pontevedra ten unha fermosa ponte de 14 ollos. Segundo se ten constatado, a ponte perde o seu primeiro ollo dos 15 orixinais por esa época, ao construírse un novo espigón.

As duras inclemencias meteorolóxicas entre 1571 e 1640 contribuíron a cegar e deteriorar a ponte debido aos arrastres en suspensión. Tanto foi así que en novembro de 1658, derrubouse o peitoril para que a auga circulase libremente sobre a ponte.

Sobre 1570, o mestre Mateo López acometerá unha reforma, que foi a que inmortalizou Pier María Baldi en 1669 aproveitando a viaxe de Cosme III de Médicis. Entón tiña 12 arcos, os mesmos que cando en 1697 alguén describe as medidas da ponte: 158 metros de longo e 3,75 de ancho.

En 1719 os ingleses ocuparon Pontevedra durante 10 días. Ao abandonar a cidade destrúen as torres da ponte e o edificio da cadea, que se reedifican en 1750. Nese momento, o Padre Sarmiento fala dunha ponte de construción moderna de 12 arcos.

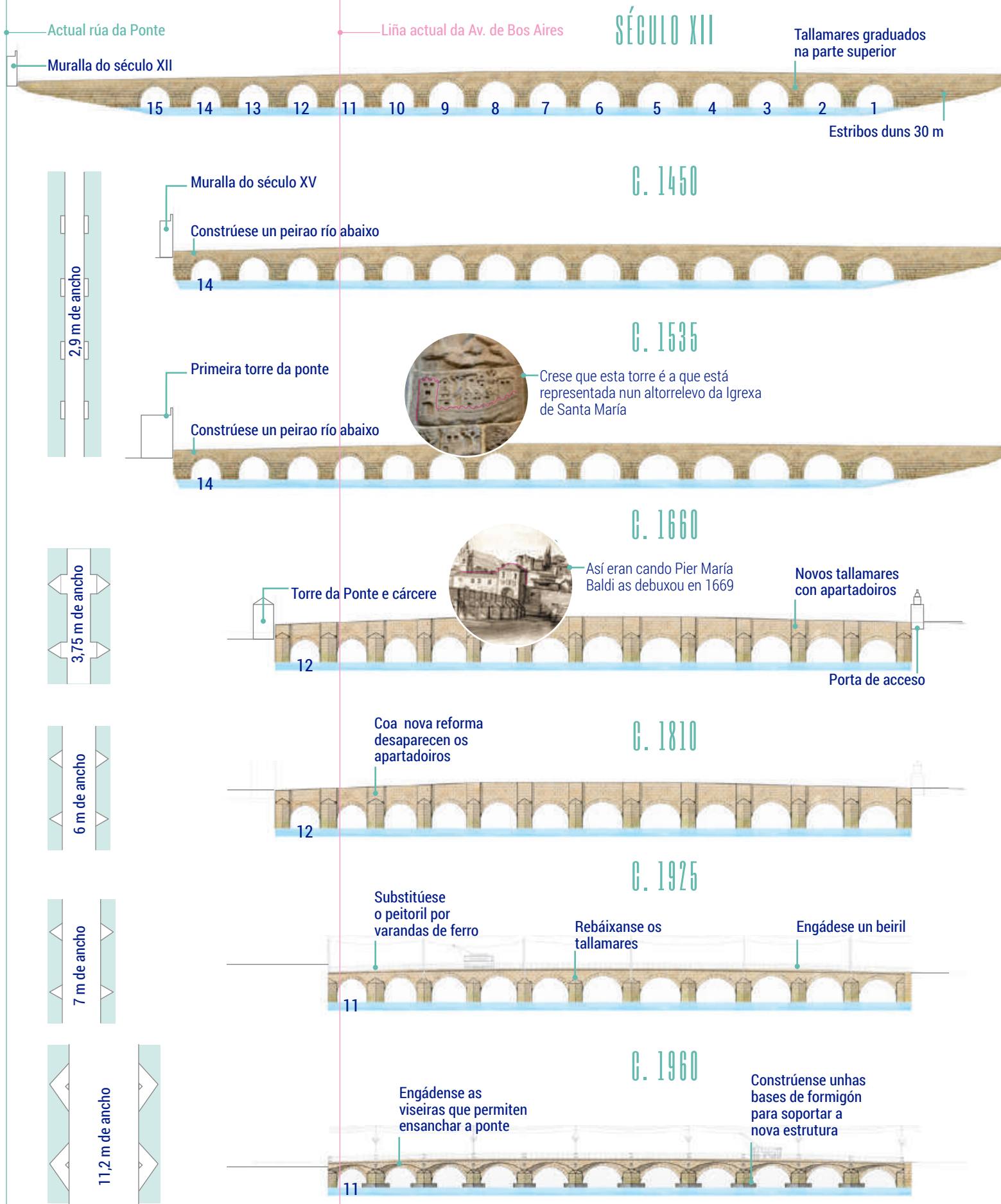
En 1780 o arcebispo Malvar impulsa o camiño real entre Ponte Valga e Ponte Sampaio, o que supuxo o ensanche da ponte de dous metros, derrubando o casteliño de entrada desde O Burgo e a propia torre da ponte.

En 1890 volve a retirarse o peitoril de pedra, instalándose unha varanda metálica e incorporándose un beiril sobre canzorriños. En 1904 faise un novo espigón e desaparecen totalmente os restos da cadea.

En 1954 chega a gran reforma, que custou un millón e medio das antigas pesetas, e comezou tras terse construído unha pasarela de madeira para os peóns. Desmontouse toda a superestrutura da ponte, reforzáronse as antigas bóvedas e construíronse outras de formigón. Estes arcos 'exteriores' que voan sobre a antiga estrutura, teñen entre 9 e 13 metros de luz, conseguido un aspecto uniforme e de peculiar singularidade. Daquela incorpórase unha iluminación de 12 farois de esvelto fuste de formigón con dúas lámpadas cada un, e os detalles decorativos de significado xacobeo.

Estado da ponte na actualidade

APROXIMACIÓN DA CONFIGURACIÓN DA PONTE EN CADA ÉPOCA, A PARTIR DAS REFERENCIAS COÑECIDAS



UNHA VIAXE DE 800 ANOS

SEIS SÉCULOS SEN USO

Parece que a construíron preto da antiga ponte romana, que a mediados do século XII era unha ruína. En 6 séculos case non tivera uso, xa que a sociedade altomedieval vivía recluída en poboados autárquicos e pouco urbanizados.

CADA VEZ MÁIS CEGA

Orixinariamente a ponte non chegaba aos 300 m, entre os estribos e a parte central. Os ensanches da vila e a procura de maior calado nun río cada vez máis cheo de sedimentos foron obrigando a cegala cada vez máis.

NOVA INFRAESTRUTURA

O reino precisaba infraestruturas viarias para a loxística comercial dos novos portos que se ían creando. O camiño natural da depresión meridiana servía de novo para comunicarnos de norte a sur.

PERDE O PRIMEIRO OLLO

Nos séculos XV e XVI realizáronse ampliacións. Un viaxeiro hamburgués en 1494, Jerónimo Münzer, deixa escrito que Pontevedra ten unha fermosa ponte ten 14 ollos. Segundo se ten constatado, a ponte perde o seu primeiro ollo dos 15 orixinais por esa época, ao construírse un novo espigón para aumentar o calado do peirao.

ADEUS AO PEITORIL

As duras inclemencias meteorolóxicas entre 1571 e 1640 (que algúns autores chamaron “pequena idade glaciaria”) contribuíron a cegar e deteriorar a ponte debido aos arrastres en suspensión. Tanto foi así que en novembro de 1658 derrubouse o peitoril para que a auga circulase libremente sobre a ponte.

O BALDI

Sobre 1570 o mestre Mateo López acometera unha reforma, que foi a que inmortalizou Pier María Baldi en 1669 aproveitando a viaxe de Cosme III de Médicis. Entón tiña 12 arcos, os mesmos que cando en 1697 alguén describe as medidas da ponte: 158 m de longo e 3,75 de ancho.

DOCE ARCOS NO SÉCULO XVIII

En 1719 os ingleses ocuparon Pontevedra durante 10 días. Ao abandonar a cidade destrúen as torres da ponte e o edificio da cadea, que se reedifican en 1750. Nese momento, o Padre Sarmiento fala dunha ponte de construción moderna de 12 arcos.



Fotografía de principios do século XX ou finais do anterior. Hispanic Society of America



Estado previo ás obras de ampliación de 1954. FB Fotos Pontevedra A Vella

A REFORMA DE 1954

En 1954 chega a gran reforma, que custou millón e medio de pesetas, e comezou tras construír unha pasarela de madeira para a circulación das persoas.

Desmontaron toda a superestrutura da ponte, reforzaron as antigas bóvedas e construíron outras de formigón armado recuberto de cantería.

Estes arcos “exteriores” que voan sobre a antiga estrutura, teñen entre 9 e 13 metros de luz, conseguindo un aspecto uniforme e de peculiar singularidade.

Daquela incorporárase unha iluminación de 12 farois de esvelto fuste de formigón, con 2 lámpadas cada un, e os detalles decorativos de significación xacobeá. A historia da ponte e as súas ampliacións, chega en 2020 a un novo chanzo evolutivo.

Recupera a súa camiñabilidade e incorpora elementos tan contemporáneos como a luz, converténdose nun destacado monumento urbano que exhibirá o seu valor as 24 horas do día.

ANOS 80: A CHEGADA DOS COCHES

Nos anos 80, a cidade entrégase aos coches. Da man dun desenvolvemento desmesurado, a ponte foi obxecto de discutidas intervencións que hoxe semellan auténticos atentados.

O encontro da propia ponte coa avenida de Bos Aires resólvese inicialmente cunha rotonda (desaparecida hai poucos anos), que deixou á vista unicamente os 10 arcos que podemos ver na actualidade.

O arco número 11 atópase baixo as plataformas de formigón construídas nesa época, que se prolonga cara á avenida apoiadas en columnas.

Pese á construción de novas pontes como a de Santiago e a dos Tirantes, ao desenvolvemento da avenida de Compostela, a Ponte do Burgo seguiu coa súa función de tráfico motorizado entre o barrio do Burgo e o centro urbano, algo que fixeron posible as reformas dos anos 1954 e 1988.

A ampliación do eixo litoral urbano, composto polas avenida de Bos Aires, Uruguai e Corbaceiras, provoca un novo recheo sobre as augas que acariñaban as vellas Moureiras.

O estreitamento do último treito do río Lérez antes de chegar á ría foi pronunciado aínda máis pola decisión de trazar a autoestrada do Atlántico polo litoral. Ademais do recheo afastaron a cidade da súa saída visual cara ao mar.

Hoxe, ese miradoiro sobre a ría que imaxinara Sesmeros na Alameda, choca con dúas controversias urbanas: a ponte da ría e, á súa esquerda, a fábrica de celulosa que invade o litoral de Lourizán.



Estado anterior da ponte



Ponte das Correntes

A NOVA MOBILIDADE PEONIL

Moita xente lembra a Ponte do Burgo como única entrada na cidade desde o norte.

A construción da ponte de Santiago, a ampliación das avenidas de Compostela e Bos Aires, en menor medida a ponte dos Tirantes, e sobre todo a ponte das Correntes fixeron que O Burgo fose perdendo importancia relativa no sistema urbano de mobilidade a motor.

A respecto do automóbil, Pontevedra caracterízase por potenciar os tráxicos de destino (garaxes, servizos, etc.) en detrimento dos de paso e os de axitación.

Dous potentes estacionamentos situados moi preto do Burgo disuaden xa desde hai anos a centos de persoas de entrar co seu coche na cidade.

Ademais, as Pontes da Palabra e As Correntes permitiron mitigar a densidade de coches de paso sobre a nosa histórica ponte.

A ponte incorpórase con todos os honores á nova mobilidade de base peonil, recuperando o espírito dos antigos peregrinos, e ofrecéndose aos novos como un inmillorable xeito de despedirse de Pontevedra.

AS OUTRAS PONTES

Un municipio cheo de ríos e cheo de pontes.

Antigas e contemporáneas, grandes e pequenas, pero todas coa nobre misión de achegar persoas.



Fotografía de Turismo de Pontevedra



Fotografía de Wikipedia. Jose Antonio Gil Martínez

RELACIÓN DE PONTES POR ORDE NUMÉRICA:

1. **Ponte Sampaio**
2. **Ponte Illa do Covo**
3. **Ponte das Palabras**
4. **Ponte dos Tirantes**



Fotografía de pontevedraviva.com



Fotografía de Wikipedia. Vysotsky



- 5. Ponte Bora**
- 6. Ponte da Barca**
- 7. Ponte das Correntes**



CONCELLO DE
PONTEVEDRA



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo
de Desenvolvemento
Rexional (FEDER)

*Unha maneira
de facer Europa*

www.maismodelo.pontevedra.gal/reforma-da-ponte-do-burgo