



Os vellos camiños do Barbanza

Coordinadora: M^a Luísa López Otero
Asociación O Faiado-2

As corredeiras e os carros estaban intimamente unidos á vida cotiá dos nosos pobos, dende tempos inmemoriais ata ben entrada a segunda metade do século XX. Cremos que en cada concello se debería preservar algunha delas, como referente para poder amosar parte da vida e da historia dos antergos ás novas xeracións. As pedras que conforman os valados de moitas corredeiras deberían estar protexidas por Patrimonio, e xa non digamos as congostras, eses xa escasos anacos de corredeiras fondas, cubertas por ancestrais ponlas das árbores laterais que protexen no seu interior gran cantidade de especies de feitos en perigo de extinción.

Os camiños ensinan a evolución da nosa historia. Se se tiran todos os valados ou desaparece todo o seu trazado, pérdese parte da historia. O mínimo sería conservar algún deles polo menos nalgún tipo de soporte, pois doutro xeito, nin sequera os nosos netos comprenderán o que foi a infancia de moitos de nós.

A súa total desaparición levaría engadida tamén a dunha grande cantidade de patrimonio inmaterial de maneira xa irrecuperable.

OS VELLAS CAMIÑOS NO BARBANZA

**Coordinadora: M^a. Luisa López Otero
Asociación O Faiado-2**

© dos textos e fotografías, os seus autores

Edita: Asociación Artesá e Etnográfica do Barbanza, O Faiado-2.

Rúa Fernandez Mato, nº 14 baixo

15930 Boiro

Tlfnº: 981846392

Correo electrónico: ofaiadodous@gmail.com

Imprime: Gráficas Garabal

Dep. Legal: C

ISBN: 0

Texto de traballo de campo e coordinación:

M^a. Luísa López Otero

Mapas de situación xeográfica:

Xaquín España Fernández

Fotografías do traballo de campo:

Faustina Dieste Sánchez

Antonio Parada Mariño

Paola García Paz

Xaquín España Fernández

Portada:

Antonio Parada Mariño

(Calzada das Coviñas)

Contraportada:

M^a Luisa López Otero

(Carro en Palmeira)

Maquetación:

Xulio Gutiérrez Roger

Traballo informático:

María del Mar Torres Santamaría

Agradecementos a todas as persoas que amablemente prestaron a súa desinteresada colaboración informándonos e acompañándonos. Colaboraron tamén neste traballo cantidade de persoas, das que descoñecemos os nomes. A nosa gratitude a todos pola axuda prestada:

Victoria Carou Mariño, Manuel Reiriz Dios, Vicente González Lijó, M^a del Carmen Sampedro Mella, Lina M^a González López, Vicente Martínez Pérez, Alberto Piñeiro Bermúdez, M^a Luisa Blanco Blanco, Juana Outeiral González, Dani Torrado Gestoso, David Bello López-Valeiras, Maruja Piñeiro González, Esther Piñeiro González, José M^a Romero Piñeiro, Alberto García Sánchez, Francisco Pena Calvar, Virtudes Lojo Vila, Xaquín España Fernández, Ramona Lojo Romero, Abelardo Soler Torrente, Isidro Blanco Pérez, Francisco González Santos, Dina M^a Outeiral Castro, José Romero Agrelo, José Manuel Vilas Álvarez, José María Pérez Lustres, Patricia Torrado Queiruga, Manuel Mariño del Río, Manuel Caramés e Dona, Xulio Gutiérrez Roger, Roberto Figueira Martínez, Víctor Barbeito Pose, Francisco J. Crujeiras Sampedro, Isabel Blanco Souto, Nemesio Romero Piñeiro, Manuel Antonio Santiago García, Juan Ordóñez Buela, Carmen Varela González, Noa Caramés Vila, Antonio González Millán, Peregrino Servia, Blanca Caamaño González.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN.....	7
INTRODUCCIÓN.....	9
TRABALLOS DE CAMPO	
Calzada de Cubelo/ O Covelo.....	20
Camiño do Cotiño.....	23
Calzada das Coviñas.....	26
Camiño de Runs.....	29
Calzada de Vitres.....	32
Calzadas de Brión.....	37
Calzada de Pa.....	39
Calzada do Ordenario.....	41
Calzada Nova ou Camiño de Gaciande.....	44
Camiño Portela-Estivadas.....	45
Corredoira do río.....	46
Camiños do gando.....	49
Outros camiños	58
COLABORACIÓNS:	
Camiños de Cespón.....	76
<i>AVV Neixón da parroquia de Cespón</i>	
Recordando os camiños entre Dodro e Rianxo: O Camiño Real.....	81
<i>Edelmira Cortegoso Graña e Xoán Bautista Mariño Abuín</i>	
Os vellos camiños no municipio de Rianxo.....	89
<i>Manuel Dourado Deira</i>	
Entre ambas as dúas rías: Vías de tránsito, arqueoloxía e paisaxe no Barbanza.....	91
<i>X. M. Ayán Vila, Xosé Manuel Sánchez Sánchez, L. González Pérez, P. Fábrega Álvarez, R. M^a. Rodríguez Martínez, P. Fermín Maguire, J. C. Collazo Alexandre, J. Á. Anca Calvo</i>	
Camiño Xacobeo terrestre dende o Barbanza.....	140
<i>J. Ramiro Villoch Herrera</i>	
A mirada do Alquimista. Cunqueiro e o Barbanza.....	147
<i>Xoan Pastor Rodríguez Santamaría</i>	
Os camiños de Boiro.....	152
<i>M^a del Carmen Vázquez Dieste e Sofía Sanvicente García</i>	
Redes viarias y comunicaciones en el Barbanza meridional: Los caminos antiguos de Santa Uxía de Riveira.....	161
<i>Daniel Bravo Cores</i>	
O camiño de Insuela en Palmeira.....	168
<i>José Álvarez Castrelo</i>	
Polos camiños do alén.....	170
<i>Paola García Paz.</i>	
Aproximación a Barbanza en la época romana.....	174
<i>Alfonso Cid-Fuentes Morales</i>	
Vestixios romanos en Barbanza.....	179
<i>Paola García Paz</i>	
Algúns topónimos da nosa contorna.....	182
<i>Isabel Santos Davila</i>	
Bágoas pola morte do carro do país	187
<i>M^a Luísa López Otero</i>	

A MEMORIA DOS CAMIÑOS

Comparece de novo O Faiado cun traballo que podemos cualificar de extraordinario, pero xa non referíndonos ao servizo que a súa investigación pode prestar na actualidade, que tamén, senón pensando no futuro. Os camiños veñen sucumbindo, dende hai tempo, á febre do cemento e do asfalto; acaban sepultados polo peor do chamado progreso e polo empeño de facilitar o tránsito dos vehículos e das persoas, en lugar de preservalos e empregar outros trazados. Ben é certo que hoxe non podemos pensar que sería mellor seguir circulando pola vía romana Per Loca Marítima que pola autovía que tantos mortos e esforzos nos custou, pero debemos preguntarnos se non sería mellor gozar de ambas as dúas; a máis antiga, como vestixio patrimonial e ruta de sendeirismo; e a máis moderna, para cumprir as funcións dunha comunicación decente.

Un dos primeiros servizos que demandaban os veciños coa chegada da democracia aos concellos era o acondicionamento dos accesos aos núcleos nos que residían, que tanto acadaban por medio dunha actuación directa da Administración como coa aportación de materiais por parte desta mesma, mentres que a man de obra era a propia de quen vivían na aldea ou na vila. Deste xeito, conseguían mellorar as comunicacións da veciñanza, pero na meirande parte dos casos, as obras fixéronse sen un mínimo control que preservase a riqueza patrimonial e popular que posuían os camiños.

Eses materiais de cor negra e gris que compiten co verde da nosa paisaxe non só taparon pedras centenarias e restos arqueolóxicos, senón que tamén sepultaron a memoria da vida nos camiños. Lendas e historias reais borráronse coa desaparición dos escenarios nos que se xestaron, soñaron ou viviron, e todo en aras da modernidade, á que non debemos renunciar, por suposto, pero que tampouco temos que empregar como escusa para desfacernos nas nosas raíces.

Un, que presume de ter gozado dos primeiros anos da súa vida nun camiño, concretamente no Camiño Vello de Boiro, que non é outro que un tramo do antigo Camiño Real que percorría os pobos do Barbanza, é conscente da importancia que tiveron estes vieiros, por iso considera de enorme valor o traballo de recompilación que ven de facer O Faiado. Pódese dicir que os camiños son o xerme dos pobos, por que ás súas

beiras levántanse as casas e desenvólvese a vida dos seus moradores, e, consecuentemente, pasan a formar parte da personalidade dos seus veciños, dos que medramos correndo por eles.

A obra «Os camiños do Barbanza» recupera para a posterioridade unha parte da rede que antigamente comunicaba interiormente os concellos da nosa comarca, pero ten o valor engadido de incorporar datos que axudarán aos futuros barbanceses a entender a nosa idiosincrasia. Se é meritorio catalogar estes vieiros para que non morran no esquecemento, no probable caso de que acaben sepultados polo progreso, non deixa de ser máis transcendental aínda poñer negro sobre branco todo o que os rodea, tanto desde o punto de vista da vida dos pobos como do económico e incluso do fantástico.

¿Quen que tivo a sorte de vivir os camiños como exclusivas sendas peonís cando non existían as beirarrúas pode esquecer a importancia que tiñan para os seus transeúntes? Todos tiñan e teñen o seu atractivo, desde as amoras ás uvas maduras de finais de agosto; desde as mazás de ramas furtivas que semellan fuxir dos muros das hortas para alimentar aos camiñantes, aos ourizos das castañas que no outono invaden o chan das sendas; desde a imaxinación da Santa Compañía detrás dos piñeiros, ata a do Lute esperando ao incauto... os camiños sempre tiveron misterios e realidades, sempre formaron parte das xentes dos pobos... por iso non deben morrer e por iso ten máis importancia o traballo que aquí nos presenta O Faiado e o seu feixe de colaboradores que engaden un valor extraordinario a esta obra que, sen dúbida, servirá para que os nosos descendentes poidan coñecer que outra vida era posible cando non había asfalto e cemento.

Parabéns ao Faiado e a todos os seus colaboradores porque grazas ao voso esforzo estades a contribuír a manter viva a memoria dos barbanceses.

Moncho Ares

Delegado de La Voz de Galicia en Barbanza

EL PATRIMONIO DE LOS CAMINOS Y CARRETERAS EN GALICIA

Carlos Nárdiz Ortiz. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Los caminos y las carreteras son elementos del paisaje que han dejado sus huellas. Cortan las laderas de las montañas, atraviesan los valles, reparten el suelo, nos relacionan con paisajes que no serían percibidos sin su existencia. Un cruce de un río, un paso de montaña, un camino o carretera por un borde litoral o fluvial, la travesía de una población, asocian el camino a paisajes que marcan su recorrido. Desde el aire, los caminos y carreteras se siguen con continuidad cuando atraviesan los obstáculos geográficos. Las formas del relieve moldean el trazado de los caminos antiguos, que se confunden con ellas. La rigidez geométrica de las carreteras modernas termina imponiéndose a las formas del relieve, conformando un nuevo paisaje que es el de las propias carreteras.

El patrimonio viario es la huella de patrimonio territorial que soporta la red viaria en cada momento, que incluye no solamente la propia traza y características técnicas de los caminos y carreteras, sino también las parcelas y edificaciones que se han asentado en sus bordes, la estructura urbana y rural de los núcleos ordenados según la ley del camino, los albergues, posadas, hospitales, casetas de peones camineros que se construyeron al servicio del camino, los cierres, fuentes, árboles que han crecido en sus márgenes, las señales que orientan su recorrido, los pasos de barca, vados y puentes para el cruce de los ríos, los elementos que relacionan los caminos terrestres con el transporte fluvial y marítimo, el paisaje o las vivencias con las que nos relaciona su recorrido, las propias relaciones sociales y comerciales que permitieron los anteriores caminos.

El patrimonio viario es también los itinerarios, guías, mapas, músicas, poesías, documentos o relatos de viajeros que apoyan la existencia de un camino principal. Cuando la documentación se une a la propia realidad territorial, para añadir un carácter histórico a un determinado camino, el valor histórico del camino se transmite a los núcleos por donde pasa, al puente que le permite cruzar la red fluvial, incluso a la propia franja territorial atravesada.

Las ciudades o núcleos por los que atraviesa la *calzada de la Plata*, el *camino Francés a Santiago*, o la *ruta de la Seda*, aparecen marcadas por el paso del camino histórico, y su huella puede identificarse en su estructura urbana o rural. Los caminos que siguieron el *Arcipreste de Hita*, *Cosme de Médicis*, el *Padre Sarmiento*, los caminos sagrados de peregrinación, el *camino de Bastabales* que cantó Rosalía de Castro, o la carretera de los álamos de Soria que cantó *Machado*, forman parte del patrimonio viario.

Junto a la documentación histórica conocida, que avala la existencia de un camino, aparece otra que hasta hace poco tiempo era desconocida o poco valorada. Los proyectos de las transformaciones de la red viaria a partir de la segunda mitad del XVIII pueden consultarse en los archivos militares, en los archivos de la Jefatura de Carreteras, en el archivo de Simancas (limitado a los caminos reales del XVIII), en el archivo de la Administración de Alcalá (en donde se encuentran todos los proyectos de las obras públicas a partir de mediados del XIX), en el propio archivo del actual Ministerio de Fomento, en la Revista de Obras Públicas, que desde 1853 viene reproduciendo y comentando los proyectos de los ingenieros de caminos, o en los libros y tratados teóricos en los que apoyaron los ingenieros sus proyectos.

En el caso de la provincia de A Coruña, los proyectos de las carreteras, a partir de mediados del siglo XIX, han sido trasladados al Archivo del Reino de Galicia, y esta práctica se deberá extender al resto de las provincias. Las memorias, los informes y los planos históricos de red viaria a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, que en el caso de Galicia reproduce en el libro sobre *“El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria”*(1992), explican el trazado de la red viaria, la manera como se superponen las carreteras o el ferrocarril sobre la estructura territorial anterior formada en torno a los anteriores caminos, y las características de sus obras singulares.

El conocimiento de esta documentación introduce una nueva valoración histórica y cultural del patrimonio viario. Los dibujos, planos, grabados o las propias memorias de los proyectos, no explican sin embargo totalmente el valor patrimonial, urbanístico y territorial de los caminos y carreteras. Sirven para entender en el momento de su proyecto y construcción, pero no su estado y su implantación urbana y territorial actual.

La valoración cultural e histórica del patrimonio viario aparece además condicionada por los problemas que entraña su identificación en el caso de los caminos más antiguos, y por la poca valoración que tienen los caminos y carreteras, incluso por parte de los ingenieros que las transforman, por aparecer ligados a una actividad eminentemente funcional como es el transporte. En el caso del transporte, el pasado sirve raramente para construir el futuro. Es innata a la red viaria su constante transformación.

Las transformaciones de la red viaria van dejando tramos abandonados, núcleos, áreas urbanas o territoriales en retroceso, al quedar alejadas de la nueva accesibilidad. No todos, evidentemente, tienen un valor histórico y cultural; todos, sin embargo, tienen un valor paisajístico y territorial, resaltado por esa estética que hace atractivo lo viejo, como recuerdo de unas formas anteriores de construcción, de ocupación o de recorrido.

LA IDENTIFICACIÓN DEL PATRIMONIO DE LOS CAMINOS HISTÓRICOS EN GALICIA.

Por caminos históricos entendemos todos aquellos caminos que sirvieron a unas relaciones entre los núcleos, previas al trazado de las carreteras modernas a partir de la segunda mitad del XVIII. Incluyen, por tanto, los caminos prerromanos y romanos, los caminos medievales de herradura, las cañadas, cordeles y veredas de la trashumancia, los caminos de ruedas o de carro posteriores, construidos o formados para el paso de los medios de tracción animal.

El patrimonio de los *caminos prerromanos* sólo ha sido identificado a partir de los restos arqueológicos que, alineados o en la dirección de los caminos, señalan unos primeros recorridos relacionados con unas primeras formas de ocupación del territorio.

Los restos arqueológicos de los primeros asentamientos estacionales: *túmulos, dólmenes, mámoas, pedrafitas*, señalan el paso de los caminos megalíticos por rutas de cresta o divisorias de aguas. La densa geografía de promontorios, en los que se asentó la civilización castreña en el neolítico, y que dio lugar a recorridos de contracresta superpuestos a los anteriores, nos relaciona con el proceso de ocupación del territorio en el neolítico que condicionará el establecimiento de la red viaria posterior, tanto de las vías romanas, como de los caminos medievales.

No es posible profundizar aquí en este proceso, al que me refiero en el libro sobre *“El territorio y los caminos en Galicia”* (Carlos Nárdiz, 1992). Algunos han sido identificados por la arqueología, como los que recorren las penillanuras de las sierras de Bocelo, Barbanza y Faladoira, que deberían tener algún tipo de protección, más allá de las mámoas que jalonan su recorrido. Igual ocurre con algunos caminos que ascienden, o descienden desde los castros, asociado a veces a empedrados para el paso de los carros, que deberían ser objeto de protección como huella de las relaciones de estos primeros asentamientos con el territorio.

Sobre esta primera red de caminos megalíticos y castreños, en la que la arqueología sigue investigando, y que hoy sólo podemos identificar en tramos aislados, se superpondrá el *sistema viario* trazado y construido en la *época romana*.

Los elementos de este sistema no son solamente los tramos de calzadas que con dificultad hoy todavía se pueden identificar, sino las rutas fluviales y marítimas, los puentes para el cruce de los ríos, las civitates, villas, foros y fundis surgidos en torno al paso de las vías, los puertos y faros, explotaciones mineras y agrícolas, como elementos fundamentales de la colonización, dominio y explotación del territorio que tenía como fin la red viaria romana.

La primera aproximación, por tanto, al patrimonio de las vías romanas, es su entendimiento como red, extendida sobre el territorio peninsular (y en último término sobre todo el territorio dominado por Roma), con sus nudos, itinerarios y jerarquía de vías.

La imagen de esta red transmitida a través de los estudios que vienen realizando a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, presenta todavía enormes carencias. La imagen actual, reducida a las vías públicas, no dista mucho del *Mapa itinerario de la España Romana* que realizó Eduardo Saavedra en 1862, con motivo de su discurso en la Real Academia de Historia. La metodología utilizada por él, apoyado no solamente en el estudio de las fuentes antiguas, sino también en la utilización de cartografía a escala adecuada, con la que averiguar la dirección posible y naturaleza de los caminos que unen puntos del itinerario conocido, y de los ríos por los puentes y vados que se estimen practicables, sigue siendo una asignatura pendiente en el estudio del trazado de muchas vías romanas.

Frente a ello se confunden las características constructivas de los puentes romanos (en el libro de los *"Pontes históricos de Galicia"* (Alvarado, Durán, Nárdiz, 1989), defendimos las diferencias claras que existen entre los puentes romanos y los puentes de piedra posteriores). Se unen los restos arqueológicos (miliarios y aras dedicadas a los lares viales) que justifiquen el trazado de las vías sin ninguna lógica territorial. Se repiten los argumentos utilizados por aquel que primero las estudió. Se confunden las características técnicas de una vía romana con las de un camino pavimentado en piedra, con las de un camino de origen medieval, con un camino del rural, o simplemente se imaginan las vías romanas desaparecidas bajo la explanada de las carreteras construidas a partir de la segunda mitad del XVIII.

No obstante, los estudios que se vienen haciendo en Galicia en las últimas décadas se está acercando cada vez mejor a este patrimonio. Respecto a los puentes romanos, en el libro de *"Pontes Históricas de Galicia"* recogíamos estudios monográficos de los puentes romanos que se conservan: *Bibeí* y *Freixo*, con una parte importante de su fábrica conservada, *Cigarrosa*, *Ponte Vella de Ourense*, *Navea*, *Baños de Molgas*, *A Pontoriga*, con sillares u hormigón en sus pilas pertenecientes a la época romana.

Igual ocurre con la red viaria romana, en donde la publicación de la Xunta de Galicia *"La Vía Nova en la Serra do Xurés. La rehabilitación de la Vía Nova entre Portela de Home y Baños de Riocaldo, Ourense"* (Durán, M.; Nárdiz, C.; Ferrer, S. y Amado, N., 1999) refleja el estudio que hicimos en un tramo en la Vía XVIII, que desde Braga se dirigía al castro de Bergidum, y en último término Astorga, atravesando el sureste de la provincia de Ourense. La *Vía XVIII*, o *Vía Nova* a su paso por la provincia de Ourense fue ya estudiada por el ingeniero de caminos Díez Sanjurjo en 1904, y más recientemente por Segundo Alvarado y Tomás Rivas (2000). En cualquier caso, los medios actuales cartográficos apoyados en los Sistemas de Información Geográfica, permiten una cartografía más precisa de la vía, con los elementos arqueológicos, paisajísticos e ingenieriles asociados, labor todavía no acometida por la administración.

El conocimiento de que *la urbanización del territorio* medieval se llevó a cabo por medio de una malla más compleja de caminos que las que

nos dan a entender algunas historias de la caminería medieval, y de que esta malla permanece hoy, independiente del trazado de las carreteras actuales, mostrándonos unas formas distintas del ocupar y recorrer el territorio, puede contribuir a que nuestras intervenciones sean más respetuosas con el lugar.

Observando y analizando la malla de los caminos actuales, anteriores a la construcción de las carreteras modernas a partir de la segunda mitad del XVIII, podemos *identificar los caminos de herradura medievales, o de ruedas posteriores*, a partir de la estructura urbana de los núcleos, de las construcciones que defendían su paso, de los elementos que se situaban al borde de los caminos, de los puentes que servían para el cruce de la red fluvial, en cuya fábrica es posible leer todas las transformaciones posteriores.

LOS CAMINOS DE SANTIAGO

En el caso de los caminos medievales, ni siquiera la traza del *“Camino Francés” a Santiago*, después de los estudios que se vienen realizando en las últimas décadas, es hoy bien conocida, como pone de manifiesto la propia traza señalizada para el recorrido del camino. En el resto de los Caminos de Santiago, a pesar del esfuerzo que la Xunta de Galicia, a través de la Sociedad Anónima de Xestión do Plan Xacobeo viene realizando desde 1996, por medio de concursos públicos para la delimitación de los siete rutas a Santiago reconocidas documentalmente (*El Camino Francés, el Camino Inglés, el Camino del Norte, el Camino de Fisterra y Muxía, Ruta de la Ría de Arousa, el Camino Portugués y la Vía de la Plata*), no es exagerado decir en estos momentos que más del 50 por 100 de los tramos señalizados necesitan revisarse, con cambios a veces muy importantes respecto al recorrido propuesto.

Delimitar adecuadamente los caminos históricos que atraviesan Galicia de forma diferente a los caminos actuales, extendiendo la protección inicial de la Ley 3/1996 de protección de los Caminos de Santiago, supone convertir a los caminos (y también a las carreteras) en ejes de territorios históricos, sobre los cuales se pueden desarrollar distintas políticas culturales, turísticas, ambientales, urbanísticas e incluso infraestructurales, orientadas a la protección y rehabilitación del patrimonio cultural asociado a los caminos y carreteras.

Todas ellas responden a decisiones territoriales, que al tener como eje los caminos históricos, necesitan ser representadas en una cartografía adecuada.

La escala 1/200.000, apoyada en los propios planos provinciales del Instituto Geográfico y Catastral, fue la base de la cartografía que aportaban los Amigos del Camino de Santiago de Estella, sobre el Camino Francés a Santiago desde el paso de los Pirineos. En esta publicación, con el nombre de *“Rutas Jacobeas. Historia Arte-Caminos”* (1971), dirigida por *Eusebio Goicoechea*, se decía que la cartografía que aportaban resultaba

“un trabajo más duro, intenso y tenaz de lo que a primera vista pudiera parecer” y que “era la primera y única existente sobre el Camino de Santiago”. De 1985 era la que *Elías Valiña* propuso para el Camino Francés en la “*Guía del Peregrino*”, con planos que carecían de escala (aunque tenía la misma base que la anterior) con el fin de reducir el espacio en tramos viables y acrecentarlo en aquellos más complicados. La Guía del Peregrino respondía a un encargo realizado directamente por la entonces Secretaría de Turismo a *Elías Valiña* (el cura del Cebreiro), que tuvo además el mérito de haber iniciado en esos años la señalización del camino con la flecha amarilla, verdadera guía del caminante.

De mayor interés cartográfico era el estudio realizado en 1985 por la Consellería de Ordenación do Territorio e Obras Públicas de la Xunta de Galicia, con el nombre de “*Rehabilitación del Camino de Santiago*”, que aportaba una cartografía a E 1/20.000 del Camino Francés, en la que delimitaba la traza en los tramos más conocidos, planteando en otros alternativas, y reflejaba la estructura de los núcleos rurales y urbanos por donde pasa.

En Galicia, el inventario y luego catálogo de los puentes históricos, que se convirtió en el libro del mismo título “*Pontes Históricas de Galicia*” Segundo Alvarado, Manuel Durán y Carlos Nárdiz (1989), tuvo su continuidad en el libro sobre “*El Territorio y los Caminos de Galicia. Planos históricos de la Red Viaria*” (Carlos Nárdiz, 1992) en el que recogían estudios de la red viaria de la antigüedad, incluida la romana, de la red viaria medieval, de las carreteras modernas a partir del siglo XVIII, de la red de ferrocarril y de transformación de la red viaria actual. La aproximación que realizaba en este libro a las transformaciones históricas de la red viaria, con la consideración de los condicionantes geográficos y técnicos para su trazado y construcción, y el papel que han tenido en la construcción del territorio, sigo considerándola fundamental para resolver carencias que existen en la identificación de la traza de los caminos históricos, confundidos a veces, desde la historia o la arqueología, con las carreteras modernas.

Un intento de elaborar una cartografía histórica a escalas mayores, en la que se reflejen los caminos históricos y el patrimonio histórico asociado a los mismos, ha sido el libro que hemos publicado sobre la “*Cartografía Histórica de los Caminos de Santiago en la Provincia de A Coruña*” (C. Nárdiz, J. Creus y A. Varela, 1999), realizado con cartografía digital a E 1/25.000, tomando como base el “*Inventario Cartográfico de la Red Viaria Municipal*” que realizamos también para la Diputación Provincial de A Coruña, a la misma escala.

La escala, sin embargo, 1/25.000, con el apoyo de la cartografía digital del Instituto Geográfico Nacional, aunque supone una aproximación mayor que las cartografías a las que antes nos referíamos, es insuficiente. La experiencia, en este sentido, es que hay que descender a E 1/5.000, hoy posible por disponer la mayor parte de las administraciones de las Comunidades Autónomas de esta cartografía en formato digital, y aún habría que realizar un esfuerzo añadido, integrando

esta cartografía (como hemos hecho en la provincia de A Coruña en la Encuesta sobre Infraestructura y Equipamientos Locales. Fase IV) en un Sistema de Información Geográfica, orientado hacia la realización de un *Atlas digital del patrimonio de la Provincia*. El paso siguiente sería reflejar la información catastral del parcelario a E 1/2.000, que permitiría ya tomar decisiones más claras (en el caso en que este parcelario no hubiese sido transformado por la concentración parcelaria), respecto a la traza de los caminos históricos.

La ley 3/1996, definía los Caminos de Santiago como bienes de dominio público de carácter cultural, incluidos en la categoría de territorio histórico, en donde a mayores de la delimitación del territorio del Camino Francés realizada en 1992, recogía el procedimiento para la delimitación y deslinde del resto de los Caminos en Santiago actualmente reconocidos como *"Camino Portugués"*, *"Ruta da prata"*, *"Camiño do norte"*, *"Camiño de Fisterra"*, *"Camiño inglés"* y *"Ruta do Mar de Arousa e Ulla"*.

Los trabajos de delimitación de estos caminos fueron realizados a partir de entonces, seguidos de la propia señalización de los mismos por parte de la *Sociedad Anónima de Xestión do Xacobeo*, con cambios incluso posteriores respecto a las rutas anteriormente señalizadas, al descubrirse por parte de la propia administración rutas que no coincidían con las propuestas de los equipos que a través de concursos públicos realizaron los anteriores trabajos.

A partir del año 2005, con el cambio de la administración, el reconocimiento de las insuficiencias de la delimitación (con sus consecuencias para la protección de los caminos), llevó a la administración anterior a realizar nuevos concursos para la delimitación del territorio histórico de los caminos de Santiago.

Por tanto, en estos momentos, existen ocho (8) *Estudios Históricos presentados* en los que se hacen propuestas de delimitación de estos caminos, con las correspondientes alternativas y que están pendientes del informe por parte de la Subdirección Xeral, y de ser sometido al proceso de información pública, y respecto a los que habría que incoar expedientes de delimitación, en aquellos tramos que no coinciden con las delimitaciones de los años 90.

LA IDENTIFICACIÓN DEL PATRIMONIO DE LAS CARRETERAS EN GALICIA.

La infraestructura física de las carreteras construidas a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, con su explanada elevada con muros, tajeados y puentes, abierta en la ladera mediante desmontes y terraplenes, con tramos rectos, tramos en curva de pequeño radio de giro y tramos en pendiente, es más fácil de identificar que en el caso de los caminos antiguos.

La transformación de la red viaria con nuevos trazados y características constructivas que se realizó a partir de mediados del siglo XVIII, y que dio lugar a las primeras carreteras modernas, se conserva en parte hoy, cuando sobre las mismas no se han superpuesto en este siglo las carreteras actuales.

Podríamos poner numerosos ejemplos de tramos de carreteras radiales (entre Madrid y los puertos de mar) proyectados y en gran parte construidas en la segunda mitad del XVIII, cuyo trazado aparece abandonado por la carretera actual, relacionándonos, al igual que los caminos antiguos, con una forma distinta de ocupar y recorrer el territorio, derivada fundamentalmente de las distintas características de trazado.

El patrimonio viario de los caminos reales del XVIII, iniciado con el camino del puerto de Guadarrama, con el *camino de Reinosa a Santander*, con los caminos de acceso a los Sitios Reales, y continuado con la red de caminos radiales y transversales que recoge el Real Decreto de 1761 para hacer "*caminos rectos y sólidos*" en España que facilitaran el comercio de unas provincias con otras, nos pone en relación con un recurso histórico, cultural, paisajístico y técnico de primer orden, que sólo recientemente se empieza a reconocer por aquellos que han estudiado las transformaciones de la red viaria.

Planos, Instrucciones, Reglamentos, Advertencias, documentos del estado de su contenido o de los medios humanos, materiales y económicos, nos relacionan con el nuevo papel que asumió el Estado en la mejora de las vías de comunicación, y con la organización y formación técnica, cartográfica, urbana y territorial del cuerpo de ingenieros militares encargados de llevarla a cabo.

En el caso de Galicia, *el Camino Real del siglo XVIII*, después de la subida al Puerto de Piedrafita, en la que se apoya en primer término en el valle del río Valcárcel de forma diferente a las carreteras posteriores, recorre hasta Os Nogáis la ladera opuesta de la montaña por la que se trazó después la carretera del siglo XX y la propia Autovía, con tramos de una gran belleza que hoy no tiene ningún tipo de protección.

En su continuidad hasta Lugo, aunque hay tramos que fueron modificados en los años 70 y 80 del siglo XX por el acceso norte a Galicia, otros como en el paso de Becerreá, por el *Puente Cruzul*, necesitan ser recuperados como un patrimonio de la ingeniería viaria del siglo XVIII. Igual ocurre entre Lugo y A Coruña, en donde hay también tramos abandonados del camino real, como es el paso por ejemplo del *Puente de Rábade*, que necesitan ser señalizados, como alternativo al recorrido de las carreteras del siglo XX.

En el caso de Galicia también, aparte del Camino Real de Madrid, se construyó el *Camino Transversal entre A Coruña, Santiago, Pontevedra y Pontesampaio* (actual N-550) en torno al que se formaron nuevos núcleos (Ordes, Esclavitude) o nuevos barrios en la circunvalación de las ciudades y villas históricas (Santiago, Padrón, Pontevedra), mientras que en otras

villas se apoyó en la propia estructura urbana existente (Caldas de Reis, por ejemplo).

Igualmente se construyó el Camino Real de A Coruña hasta la aldea de Foxo (Arteixo), que coincide con la anterior carretera de Fisterra, por Oseiro y el barrio de A Baiuca en Arteixo.

Aquella vieja costumbre de colocar fuentes, relojes de sol, mojones de piedra de gran tamaño, posadas y casetas para el descanso y cambio de caballerías, guardarruedas en los tramos en pendiente, aceras de piedra en el paso de las poblaciones, árboles para bordear y señalizar el paso del camino, hoy solamente en tramos definidos puede identificarse.

Estos elementos todavía los encontramos en algunos tramos de los caminos abandonados (como en el caso de dos fuentes en el Camino de A Coruña a Arteixo) cuando no han desaparecido por los ensanches de la carretera, constituyendo un patrimonio viario no suficientemente valorado.

Los trazados rectos de los caminos reales, derivados de una tradición geométrica de ocupación del territorio, con pequeños radios de giro en terrenos llanos, con trazados en zigzag o adaptados a las formas de las laderas para superar los pasos de montaña como aconsejaba Gautier, las propias secciones, con sus muros laterales, bombeos, graduación de tamaños de piedra desde los cimientos, dificultades de drenaje, las características constructivas de los puentes, forman parte de una *cultura viaria y territorial propia de los ingenieros militares del XVIII* que indudablemente constituye un patrimonio cultural, al igual que hoy se reconoce su labor en el campo arquitectónico o urbanístico.

Esta cultura, transformada por la distinta formación de los ingenieros civiles, de puentes y caminos, o de caminos, canales y puertos, se va a poner de manifiesto en *el proyecto de las carreteras del XIX*, orientadas hacia el paso de las diligencias “al galope” frente a los anteriores vehículos de tracción animal.

Cuando hoy vemos tramos abandonados de carreteras principales no ensanchadas, construidas en los años cuarenta, cincuenta o sesenta del siglo XIX, con la repetición de muros, puentes, tajeas, pretilos, mojones, con un arbolado plantado durante la construcción de las carreteras, o cuando nos relacionamos con el paso de las poblaciones crecidas en torno a estas carreteras y hoy abandonadas por la circunvalación actual, nos damos cuenta también de la cultura viaria y territorial que hay detrás de estos tramos abandonados.

Identificarlos, tampoco es difícil; basta mirar de lado en el paso de las carreteras actuales no especializadas, cuyo trazado se apoyó en parte en estas carreteras más antiguas, para encontrarnos constantemente con estos tramos abandonados en Galicia, respecto a los que no existe ningún organismo interesado en su conservación, de no ser que sigan sirviendo a un tránsito local.

Cuando estos trazados decimonónicos no han sido todavía abandonados por el tráfico principal, el mantenimiento del mismo

desvaloriza su valor patrimonial al someterlo a unas necesidades que obligan a la transformación de sus características constructivas. Cuando han sido relegados por el tráfico, por el tramo de nuevas carreteras o autovías paralelas, son un patrimonio cultural y paisajístico que se une a los núcleos que han crecido en torno a las nuevas carreteras, o a los elementos repetitivos con los que se construyeron las obras de fábrica, como en el caso de los puentes metálicos o de piedra, con tipologías perfectamente definidas.

Un análisis del valor patrimonial y paisajístico de las edificaciones crecidas en los bordes de las carreteras, en el caso de la Provincia de A Coruña puede verse en mi libro, *"La construcción de los bordes de las carreteras en Galicia. El proyecto y la ordenación de las villas carreteras"* (Carlos Nárdiz, 2008), que alerta sobre la destrucción de ese patrimonio y sus consecuencias urbanísticas y paisajísticas.

En Galicia, se conservan puentes de piedra con bóvedas rebajadas, como el de *Ponte Cesó*, o el nuevo *Puente de Ponte Maceira*, que caracterizan los puentes con los que se construyeron las carreteras en el XIX. Al mismo tiempo hay puentes metálicos como el del Barquero o Filgueira, que caracterizan otras tipologías de puentes del XIX, en los que hay que incluir, aunque se construyó a comienzos del siglo XX, *"A Ponte Nova de Ourense"*, con un tramo central metálico y vanos de acceso con bóvedas de piedra.

TRABALLOS DE CAMPO

Calzada de Cubelo / O Covelo

(percorrido ata o segundo tramo da estrada asfaltada)

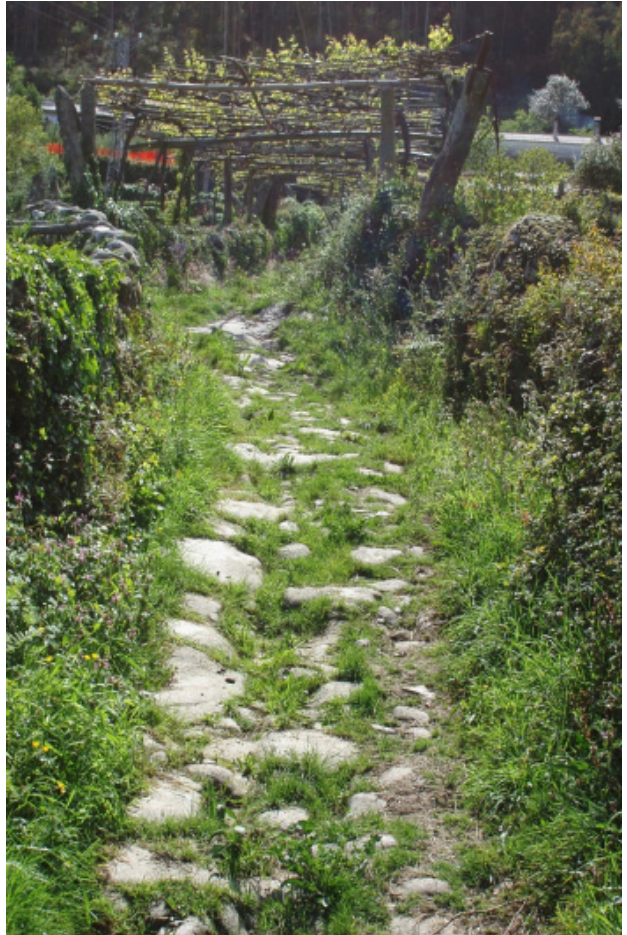
Cubelo – Santo Andrés de Cures (Boiro)

Coordenadas: 42º 41´ 8,11" N, 8º 54´ 7,89" W

Cun ancho duns dous metros e unha lonxitude aproximada de medio quilómetro ata a estrada asfaltada, cruza o monte de Cubelo. Está formada por pedras de considerable tamaño, asentadas con outras máis miúdas e terra (nalgúns lugares non se aprecian as pedras). Na parte máis alta aparecen tramos sobre laxes do mesmo monte. A uns 300 metros da última casa, hai un anaco bastante desfeito e con pouca pedra á vista. Moitas das laxes conservan marcas de rodeiras de carros.

Só aparecen cunetas en lugares onde corren augas de enxurradas ou de pequenas fontes temporais. Ao longo da calzada hai regos (tornas) que a atravesan e desvían estas augas para que non se xunten en demasía e desfagan o camiño.

O anaco que vai da aldea ata o río, está bordeado por valados de pedras colocadas en seco que corresponden a cerres de fincas. Da aldea para arriba, a marxe esquerda corta ao monte, aparecendo entradas a leiras e covas de antigas barreiras de cando en vez (nelas quitábase o barro para asentar as pedras dalgúns valados e paredes, preparar as eiras de mallar, etc..) A marxe dereita, asentada no desnivel do terreo, está bordeada en distintos tramos por pequenos valados e grandes pelouros, facendo ás veces de quitamedos. En moitos dos tramos, a maleza invadiu as dúas marxes.



Camión no medio da aldea. Foto: Paola García.



Camiño no medio da aldea. Foto: Paola García.

Durante o s. XX, cando algún tramo estaba intransitable, xuntábanse os veciños dos lugares para arranaxalo.

Preto da calzada discurren dous ríos: o da Ponte (afluente do R. Coroño) e o rego da Graña (no alto do monte). Tamén hai dúas fontes, a da Ponte ao lado do río e a fonte do Bosque despois da aldea, a uns cantos metros na parte dereita da calzada (cun gran perpiaño que servía de pousadoiro). No alto do monte están as Brañas do Couso onde nace a auga en distintos lugares a carón do camiño, o que fai que durante un bo tramo corra paralelo un regato que abastece uns prados en moita pendente.

A vexetación do contorno está formada de: toxos, uces, bidueiros, acivros, loureiros, carballos, abelairas, ameneiros, salgueiros, freixos, hedras, madresevas, xestas mouras, sanguíños, silvas, dedaleiras, xacintos silvestres, mezzitas, fieitos, colza, etc.

Creemos que corresponde a un dos máis antigos camiños do Barbanza con orixe prehistórica: é un dos principais accesos ao alto da serra do Barbanza (ategado de mámoas e

restos de cabanas de pastores) e ademais, está a medio camiño entre o castro de Cures e o Coto da Moreira.

No século XX era moi utilizada a calzada polos veciños e visitantes das aldeas da Graña, Sabucedo, Noceda e Balteiro, tanto para baixar a Boiro como para ir a Porto do Son. Tamén a percorrían as persoas de Boiro que ían vender peixe a esas aldeas, e as que ían cos carros á pedra, leña, estrume, etc. Os nenos das aldeas da Serra baixaban por ela á escola pola mañá e regresaban ao fogar case pola noite, pois o percorrido para arriba duraba máis ou menos dúas horas.

Despois duns trescentos metros de subida, á dereita do camiño e fronte a unha curva moi pechada, hai un lugar chan con espazo suficiente onde apartar o carro para poder pasar outro e tamén para tomar a curva de xeito máis doado. Preto del pasa o río da Sinageira; alí, a principios do s. XX, o avó dunha das nosas guías atopou unha ola de barro con debuxo por fóra e que contiña moedas (que logo se venderan en Noia). O mesmo día que enterraron ao seu avó, aproveitando que a casa quedou soa durante o traslado do cadaleito ao cemiterio, os ladróns entraron na casa levando unha morea de cousas, entre elas o que quedaba do tesouro e unha pistola.

Nos camiños de Cubelo había dous muíños; un deles xunto a ponte, lugar polo que antes da súa construción se cruzaba o río mediante pasais. Preto do muíño había un lavadoiro e un campo, onde se secaba a lá despois de lavada. Un pouco máis abaixo, nas brañas, atópanse as paredes doutro muíño, que data polo menos do s. XVIII (funcionou como central hidroeléctrica de onde se obtiña luz para a casa do dono).



Como elementos etnográficos na aldea, destacan dous fermosos hórreos con caixa de sillería sobre pés. A casa de arriba presenta *piqueiras* (entradas para as abellas) na fachada. A outra casa era utilizada antigamente para pagar os impostos. Aparecen documentadas no s. XVIII, pero con anterioridade a aldea estaba situada un pouco máis arriba e as vivendas eran cabanas de pastores.

Engadir que este anaco de calzada atópase a media ladeira entre curvas da pista asfaltada que sube a Serra do Barbanza. No segundo tramo, apréciase unha fermosa vista da Ría de Arousa, ao norte os montes de Lidón e máis ao leste o fermoso monte Muralla con estribacións nos concellos de Lousame e Rianxo.

Segundo algúns investigadores, Cures debe o seu nome a un alto cargo romano. O mesmo topónimo aparece en Italia, onde tamén se atopa un Boiro, se ben a poboación destes dous lugares do Barbanza é anterior á chegada dos romanos, xa que nas súas inmediacións atopáronse as doas dun colar de ouro datadas no III milenio a. C. (Almeida et alii, 1994) e agora depositadas no Museo provincial de Lugo.

Os veciños que nos serviron de guía foron Luisa Blanco Blanco e Maruja Piñeiro González.



Foto: A. Parada

Calzada de Cotoño

Enseño – Santo Andrés de Cures (Boiro)

Coordenadas: 42º 41' 1,25" N, 8º 53' 8,69" W

Este camiño, de 2,5 metros de ancho aproximadamente, estaba antigamente todo empedrado, con pedras de considerable tamaño asentadas con pedras máis miúdas e terra. Agora consérvase o camiño orixinal coas grandes laxes durante varios centos de metros de percorrido, ata atoparmos cunha pista forestal recén aberta por unha pala mecánica, que cortou o acceso desta ata o Coto da Moreira. Esta obra tapou a antiga calzada movendo todo o que atopou ao seu paso: ramas,

pedras, terra... e depositando parte nas marxes sen xeito algún. Como o terreo é moi costento, a auga das escorrentías arrastrou a terra en moitos lugares, e fanna intransitable. Mágoa de calzada! que permitiría un fermoso e histórico paseo dende o lugar de Enseño ao Coto da Amoreira, percorrido tantas veces polos veciños da parte alta da impresionante Serra do Barbanza para ir mercar aínda no s. XX á taberna de Enseño e de seguro utilizado tamén polas antigas civilizacións que poboaron o lugar dende hai miles de anos a. C.

Aínda se conservan marcas de rodeiras e en distintos tramos está atravesada por regos que desvían da calzada a auga das enxurradas ou de pequenas fontes temporais que avivecen no terreo.

Nalgúns tramos do comezo, desaparece a calzada por mor de camiños que se entrecruzan. Por riba da pequena fonte do Sancal, a marxe dereita está escavada no monte e a marxe esquerda está asentada no desnivel do terreo e bordeada en distintos tramos por grandes pelouros.



Foto: A. Parada

No contorno encontramos toxos, bidueiros, carballos, abelairas, ameneiros, salgueiros, xestas mouras, sanguíño, silvas, feitos, etc.

Utilizana os veciños de Enseño para subir ás propiedades que teñen no monte e aos depósitos de recollida de augas para servizo doméstico.

Cremos que este camiño empedrado está superposto a outro con orixe prehistórica, xa que é un dos principais accesos ao alto da serra do Barbanza ataigada de mámoas e ademais está preto do Coto da Amoreira.

As lendas relacionadas coa calzada son as propias do coto da Amoreira, situado preto dos cumios máis elevados do Barbanza e por onde segundo a *Geografía General del Reino de Galicia* (Carré Aldao), pasaba a vía romana que subía de Enseño e que se xuntaba alí con outra vía igual que seguía por diante da igrexa de Cures.

Na mesma publicación, dase conta dos restos, ao parecer, dun templo primitivo, segundo describe o pai Celestino García Romero no nº 145 do "Boletín da Real Academia Gallega" (1º de maio 1922) no que se dicía: *"Cercano a estos lugares se ha encontrado no ha mucho un hermoso collar de oro formado por conos que se unen en su base y tienen en el centro dos centímetros de diámetro y otro tanto de altura. Fue destruído, salvándose tan sólo nueve piezas que se custodian en el importante museo particular del señor Blanco Cicerón, de Santiago"* (o colar atópase agora depositado no Museo Provincial de Lugo). Ademais da descrición detallada de paredes e pedras (a visita realizouna no 1902), aparecen as súas opinións sobre o coto, que ao principio considera cortes para gando, idea que logo descarta, dada a anchura das paredes: *"más me inclinaba a pensar que debían ser aquellos murallones restos dun antiguo templo pagano"*.



Foto: A. Parada



Coto da Moreira no ano 2010. Foto: A. Parada

O pai García non deu quitado o coto do seu maxín e, ao ano seguinte, mandou abrir unha zanza ao pé do que considerou o altar, onde se atoparon *“varias capas de una tierra no negra como la del monte, sino parduzca y blanquecina, enteramente igual a la que se halló en un dolmen que ligeramente se exploró. Unicamente se distinguía de esta, en que la próxima al altar carecía de carbones que eran abundantes en la del dolmen. ¿Sería pues, templo ese edificio?”* e seguindo coas súas cavilacións engade: *“no solo templo sino un gran centro de culto debió ser”*. Cando en 1910 quixo volver a estudar o lugar sucedeu o mesmo que a nós: había tantos toxos que apenas permitían distinguir algún resto. Así que nós quedamos coa conclusión do pai García Romero (*“este es uno de aquellos sitios en los cuales dice Hübner que “no solo de las casas, poblaciones y sepulcros de los habitantes primitivos han quedado algunos restos, sino también de los lugares en los que solían venerar sus dioses, Aun subsisten inadvertidos altares levantados en las montañas, en los bosques y en los campos que fueron abandonados cuando la civilización romana hizo desaparecer gran parte del culto de los dioses antiguos”*).

A aldea de Enseño dista 4,4 km do núcleo de Boiro e tiña 64 habitantes (Gran Enciclopedia Gallega, 1974). Nestes últimos anos anchearon algúns dos antigos e estreitos camiños para permitir a circulación en coches, sacrificando así os ancestrais muros en mor da comodidade veciñal.

Guiáronnos Victoria Carou Mariño e Luisa Blanco Blanco.



Lugar onde comezamos o percorrido da calzada en Enseño. Foto: A. Parada

Calzada das Coviñas

Coviñas - Teaño (Boiro)

Coordenadas: 42º 40' 9,61" N, 8º 53' 52,9" W

Esta calzada está empedrada dende o río Coroño ata o río Pequeno; despois deste aparece un tramo un pouco desfeito por obras recentes ó que segue un anaco empedrado moi ben conservado. O tipo de firme son pedras de considerable tamaño, asentadas con outras pedras máis miúdas e terra; nel consérvanse marcas de rodeiras dos carros.

Ten un ancho aproximado de dous metros, agás ó principio (coñecido como Campo das Coviñas), onde ata hai poucos anos se atopaba un pozo de lavar cuns lavadoiros de pedra, abastecido con auga do río Coroño e tapado polo concello cando arraxaron o camiño para poder pasar os coches.

A partires da finca murada, a marxe esquerda está escavada no monte e nela aparecen entradas ás leiras mentres que a marxe dereita ten algún tramo asentado no desnivel do terreo. Unha vez atravesado o río os desniveis atopámoslos á esquerda.



Fotos: A. Parada

No seu contorno atópanse o río Coroño e o río Pequeno (afluente do anterior). Comezando a calzada e despois dun muro, a uns metros do río Coroño (na parte esquerda), encóntrase a fonte do Corruncho. Preto do río Pequeno están a fonte de Detrás das Brañas (onde hai dous lavadoiros) e a fonte do Campo da Fervenza. Algunhas destas fontes son de cálidas augas.



Río Pequeno. Foto: A. Parada

Esta calzada utilizábase os veciños das aldeas ata mediados do s. XX para baixar carros con pedra, leña, estrume e material das actividades mineiras de Chans de Reis.

Consérvase moi ben un anaco dela que se atopa despois de pasar o río e ó que se chega mellor dende a aldea de Runs (collendo por debaixo da canteira e seguindo unha pista forestal ata un depósito de auga para utilizar nos incendios, que xa está mesmo ao pé da calzada). Despois da subida, escoitando pola parte dereita os sons da fervenza do río, chégase aos chans e a pedra desaparece do firme.



Tramo antes do río e marcas de rodeiras. Fotos: Tina Dieste

Que o lugar de Teaño estea a carón do río Coroño e preto do río Pequeno, que teña no seu contorno os castros de Runs, de Loxo e de Cures, e que este lugar sexa coñecido como as Coviñas, fainos pensar que a data da súa poboación vén de moi antigo, polo menos da época castrexa.

Como todo lugar dos aledaños do Barbanza, tamén ten fama de agochados tesouros e senón que llo pregunten no outro mundo ao Sr. Manuel, un home das inmediacións, que tiña un vello manuscrito onde sinalaba un lugar ao lado do río Pequeno no que se atopaba o “tesouro”. Estaba tan convencido da súa existencia que cavou toda a súa vida, facendo un montón de furados, algúns de moita profundidade (un veciño do lugar asegura que nun deses furados caeu un cabalo propiedade da familia e quitárono morto). Pero por máis que cavou o señor Manuel non deu atopado o ansiado tesouro.

De todos os xeitos, ese lugar é moi perigoso pola cantidade de covas e profundos furados que de sempre se atopan nos arredores. A moitas das covas tapáronlles as entradas, pero con todo, a mediados do século XX, os veciños aínda tiñan a precaución de non deixar que os rapaces fosen xogar por eles, dado o perigo que entrañaba.

Non menos perigosos son os pozos formados debaixo das fervezas (pozos negros), pois algúns teñen varios metros de profundidade e é moi difícil saír se a corrente te arrastra dentro (algúns non o conseguiron). Ó mellor, o manuscrito do Sr. Manuel o que sinalaba era a fermosa ferveza de cantarinas augas, que cos remansos do río, as troitas e a sombra das súas árbores de ribeira, aínda hoxe fan do lugar un verdadeiro tesouro.

Foron as nosas guías, Juana Outeiral González e Virtudes Lojo Vila.



Cruce da calzada sobre o río Pequeno. Foto: Tina Dieste

Camiño de Runs

Runs (Boiro)

Coordenadas: 42º 39' 42,79" N, 8º 54' 7,19" W

Runs tiña varios camiños de acceso: un deles era o dos pasais de Madarnán (nove ou dez pasais moi ben conservados que sobre o río Coroño comunicaban Mosquete e Runs con Boiro). Están case debaixo do paso elevado da autovía do Barbanza.



Pasais de Madernán (arriba) e pasais de Brazos (abaixo). Fotos: Tina Dieste



Mesmo nos pasais, únese co río de Mirón, que a pesares do seu caudal, neste último tramo era utilizado como camiño de carro para o acceso ás leiras colindantes.

Outro acceso era o dos pasais de Brazos (uns trinta, dos que se conservan algo máis da metade), despois de atravesar o río percórrense uns centos de metros por unha corredeira estreita con valos aos lados e que logo se bifurca, subindo a da esquerda cara a Sealo e a da dereita cara a Mosquete ao longo do río Mirón. Cruzando este río despois da súa confluencia co río que baixa de Runs e seguindo logo a estreita e encaixada corredeira entre valados, coñecida como camiño das Mestas (camiño sacramental de Mosquete).

A calzada atravesaba Runs ata Chan de Reis, con gran actividade mineira durante a Segunda Guerra Mundial e bastantes anos despois de rematada esta. Había un lavadoiro de mineral con moitas canaletas. Unha parte do camiño colleuno a areeira e o tramo que segue únese arriba coa calzada que partindo de Teaño cruza o río Pequeno. Tamén era utilizada polos veciños para subir ás aldeas do monte, ás fincas dos arredores, etc.

Na corredoira das Mestas, que sobe dende a ladeira do castro de Runs, o camiño só ten o ancho dun carro, con muros a ámbolos lados. Tamén o tramo de enriba da canteira ten muros a ambos lados, pero máis baixos.

Só uns metros máis arriba da canteira aparecen as marcas de rodas máis profundas que atopamos durante o noso traballo de campo, cuns vinte centímetros de profundidade nalgunhas rochas.

Respecto a edificacións, cara o surleste hai un pequeno castro que aínda conserva todo arredor restos do parapeto que o circundaba.

Dados os restos arqueolóxicos da Serra e a abundancia de gravados que se atopan ao seu carón en Chan de Reis, non dubidamos de que este camiño é unha superposición máis doutro antigo camiño prehistórico, empedrado para o paso dos carros durante os incesantes ascensos e descensos dos habitantes, comunicando os distintos lugares da Serra do Barbanza e o mar.

Como posuídor dun castro, Runs tamén ten as súas correspondentes lendas, con fundamento real segundo os veciños, xa que atopamos persoas que nos aseguraron ter visto nalgunha casa moitos obxectos de ouro. Non é de estrañar, xa que este lugar está moi próximo á desembocadura do río Coroño, onde durante a época do bronce medio (1500 a 1100 a. C.) debeu de haber unha gran actividade mineira, relacionada especialmente co ouro e co estaño, que ao ser tan abundante perdeu ata a época castrexa, de aí tantas fortalezas de control situadas ao seu carón: castro de Runs, castro de Loxo e castro de Cures.

Segundo algúns investigadores, a sociedade castrexa estaba xerarquizada, polo que un dos xeitos de amosar o seu poder era mediante a posesión e locemento de obxectos de ouro.



Calzada de Runs (abaixo) e marcas de rodeiras na calzada (arriba). Fotos: A. Parada





Na Prehistoria soían agachalos enterrándoos en lugares naturais onde se pensaba que non os atoparían outros humanos e que os donos almacenarían na súa memoria referencias da situación do lugar. Por diversas circunstancias, algúns tesouros permaneceron alí quizais miles de anos e aínda no século pasado houbo persoas que os malvenderon ás agachadas e procurando

que ninguén se decatase do achado, pois a súa vida perigaba, tanto polos ladróns como polas autoridades. Para mostra, esta lenda moi popular en Runs:

“Era un home que tiña unha pequena saqueta con moedas de ouro. Enteradas as autoridades, foron á súa casa, confiscáronlle o ouro, e a el levárono preso despois de darlle unha boa malleira, pois o home xuraba e perxuraba que o ouro era seu, que o atopara nun lugar da parede da casa”.

Tal era o medo que tiña a xente, que incluso atopar algunhas moedas era considerado como mala sorte. Podémolo comprobar no relato dunha muller que nos contou como de nena, estando seu pai labrando unha leira, a carón dun valado apareceron dúas moedas, ela contenta amosoullas ao seu pai e el, sen sequera ollalas díxolle: “tira iso, da mala sorte”.

Este camino foi localizado mediante a información aportada por un moteiro.

Castro e antecastro de Runs. Fotos: Tina Dieste

Calzada de Vitres

Mosquete (Boiro)

Coordenadas do comezo: 42° 39' 6,51" N, 8° 55' 1,47" W

Coordenadas do castelo: 42° 40' 0,68" N, 8° 55' 3,35" W

Este camiño de ancho variable está case todo empedrado. Non ten cunetas, por iso pouco antes de chegar ao castelo a auga desfixo parte da calzada. Actualmente é utilizada polos veciños para vixiar os animais que pastan en estado semisalvaxe, sobre todo cabalos e ovellas. Tamén se utiliza de cando en vez como roteiro para senderismo, dada a lenda do castelo e as fermosas panorámicas que se divisan dende case todo o percorrido.



Serpe (arriba) e Sol (abaixo)



No monte de Mosquete aparece unha antiga foxa de facer carbón vexetal, práctica que nestes lugares consérvase ata os anos trinta do pasado século XX.

Cronologicamente a primeira noticia que temos dun camiño trazado pola man do home son as dúas machadas de bronce, entregadas ó entón farmacéutico de Cespón, D. Carlos Ferreño nos anos inmediatamente posteriores á Guerra Civil, procedentes da cova na que se fala nas lendas e cuxa situación aproximada é hoxe coñecida.



Os petróglifos da serpe e o sol, hoxe perdido ou tapado pola vexetación e os numerosos cambios da paisaxe por causas naturais ou pola destrutiva acción antrópica, fálannos dun poboamento protohistórico con símbolos e rituais de fertilidade e cultos animistas; hai que lembrar que o petróglifo do sol, como se pode observar nas fotografías, estaba estratexicamente colocado de tal xeito que en calquera época do ano como mellor se distinguía era ó solpor que o iluminaba directamente.



Río Lérez, preto do Castelo de Vitres. Fotos: A. Parada

Sobre a existencia dunha calzada romana posiblemente fosilizada debaixo da actual, as referencias documentais están nidiamente resumidas na colaboración de D. Alfonso Cid-Fuentes Morales. Engadiremos o achado de fragmentos de cerámica no Castelo, clasificada por D. Carlos Alonso del Real y Ramos e por el levada ó seu Departamento de Prehistoria na U.S.C. Asemade, no verán de 1968, os estudantes Jaime Gómez Vilasó, Jesús Caamaño Andrade e José e Blanca Caamaño González, seguindo as indicacións de López Ferreiro (Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela. Tomo I. Pags. 267-273), lograron encontrar o ramal que levaba a Baroña atravesando O Barbanza.

A diferenza do tipo de firme débese sen dúbida ás devanditas desfeitas, pero tamén á continua reutilización desta calzada; así, podemos observar as medievais nas forzas de sustentación laterais, de difícil acceso na actualidade para poder fotografialas. O asentamento medieval queda tamén reafirmado polos restos dunha construción que puido dar nome ó Castelo. Máis tarde, no lugar onde López Ferreiro sitúa a Legio Victrix, segundo os datos recollidos polo avogado da Estañífera de Arosa S.A., D. José Caamaño Caamaño, e unha testemuña anónima de Mosquete a calzada foi restaurada polos presos do Campo de Concentración da Pobra, para facilitar ós nazis ó acceso a un posto de observación preparado para controlaren o comercio do wolframio durante a Segunda Guerra Mundial. Os estudos sobre estas relacións comerciais hispano-alemanas confirman esta hipótese con suficiente rigor.

Con tal proceso de aculturación que da lugar a feitos históricos tan diversos, non podían faltar as Lendas das que destacan tres: a primeira fai referencia a unha muller que vivía no monte e de cando en vez baixaba a mariscar ás praias de Escarabote e de mercar algo, pagaba con bebidas de ouro.

As demais dun ou doutro xeito fan referencia a unha cova á que, segundo algunhas testemuñas, se accedía empuxando unha porta de pedra cos goznes encaixados. As xentes destes lugares eran grandes expertos traballando pedra e era moi usual que a porta de tapar o forno de cocer o pan fose de granito. Aínda existen exemplares deste tipo de portas nas aldeas de Balteiro, Noceda, etc. Unha vez traspasada a porta, había unha pequena estancia na que o chan era un trozo de rocha plana.

Baixábase logo un paso chegando a outra estancia, con chan de terra; segundo uns relatos había máis escaleiras para abaixo, escoitábase ruído de auga no fondo (neste aspecto coinciden tódalas versións e recordemos que máis arriba un regato vai afundíndose na terra ata converterse en subterráneo) pero a escuridade, o medo e a falla de medios fixeron que abandonasen a aventura. Recóllense testemuñas destes feitos xa que un mestre de Escarabote soía levar aos seus alumnos de excursión ao lugar. Hai tamén testemuñas de tres mulleres de idades distintas que ou ben viron a cova ou ouviron falar dela ás súas familias. Outra variante fala dunha fenda para entrar, en lugar de porta, e é esta mesma persoa a que explica a “desaparición da cova”: tapada polos veciños para evitar caídas de persoas ou animais. A fama das riquezas do Castelo relátaas outra testemuña que di ter escoitado ó seu avó quen percorría ós montes a cabalo, alá polos anos 20 do S. XX, no coidado do seu gando solto, que as persoas que estiveran en Vitres eran “xentes ricas”, as que viviran entre os muros dos que algún aínda están en pé. Esta mesma persoa tamén fala da devandita cova, pero chama a atención que fale de “covas comunicadas unhas con outras”, probablemente serían explotacións ou prospeccións mineiras.



Restos de cachotes dos muros do Castelo de Vitres. Fotos: A. Parada

Outra lenda di que nunha cova de Vitres botaron unha cabra ou unha galiña que despois atoparon nunha praia de Lampón. Esta mesma lenda aparece tamén referíndose a unha posible cova do castro de Neixón (coa diferenza de que neste caso os animais aparecían en Rianxo) e outra na illa de Sálvora (aparecendo aquí nas praias de Carreira en Ribeira).



Fotos: A. Parada



Polo tanto, a falta de comprobación, cremos que esta calzada corresponde a un dos máis antigos camiños do Barbanza con orixe prehistórica, pode que reutilizado en época romana para transportar mineral destas terras por vía marítima.

Non hai que esquecer que as xentes de Escarabote eran expertos mariñeiros e construtores de embarcacións, dominando os segredos das madeiras a empregar; aínda a principios do século XX había nesta ría barcas e dornas a vela de gran tonelaxe adicadas á pesca,

sobre todo ao arrastre. En lugares de Escarabote, como a praia da Gramuíña ou no Peralto, construíanse embarcacións para moitas partes de Galicia: balandros, racús, chalanas, lanchas xeiteiras, botes, traññas, barcos da ardora, etc. Tendo en conta que, tanto nos castros de Neixón, coma nos de Baroña e noutros lugares do Barbanza, se atoparon restos de fundición da idade do Bronce e que todos están enlazados por unha rede de antigos camiños, pódese afirmar que o Barbanza na antigüidade era considerado un criadeiro de mineral e que podía formar parte da coñecida ruta fenicia do estaño, a través da que este pobo comerciante enlazaba desde Gadir (actual Cádiz) os ricos xacementos do noroeste peninsular cos de Britannia e Cornualles. Na baixa Idade Media séguese explotando o estaño para consumo local: picheiros e orfebres de Santiago de Compostela, centro fundamental da cristiandade (*Alvarez- Campana : Introducción á minería no Barbanza*).

A existencia de ouro nestes lugares está demostrada, xa que no Museo de Historia Natural da USC hai depositado un frasco de areas de ouro recollidas en Escarabote e doadas por Castor Agra García. Ademais disto, existen abundantes testemuñas locais que conservan incluso casquillos de cubricións dentarias realizadas con ouro atopado nestes lugares.

A finais do s. XX pasaron unha pa escavadora a un bo anaco do principio da calzada, levantando e rompendo moitas das pedras. Tamén había bastantes fragmentos de pequenos pieiros que romperon, e algún aínda enteiro. Cando voltamos para fotografalos, xa desapareceran.

Por último, baixando cara a Mosquete pola parte leste, sobre a media ladeira, hai gando en estado semisalvaxe, sobre todo cabalos, que forman camiños de paso. Chama a atención un deses camiños de pés con sustentacións feitas polo home que lembran as empregadas na antigüidade polos que percorrían as poboacións en monturas, coñecidos como camiños de ferradura.

Fixéronnos de guía Blanca Caamaño González e Xaquín España Fernández.



Arames de pinchos cercando os montes. Fotos: A. Parada



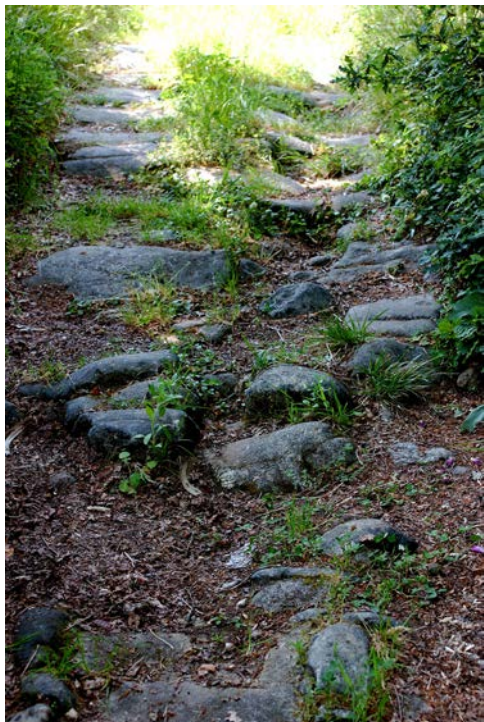
Aba leste do Castelo de Vitres. Fotos: Xaquín España



Calzadas de Brión

Brión – Santa Baia (Boiro)

Coordenadas: 42º 39´ N, 8º 52´ W



Estas calzadas están formadas por pedras de tamaño mediano e terra (só aparecen pedras nuns poucos metros) e nelas non se aprecian cunetas. Algunhas conservan marcas de rodeiras.

Hai dous camiños:

“Tras da Fonte”: pasa pola parte de arriba da fonte da aldea, salvando esta mediante un forte peraltado e continuando como corredeira fonda, case congostra nun pequeno tramo, onde se atopan algúns exemplares de buxos e freixos centenarios.

“Tras do Paso”: está un pouco máis abaixo, entre cerres de fincas de labradío e saíndo ao campo de fútbol de Vista Alegre. Ao seu carón, encima do muro dunha finca, aparece un pedestal termando dunha cruz cun dos brazos partido.

No contorno atopamos un regato procedente da fonte de Brión.

A vexetación do redor compóñena buxos, loureiros, carballos, abelairas, ameneiros, salgueiros e freixos.



Cremos que corresponde a un dos máis importantes camiños que se empregaban para comunicar a costa do Bodión co interior do Barbanza.

Camiño (arriba), fonte e lavadeiro (abaixo). Fotos: A. Parada

Lendas hai moitas, pero relataremos só dúas. Unha fai referencia ao cruceiro sen brazo: contan que un home estaba tan enfadado que foi xunto ao cruceiro e comenzou a insultar a Deus e a bater na cruz. Tanta era a súa carraxe que na contenda rompeu o brazo da mesma. Vésee que non se arrepiñíu e Deus non lle perdonou a ofensa, pois ao pouco tempo nese mesmo lugar perdeu a vida un dos seus fillos.

A outra lenda é unha fermosa historia na que a protagonista é unha rapaza da aldea, que durante un verán de gran sequía tiña que ir buscar auga a un lugar bastante lonxe. Cando chegaba coa carga non podía coa alma de tan cansa como estaba. Un día, tan mal se atopaba, que cando chegou de volta deitouse debaixo dunha árbore e antes de quedar durmida dixo: "*Señora, Virxe María, axúdame, fai que a nosa fonte teña outra vez auga*". Cando espertou, da fonte de preto da casa saía un chorro de auga como se nunca faltase, e dende entón nunca secou. Dende aquela a nena, logo muller, din que sempre lle tivo moito fervor á Virxe.

A aldea de Brión está reformada, pero aínda se conservan algunhas casas antigas de paredes ovaladas, utilizadas máis tarde como currais para gardar aos animais. Ó carón delas colocábanse uns postes moi altos de cantería con baceiros ao pé que logo formaban un emparrado na parte alta para aproveitar o sol e o calor da pedra.

Actuou de guía Ramona Lojo Romero.



Fotos: A. Parada

Calzada de Pa

Moimenta – San Xoán de Macenda (Boiro)

Coordenadas: 42º 43´ 3,59" N, 8º 53´ 8,06" W

O firme desta calzada é pedra de tamaño mediano, se ben na bifurcación da esquerda que sobe paralela ao rego e que semella máis antiga, está conformada por pedras de maior tamaño e é máis estreita (por ela chégase mesmo ao lugar onde estaban as casas) e a outra bifurcación está algo apartada do lugar.

Está toda empedrada e hai marcas de rodeiras de carros. A vexetación do redor confórmana piñeiros, eucaliptos, carballos, etc.



Bifurcación das calzadas



Fotos: A. Parada

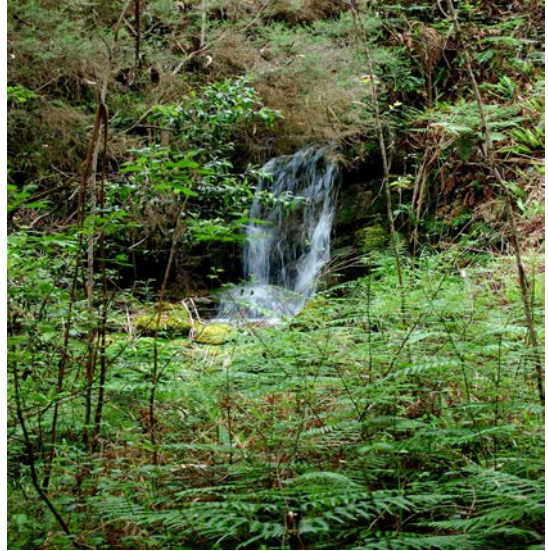
Apenas se atopan restos das coñecidas "casas de Pa", que dan nome á calzada. Os veciños só se lembran de restos dalgún muro, case ao lado de onde hoxe hai un depósito de auga, se ben aínda se conserva un anaco do lugar sen que medre o toxo. Debeu ser un enclave moi importante pois tiña dúas calzadas de acceso.

No contorno atopamos o rego de Pa, que forma parte do rego de Tállara (verte as súas augas ao veciño concello de Lousame). Ao longo del, e a ambos lados da calzada, atópanse seis muíños hidráulicos. Moían coa mesma auga, que pasaba dun a outro mediante canles, moitas delas de pedra. Nada máis comezar a subir a calzada atopamos o muíño dos Maios, segue o muíño Pequeño, o dos Hermos, o da Escaleira, o da Esteira, e o muíño Novo, que a a pesares do seu nome é o que peor se atopa.

A lenda fala das antigas casas de Pa, das que no último século só se viron uns anacos de muros e do que habería que facer un estudo en profundidade, pois a calzada que discorre paralela ao río, tivo que ser moi importante noutrora. Dado que estas terras son nexo de paso entre a Ría de Arousa e a Ría de Noia e que están resgardadas pola serra do Barbanza e o monte Confurco, abundan tamén moitas lendas sobre fuxidos e bandoleiros.

O lugar de Moimenta, ademais desta singular calzada con interesantes muíños, da panorámica da Ría de Arousa e dos magníficos monumentos pétreos que inzan o Confurco, ten o tesouro da súa secular aldea, onde aparecen mesturadas vivendas de planta circular con casas con soleira diante da porta ou outras rematadas en albio e de tellado corrido. Destacan ademais variados exemplares de hórreos en pedra, altos postes graníticos que sostían as antigas viñas e, como en toda aldea importante, tampouco falta a fonte cos lavadoiros, o cruceiro e o peto de ánimas, obra do "vello santeiro de Chave" de Lousame.

Foi a nosa guía Dina M^a Outeiral Castro



Pequena ferverza xunto á calzada de Pa (arriba). Muíño da escaleira na calzada (abaixo). Fotos: A. Parada



Calzada do Ordenario

Pazos de Coroño (Boiro)

Coordenadas: 42° 40' 22,47" N, 8° 53' 51,81" W



Curva da calzada de Pazos, onde une coa procedente de Loxo

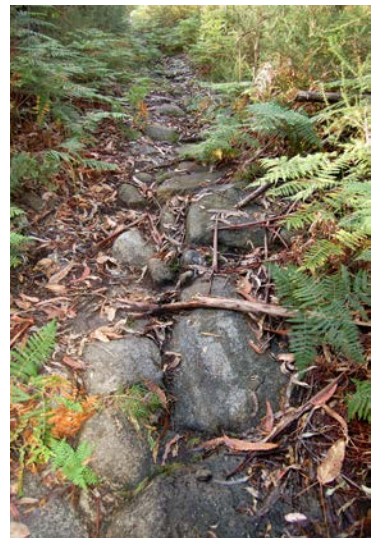


Este camiño ten o ancho preciso para pasar un carro, cun firme formado por grandes pedras de afloramentos naturais, mesturadas con outras de considerable tamaño. Nel atopamos marcas de rodas de carros e só hai cunetas na pista.

O tramo con pedra á vista aparece desviándose da pista por xunto ao depósito da auga. Tamén está empedrada toda a corredeira que baixa ás casas de Talló partindo da pista.

No século XX, os veciños utilizaban esta calzada para transportar toxo e mineral.

O camiño ten que ser moi antigo. Ollando para el, tes a sensación de que os habitantes castrexos aínda o utilizaran hai poucos anos. O mesmo sucede con algunhas partes da corredeira que dende a media altura do monte se dirixe a Loxo por Talló onde aínda se pode atravesar o río mediante os pasais da Ramallosa.



Fotos: A. Parada

Cerca atopamos o río Coroño e o río Pequeno (afluente do río Coroño), e tamén a fonte da Sanchueira.

Baixando pola calzada que vai a Loxo de Abaixo están as casas de Talló, abandonadas dende hai moitos anos. Unha chama particularmente a atención polo grande das súas dimensións e a boa construción das paredes. Tamén aparece neste lugar un fornido cruceiro de peto sen imaxes no seu interior. Frente a este, á outra banda da estrada, consérvanse o alicerce e o alto varal do que debeu ser noutrora un fermoso cruceiro.

Por ese camiño chegábase ao *castro de Loxo*, coñecido aínda hoxe como *monte do Castro*, enmarcado entre catro outeiros, “Os Petóns do Castro”. A persoa que nos fixo de guía, de case setenta anos, dixo andar de neno coas vacas nestes lugares, onde os rapaces xogaban a se meter debaixo dos grandes rochedos e algunhas laxes ao golpealas cun pao producían diferentes sons; por iso ese gran outeiro é coñecido como “*a campá do castro*”.

Despois de rematada a calzada está Chan de Reis, onde se atopan unhas das mellores estacións rupestres do Barbanza.

A campá do castro. Foto: Tina Dieste



Subida ao castro de Loxo (arriba) e petroglifo (abaixo).
Fotos: A. Parada





Foto: A. Parada

Nesa zona houbo actividade mineira. Considerando como km 0 o campo de fútbol de Pazos (está despois de atravesar a ponte do río) comezamos a subir unha pista térrea coa que cubriron a antiga calzada. Ascendendo por ela uns centos de metros, atópase á esquerda un depósito de auga. Só uns cantos metros detrás del están as dúas bocas de mina de Sancuñeira, unha coa boca parcialmente tapada e a outra sobresaíndo auga dela.

Ao lado da calzada que baixa a Loxo de Abaixo por Talló, hai outras dúas bocas, ó igual que en Moiráns, todas elas sen tapar, polo que supoñen un gran perigo. Nelas sacouse mineral polos anos 40 do século vinte, cando en plena Segunda Guerra Mundial os alemáns mercaban o wolframio para imprimirlle máis resistencia á blindaxe dos seus materiais bélicos e os ingleses trataban de reventarlles o mercado, producíndose así unha pugna polo mineral e chegando a pagarse o quilogramo a máis de 250 pts entre os anos 1939 e 1943 (daquela era moito diñeiro), o que provocou que a xente comezara a aburatar os montes en busca do preciado "ouro negro".

Entre os furados que xa había de anteriores minas de estaño e os que se fixeron nesa época, deixaron os montes do Barbanza como un queixo de Gruyere.

Fíxonos de guía José Romero Agrelo.



Panorámica desde o monte do Castro. Foto: Tina Dieste

Calzada Nova ou camiño de Gaciande

Camboño (Lousame)

Coordenadas: 42º 45' 17,87" N, 8º 54' 35,05" W

Comezamos o camiño despois da igrexa de Camboño vindo dende a aldea e meténdose á esquerda. Atópase en boas condicións e aínda conserva os arranxos de adecentamento que se lle fixeron polos anos 60 do s. XX, onde cada mes se xuntaban os veciños para arranxar os camiños. Destacar o gran número de *tornas* cubertas de pedra que desviaban a auga das escorrentías da calzada. Cada poucos metros colocaban unha pedra de máis altura tipo mogón, que impedían a caída do carro nos desniveis do terreo. Ese anaco de calzada vai sair á pista asfaltada que pasa por Soutelo e Arxellas e que nos conduce ao santuario da Gorgosa.

No entorno atopamos piñeiros e carballos, dentro de terreos en bancais e con muros de enormes pedras. Cerca discorre o río de Camboño.

Nunha curva do camiño hai un desvío que nos leva ao santuario de Santa Marina, en Noval, coñecido como o **santuario da Gorgosa**. Celébrase a festividade o xoves da Ascensión. Os romeiros piden polas súas doenzas e lavan a parte doente do corpo coa auga dunha fonte milagreira situada nunha baixada diante da capela.

Dentro da capela consérvase unha táboa do 1771, que referencia un milagre que fixo a santa. Como pago dese milagre a persoa ampliou a capela.

Guiounos Francisco González Santos.



Calzada Nova (arriba) e Santuario da Gorgosa (abaixo). Fotos: A. Parada

Camiño Portela - Estivadas

Pobra do Caramiñal

Coordenadas: 42° 39' 44,83" N, 8° 56' 26,73" W

O camiño de Portela – Estivadas, ao carón do río Barbanza, só aparece empedrado en pequenos tramos. Unha das marxes corta o monte e a outra aséntase sobre un pronunciado escarpe. Era utilizado polos veciños para baixar ou subir ás aldeas da Serra a vender diversas mercaderías. Preto podemos atopar restos de cabanas de pastores, así como a mámoa “Casarota do Fusiño”.



Corredoira do Río

Quintáns – Santa Cruz de Lesón (Pobra do Caramiñal)

Coordenadas: 42º 36´ 33,29” N, 8º 57´ 20,95” W

Comezamos a andaina indo ao lugar de Quintáns (chégase pola AC-302 de Pobra a Moldes) onde existe un asentamento coñecido como “A toxeira das almas”.

Na aldea hai unha encrucillada de camiños. Tomamos o que segue de fronte ata o vado do río. Despois deste, segue unha corredeira que no límite da “toxeira das almas” xira á dereita, converténdose en corredeira fonda e coñecida como a “corredeira da feira”.

Outro camiño parte de onde se xuntan os ríos seguindo a carón do muíño de Boo. No ano 2009 pasaron unha pala escavadora e cubrírono con terra, pero as augas de escorrentía das últimas choivas deixan ver anacos do gran empedrado que conformaba o firme do mesmo, coñecido como a corredeira da “sobreira do arado”.

Segundo información facilitada por Encarna M^a Fernández, nacida en Quintáns, dentro dunha corte da casa máis antiga do lugar aparecera unha pedra coa data de 158?, na que non se distinguía o último número.

As tres casas do lugar están rodeadas de viñedos, prados e terreos de labor. Nos agros aparecen todo tipo de gramíneas; a carón dos ríos, todo tipo de vexetación de ribeira. Nos montes colindantes atopamos: carballos novos, piñeiros, eucaliptos, xestas, silveiras, grandes feitos, etc. Nos camiños á carón do río aparecen afloracións de grafito.

Nese lugar, o río de “Gunderande” xuntase con outro procedente do “Fontoiro” que é o rego de Quintáns. Neste primeiro río atopanse os restos do lavadoiro público que estivo activo ata os anos sesenta, coñecido tamén como “río da Almas”.



Corredeira da feira (arriba) e corredeira da sobreira do arado (abaixo). Fotos: Tina Dieste

Preto do lavadoiro e a carón da nomeada na aldea “Corredoira da Sobreira do Arado” están os restos do muíño de cubo da familia Boo, con canles procedentes dos dous ríos para prever a merma de auga no verán.

Seguindo o Río Gunderande, un pouco máis arriba hai un “bolo de pedra” ou “petón” coñecido tamén como Pedra de Gunderande onde aparece un gravado. Tanto por este camiño, que vai paralelo ao río, como polos outros antes mencionados, pódese chegar a lugares cunha toponimia moi interesante, tales como: fonte dos Cravadoiros, pedra da Vella, pozos dos Calabaces, As pousas dos Carros, Xas Grande, Xas Pequeno, Cañada, Vilares, Campo de Cortes, entre outros, e que son a base de mitos e lendas que recolle a tradición oral.

Unha destas lendas é a do “Encanto” da Pedra Leirada. Nesta lenda do “encantamento”, unha fermosísima muller sae as doce do día desta pedra, monta unha tenda no lugar con produtos maravillosos que ofrece a quen acerte a pasar por diante dela. O encantamento xurde, positivo ou

negativo, segundo a resposta que os posibles clientes den os requerimentos da tendeira. Con todo, a resposta máis axeitada para non caer no encanto era “Gústame a tendiña con tendeira e todo”.

Outro tipo de relatos relacionados coas pedras é o dos “tesouros enterrados”. Tal como mantén a tradición:



Rego de Quintáns.
Foto: Tina Dieste

*“De Campo de Cortes a Pedra Leirada,
hai unha mina de sete reinados,
e tempos irán, e tempos virán,
e as ovellas coas patas as descubrirán”.*

Este tipo de relatos é común a outras zonas da Barbanza e está relacionada cos tesouros e covas dos “mouros”.

Ademais da toponimia e os camiños, este é un lugar digno de estudo de todo tipo, xa que a existencia dun cemiterio (sexa romano ou medieval), a composición do terreo en si, e as formacións xeolóxicas que o conforman, sinalan unha zona de moita actividade xa antes da época medieval. Quizais estivesen por esa zona algunhas das ricas minas de grafito que o xeólogo Hernández Sampelayo (referíndose a Pobra) di que constituían unha das máis grandes riquezas mineiras do Barbanza.



No ano 2009 colocáronse dous sinais informativos onde se pode ler “necrópole romana-medieval” o que causa gran confusión, pois unha vez pasada a aldea é de todo imposible atopar o lugar sen outras referencias. A “toxeira das almas” comprende o triángulo de terreo que se atopa entre o cruce dos ríos e o camiño, quedando a man dereita o pé da corredeira que conduce ó Camiño da Feira.

Imáxenes da época en que se descubriron as tumbas. Foto: Abelardo Soler

Neste triángulo entre os dous ríos atópanse as “tumbas”, moi cubertas de maleza e invisibles polos feitos. Este lugar da “Toxeira das Almas” constitúe a “Necrópole Romana-Medieval”.

Cando anchearon a corredeira coa pala escavadora, a carón mesmo do acceso as tumbas, no corte vertical que deixou o camiño, apareceu un anaco dun muriño con pedras ben colocadas que foron reutilizadas. O terreo é particular e, cando se descubriu o achado, acudiron ao lugar profesores como Acuña Castroviejo e outras moitas persoas que dataron o achádego, pero a día de hoxe o terreo segue a ser particular, o que impide a súa sinalización.



De todos xeitos é evidente a importancia das vías neste lugar, xa que estes camiños seguían en dirección a Lesón e Camiño Ancho, comunicando os distintos lugares e parroquias, sendo daquela as principais rutas de comunicación.

Moedas e vasos da época romana (Tubío, 1990) atopados en terras do Caramiñal, foron descritos e catalogados polo escribano do Rei, D. Miguel José González Soldado.

Interior da tumba

Guiáronnos Abelardo Soler Torrente e Encarna M^a Fernández Guillán (veciña de Quintáns)

Xaquín España Fernández

A comezos do 2010 había referencias de tres lugares, nos que, por uns círculos de pedra que se conservaban, se pensaba que serían asentamentos de pastoreo na Serra da Barbanza.

Na primavera infórmase dunhas construcións nun par de lugares distintos, que resultan estar tamén relacionados co pastoreo.

É a partir deste momento cando se comeza a busca de máis asentamentos deste tipo na Serra. A finais do verán viñan a ser uns 45 os asentamentos localizados, uns en bastante bo estado de recoñecemento, tanto de cabanas para a xente como de curros para pechar o gando, e outros bastante deteriorados, pero cun pouco de "ollo" recoñecibles.

Ao remate do ano 2010 non hai datos para poder falar de quen ocupaba cada espazo, de onde viñan, canto gando tiñan ou de que tipo, se a estancia era temporal ou permanente, de que se alimentaban e tamén por onde trasladan o gando, polo que solo se poden aportar unhas suposicións ou suxerencias a estes camiños.

Hai algunhas referencias que levan a pensar que o gando da Serra proviña das zonas de Ribeira, Pobra e Boiro.

Para os de Ribeira, o mellor acceso sería por Oleiros. De Oleiros, indo polos Muíños ou por Moldes, chegaríamos a San Amedio, e xa accederíamos ao Outerio do Carballo (42º 38'3,05" N; 8º 58' 2'66" W) e, a un quilómetro, ao Chan de Folgoso (42º 38' 18,17" N; 8º 58' 20,74" W), dous dos asentamentos de cabanas.



Chan de Folgoso. Foto Xaquín España



Chan de Folgoso. Fotos: Xaquín España

Da zona de Pobra pódese achegar pola costa ou por vales ata o río Pedras. Subindo o río habería un desvío que nos levaría polo río San Xoán e outro que nos levaría ao monte das Estivadas.

Tomando polo río San Xoán hai un camiño a esquerda que sube ao Outeiro do Raposo, punto intermedio entre as cabanas de Outeiro do Carballo e Chan do Folgoso.

Seguindo polo río San Xoán arriba, chegamos as cabanas de San Xoán e, despois na ponte da estrada, ás de Ponte de San Xoán.

Cabanas do río San Xoán (arriba) e Ponte do Río San Xoán (abaixo). Fotos: Xaquín España



Se seguimos un pouco máis río arriba chegamos ás Cortes de Chacín.



Cortes de Chacín. Fotos: Xaquín España

Case que no nacemento do río San Xoán están, a un lado, o asentamento de Chan das Brañas ($42^{\circ} 39' 25,67''\text{N}$; $8^{\circ} 57' 11,68''\text{W}$) e, ao outro lado, o de Pedra das Pías ($42^{\circ} 39' 25,22''\text{N}$; $8^{\circ} 56' 15,70''\text{W}$)



Chan das Brañas (arriba) e Pedra das Pías (abaixo). Fotos: Xaquín España



Un pouco antes destes asentamentos atopamos o Rego das Brañas (42º 39' 25,67"N; 8º 57' 11,68"W). Subindo por el chegamos ao asentamento con este nome e, ao mesmo tempo, situámonos á beira do canón do río Barbanza, onde estaría o asentamento de As Cabanas (42º 39' 8,06"N; 8º 56' 50,51"W).



Fotos: Xaquín España

Seguindo o río Barbanza, encontramos o asentamento de A Trema (42º 39' 50,78"N; 8º 56' 45,26"W), moi preto de A Portela.



A outra posible subida desde A Pobra estaría por Entre Ríos ou por San Isidro e chegaríamos ao Peton do Currumil e á Estivada.



Para chegar á Portela e ao asentamento da Trema, aínda se conservan anacos do camiño empedrado pola ladeira do monte. Desde A Portela, río Barbanza arriba, atópanse o resto dos asentamentos.

Preto da Portela está o pico de Outeiro dos Corvos. Pola ladeira norte chegaríase aos asentamentos do Rego Batán.

Tamén preto de A Portela está o asentamento da Trema, que se atopa nun dos regos que chegan ao río Barbanza; esta é unha das coincidencias da maioría dos asentamentos: na beira ou moi próximos a un rego ou a un río.



Estivada (arriba) e Rego Batán (abaixo). Fotos: Xaquín España

Seguimos río Barbanza arriba e atopariamos os asentamentos de:

Outeiros Hinchados

(42° 40' 35,88''N; 8° 56' 40,63''W)



Barazal

(42° 40' 54,16''N; 8° 56' 36,20''W)



A Arca

(42° 41' 17,67''N; 8° 56' 35,22''W)



Porto Traveso

(42° 41' 39,25''N; 8° 56' 35,53''W).



En Porto Traveso e seguindo polo río Barbanza atopamos varios asentamentos, e se subimos pola pista de terra chegaríamos aos que hai polas beiras do rego da Fonte de Pérdigo Pérez (42º 41' 51,17''N; 8º 56' 55,77''W) e ao carón do rego da Pousada. Se continuamos vemos os asentamentos de Outeiro Louro (42º 41' 52,08''N; 8º 57' 20,02''W). Tamén hai indicios de que existan outros restos de cabanas nos altos, entre os regatos.



Outeiro Louro (arriba), Pérdigo Pérez e Sabucedá (abaixo). Fotos: Xaquín España

Os asentamentos situados entre a Portela e Sabucedá suponse que os usaban as xentes do val do río Coroño e proximidades, segundo se documenta no Catastro de Ensenada (1753) en referencia a Cures, Macenda e Bealo.

Polas evidencias de camiños empedrados que aínda se conservan pola ladeira entre o Val do Coroño e a Serra do Barbanza sería complicado marcar algún acceso en concreto. Máis ben usábanse segundo as zonas de pastoreo. Por exemplo, de Pazos poderían subir a Mosquete, e de Mosquete a A Portela ou xa, polo Castelo de Vitres, ás brañas e demais sitios do río Barbanza e arredores. Desde Cures suponse unha subida a Cubelo, e de Cubelo ao Coto da Moureira e Sabucedá, accedendo desde este último lugar a toda a Serra.

Preto de Sabucedá, no lateral do monte, hai outras cabanas.

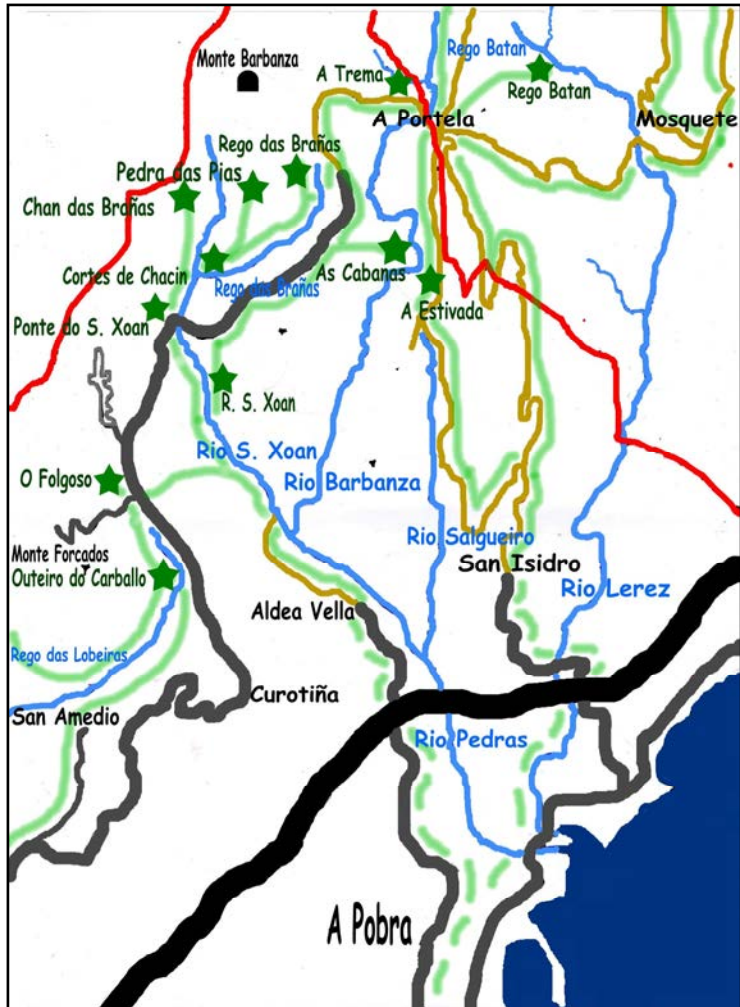
Nas proximidades dun dos primeiros asentamentos "reatopados", o de As Cabanas, temos a mámoa de Chan das Brañas. Tamén apareceu unha lousa cun grupo de cazoletas alineadas duns oito centímetros de diámetro.

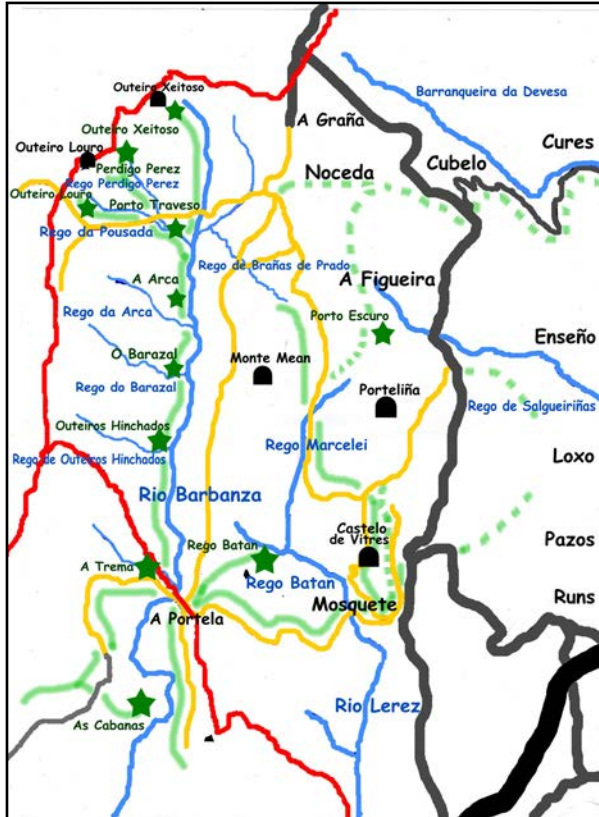
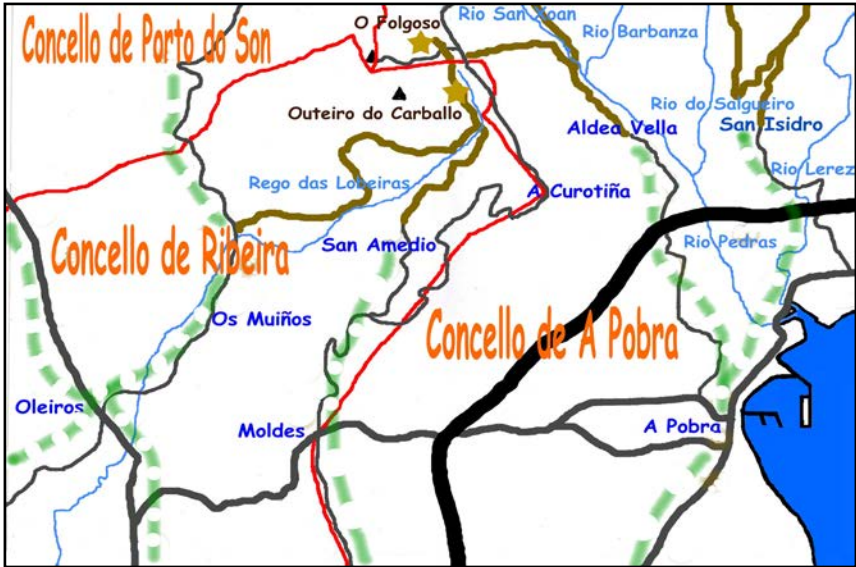
Mámoas e pedras con cazoletas repítense en Porto Traveso. Nas proximidades doutros asentamentos hai só mamoas: Outeiro do Carballo, Rego das Brañas, A Trema, A Estivada e A Arca. Nos asentamentos de Folgoso, Outeiros Hinchados e O Barazal atópanse cazoletas.

Moi preto do asentamento de Outeiros Hinchados apareceu unha pedra, de forma redondeada de metro e medio de alto e dous de longo, que ten unha cruz gravada. Ao seu carón, no chan, hai outra pedra plana,

alongada, como a tapa dun sartego, a cal, ademais dun grupo de cazoletas, conta con varias cruces de distintos tamaños e formatos. Conta tamén con varios alfabetiformes, sendo curioso un agrupamento coas seguintes letras "LUYILA" na súa parte máis baixa.

Nos aledaños dos asentamentos de A Trema e A Estivada hai cruces gravadas nas pedras.





Outros camiños

CAMIÑO AO CASTRO DE BAROÑA (PORTO DO SON)

Fotos: Patricia Torrado e Manuel Mariño

Camiños preto do campo de fútbol de Baroña, en paralelo ao Castro; á man dereita da estrada xeral vindo de Ribeira.





CALZADA DE LIDÓN (BOIRO)

Foto: Tina Dieste

Forma parte do antigo camiño sacramental.

CALZADAS EN PALMEIRA (RIBEIRA)



Entrada á praia de Río Azor pola parte de Coroso. Foto: A. Parada

Á esquerda do camiño está o túmulo de Coroso.

Congostra na Carballa (Palmeira-Ribeira)
Foto: A. Parada



Calzada xunto a igrexa de
Palmeira (Foto: A. Parada)





ANACO DE CAMIÑO REAL XUNTO AO PAZO DE QUINTELA
(COMOXO- BOIRO).

Formaba parte do camiño real que cruzaba de Noia a
Pobra do Caramiñal por Tállara.



CAMIÑOS EN ABANQUEIRO (BOIRO)
(Fotos: Tina Dieste)



CAMIÑOS NAS CHANS DO BARBANZA



Camiño preto da Arca do Barbanza (Foto: Antonio Parada- 2007)



Restos de lindes e antigos camiños no alto da serra (Foto: Antonio Parada-2007)



Monumentos pétreos ao carón do río Barbanza. Despois do río aparece un anaco de camiño (A. Parada-2007)



Camiño preto da Arca do Barbanza



Calzada nos chans do Barbanza Foto: A. Parada- 2007

Túmulo da Casarota de Fuxiño con camiño ao fondo (A. Parada- 2007)



Ponte do camiño medieval de Xuño (Porto do Son, anos 80) Foto Antonio Parada.



Camiño cara á Pena Romana
(Ferreiros-Cespón)
Foto: Paola García.



Praia de Pena Romana
Foto: Paola García



Camiño do Castro de Cures (Boiro). Foto: Paola García



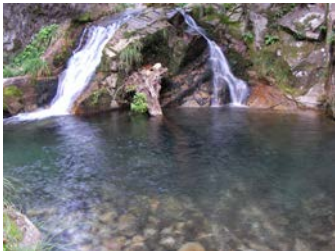
Subida ao Castro de Loxo(Boiro). Foto: Paola García



Calzada ao Pozo Bastón. Foto: A. Parada.



Pontella no río Té cerca do pozo Bastón (Araño-Rianxo). Foto: Antonio Parada.



Pozo Bastón. Río Té (Rianxo).



Capela preto do camiño de Tállara (Lousame).



Capela de Tállara.



Camiño da mina (San Finx-Lousame). Foto: Tina Dieste.



Camiños de ferro (San Finx- Lousame). Foto: Tina Dieste.



Calzada de San Xoán da Miserela - Pobra.



Ponte de San Xoán da Miserela - anos 80. Fotos: A. Parada.



Camiño Sacramental Trebozos- Cubeliño
(Cespón-Boiro). Foto: Paola García.



Comezo do Camiño Sacramental.
Trebozos- Cubeliño (Boiro).
Foto: Paola García



Petróglifos a carón do camiño Sacramental
Trebozos- Cubeliño (Cespón).
Foto: Paola García.

COLABORACIONES

Camiños empedrados conservados parcialmente:

1-Camiño de Pazos

Vai dende a estrada da Deputación ata unhas brañas. No cruce coa estrada está situado un cruceiro. O primeiro tramo do camiño é bastante empinado e é alí onde quedan varias pedras do empedrado orixinal. Parece ser que estaba empedrado desde o cruceiro ata as primeiras leiras.

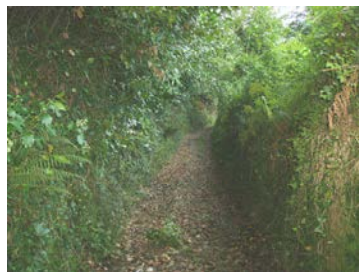
No cruceiro aconteceu unha morte por causa dun desengano amoroso. Unha muller de Pazos atopouse alí cun mozo ó que rexeitara e el preguntoulle se lle quería ou non. Ó verse rexeitado de novo, sacou unha pistola que levaba agochada e disparoulle. Ela tirouse ó chan mentres dicía: "Ai ladrón, que me mataches". El, pensando que a matara, suicidouse. A familia del fíxolle a cruz de ferro que está ó pé do cruceiro de pedra.



Fotos do cruceiro, do camiño e das pedras que quedan

2-Camiño de Lamas

Vai dende a estrada AC-305 á altura de Lamas ata unhas leiras situadas a carón do río Brea. A zona empedrada está en Lamas. A día de hoxe, os tractores baixan polo camiño e cruzan o río, posto que o outro paso que hai é a través de pontes, algunha de madeira, polas que non é posible o paso de vehículos de ningún tipo. Quedan restos do empedrado cerca do río Brea.



Tramo ao lado do río Brea

3- En Valmaior, existe un camiño que comunica os tres muíños que se atopan no mesmo tramo do río (Asociación O Faiado, 2009). O acceso é imposible desde Lamas debido á vexetación.

4- En Valmaior, por riba das casas hai un o que lle chaman **“o camiño romano”**. Só me falou del unha persoa (Ramón Mato, chamado “Moncho o do correo” por ter sido carteiro moitos anos). Mais o resto das persoas coas que se fala non sabían dese camiño.

5- Camiño de Sar

Dende a estrada AC-305 ata as casas de Sar de Arriba. Coincide en parte co trazado do Camiño Real dende a estrada ó cruceiro de Sar.

Estaba empedrado no seu primeiro tramo e no último, uns metros antes de onde se divide en 3 ramais: dúas ían para as casas e unha para o monte. Este último tramo, o mais longo, foi cortado coa construción da desaparecida Vía Rápida do Barbanza. A maior parte do camiño foi cuberto por cemento fai poucos anos, incluído parte do tramo empedrado. Anteriormente, debido ás obras da rede de sumidoiros, quitáronse os bloques de pedra que varios veciños puxeran no primeiro tramo para evitar que se lle afundiran os carros alí. Os bloques de pedra continúan amontoados na beira do camiño.



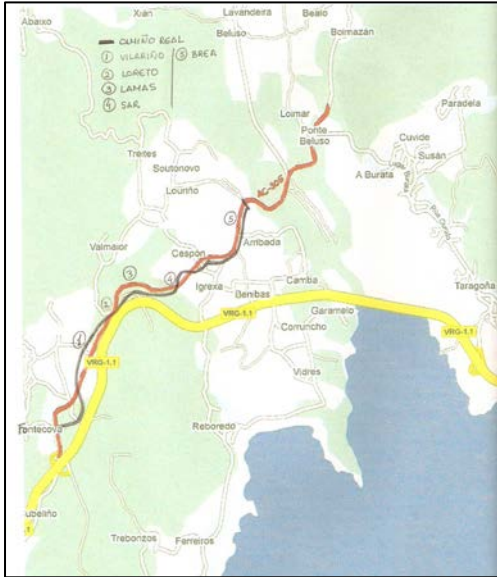
Cruceiro de Sar



Aldea de Sar de Arriba



Aldea de Sar de Arriba



Camiños empedrados xa desaparecidos:

- a) Deira (asfaltado): Era un camiño de carro que estaba enlousado de pedra. Era mal camiño: estreito e moi empinado. Cando chovía con forza, a auga baixaba por alí dende o monte e inundábase a adega dunha casa da aldea de Pazos.
- b) Fonte de Reboredo a Quinteiro (din que era moi antigo; asfaltado)
- c) Camiño dende Reboredo ata Cubeliño, pasando por Eira Vella. Era unha corredeira empinada, un camiño de carro que só estaba enlousado nun tramo, o cal foi asfaltado.
- d) Camiño para Agúeiros (asfaltado).
- e) Corredeira para Quinteiro a Rivademar (din que foi feito por presos durante a Guerra Civil; asfaltado).
- f) Sandrenzo, ao lado do Pazo (asfaltado).
- g) De Vilarinho (frente ó restaurante “Florida”) ata Sandrenzo (asfaltado).

Camiño Real en Cespon



Cruceiro do Loreto

Discorría aproximadamente polo trazado da actual estrada. Vouno describir supoñendo que se vai cara a Santiago:

Á dereita da actual estrada: ía por Fontecova, seguía por onde está a cordelería de Chicolino e pola aldea vella de Vilarinho “cruzaba a estrada” e ía ata a fonte que hai ó lado da fábrica de formigón, seguía ata o cruceiro do Couto (frente á capela do Loreto), volvía “cruzar a estrada” e seguía por Lamas, por detrás das casas. Volvía ó trazado da estrada á altura do lugar do Bosque, pasaba polo camiño do cruceiro de Sar ata o lugar onde hoxe en día está o cruce coa estrada, “cruzaba” e pasaba por diante de varias casas e volvía “cruzar” no actual cruce de San

Roque. Dende alí seguía ata o campo de San Roque, pasaba por onde está a escola unitaria, saía a Malcavadiño, pasaba por un pontellón (que aínda se conserva pero ten unhas viñas enriba) e ía ata a Brea por detrás das casas que están á beira da estrada ata a ponte sobre o río Brea. Alí, “cruzaba” e seguía cara a Amañecida, na parroquia de Bealo.

Consérvanse varios tramos en diferente estado: na Brea (asfaltado), en Lamas (camiño de terra detrás das casas) e no Couto

(dende o cruceiro do Loreto ata Vilaríño) pero outros recheáronse para facer leiras ou están “tapados” pola estrada.

No mapa vese o trazado aproximado do Camiño Real na parroquia de Cespón. Está realizado sobre un mapa obtido en “Google maps”.

Nas fotos vemos varios puntos polos que pasaba o Camiño Real:



Calvario de San Roque

Fontes: Sonia Correa Caamaño, Ramona Muñiz, Manuel Lustres, José María Vidal, José Hermo, Benjamín Sánchez Ozores, María Romay Hermo, Benigno Tubío, Socorro Hermo, Amparo Nine Romay, Asunción, Celia Muñiz Rivadulla e Ramón Mato.

Fotos: Rocío Sánchez Nine e Manuel Rial Romero

Recordando os camiños entre Dodro e Rianxo: O Camiño Real
Edelmira Cortegoso Graña e Xoán Bautista Mariño Abuín

As actuais vías de comunicación entre os concellos de Dodro e de Rianxo non son as mesmas que as de outros tempos. Iso é unha evidencia. O que non está tan claro para os non iniciados é delimitar no tempo e no espazo os distintos asentamentos por onde pasan os camiños xurdidos para comunicar estas e outras poboacións.

Na actualidade a aldea de Bexo, pertencente á parroquia de San Xoán Bautista de Laíño, concello de Dodro, limita polo oeste cos montes de Burés da parroquia de St^a M^a de Asados do concello de Rianxo, é a que máis vías de comunicación posúe do concello de Dodro exceptuando camiños públicos e servidumes: AC-305, AC-306, CP-3301, AG-11 antes VRG- 1.1 (Vía de Alta Capacidade) que a pon en contacto cos concellos de Rianxo cara Ribeira e cara a Catoira, a máis do tren de alta velocidade -en obras- que atravesará Dodro desde Catoira e Rianxo ata Rois.



A denominada polos veciños dos dous concellos como **Estrada Xeral AC-305** (ata hai pouco C-550) pertence á rede de estradas da Xunta de Galiza e vai, máis ou menos, polo Camiño Real. Todos reconecemos no punto quilométrico 1,200 da actual estrada comarcal en dirección Ribeira unha das casas dos legoeiros no lugar da Igrexa en St^a M^a de Dodro distante uns 6 km da outra situada na Casilla de Bexo, fronte á rotonda da antiga canteira do Perdigón desaparecida por completo a finais da década dos setenta. A seguinte Casilla está no Araño. Outro dos datos que poucos veciños saben: Raimundo Vázquez Fernández é o adxudicatario da primeira capa de asfalto que ve a estrada comarcal Padrón – Ribeira. Este empresario pontevedrés foi tamén quen pavimentou o primeiro tramo do Berbés a Bouzas, da reparación extraordinaria de Padrón a Noia; é un dos adxudicatarios de obras públicas feitas na década dos cincuenta.



En Bexo desde as primeiras casas, sempre dirección Ribeira, hai outro acceso a Rianxo desde esta mesma estrada pero pola veiga de arriba, aproveitando as pistas da tardía concentración parcelaria con medicións feitas xa nos 60 e culminado o proceso coa entrega dos títulos de propiedade no 1993. Ese ramal nomeado AC-306 de 1 km e 710 metros aproximadamente –no termo de Dodro- foi inaugurado, non sen protestas, en maio de 1992 no lugar do Rial onde se cruza coa estrada provincial CP- 3301. Logo desde aquí continúa este acceso á actual autovía da Barbanza -AG-11 desde 2008- xa na Vacariza (Isorna) no termo de Rianxo, antes Vía de Alta Capacidade unindo con outra agardada vía Padrón e Ribeira desde 1996.



A estrada provincial CP-3301 pertencente á Deputación da Coruña é recente. Foi realizada, se nos guiamos polos veciños e por Borobó, segundo proxecto do ano 1926 construíndose un primeiro tramo Bexo – Isorna, para finalizala na rúa do Hospital en Rianxo a finais dos cincuenta. Así comprobamos como na pasada do chamado “voo americano” feita na mañá do 31 de xullo de 1956 non aparece en Bexo ningún tramo en obras e si en cambio se ven os traballos de modificación da actual canle do río Sar. Esta vía non respecta case en ningún tramo o camiño tan transitado que comunicaba ós de Isorna para ir a Padrón por Bexo, ou ós de Bexo e Imo para iren coller o tren ata Catoira atravesando o Ulla en pequenas embarcacións antes de se construír a ponte deseñada a principios dos oitenta polo enxeñeiro de camiños coruñés Luciano Yordi de Carricarte no conxunto natural e arqueolóxico das brañas e das Torres de Oeste.

A documentación das primeiras vías romanas -conservadas moitas delas con tramos tapados, restaurados ou reutilizados ata a actualidade- son xa unha copia feita polo monxe alsaciano Conrad

Peutinger no S. XIII e xustamente dos 12 fragmentos orixinais perdeuse o primeiro no que estaría Gallaecia e o resto de Hispania e o Oeste das illas Británicas. Calcúlanse uns 10.000 km sendo as vías XIX e XX as principais do occidente peninsular. E oito mil quilómetros máis habería que sumar segundo o itinerario de Xoán de Villuga de 1546 coincidentes moitas veces cos itinerarios romanos.

Nun foro da comarca di dun agro que está circundado “ ... de sobresi corre al camino francés que ba a la Ciudad de santiago...” é o camiño natural polo monte e polas veigas de Ermida (Rianxo), Teaio (Dodro) e Rois, seguramente unha das vías, se non a máis antiga, que vai a Compostela pois aparecen perfectamente documentados estes topónimos no S. XV apreciándose nas fotografías aéreas e con máis claridade nas do voo americano.



Os Camiños Reais foron unha innovación en infraestruturas nos tempos de Carlos III (1716-1788) que empezaron polas principais estradas radiais a Galiza, Andalucía, Valencia e Cataluña partindo de Madrid. Desde Santiago de Compostela a Camariñas, Malpica, Fisterra, Noia serán rutas e camiños para vehículos e peóns.

A memoria viva presente na micro toponimia recordada polos máis vellos di que no caso que nos ocupa Bexo- Burés, o chamado camiño real é unha vía que vai polo mesmo sitio ou paralela á actual AC-305. Os problemas que se presentan para identificar trazados ou tramos primitivos veñen dados pola enorme e rápida evolución dos poboamentos sen planificación urbanística ordenada ó longo das principais e antigas vías de comunicación.

Se nos fixamos nos aínda escasos documentos históricos estudados ata o momento, podemos falar dunha época medieval que sen abandonar por completo camiños da prehistoria xorden outras vías para unir os novos asentamentos situados máis preto da costa e dos ríos, neste caso o curso final do Ulla onde ós dous lados se dá unha maior proliferación da poboación con fértiles terras de aluvián. Aparecerán polo tanto novos camiños que conviven cos antigos relativamente fáciles de identificar mesmo na actualidade.



Sen entrar nas especificacións técnicas da vía: firme, composición do mesmo, anchura da calzada e beirarrúas,... construír vías de comunicación daquela, coas primitivas ferramentas e pouca man de obra apartando o máis posible dos accidentes xeográficos para facer máis levadeira o paso dunha curva de nivel a outra era unha gran obra de enxeñería en certos casos. Hoxe aquel trazado non presentaría a penas barreiras xa que os adiantos fan que poidamos fender unha montaña para que pase o tren ou unha autoestrada. As incipientes vías eran importantes para as poboacións. Non entendemos agora feitos dos cincuenta, sesenta e incluso setenta cando se levantaba unha casa o máis preto posible da estrada ou mirando para ela. Era mirar cara o futuro, non se presumía o nivel de tráfico *in crescendo* nas seguintes catro décadas ata termos case que un automóbil por cada dous habitantes en Europa; a estadística para Galiza da DGT de 2007 fala de 1,4 millóns de turismos e 241.840 vehículos industriais.



Despois dos grandes Camiños Reais habían de vir aquelas ramificacións das grandes veas que fan ó Madrid borbónico. Esa nova vía na marxe dereita da desembocadura do Ulla poría en contacto a costa florecente da Pobra do Caramiñal, de Palmeira e da pequena vila mariñeira de Rianxo. Nese breve achegamento a un hipotético trazado -que está por desenvolver con prospeccións arqueolóxicas e documentándoo cos estudos do material da época ata hoxe- partiríamos de diante da Ermida de San Amaro na aldea de Bexo pola actual estrada. Atopamos en dirección Ribeira o Mesón homónimo no que tiveron que reverter as cortes alá polo 1960 para botar a andar unha taberna, bar e o actual restaurante. Eran aquelas cortes, comedeiros e aros onde se prendían os cabalos que ían atravesar ou vir de volta da Paradegua porto de montaña e fronteira con Rianxo. Bexo acorda outra taberna ó lado de baixo da estrada antes do Mesón, hoxe non queda resto ningún. Pero o das cortes responde xunto coa denominación a antiga función do local. Porén no Catastro de Ensenada, datado o 13 de novembro de 1752, dise que hai en Bexo seis muíños, bois, vacas, porcos, carneiros, cabras e algunha egua. 54 veciños todos labradores “e outras tantas casas” [...] “Hai unha taberna que corre a cargo de Xoán González por arrendo feito pola Xustiza e veciños da citada xurisdición” que vende 3 moios de viño ó mes (384 litros). Non hai mesóns, nin feiras, din os informantes. Sería polo tanto posterior este establecemento ó citado catastro. Diante do Mesón, coma noutros moitos sitios, era un lugar de encontro, sitio elixido para xogar ós bólos (birlos). Sabemos que a pedra onde se puñan está debaixo do cemento, como se enterrou noutros moitos sitios que aínda conservan o nome Xogo dos Bolos. Continuaba o camiño pola Feiteiriña e saía da aldea polo Rego da Escura para meterse polo lado de arriba do agro do Aberto -hoxe debaixo da autovía. O Alto da Paradegua era a metade do camiño entre Burés e Bexo sendo a parte de Dodro a máis difícil con respecto a descansada vía camiño de Burés. Podía acontecer calquera desgraza típica dos camiños: quedar enterrados na lama, que dese volta a carreta nas laxes de Campelos, que rompera a carruaxe, que saíran os de Xan Quinto ó paso, encontrarse cos fuxidos do

franquismo que se agachaban nese monte. Despois había que salvar a subida antes de entrar en Burés polo monte. Subíase polo alto de Campelos, que na última visita que fixemos conservaba perfectamente as rodeiras do tempo escritas na laxe. A diferenza de alturas entre ese

trazado e a actual AC-305 oscila, sendo moito máis descansada a ruta antiga pola estrema das leiras de monte que lindaban co monte en man común. Ese camiño serpeante evitaba grandes esforzos ás carretas por unha vía que, claro está, carecía dun axeitado firme sobre todo nos invernos chuviosos.

Continuaba cara ao sur subindo máis lentamente bordeando as catro mámoas do Tombo e cunha suave pendente con meseta no tendido de alta tensión con vistas ó castro das Murallas e en paralelo coa estrada comarcal (a distancia entre as dúas está entre os 100 e os 300 metros) saíndo á parte traseira do centro de fabricación de asfalto xa no linde co concello de Rianxo. A distancia de 140 metros entre as dúas vías indícanos o paralelismo da actual coa do século XVIII.



Hoxe vense perfectamente tres camiños con restos de pedras máis ou menos arrombadas dun posible firme moitas veces feito polos veciños para iren ós seus agros ou ó monte comunal. No Google Earth, no SIX-PAC ou no propio monte distínguense tres camiños pasado o alto de Campelos. Un vai pegado servindo ás leiras particulares polo sur (aparece tamén un tramo debuxado no catastro) e os outros paralelos máis ó sur tamén das mámoas do Tombo. Este último é o que agora mellor está, acondicionado polo anterior ICONA ou ben pola primitiva comunidade de montes en man común xa que así figura nos seus planos e en catastro. Por estaren os montes veciñais xestionados atopámonos tamén con vías axeitadas para as súas necesidades de desbrave, corta e plantación por cuarteis seguindo un planeamento específico para cada área.

Ó chegar á fábrica de asfalto déixanse catro mámoas á esquerda e o camiño baixa, xa en terras rianxeiras. Polo monte abaixo paralelo á comarcal pasa entre outras tres mámoas máis illadas que as anteriores e outro grupo de tres máis preto da aldea e dun petroglifo. Sempre polo sur ata chegar a primeira aldea, Burés pero por detrás, se entendemos que a AC-305 pasa por diante.

A pista de barro do monte comunal de Burés segue baixando ata un cruce o primeiro á dereita que leva á aldea. O camiño continúa monte a través ata a Cruz Nova para entrar polo Cotón camiño de Asadelos. Burés tiña tres aldeas segundo o catastro de Ensenada, era coto da parroquia de Santa M^a de Asados da xurisdición da vila do Caramiñal e do señorío da marquesa de Parga. Tiña “algúns pares de bois e vacas de labor, porcos, carneiros, ovellas e eguas” e poucos datos máis da no resto do Interrogatorio polo que suxire unha entidade de poboación non moi grande.

A paisaxe entre os dous concellos é a mesma. Froito dunha feroz repoboación forestal comezada no ano 1945 énchese a un lado e outro dos distintos camiños as especies *Pinus Pinaster*, *P. Radiata* e *E. Globulus*. Nas fotografías americanas distínguense perfectamente enormes claros sen árbores, infinidade de camiños de pé e de carro, como un corpo cheo de veas e capilares, así como a limpeza exquisita debaixo do arborado. Estas frondosas xunto co abandono da gandería crían unha magnífica materia combustible que mesturada con xestas e codesos, feitos, silvas, panasco, carrouchas e outra vexetación de monte fixeron protagonista ó lume moitas veces. Logo dun incendio podemos imaxinar como sería aquel tránsito por un monte comunal “...o que non produce toxo nin leña que sirva para corte e só por razón de pasto do gando maior e menor...” (C. Ensenada) con menos árbores foráneas máis ameneiros, salgueiros, bidueiros ós lados dos regueiros e algunhas carballeiras como se adiviña canto máis antigas sexan as fotos. Con esas características veríanse sen problemas as poboacións máis ala do xacobeo Ulla e os restos de castros e mámoas que case delimitan o camiño.



BIBLIOGRAFÍA

- BOE 12 agosto 1951
- BOE 4 agosto 1953
- CARRILLO DE ALBORNOZ Y GALBEÑO, Juan ; *Los "Caminos Reales", origen de la red moderna de carreteras españolas, y su relación con los ingenieros militares.*
http://www.ingenierosdelrey.com/articulos/caminos/caminos_reales.htm febreiro 2010
- Catastro de Ensenada Interrogatorio del Coto de Vejo 1752
- Catastro de Ensenada Interrogatorio del Coto de Bures 1753
- Comunidade de Montes en Man Común Cruz do Avelán, (2002) Proyecto de ordenación del monte vecinal en mano común de ... Tomo II Planos.
- Comunidade de Montes en Man Común de Burés, planos.
- GARCÍA, R. Borobó "Caminos provinciales" ANACOS La Noche (28/03/1956)
- Foro de 1671 de Dona Eugenia de Toubes y Puga a Xoán do Camiño na aldea de Teao.
- NÁRDIZ ORTIZ, Carlos; Alberto Varela, García; Creus Andrade, Juan José *Cartografía histórica de los caminos de Santiago en la provincia de A Coruña.* Deputación Provincial da Coruña, 1999
- TATO PLAZA, F.R. (1999) *Libro de notas de Álvaro Pérez, notario da terra de Rianxo e Postmarcos* (1457) Santiago de Compostela PLANA S.L. Consello da Cultura Galega
- Voo americano (2º voo, Serie B) 1956 Folla 120, fotos escalas 1:30.000, 1:33.000 (Concello de Dodro e concellos limítrofes)
- Voo galego de 1999 fotografía aérea escala 1:10.000 (concello de Rianxo)
http://www.ingenierosdelrey.com/articulos/caminos/caminos_reales.htm
<http://www.xunta.es/visor>
<http://earth.google.es>

Comecemos polo propio Rianxo. Do mesmo centro da vila, arranca unha rúa que me parece non só moi significativa, senón historicamente emblemática: A Rúa do Hospital. Segundo a tradición, os nosos devanceiros afirmaban que tal topónimo se debe a que nesa rúa, había un hospital, que algúns persoeiros máis ou menos eruditos din que se remonta aos tempos dos romanos. Tal vez teñan algo de razón, porque continuando esa rúa cara a Leiro e Isorna, topamos cos lugares de Fincheira, cuxa etimoloxía pode ter relación con finchase (elevar ou elevarse), porque, en efecto, está bastante máis “elevada” cá o núcleo da vila. Logo, está o lugar ou barrio de As Cortes, que, segundo esa mesma tradición, parece que era o lugar onde os romanos instalaron as cabalarizas, os carros tanto de transporte como auxiliares de combate e tódolos demais trebellos de transporte e persoal ao seu coidado...

O topónimo de Hospital indica que, en efecto, queda algún edificio que puido ser hospital neses tempos xa remotos e, probablemente, a vía que desembocaría nesa rúa puido ser unha derivación da calzada Per Loca Marítima, que, proveniente de Tui por Pontevedra, atravesaba o río Ulla por unha estreiteza do río entre Catoira e A Vacariza (parroquia de Isorna) e remontaba os Montes Leiroa e Pilotiño, que separan as parroquias de Leiro e Asados e tamén as de Asados e Rianxo. Esta hipotética derivación é un tanto arriscada, pero moi probable.

En cambio, está comprobado e, incluso, creo que bastante fundada nos feitos que, como dixen antes, a Vía per Loca Marítima remontaba os montes Leiroa-Pilotiño, descendía pola Marquesa e Devesa, lugares da parroquia de Asados. Alí descubrironse certos vestixios romanos. Entre eles, un sepulcro en pedra, que aínda eu recordo que funcionaba como pía que recollía as augas dunha fonte, que, a súa vez, utilizaban para dar de beber ao gando, moi abundante en épocas pretéritas. Logo, atravesaba o río TÉ e seguía avanzando por terreos das parroquias do Araño, Taragoña, Bealo (< de vialis, vía), remontaba o monte Barbanza e ía caer á beiramar da Ría de Muros – Noia...

Por terras da parroquia do Araño, existe unha comarcada de fincas de cultivo que se chama Santa Baia. Alí, tamén apareceron restos dunha necrópole romana. E crese que, dada o sistema habitual no cristianismo de edificar igrexas sobre santuarios dos deuses romanos, alí levantaban un templo cristián. A tal respecto, parece probado que a primitiva igrexa da Santa Baia (ou Santa Eulalia, como se denomina hoxe) da parroquia do Araño foi levantada sobre a citada necrópole.

Moito máis tarde foi trasladada ao pé do monte Chenlo, uns tres quilómetros máis arriba a causa de que moi cerca pasaba o Camiño Real, que unía a Pobra do Deán e tamén, seguramente, Ribeira, con Padrón e,

pasando pola Escravitude, se dirixía a Santiago de Compostela. Quedan aínda vestixios das antigas calzadas romanas.

Pero, os séculos non pasan en van. Os tempos propulsaron un proceso de cambios que deu ao traste con moito deses restos históricos. Compréndese, porque o paso das xeracións trata de acomodar todos eses restos á súa maneira dun mellor vivir, dunha suposta maior comodidade. Cousa que parece normal. É o que normalmente denominamos *progreso*, inda que, en moitos casos, constituía un auténtico *regreso*.

Entre ambas as dúas rías: vías de tránsito, arqueoloxía e paisaxe no Barbanza

X. M. Ayán Vila (LAPA, CSIC)
X. M. Sánchez Sánchez (Arquivo-Biblioteca da Catedral de Santiago)
L. González Pérez (Alicerce S.L.)
P. Fábrega Álvarez (LAPA, CSIC)
R. M^a. Rodríguez Martínez (Deputación de Pontevedra)
P. Fermín Maguire (Arqueólogo do proxecto dos castros de Neixón)
J. C. Collazo Alexandre (Arqueólogo do proxecto dos castros de Neixón)
J. Á. Anca Calvo (Director Técnico de Alicerce S. L.)

Abrindo camiño: unha reflexión crítica sobre o xeito de pensar a mobilidade no pasado

*Caminante, son tus huellas
el camino y nada más;
Caminante, no hay camino,
se hace camino al andar.
Al andar se hace el camino,
y al volver la vista atrás
se ve la senda que nunca
se ha de volver a pisar.
Caminante no hay camino
sino estelas en la mar.*

A. Machado

A lírica machadiana acertou de cheo recoñecendo o papel activo das persoas na construción da paisaxe, unha realidade que as Ciencias Sociais tardaron bastante tempo máis en abranguer e interpretar. Os camiños forman parte de toda unha estratexia de apropiación física e simbólica do espazo natural por parte das comunidades do pasado e do presente. As redes de tránsito (de tanta actualidade se temos en conta o peso metafórico de Internet e as redes sociais) obedecen a unha determinada lóxica social, a un patrón de racionalidade e unha cosmovisión concretas que dirixen e determinan a forma de estar no mundo e de xestionar o espazo. Na península de Barbanza conservamos materialidades que nos remiten a esas formas de ser e de estar, dende a Prehistoria recente até a actualidade. E todos estes restos (necrópoles, asentamentos, pasos nos mares e nos ríos) definen modelos distintos que trocaron co paso do tempo. As comunidades labregas neolíticas habitaban espazos da Serra do Barbanza que a sociedade galega rural tradicional, milenios máis tarde, marxinou como áreas habitables, a mesma zona na que a Galicia do século XXI chantou parques eólicos, todo un símbolo da Modernidade. Tamén os castros ocupan sitios hoxe aniquilados pola

especulación urbanística ou pola explotación económica *moderna* (canteiras, repoboacións forestais, polígonos industriais).

Esta realidade lévanos a propor unha cuestión que cremos fundamental para achegármonos ao mundo dos camiños antigos do Barbanza, e que apenas se ten conta: non podemos tentar ver e explicar esas vías de comunicación antigas coa nosa óptica contemporánea, postmoderna e postindustrial (Nárdiz 1993, 2009). O enfoque determinista medioambiental é propio da Modernidade, como veremos máis adiante. Os científicos sociais non actuamos como enxeñeiros que aplican unha praxe capitalista que sanciona a minimización de custes e a maximización de beneficios. Algunha vez temos escoitado noutros foros ponencias de enxeñeiros nas que sinalaban que o deseño de obras liñas obedecía ao sentido común, que un territorio dado presenta uns condicionantes orográficos dados e unhas vías naturais de tránsito, as cales van ser sempre empregadas polas comunidades que alí vivan. Este enfoque anacrónico (porque non ten en conta o tempo) e actualista dá lugar a unha hipótese que é parcialmente certa. Poñeremos unicamente tres exemplos empregando como fío conductor as figuras 1, 2 e 3.

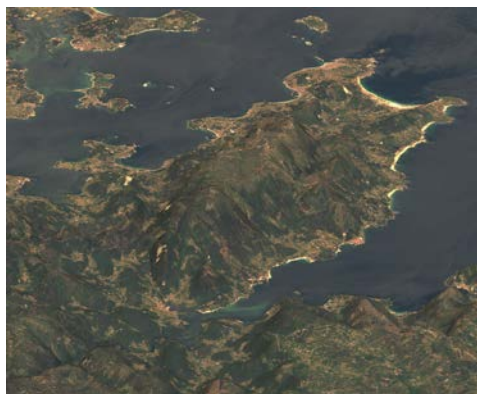


Figura 1. Rectificación de imaxe satelital (Landsat ETM+) a partir dun Modelo Dixital de Elevacións (MDE). Península do Barbanza dende o N

Na primeira imaxe vemos unha restitución dixital do relevo da serra do Barbanza que, efectivamente, nos ofrece unha serie de zonas que, *a priori*, facilitan a mobilidade e o tránsito. Tendo en conta o marco xeolóxico da península e o seu relevo accidentado (García Paz 2008) podemos constatar tres feitos: a potencialidade da plataforma prelitoral para o tránsito terrestre contorneando o macizo rochoso do Barbanza, a importancia do mar como vía de comunicación natural e a existencia dunhas vías de tránsito natural N-S entre as que destaca sobremaneira a falla vencellada ao complexo antigo ou grupo de Laxe, unha zona de val que ocupa a estrada que de Cespón vai a Noia pasando polo Confurco (un auténtico nó vial ao longo da Historia) e Lousame.

Estes claros condicionamentos orográficos certamente determinan as vías de comunicación e axudan a explicar fenómenos como o emprazamento de túmulos megalíticos neolíticos (vencellados claramente ás vías de tránsito natural) (Criado et al 1986; Villoch 1995, 1999), certas concentracións de gravados rupestres (Concheiro e Gil 1994), así como, en parte, a ubicación de poboados fortificados (Parcerro e Fábrega 2007) e castelos altomedievais (Gago 2009-10). Pero iso non significa que a dispoñibilidade de áreas de mellor tránsito e accesibilidade fose un factor determinante para explicar determinadas decisións locacionais das comunidades do pasado, quizabes máis debedoras de prácticas rituais e concepcións simbólicas.

Para reseñar esta segunda cuestión fixémonos na segunda fotografía (fig. 2); un mozo do poboado gumuz de Manjäre en Metekel (Benishangul Gumuz, Etiopía occidental), comeza a erguer a súa cabana de recén casado, despois de pasar o ano preceptivo dependendo da casa dos pais. A sociedade gumuz tradicional é virilocal e os rapaces toman noiva sempre noutros poboados (González et al. 2009). A elección do solar depende da bendición do bruxo local e da proximidade espacial con respecto á familia de procedencia do noivo. Neste caso o rapaz decide erguer a súa choupana no medio e medio dun cruce de camiños no poboado. Esta lóxica socioespacial non ten nada que ver coa nosa concepción do que é un camiño público, regulado polo Dereito dende a época romana, con dereitos de paso, privilexios históricos de natureza consuetudinaria, serventías, etc... Toda esta regulación moderna que no noso mundo occidental impide construír nunha rotonda (aínda que na Galicia actual todo ocorre) non se pode aplicar para pensar as actitudes das comunidades premodernas cara ao espazo.



*Figura 2.
Construíndo
unha cabana no
poboado gumuz
de Bowla Dibas'i,
Etiopía
occidental
(marzo de
2006).*

Esta lección etnoarqueolóxica ponnos sobre aviso cara á outra cuestión básica que queríamos comentar nesta xa longa de máis introdución: o carácter dinámico (valla a redundancia) dos camiños antigos. A reutilización ao longo do tempo destas vías de tránsito fai que sexan de todo menos entidades fosilizadas que nos remitan a un período histórico concreto. Sabemos que en Galicia a sociedade rural emprega o epíteto *romana* para referirse a unha ponte, pontella ou calzada que manifeste certa antigüidade. Esta percepción tradicional nada ten que ver coa realidade obxectiva recoñecida pola investigación: a de que no noso país contamos con escasísimos restos de pontes romanas que chegaran até a actualidade, agás o caso excepcional e espectacular de Ponte Bibei.

Neste senso, o traballo de catalogación presentado nestas VIII Xornadas de Patrimonio Etnográfico polos socios e socias de O Faiado 2 é realmente encomiable, inventariando unha grande cantidade de calzadas antigas nas aldeas barbanzonas¹. O problema é acadar unha cronoloxía relativa destas estruturas, xa que a morfoloxía das calzadas pouco axuda neste sentido. A este respecto, cómpre recoñecer a problemática de datación que conlevan os camiños antigos. Un exemplo paradigmático vén sendo a investigación desenvolta arredor do tramo da Vía Nova na Baixa Limia e no Parque do Xurés, na que se rexistra unha fonda polémica entre arquitectos, enxeñeiros e arqueólogos sobre a perduración ou non da traza orixinal da vía romana (Rodríguez Colmenero 1995-6; Durán et al. 1999; Botelho et al. 2005; Nieto 2009). Recentemente deuse a coñecer un tramo do trazado orixinal en Portela do Home², onde se conservaba un tramo no que non se superpuxo un camiño de ferradura posterior, conservando a plataforma orixinaria habilitada para a circulación de carros (Xusto Rodríguez 2008). Xa que logo, a investigación arqueolóxica a través de prospección, sondaxes e escavacións é unha ferramenta necesaria para tentar coñecer as fábricas orixinais e os niveis de uso dos camiños³, aplicando unha perspectiva que se utiliza para o estudo de

¹ <http://www.elcorreogallego.es/comarcas/ecg/vicus-spacorum-aldea-perdida/idEdicion-2009-06-26/idNoticia-441953/>

² http://www.lavozdegalicia.es/cultura/2008/05/25/0003_6848014.htm

³ Esta foi a estratexia de traballo seguida no proxecto *Vías Atlánticas* do programa INTERREG III-que serviu non só para promocionar turística e socialmente as vías romanas do NW, senón tamén para levar a cabo unha investigación arqueolóxica integral destas infraestruturas, mediante escavacións e sondaxes como as desenvoltas por un de nós (R.R.M.) no lugar de Lombo da Maceira (Barro), e nos miliarios de Santiaguíño de Antas (Mos) e O Pazo (Salcedo, Pontevedra) (Rodríguez 2007, 2009a, 2009b, 2009c).

edificios históricos no eido da chamada Arqueoloxía da Arquitectura (Azkárate e Palacios 1996; Vila 2009).

A este respecto, a figura 3 serve de exemplo do tipo de traballos que poden fornecer datos sobre a vida e morte dos camiños antigos. Nesta fotografía podemos ver a escavación arqueolóxica dun tramo do Camiño de Santiago (Vía da Prata) en San Fiz de Xesta (Dozón-Bendoiro). Que sabemos é a primeira escavación arqueolóxica que se fai dunha ruta xacobeá no NW, malia o interese económico, turístico e cultural duns camiños que se levan potenciando e estudando dende hai décadas (Nárdiz et al. 1999). Mesmo nalgúns casos non existe acordo sobre o verdadeiro trazado, e a documentación histórica conservada poucas veces se remonta á época altomedieval. Por iso resulta tan interesante esta intervención da que falamos, porque o nivel máis antigo da estrutura está datado por C-14 calibrado no século XI d. C. (Aboal et al. no prelo). Pola súa vez, a secuencia construtiva amosa un longo uso, dende unha corredeira inicial coas rodeiras de carro, pasando por unha nivelación do terreo e un empedrado, até chegar a un camiño de monte tradicional con senllos muros de contención. Cremos que esta intervención, polo de agora excepcional, amosa ben ás claras a problemática da datación dos camiños antigos, reflicte o carácter dinámico do seu ciclo vital e evidencia o longo uso das vías de tránsito no noso país. Pero as aportacións da disciplina arqueolóxica á problemática que nos ocupa non rematan nestas sondaxes e escavacións. Deste xeito, novas metodoloxías de análise e recursos tecnolóxicos permítennos coñecer mellor o tránsito e a mobilidade no pasado, como veremos a continuación.



Figura 3. Vista xeral da área escavada no tramo do Camiño de Santiago (Vía da Prata) en San Fiz de Xesta (Dozón, Bendoiro) (Aboal et al. no prelo).

Arqueoloxía da Paisaxe: posibilidades e metodoloxías dunha análise arqueolóxica do tránsito

The difficulties in trying to write a history of roads and tracks are manifold. One of these is that, except for certain types of Roman roads and roads deliberately engineered from the late seventeenth century onwards, most roads and tracks visible in the landscape are undated and undatable. We may see a delightful green lane wandering across the dowlands of Wessex, apparently linking groups of prehistoric forts with burial mounds, or we may follow a minor road across miles of countryside from one medieval town to another, but there is no actual proof that one is a prehistoric track and the other a medieval highway. They could be of any date. Once tracks are made, even if they were produced in the first instance by wandering animals, they tend to be used by succeeding generations often for hundreds if not thousands of years.

Christopher Taylor, *Roads and tracks of Britain* (1994)

Os proxectos arqueolóxicos interdisciplinares que estamos a desenvolver no Barbanza insírense na liña de traballo que está a levar a cabo o Laboratorio de Análise Territorial (LAPA, CSIC). Malia que non podemos incluír neste artigo os resultados da investigación no Barbanza por atoparse en fase realización, si queremos expor a potencialidade da aplicación desta *Arqueoloxía do tránsito* no noso país.

A mobilidade é unha característica inherente ao ser humano, que percibe e se despraza. Estas accións constitúen, esencialmente, a forma que adopta o ser humano de vencellarse co medio, comprendéndoo e intervindo sobre el. Toda estratexia posible de ocupación do espazo e apropiación do territorio non só incorpora as formas de asentamento, senón tamén as formas de movemento. Porén, as diferentes formas de implantación das comunidades humanas no espazo ao longo do tempo vencéllanse sempre con diferentes formas de mobilidade a través dese

espazo. Esa relación poderá ser máis ou menos condicionada (a mobilidade pode ser un factor máis ou menos crítico á hora de ordear o territorio), pero en todo caso é unha relación esencial.



Figura 4. Rectificación de imaxe satelital (Landsat ETM+) a partir dun Modelo Dixital de Elevacións (MDE). Península do Barbanza dende o SW.

A Arqueoloxía tense centrado, tradicionalmente, nun aspecto concreto da mobilidade: a súa materialización, cuxo referente máis directo son os camiños. Estes poden existir como consecuencia de decisións máis ou menos conscientes. Non obstante, mentres que moitos camiños son o produto da frición do ser humano no seu incesante desprazamento, outros, en troques, son proxectos minuciosamente deseñados (por exemplo: unha autoestrada). É probable que, en moitos casos, os camiños das sociedades preindustriais se teñan materializado, en orixe, de forma inconsciente e que aquelas decisións que afectaron á súa materialización (como, por exemplo, a súa pavimentación, a construción de muros de contención, pontes ou outros elementos asociados) só se teñan adoptado a medida que se reafirmou o seu trazado. En moitos casos, esta materialización debe relacionarse, en parte, cun fenómeno fundamental para a comprensión da formalización dos camiños: a reutilización. Para comprendermos a relación existente entre os camiños e a reutilización, cómpre ter en conta varios factores esenciais da mobilidade: o primeiro, as limitacións biomecánicas e tecnolóxicas do ser humano para o desprazamento. Neste senso, o terreo presenta multitude de variables (por exemplo: pendentes e cursos de auga) que condicionan a posibilidade de moverse, o que limita a organización que o ser humano confire ao territorio. O anterior explica en parte a reutilización de vías romanas en época medieval ou as rodeiras, agochadas baixo a brea, dos carros que transitaron pola vía moitos séculos antes. O esforzo en relación co terreo é unha variable fundamental para entendermos o movemento, os camiños e maila súa reutilización. Mais, non é posible entender a mobilidade unicamente a través do esforzo. Como dicíamos antes, existe unha machea de factores

culturais que determinan o movemento, de natureza simbólica, coercitiva, lexislativa, etc. Noutros traballos tense analizado o trazado das vías en relación co seu uso e contexto social. Así, por exemplo, para o caso de camiños prehistóricos en sociedades fortificadas, algúns autores (Madry e Rakos 1996) propoñen que os trazados están directamente relacionados coa posibilidade de seren controlados visualmente dende os asentamentos. Este exemplo permite a consideración doutras variables que respostan a un contexto social e cultural determinado, o cal, non quere dicir que os factores físicos deixen de actuar como condicionantes.

A este respecto, é importante mencionar que o noso programa de estudo da mobilidade parte da análise da influencia dos factores como unha hipótese de traballo e non coma unha relación apriorística. Tamén debemos aclarar que a nosa proposta non ten como finalidade a reconstrución en sentido positivo dos trazados. O que pretendemos é comprender como nun contexto determinado se ten organizado a mobilidade e cómo esta, pola súa vez, se integra na paisaxe. En definitiva, o que nos interesa máis alá de por onde vai o camiño, é a lóxica que permite entender a mobilidade. Está claro que o recoñecemento dos trazados fornece moita información para caracterizarmos a mobilidade. Non obstante, en moitos contextos históricos, ora non é posible recoñecer esas evidencias, ora o seu recoñecemento é parcial e fragmentario. Por outra banda, os camiños non son elementos aillados no territorio senón que condicionan e son condicionados por outros moitos elementos como poboacións, espazos de cultivo, vados e pontes. A nosa proposta parte da observación desta interacción na paisaxe tendo en conta as condicións que impón o medio físico para o tránsito. Agora ben, como é posible analizar todos estes factores e variables comprendendo o alcance de cada un?

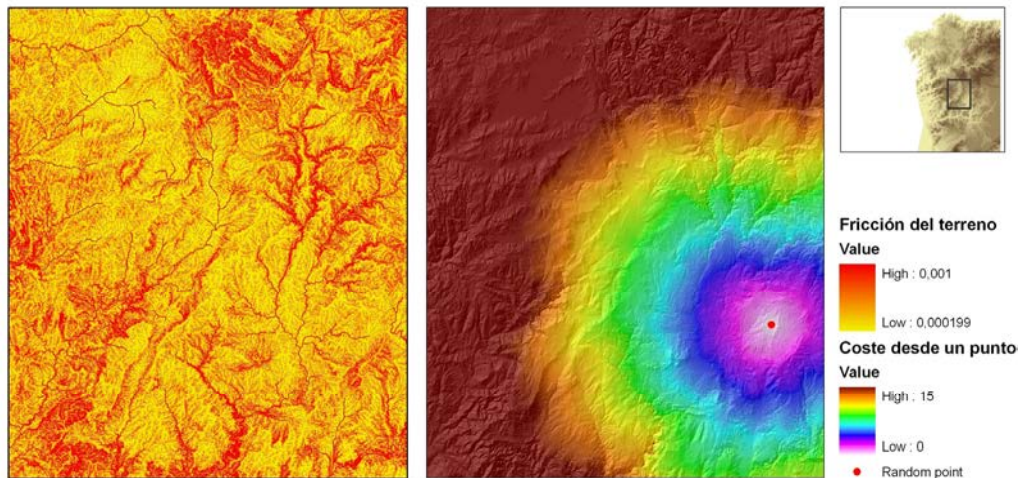


Figura 5: Modelización dixital a partir de SIG de variables que condicionan a mobilidade. Fricción do terreo calculada a partir da consideración do grao de pendente e existencia de cursos de auga. Custo de desprazamento dende un punto a partir do modelo anterior. Baseado en Fábrega et al. no prelo.

A nosa investigación parte do estudo destes factores a partir de procesos de simulación. Para iso, comezamos co deseño dun modelo dixital e matemático que representa a zona de estudo. Este modelo permitirá analizarmos o comportamento das variables por separado e maila súa interacción. Esta idea alicérgase nunha traxectoria xa bastante asentada de análise da mobilidade por medio de tecnoloxía SIX (Sistemas de Información Xeográfica), que constitúe unha das liñas máis fructíferas de aplicación deste tipo de ferramentas á análise arqueolóxica (como Llobera 2000; Fairén 2004; Grau 2004; Howey 2007). A base para estas aproximacións está na determinación dos factores físicos que condicionan o desprazamento, concretados nas nocións de fricción (a maior ou menor dificultade que diferentes partes do terreo ofrecen para o movemento) e custo (o esforzo necesario para desprazarse entre dous puntos tendo en conta a distancia liñal que os separa e a fricción do terreo). Os modelos máis recorrentes para a determinación da fricción e mailo custo baséanse en considerar que a rugosidade do terreo (pendente) e os cursos de auga son os dous factores máis influíntes e, ademais, os mellor estudados (por exemplo: Tobler 1993) para unha consideración cuantitativa (como dixemos, propia dun modelo dixital, matemático e explícito).

Esta estratexia permítenos analizar como se concreta a mobilidade no territorio ao longo do tempo; un bo exemplo do tipo de

traballo que estamos a desenvolver no Barbanza é o estudo da bisbarra do Deza e Santiago publicado por un de nós (Fábrega e Parceró 2007). Neste traballo puidemos estudar a continuidade histórica das zonas de paso de augas sobre o Ulla e como estes pasos condicionan pola súa vez os trazados históricos converténdose en nós principais da rede. Tamén puidemos observar a relación entre as pequenas poboacións medievais e a súa localización en zonas óptimas para o tránsito entre os núcleos principais que condicionaron, ao carón das pontes, os trazados viarios. Por outra banda, constatamos unha dinámica oposta nas novas vías de comunicación, onde as poboacións menores actuais funcionan como detractores de trazados de autoestradas e autovías. No mesmo momento en que as estradas seguen mantendo, esencialmente, a lóxica das vías históricas en grande parte dos tramos.

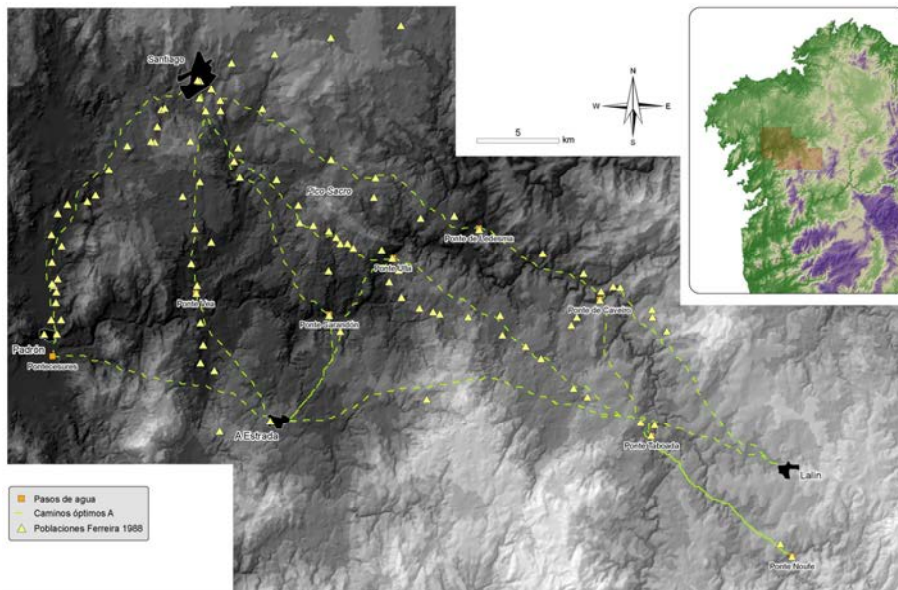


Figura 6: Cálculo de camiños óptimos (segundo un procedemento semellante ao ilustrado na figura 5) entre os principais núcleos de poboación e pontes da zona. A figura amosa a relación de proximidade entre as poboacións medievais documentadas (Ferreira 1988) e os trazados calculados con esta lóxica. Basado en Fábrega e Parceró 2007.

En contextos históricos (coma o precedente) é posible documentar e localizar elementos viarios (coma pontes, miliarios,

poboacións, tramos de vías, etc.). Non obstante, como xa vimos, en moitos contextos prehistóricos carecemos destas evidencias, non por iso a nosa estratexia deixa de ser aplicable. Un bo exemplo disto podemos atopalo noutros traballos onde tentamos contrastar relacións máis esenciais e abstractas entre mobilidade e paisaxe. Isto levounos a deseñar unha liña de traballo paralela co obxectivo de definir novos cálculos e representacións dixitais da mobilidade (por exemplo Fábrega-Álvarez 2006) a partir de tecnoloxías coma os SIG. Estas novas representacións permítenos entender mellor a mobilidade no territorio partindo de lóxicas abstractas e prescindindo *a priori* de estratexias analíticas positivas e reconstructivas (cuxo obxecto de estudo adoita ser o camiño como realidade material). A incorporación destas novas representacións a un marco de análise máis xeral ten dado lugar a novos traballos. Así por exemplo, tratamos de analizar a relación entre monumentos e zonas de paso naturais (Fábrega Álvarez et al. no prelo), onde a mobilidade non é unha lóxica apriorística que explique a localización destes monumentos, senón unha hipótese de traballo que a partir de análises cómpre ser contrastada (monumentos prehistóricos que carecen dun contexto claro e polo tanto difícil de relacionar con outros elementos da súa contorna). Tamén nos temos aproximado aos cambios de localización de asentamentos fortificados na Primeira e Segunda Idade do Ferro (Fábrega et al. 2005; Parcero Oubiña et al. no prelo) e as súas implicacións en termos de mobilidade no territorio. Isto permitiunos valorar as zonas óptimas para desprazarse entre os poboados de ambos os dous períodos, a partir da súa localización, e analizar en que medida estas zonas están controladas visualmente dende os asentamentos en cada un destes momentos. Polo tanto, a partirmos da análise da mobilidade podemos recoñecer a forma nas que se concreta o uso do espazo en cada sociedade que define, pola súa vez, unha estratexia característica de ocupación do territorio. En definitiva, a nosa proposta trata de definir unha estratexia de análise comparativa que nos permita contrastar, a partir dun modelo (dixital), unha serie de hipóteses que nos axuden a comprender a organización da mobilidade no territorio.

Os camiños da Historia: dunha paisaxe móbil á conformación dun territorio político

No Centro Arqueolóxico de Barbanza (Neixón, Boiro) expónse unha maqueta (Álvarez et al. 2005) na que aparecen reflectidos os xacementos arqueolóxicos catalogados até o ano 2002. Premendo en cadanseu botón ilumínanse os sitios coetáneos, dende os túmulos megalíticos até os poboados fortificados da Idade do Ferro. Este recurso didáctico serve de apoio ao discurso expositivo elaborado polo noso equipo de traballo dende a Arqueoloxía da Paisaxe e que fai fincapé precisamente na sucesión de diferentes modelos de ocupación e implantación no territorio das distintas comunidades do pasado que aquí viviron. A este respecto, a través dos patróns de emprazamento podemos inferir as diferentes estratexias de construción do espazo social

manexadas por esas comunidades, elaborar modelos que poñen de manifesto a importancia do control e uso das vías de tránsito natural.

Da paisaxe monumental megalítica á paisaxe fortificada

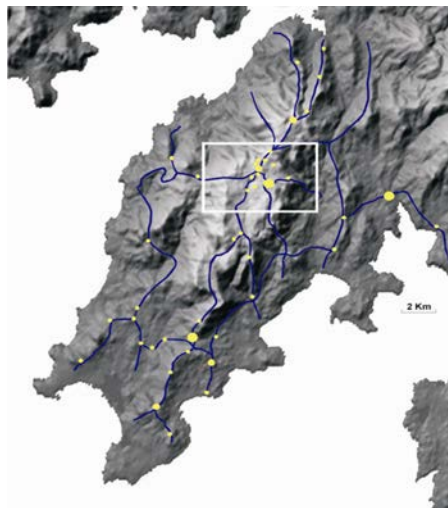
A necrópole megalítica da Serra de Barbanza é unha das paisaxes monumentais prehistóricas máis estudadas dende o punto de vista arqueolóxico e paleoambiental. Os traballos de investigación desenvoltos nas décadas de 1980 e 1990 (Criado et al. 1986) serviron para contrastar unha suxerente hipótese de traballo como era a relación existente entre túmulos megalíticos e vías de tránsito (Bello et al. 1982; Criado 1984-5). A aplicación dunha estratexia de traballo baseada na *xeografía da mobilidade* (Infante et al. 1992; Criado e Villoch 1998) tivo en conta a análise do tránsito pola Serra, análise que puxo en evidencia o carácter de gran paso natural do sector central da Serra, o cal permite organizar e distribuír os desprazamentos pola península do Barbanza⁴. Nesta xeografía do tránsito os túmulos megalíticos xogan un papel de marcadores territoriais que sancionan simbolicamente o percorrido das vías de comunicación natural. Na figura 7 podemos apreciar como todos os túmulos están unidos co tránsito e as principais concentracións de mámoas se ligan aos puntos chave desa rede de camiños, tanto no cumio da serra como nas zonas de acceso á península⁵. Un exemplo paradigmático é a concentración tumular da Brea, entre Cespón e Beluso, entrada natural dende o SE por onde pasaba o *Camiño dos Franceses* e a actual estrada comarcal Padrón-Ribeira, que chegou a cortar algún destes monumentos. O carácter simbólico e ritual deste paso natural queda

⁴ *Así, el factor que permite comprender la concentración de túmulos de la Serra de Barbanza y que la mayor parte de ellos formen un núcleo abigarrado, es el hecho de que esa zona constituye un gran 'paso natural', punto más adecuado para atravesar la barrera topográfica que representa la sierra. La forma más rápida y económica de realizar desplazamientos de larga distancia en la península consistía en subir la sierra a través de caminos laterales, acceder al espacio central en el que se sitúan los túmulos y tomar cualquiera de las rutas que allí confluyen para llegar al destino. Esta zona se convierte así en una especie de distribuidor de tráfico, en un cruce clave en el conjunto de la península* (Criado e Villoch 1998: 71).

⁵ Esta relación entre vías de tránsito natural e túmulos evidénciase na construción de vías de comunicación modernas como a Autovía do Barbanza que conlevou a escavación de catro túmulos (Dorna-Rianxo, A Barreira-Pobra do Caramiñal e Ventín-Ribeira (Criado e Villoch 1998: n.p. 9). O mesmo aconteceu coa ampliación recente desta estrada (Nodar 2009a, 2009b).

posto de manifesto pola presenza de mámoas tan perto do mar (algo totalmente excepcional no rexistro arqueolóxico do NW) e de depósitos acuáticos de armas da Idade do Bronce.

Figura 7: Relación entre túmulos e xeografía do tránsito no conxunto da Península de Barbanza. O tamaño dos puntos indica o número de túmulos concentrados nesa posición (entre 2 e 3, 4 e 6 e 7 ou máis de 7 mámoas) (Criado e Villoch 1998: 67, fig. 3).



As comunidades neolíticas do NW ocupaban as zonas altas onde practicaban unha agricultura de roza e queima ao careceren de tecnoloxía agraria abonda para deforestaren a masa boscosa que cubría as fértiles terras de fondo de val. Este tipo de economía de subsistencia explica en parte o patrón móbil destes grupos seminómades e, polo tanto, a importancia concedida ás vías de tránsito natural. Esta relación semella manterse durante a Idade do Bronce. Esta zona N da ría de Arousa amosou, até época recente, un baldeiro arqueolóxico notable de manifestacións de arte rupestre. Sucesivos proxectos de investigación e prospeccións sistemáticas teñen permitido nos últimos anos revertir esa situación e amosar un complexo modelo de implantación territorial dos petróglifos nesta área de Galicia (Concheiro e Gil 1994; Fenández Castro et al. 1994; Bonilla et al. 1994-5; Costas et al. 1999; Santos 2008; Fábregas e Rodríguez 2007; Guitián e Guitián 2001, 2007). Novamente, dende a Arqueoloxía da Paisaxe tense defendido unha función de marcadores territoriais para as estacións rupestres ao ar libre, monumentos ambiguos (en relación á súa visibilización) que xogan un rol activo na construción da paisaxe cultural na Idade do Bronce (Bradley et al. 1993, 1993-4, 1994; Villoch 1999; Santos 2005, 2008). Xa en época neolítica, os petróglifos máis antigos, as *coviñas*, servían na antedita necrópole tumular da Serra de Barbanza, de recurso técnico para artificializar e monumentalizar os elementos do espazo natural, para marcar liñas de tránsito e delimitar espazos sacrais (Villoch 1999: 91). Este rol das *coviñas* manterase na longa duración e pasa a protagonizar, xunto coas combinacións circulares, os gravados rupestres emprazados en zonas costeiras durante a Idade do Bronce.

Para amosar esta relación entre xacementos e vías de tránsito na fase final da Prehistoria Reciente imos botar man do exemplo da Punta de Neixón. Esta península ubícase no seo dunha área na que se documenta unha notable concentración de estacións rupestres. Estas concentracións de petróglifos respostan á dinámica xeral de emprazamento documentada en serras prelitorais como O Morrazo (Peña e Rey 1993) o Barbanza (Fábregas e Rodríguez 2007): a media ladeira, entre os 50 e os 200 m de cota, na transición entre as terras baixas da plataforma litoral e as primeiras elevacións, controlando visualmente cursos de auga ou brañas. Este modelo reproducése claramente no sector NE da península do Chazo, ao W de Neixón, nas estacións rupestres de Os Petóns do Castro, Pedra da Bouza, Fontán 1-3, Brión e nas de Monte Furado 1 e 2 e Pedra da Cabra, estas dúas últimas con representacións zoomorfas de animais tipo 2 constituído por figuras de animais de contorno achaparrado e redondeados, con pescozo e extremidades pouco desenvolvidas (Concheiro e Gil 1994: 134-7).



Figura 8: unha das mámoas de Brea afectada pola construción da antiga estrada Padrón-Ribeira.

As estacións rupestres da contorna de Neixón relaciónanse claramente a liñas de tránsito por zonas de ladeira que aúnan dous ambientes naturais como poden ser as terras altas e mailos vales; neste senso, o val do río Coroño, sancionado especialmente por estacións rupestres simples, facilita o tránsito entre as serras litorais e as penichairas da serra (Villoch 1999: 145-6). Neste senso, como dicíamos, xogaría un papel de marcador territorial coma o que desempeñaron os túmulos megalíticos d'A Brea, mollóns monumentais da tradicional vía de tránsito E-W pola que se accede a Barbanza dende o nacente.

Esta apropiación simbólica do espazo na área de Neixón materialízase cun carácter máis monumental aínda ao E, na zona de Rianxo, con estacións importantes de arte rupestre de Estilo Atlántico nas que se representan escenas de caza e de guerra como son Os Mouchos e Os Campos (Fernández Castro et al. 1994; Santos 2008: 100-1, figs. 4.22-

24). Este tipo de representacións adoitan ser interpretadas como marcadores de áreas de transición entre o silvestre e o doméstico, lugares onde se puideron levar a cabo actividades de forte contido simbólico (ritos iniciáticos) relacionadas co mundo do varón, da caza e da guerra (Santos 2008: 99).

A Punta de Neixón intégrase nun espazo sancionado simbolicamente por indicadores territoriais que marcan áreas de pasto (bacías húmidas) e dereitos de paso fundamentais para a subsistencia de poboacións seminómades da Idade do Bronce. En modelos de explotación itinerante como este, a apropiación simbólica da contorna sitúase máis en camiños e lugares especiais ca nos límites rixidos máis típicos das áreas de cultivo xestionadas por sociedades sedentarias (Bradley et al. 1993-4: 17).

Pola súa vez, dentro deste contexto, emerxen na liña de costa auténticos lugares de agregación, en zonas chairas de notable amplitude visual, visibilizados e individualizados na paisaxe dende longas distancias, espazos propicios para o contacto entre comunidades e o desenvolvemento de actividades intergrupais (Santos 2008: 105-6). Na Idade do Bronce semella darse nas Rías Baixas un proceso de conformación de territorios políticos, un proceso de definición territorial no que os gravados rupestres parecen xogar un papel esencial. Os espazos liminais entre estes territorios probablemente se prestasen mellor á interacción entre comunidades. Tendo en conta este modelo, nós explicamos a concentración de estacións de arte rupestre na zona na que se empraiza Neixón como unha sanción simbólica⁶ dun espazo liminal, definido, por unha banda, por un cruce de vías de tránsito natural E-W/N-S e, por outra banda, pola desembocadura do río Ulla. Esta ritualización dun espazo que devén territorio político, increméntase a través doutras prácticas xa propias do Bronce Final como a ocultación de xoias (o casco de Leiro é o mellor exemplo) ou o depósito votivo de armas nas augas (Peña Santos 1985; González Ruibal 2006-7; Comendador Rey no prelo). Dentro da economía moral destas comunidades do Bronce Final podemos comprender un modelo de territorio no que a punta de Neixón se integraba de cheo como lugar especial, parte integrante da cartografía mental dun espazo liminal, dunha percepción do territorio que se puido manter mentres se conformaba a paisaxe fortificada, un período no que se reutilizan como lugar de habitación elementos senlleiros da paisaxe,

⁶ *Al mismo tiempo, al igual que sucede con otras manifestaciones artísticas, los petroglifos gallegos reflejan la vida cotidiana sólo de una forma oblicua. Está bastante claro que la rutina es una fuente importante de símbolos y metáforas, de forma que estas representaciones evidencian algo más a menudo propuesto que demostrado: el paisaje estaba impregnado de significado y no constituía una mera fuente de aprovisionamiento (Bradley et al. 1993-4: 22).*

promontorios rochosos, áreas rituais e *monumentos salvaxes* anteriores (Santos 2008: 175-6).

Así pois, na 1ª Idade do Ferro resulta bastante común a transformación de vellos espazos de asentamento ou ocupación episódica como referente chave para o artellamento da nova paisaxe fortificada (Fábrega et al. 2005: 282-9). As fortificacións como o Castro Pequeno romperán coa estacionalidade e mobilidade precedente, monumentalizando un espazo ancestral reconvertido agora nun asentamento estable e permanente. A emerxencia da paisaxe fortificada conleva a sedentarización dunhas comunidades labregas e guerreiras apegadas á terra. Os habitantes dos castros serán os protagonistas dunha modificación sen precedentes do espazo natural, xerando unha nova paisaxe na que os camiños da terra e do mar xoguen un papel primordial na apropiación do territorio e no devalar histórico desas comunidades.

Os camiños do Mar: do comercio púnico á romanización

*Na fasquía dos barcos anónimos
postos a flote pola madrugada
extraviados no roteiro do serán
persistiron sempre
a mesma foula e o mesmo ronsel.*

Manuel Antonio

O mar de Arousa foi unha vía de acceso natural ao interior de Galicia mais tamén unha inmensa lagoa pola que chegaban en barco ideas, técnicas e mercadorías, e marchaban soños e esperanzas. Nunha terra debruzada sobre o mar, entre ambas as dúas rías, os camiños marítimos primaron sobre as comunicacións terrestres. No noso traballo de campo na parroquia de Cespón recollimos a memoria⁷ dun tempo que pasou, escoitando falar das embarcacións que facían rutas polo fondo da ría, para ir mercar a Vilagarcía, dos antigos portos e fondeadeiros onde pisaban terra os familiares retornados de Montevideo e Bos Aires, dos naufraxios que marcaron unha época, das antigas procesións marítimas, da homenaxe que o pobo de Rianxo lle brindara a Castelao en Neixón onde foron parar en barco, das anécdotas noitaregas da xentiña que cruzaba *a seca* para ir de festa a Taragoña e outras parroquias de alén mar. Na parroquia de Cespón aínda se conserva a aldea de Arribada e o recordo dun tránsito marítimo primordial até a construción a finais do século XIX da estrada comarcal Padrón-Ribeira, substituta do antigo e dificultoso Camiño Real ou Camiño dos franceses.

⁷ *O'Neixón: historia viva dun castro* (2008) longametraxe documental dirixida por Lukas Santiago e producida polo Laboratorio de Patrimonio do CSIC.

Nesta época contemporánea de mudanzas escoaban aínda os lonxanos ecos dunha realidade importante nesta zona das Rías Baixas dende a Antigüidade. A este respecto, énos moi dificultoso reconstruír a orixe destes antigos camiños do mar, mais a Arqueoloxía fornece restos materiais que nos falan duns contactos comerciais e uns intercambios culturais entre as comunidades barbanzónicas e arousás e o mundo mediterráneo ao longo xa do 1º milenio a. C. Mentres que até o século V a.C. a chegada de navegantes meridionais foi esporádica, a fins do século V a. C. asistimos a unha explosión comercial debida á reorganización das comunidades fenicias do Estreito de Xibraltar e ás exploracións cartaxinesas para abrir a ruta do estaño (viaxe de Himilcón). No ciclo púnico do comercio (ss. V-III a. C.) as comunidades do Barbanza e da ría de Arousa terían un papel protagonista, pola cercanía das explotacións estanníferas e a súa ubicación estratéxica. Neste senso, contamos con materiais de importación en tódolos castros escavados da zona: contedores anfóricos Mañá-Pascual A4, xerras de cerámica común, *askoi* ibicencos, doas oculadas de pasta vítrea, cerámica grega, perfumarios (*aryballoi*)...

As nosas escavacións arqueolóxicas no Castro Grande de Neixón serven para ilustrar o carácter deste intercambio no que o transporte marítimo xogou un papel senlleiro. Esta área arqueolóxica é todo un *emporio* no que se misturan inextricablemente as funcións comerciais e rituais: o recinto superior constitúe toda unha escenografía arquitectónica na que tiñan lugar depósitos rituais, tanto nas foxas do seu interior coma nos foxos que cinguían o recinto monumental. Dentro destas estruturas aparece abundante material púnico datable entre os séculos IV e III a. C. As cerámicas aparecen asociadas a obxectos senlleiros castrexos, como fíbulas, artefactos decorados de óso e imitacións de unguentarios, así como diversos animais, estranos no rexistro faunístico galaico (can, leitón e aves), pero que encaixan ben nas prácticas rituais dentro do ámbito fenicio-púnico, en concreto na celebración de banquetes funerarios (Niveau de Villedary e Ferrer 2004).

Todo isto revela o carácter estruturado (votivo) dos depósitos e maila natureza ritualizada dos intercambios.

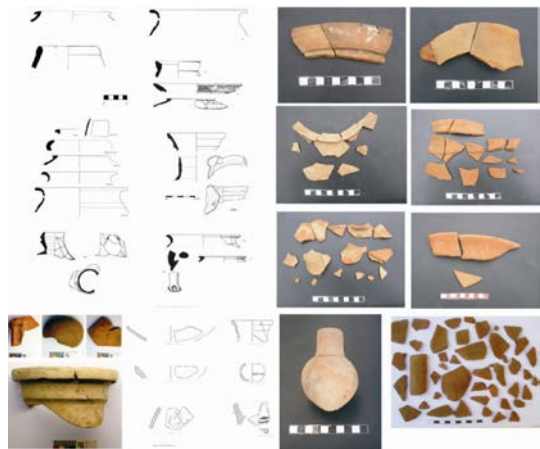


Figura 9: materiais de importación de orixe púnica documentados no Castro Grande de Neixón.

Nos casos como A Lanzada ou Neixón, estes primeiros *emporia* ubícanse en paraxes semellantes a aquelas que caracterizan o mundo púnico do Mediterráneo e da zona do Estreito de Xibraltar: illas e illotes cercanos á costa, cabos que cinguen enseadas, bos portos naturais, e desembocaduras de ríos que actúan como vías de entrada cara ao interior (Naveiro 1991: 149; González Ruibal 2004, 2006).

Fronte ao carácter ritualizado da primeira fase de comercio púnico, o intercambio tardío adquire unha forma máis empresarial, que está en consoancia cunha maior estandarización dos materiais comerciados e unha meirande regularidade dos contactos. Tralo trunfo romano na Segunda Guerra Púnica, o comercio relanzouse potenciando puntos de desembarque antigos como Neixón e A Lanzada, e dando lugar a outros novos en puntos estratéxicos na ruta ao Atlántico N, como o castro de Alobre e o castro das Torres do Oeste en Catoira (fitos que controlaban a desembocadura do río Ulla), ou os *oppida* de Elviña (A Coruña) e Campa Torres (Xixón). As expedicións de Publio Craso (96 a. C.) e Xulio César (62 a. C.) abriron a vella ruta do estaño para Roma e deron paso a ese complexo proceso que a investigación deu en chamar *romanización*.

Mentres algúns castros barbazóns se abandonan no s. I a. C. ou no cambio de era (O Achadizo é o exemplo mellor coñecido) outros recintos como o Castro Grande retoman o seu papel de fito espacial no tráfico marítimo, actuando como un porto comercial que concentra unha grande cantidade de material cerámico: ánfora *Haltern 70* procedente de Andalucía, *terra sigillata hispánica* altoimperial que chegaba dos obradoiros de Tritium Magalum (A Rioxa), *terra sigillata hispánica* tardía do mesmo val de Najerilla e do Douro (Rodríguez 2008). Por unha banda, o Castro Grande de Neixón participa na dinámica de distribución eminentemente costeira dos primeiros produtos hispánicos, distribución que posiblemente sexa máis tardía que no resto da Península, tal e como parece que sucede no resto do actual territorio da provincia da A Coruña onde os tipos cerámicos coma os de Neixón fan a súa aparición a finais do século I d.C., principios do século II d.C (López Pérez 2004). Por outra banda, hai un segundo episodio comercial que viría sinalado polas producións tardías documentadas.



Figura 10: os Castros de Neixón foron un referente na navegación antiga cara ao interior de Galicia. Á esquerda, restos de ánforas béticas Haltern 70 en proceso de estudo durante as escavacións no Castro Grande de Neixón.

A Arqueoloxía permítenos documentar os ciclos de comercio nos que se inseriron os camiños do mar de Arousa. A partir dos materiais de importación podemos abordar unha interesante Arqueoloxía comercial que reconstrúa esas dinámicas da Antigüidade. Así pois, a partir do rexistro exhumado no Castro Grande recoñecemos o esmorecemento da rota comercial Atlántico-Mediterráneo que canalizaba Gadir, aparecendo novos centros distribuidores que moito teñen que ver coa implantación no territorio de bos camiños terrestres. Deste xeito, posiblemente, a implantación das novas infraestruturas de comunicación terrestre (materializadas nas vías XIX e XX do Itinerario de Antonino) posibilitou a súa aparición, ao igual que a fundación de importantes centros de control económico e administrativo como podería ser o caso de Bracara Augusta. Neste contexto, os produtos hispánicos que chegan ás Rías Baixas son canalizados dende Bracara Augusta. A capital do *conventus bracarense* recibiría a través do Douro os produtos procedentes da Meseta e os redistribuiría cara ao Noroeste por vía marítima empregando o seu importante porto de Cale ou utilizando as novas vías de comunicación que a partires do século I d.C Roma constrúe na Gallaecia. Os materiais que chegan ao Castro Grande posiblemente o fagan a través das dúas vías citadas, xa que debemos ter en conta a proximidade da vía XX e a existencia dun importante porto emprazado nas inmediacións do actual núcleo de Pontecesures ao cal arribarían os barcos accedendo polas proximidades da Punta de Neixón.

Este exemplo do Castro Grande de Neixón amósanos como a Arqueoloxía de hoxendía ampliou o coñecemento sobre o tráfico comercial e as vías de comunicación marítimas e fluviais⁸, mentres que

⁸ O recente achado no río Lima de dúas pirogas de madeira datadas por C-14 na fase final da Idade do Ferro (Alves e Reith 2007) amosa o tipo de embarcacións empregadas polas comunidades locais para o

non acontece o mesmo no tocante aos camiños terrestres. A investigación non se pon de acordo na existencia ou non de vías romanas que cruzasen o Barbanza, dando lugar á polémica e pouco fundamentada restitución de hipotéticos trazados de vías posibles (Franco 2000, 2001, 2007). No estado actual dos nosos coñecementos, debemos pensar nunha priorización da tradicional vía marítima en época romana no Barbanza e na ría de Arousa. Como dixemos, o Ulla é, despois do Miño, a máis importante vía de penetración cara ao interior de Galicia. Significativamente, perto da súa desembocadura, na illa de Cortegada, localizouse un pecio⁹ de época augustea cargado con ánforas *Haltern 70* e *sixillata itálica* (Naveiro 1984; Naveiro e Caamaño 1992; Fernández Pintos 2001). A romanización dos enclaves portuarios como Castro Grande de Neixón, Alobre ou Torres de Oeste sería un proceso que moito tivo que ver con este tráfico comercial e que cedo se relacionaría coa explotación económica industrial do litoral a través de establecementos de salgado (Suárez Piñeiro 2003), coa conquista definitiva das terras de val e da plataforma litoral, así como coa implantación no territorio dunha puxante rede de *villae* (Ayán 2008; López Barja et al. 2008; González Millán 2009).

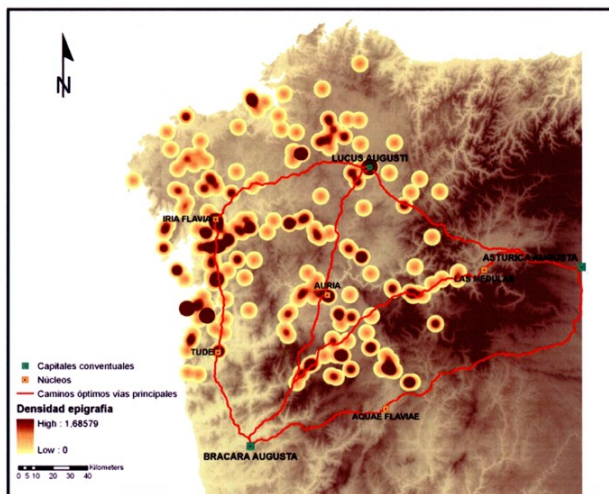


Figura 20: Densidad de epígrafes en Galicia en relación con los caminos óptimos.

Figura 11. Aplicación de metodoloxías SIX á Galicia romana. Camiños óptimos entre capitais conventuais e áreas de concentración de epígrafes (Güimil 2009: fig. 20).

transporte fluvial, tan importante neste período para conectar as terras do interior coa costa.

⁹ Este barco seguía sen dúbida a ruta aberta polos púnicos séculos atrás: a cerámica común púnica localizada máis ao interior de Galicia apareceu en Castrovite, ao carón do río Ulla, a 35 quilómetros liñais de Torres de Oeste (González Ruibal e Carballo 2001: 48) nun nivel datado no século V a. C.

Artellamento do espazo e comunicación no Barbanza medieval

Os baldeiros arqueolóxicos adoitan ser o resultado de preguntas mal formuladas, prácticas trabucadas e ideas preconcebidas. Un caso paradigmático é a época altomedieval en Galicia, sobre todo o caso dos mal chamados séculos escuros (ss. V-VII d. C.). Novamente, a Arqueoloxía da Paisaxe, fornece datos que modifican sustancialmente un panorama que considera a fin do mundo clásico como a fin do mundo e o punto de arrinque dun empobrecemento xeralizado a grande escala. Por outro banda, a inexistencia na práctica dunha Arqueoloxía medieval no NW e a imposición de límites disciplinares insalvables teñen servido para consolidar unha imaxe falsamente sólida do proceso de protofeudalización en época altomedieval.

Pola contra, o desenvolvemento dunha liña de traballo en Arqueoloxía Rural en Galicia (Ballesteros 2003) supuxo un avance cuantitativo e cualitativo no noso coñecemento dos séculos V-VIII d. C. demostrando cientificamente que a paisaxe rural tradicional, construída por unha sociedade campesiña explotada tivo lugar en época moito máis temperá do que se cría. As terrazas de cultivo que parcelan o terreo do NW deveñen unha auténtica arquitectura monumental, toda unha metáfora material dos procesos vividos por unhas comunidades labregas altomedievais que modifican e acondicionan o relevo, alteran as cualidades e calidades do solo para estimular a produtividade implantando determinados cultivos segundo necesidades impostas ou adquiridas (Ballesteros 2010: 26). A escala de Galicia, demóstrase o inicio do cambio na paisaxe agraria na Baixa Romanidade (s. IV d. C.) para desenvolverse plenamente no período *xermánico*, documentándose unha actividade deforestadora acompañada incluso dunha intensa actividade metalúrxica, ambas as dúas reflectidas en análisis paleoambientais¹⁰. Neste proceso de conformación da paisaxe agraria protofeudal probablemente se consolidou a rede primaria de vías de comunicación terrestres¹¹. Polo de agora, non se teñen desenvolto investigacións arqueolóxicas desta caste no Barbanza, polo que nos queda o recurso á documentación dispoñible.

¹⁰ Comentario personal de A. Martínez Cortizas (LPPP, USC).

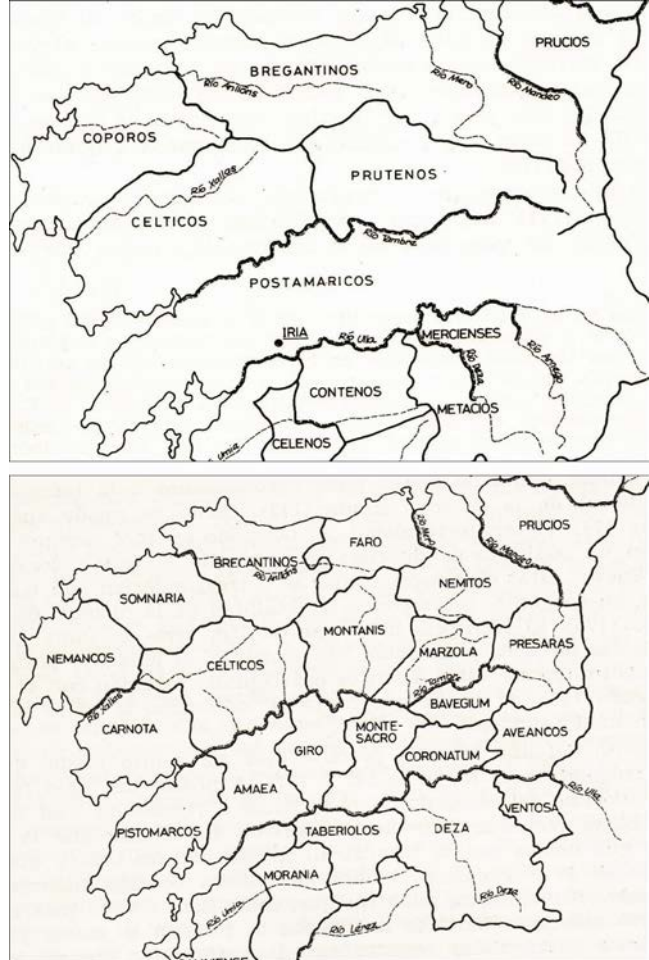
¹¹ *Las nuevas estrategias se plasman en la creación, diseño y planificación de nuevos paisajes, objetivados a través de roturaciones, de la construcción de estructuras de abancalamiento, de parcelaciones, caminos, etc... que vienen acompañadas de la aplicación de nuevas técnicas/prácticas que no se habían documentado en periodos anteriores. Espacios antes vírgenes están sufriendo serias alteraciones y modificaciones con la intención de hacerlos ahora más productivos, explotarlos y controlarlos* (Ballesteros 2010: 38).

Documentación, artellamento do espazo, arqueoloxía e Idade Media

Se ben referimos neste primeiro epígrafe catro elementos completamente diferentes, todos eles conflúen nun punto: a información histórica. A determinación cronolóxica, as fontes, e mailo estudo do espazo como vestixio arqueolóxico, no tocante a unha modelación pasada do mesmo, ofrecen unhas enormes posibilidades de interpretación e de explotación de cara ao coñecemento histórico en Galicia; un desenvolvemento materializado no noso caso grazas ao proxecto dos Castros de Neixón (Sánchez 2007; 2008; Novás 2007).

No caso da información medieval, a documentación escrita é o alicerce das nosas conclusións, nomeadamente textos dos séculos XII ao XV que se atopan custodiados na súa meirande parte no Arquivo da Catedral de Santiago¹². Deste conxunto habemos considerar dous continxentes documentais. Por unha banda o integrado na serie *Casas y Tenencias*; unha boa parte do espazo do Barbanza integrábase na tenza de Boiro, pertencente ao Cabido da Catedral. E en segundo lugar a documentación de Pedro Leiteiro, un burgués compostelán do século XV que inviste en múltiples propiedades ubicadas en Boiro e a súa contorna; estas terras rematan por pertencer ao Cabido que conserva a documentación até hoxendía.

Figura 12. Arriba: mapa de parroquias (ano 572). Abaixo: mapa de parroquias (anos 900-950) (en López Alsina 1988).



¹² <http://archivium-sancti-iacobi.blogspot.com/>

Sobre esta base realizamos un traballo de búsqueda, de transcripción e edición, así como de análise, todos eles fundamentais para extraermos a información que os textos nos fornecen. Son testemuñas do Boiro medieval, da Ribeira medieval, d'A Pobra medieval e do Barbanza, en definitiva, permitiñndonos escoitar directamente as voces dos seus habitantes de fai máis de seiscientos anos.

Certo é que necesitan ser escoitadas atentamente, filtrando cada dato, cada información, botando man da Paleografía, a Diplomática... porque non hai malas fontes, senón malos historiadores. E que nos ofrecen? Pois lugares, pasos, rutas e camiños, entre outras cousas. Por onde pasaban os seus habitantes, por onde paseaban, que vían... Porque o artellamento do espazo, ao fin e ao cabo, non é máis ca iso: como as comunidades do pasado se moven e modelan o seu contorno xeográfico. Os elementos máis básicos da vida cotiá.

Nada poderíamos facer para un estudo como éste, na súa vertente medieval, só cos textos; cómpre concordalo cos restos; entra forte aquí a Arqueoloxía e, por suposto, as informacións obtidas grazas ao proxecto Neixón de anos atrás. Sobre a base da información escrita temos desenvolto a metodoloxía arqueolóxica, no sentido das prospeccións no terreo e maila análise a nivel micro dos vestixios materiais da paisaxe tomados como resto histórico-arqueolóxico. Como fan os entusiastas socios de O Faiado-2: camiñar os camiños, ver os letreiros, carteis e mapas, andar polos *campos das mámoas* procurando congostras e corredoiras... porque é moi doado tentalo dende unha cadeira académica, pero é máis divertido e útil facelo sobre o terreo. Lemos, vemos e interpretamos.

Todo isto nos ten ofrecido unha serie de resultados, sobre a base da historia medieval de Galicia (que non é pouca). Porque tamén cómpre saber onde nos movemos e sobre que base interpretamos os datos; do contrario, e é algo que acontece en máis ocasións das que se debe, córrese o risco de que o discurso nin sequera teña sentido.

Catro vertentes, xa que logo: fontes documentais, artellamento do espazo, Arqueoloxía e Idade Media. Todo ao servizo do Barbanza nunha liña de investigación que ten sido tan frutífera no proxecto Neixón (2003-2008) que, o sentimos por algúns, nos resistimos a abandonar. Artellemos, pois, o Barbanza no mundo medieval.

O mundo en guerra. O Barbanza no espazo da Alta Idade Media.

O artellamento do espazo na Alta Idade Media no Barbanza e a súa contorna vén marcado por tres elementos fundamentais: as vías de comunicación preexistentes prehistóricas ou antigas, a nova organización eclesiástica dende os séculos V e VI, e mailo artellamento militar posterior, no tocante á disposición do territorio, no seo das invasións normandas do século X.

Xa nos temos ocupado das vías antigas da contorna, que agora, en época medieval, continuaban en uso e mantiñan o seu papel vertebrador do espazo. Ademáis deste condicionante, o espazo barbanzán chega xa con certo artellamento á alta Idade Media, inserto na organización parroquial da primeira Igrexa. No ano 572, momento do II^o concilio de Braga, e baixo o topónimo de *Postamaricos*, atopábase xa integrado nos lindes parroquiais que conformaban o territorio da sé de Iria Flavia; a denominación evolucionou posteriormente a *Pistomarcos* e a *Postmarcos*.

Tempo despois, no século IX, a organización do espazo materialízase en tres igrexas designadas como propias da sé de Iria por Afonso III, no 868: Santa Cristina de Lesón (hoxe Santa Cruz, en A Pobra), San Sadurniño de Goiáns (Porto do Son) e San Vicenzo de Nebra (hoxe Santa María, tamén no Porto do Son). Xa no século X, o territorio de *Postmarcos* se define cuns límites claros no sistema parroquial con A Mahía. Esta primeira organización eclesiástica altomedieval vencellada á organización parroquial é un dos elementos fundamentais de organización do territorio, que pon as bases para as divisións posteriores. Constitúese así un artellamento abondo como para que houbera no seu seo algunhas instalacións monacais, coma o convento de Santo Estevo de Boiro, que nos refire López Ferreiro, ubicado na ría d'Arousa, e que tería sido atacado na invasión normanda do 968 (López Ferreiro 1899: 397). Un mosteiro que foi posteriormente anexado ao de San Paio de Antealtares.

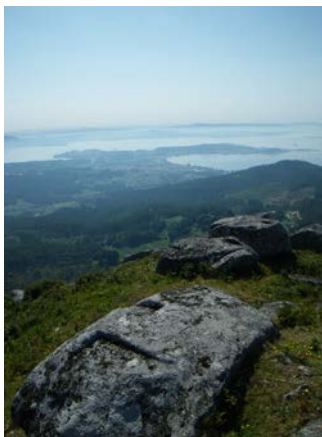


Figura 13. Dominio do territorio dende o castelo de Vitres.

O establecemento eclesiástico resposta, sen dúbida, a unha ocupación do espazo de sinalada incidencia para os séculos VI-IX, malia que menos densa que noutras contornas e de carácter rural, coa habitación localizada en pequenos núcleos a medio camiño entre a vivenda e a produción para subsistencia. De igual interese resulta a incidencia das invasións normandas sobre o Barbanza altomedieval. No ano 934, en 21 de febreiro, o monarca leonés Ramiro II fai doazón á igrexa de Santiago do *commissum Pistomarcos*, un territorio que se formulaba xa como unidade territorial, concedéndoo *secundum illud obtinuit Lucidus Vimarani*, e definindo xa un espazo concreto: *de Vlia in Tamare*, o abranguido entre os ríos Ulla e Tambre (Lucas Álvarez 1998: 111-2. doc. 40). Así, un territorio que antes estaba dentro da diocese como circunscrición parroquial pasa agora a depender da igrexa iriense-compostelá, que sobre ela exerce o dominio e compete a defensa e organización de poboacións.

A mediados do século X, e especialmente na súa segunda metade, as costas de Galicia vense asoladas polos ataques e saqueos normandos. Estando xa sobre aviso, o bispado iriense-compostelán era un dos únicos poderes, por territorio e infraestrutura, que podía establecer un sistema defensivo minimamente solvente. Dende este bispado compostelán se edificaron diversas fortalezas, tentando fortificar a costa fronte aos ataques; foi así como xurdiron fortalezas como as d'A Lanzada ou as Torres de Oeste, de Catoira.

A precaución non foi en balde. Foi pola ría de Arousa por onde, no ano 968, penetraron as tropas normandas de Gundraed desembarcando polas Torres de Oeste¹³. A invasión expandiuse por costa e interior, chegando até Compostela e costándolle a vida ao bispo Sisnando, ferido por unha saeta contra o ano 970. Non nos importa aquí a invasión, senón o artellamento que a súa defensa implicou para o espazo do Barbanza, baixo dominio compostelán dende a doazón do *commissum* no 934. Ante o perigo de que estes ataques se seguisen sucedendo, o bispado de Iria, o verdadeiro poder efectivo, fortificou a costa en puntos chave para a vixilancia e mailo control do acceso. Deste xeito artellouse unha pequena rede defensiva no Barbanza e a súa contorna, con enclaves xa citados como A Lanzada e Oeste, aos que se engaden outros como, quizabes, o Castelo de Vitres¹⁴.

¹³ Segundo López Ferreiro ao mando dunha escadra de 100 naves (López Ferreiro 1899: 351-2).

¹⁴ Este último caso resulta de profundo interese pola indefinición do enclave e do seu contexto; relativas a Vitres non se localizan fontes documentais polo que a interpretación resulta complexa. Aínda así, e agardando unha mellor definición con algún proxecto de investigación máis exhaustivo, podemos inferir que se trata dunha fortaleza de tradición altomedieval, con todas as reservas; a falla de

Organización eclesiástica e sistema defensivo que marcan, pois, os fitos fundamentais de cara ao artellamento do espazo do Barbanza na Alta Idade Media.

Rede viaria e espazo circundante de Barbanza nos séculos XII-XIV.

Co século XII prodúcese, a nivel xeral europeo e hispano, un desenvolvemento do poboamento materializado na fundación de novos núcleos e na potenciación dos existentes. Xurden agora enclaves costeiros nos espazos de dominio da mitra compostelá, como eran as rías de Arousa e Pontevedra; vencellado a este proceso prodúcese o desenvolvemento urbano de Noia e documentamos no Barbanza do século XII plenamente conformada a rede parroquial (Sánchez 2007).

O incremento de poboación e de poboamento traen consigo dous efectos paralelos. Por unha banda, intensifícase a explotación de recursos; neste caso principalmente falamos de recursos marítimos, que nutren a economía destas localidades costeiras e, con iso, o fluxo de produtos. E en segundo lugar, todo deriva nun desenvolvemento obrigado das vías de comunicación e unha mellor definición das mesmas, favorecendo o tránsito de persoas e mercadorías.

Deste xeito, á altura dos séculos centrais da Idade Media en Galicia atopamos xa unha estrutura viaria moito mellor definida¹⁵. O incremento na densidade de poboación que se produciu no transcurso dos séculos IX-X ao XII-XIII trouxo consigo unha meirande necesidade de comunicación e artellamento do espazo nunha sociedade onde, en contra do tópico, o movemento e os desprazamentos, especialmente a curta distancia, eran cotiáns. No caso do Barbanza, seguindo a tónica galega, foron aproveitados en varios puntos as vías de comunicación preexistentes ou cando menos fitos e vestixios de poboamento anterior, como mámoas ou castros, que foron integrados en época medieval como referencia visual na rede viaria. Elisa Ferreira (1988) define os camiños que artellan o Barbanza marcando dúas rutas principais: unha vía costeira que rodea a península, con unión de ambos os dous camiños N-S na fortaleza de Rocha Forte (Sánchez et al. 2004); e outra ruta interior que artella o espazo do Barbanza de N-S, presentando diversos ramais.

información na Historia Compostelana e, por suposto, no pleito Tabera-Fonseca, fainos teorizar (aínda sen excesiva base) cunha utilización cara ao século X no marco da defensa do territorio e un abandono posterior.

¹⁵ Vén sendo certamente un período mellor coñecido grazas tamén á meirande existencia de fontes e traballos realizados sobre elas, nomeadamente o xa clásico de Elisa Ferreira Priegue (1988).

No primeiro caso, o costeiro, se partimos de Santiago de Compostela a ruta divídese no castelo de A Rocha Forte, un destacado centro de poder efectivo do arcebispoado compostelán e de recadación de rendas; tras separarse continúa e rodea pola costa a península de Barbanza, comunicando toda ela co porto máis importante que existía na zona nos séculos XIII-XIV, o de Noia. Neste itinerario A Rocha resulta fundamental como fito no acceso a Compostela, non só polo seu carácter militar mais tamén polo seu papel económico; era aquí onde se executaba

o pagamento do portádego da cidade e dos impostos de mercadorías. No caso do Barbanza cobra importancia no caso do peixe, de cuxos portos se levaba para ser vendido na cidade compostelá (Sánchez 2007; Novás 2007; Guitián 2010). Neste contexto xogou tamén un papel primordial o Castelo da Lúa, na praia da Torre en Rianxo, fortaleza da mitra compostelá que controlaba a ruta terrestre pola que marchaban as mercadorías procedentes dos portos do S do Barbanza (César 2003, 2007; Sánchez 2007; Bonilla 2009).

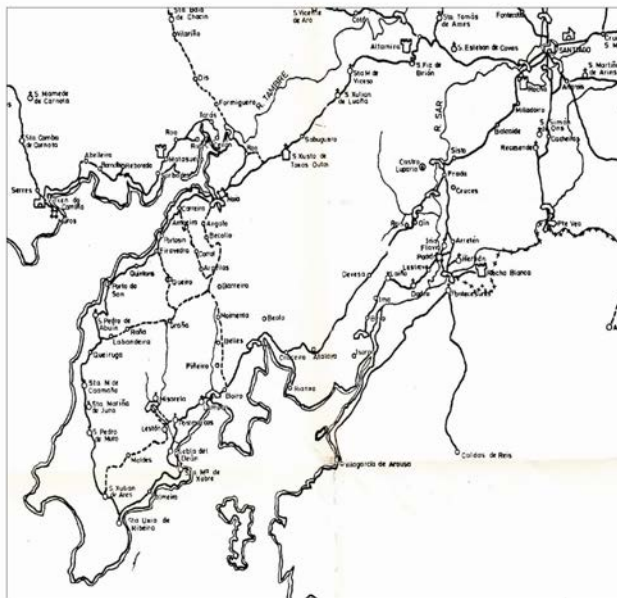
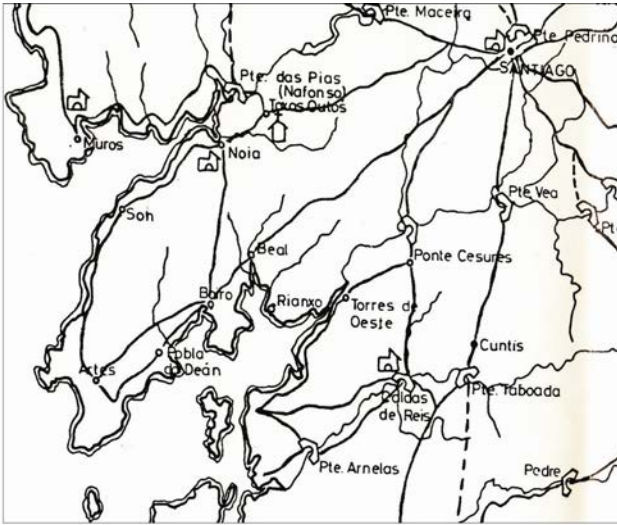


Figura 14. Mapa xeral de camiños medievais propoñendo para o Barbanza por E. Ferreira Prieque (1988).

A ruta costeira bordeia o levante dende Cruceiro até Boiro para continuar deica Lampón onde se bifurca por unha banda cara a Postmarcos e pola outra, seguindo pola costa, até Pobra do Deán e Santa María de Xobre, onde se volve unir. Continúa cara a San Pedro de Palmeira e Santa Uxía de Ribeira para ascender a San Pedro de Muro e bordear o litoral norte até Noia. De Cruceiro un ramal aproveita o camiño quizabes antigo para chegar a Rianxo, co camiño principal continuando polas marxes do río Ulla, comunicando con Padrón e de aí a Santiago. Este entramado facilitaba non só o tránsito mais tamén o abastecemento da zona; a comunicación con Palmeira e Santa Uxía se comprende se consideramos que se trata de dous pequenos portos medievais cuxo produto fluía así cara ao interior do Barbanza. O segundo camiño vertebrador da zona é interior, curtando a dorsal do Barbanza e atravesando de N a S. Esta vía comunicaba dous dos centros fundamentais, Boiro con Noia, pasando por Belles, Moimenta, Becollo e Argalo. Por tanto estas dúas redes viarias, que en realidade son unha mesma, artellan a comunicación do Barbanza e permiten o fluír de camiños cara a Compostela, non só de personas senón tamén de produtos, coma o peixe, que pagaban taxa n'A Rocha e se venderían en Santiago.

A estas rutas habemos de engadir outros elementos de vertebración do espazo barbanzán en época medieval: aqueles que permiten a comunicación interna. A un nivel micro, e como non podía ser doutro xeito, en época medieval intégranse como referentes da paisaxe e do artellamento do espazo elementos do poboamento antigo, como castros, mámoas, tal como sinalamos no apartado precedente.

En resumo, a implantación da rede eclesiástica, a organización militar, necesaria polo contexto bélico das incursións normandas, e maila existencia de vías de comunicación preexistentes van configurando o artellamento do espazo no Barbanza durante a Alta Idade Media. Tempo despois, a densificación da poboación e o xurdimento de novos núcleos, con todo o que iso conleva, traen consigo un novo desenvolvemento das vías vertebradoras da zona, fundamentado nun camiño que rodea por N e S a península para volver atoparse en Rocha Forte e noutra vía que cruza o territorio pola súa dorsal. Xunto a estas rutas principais, multitude de puntos visuais, fitos e enclaves, en ocasións elementos considerados actualmente como rexistro arqueolóxico, constituíron puntos de referencia para ese artellamento espacial.

Definimos así os camiños, traballados e utilizados polas xentes medievais máis do que moitas veces se pensa. A Idade Media, e moito menos en Galicia polo tipo de poboamento, non é estática, pechada, é un mundo aberto, de contactos, de camiños, de feiras e paseos. Un mundo que se reflicte perfectamente no artellamento do espazo do Barbanza medieval.



Figura 15. Calzada ao castelo de Vitres (fotografía de Soledad Felloza).

As vías da Modernidade

O tecido viario de época medieval vai estar en uso ao longo do Antigo Rexime até o século XIX coa instauración do Estado liberal e o xurdimento dunha percepción moderna do espazo, as comunicacións e o territorio. No discurso da Ilustración, nas iniciativas das Reales Sociedades Económicas de Amigos del País, nos textos de Cornide e nas representacións cartográficas da ría de Arousa xa vemos esbozada unha concepción economicista da paisaxe, coma un espazo que cómpre ordear, comunicar e explotar co gallo de acadar progreso para Galicia. Rachar cos sistemas gremialistas, racionalizar as explotacións dos recursos agropecuarios, mineiros e pesqueiros e vertebrar o territorio para dar saída ao mercado capitalista dos produtos da terra forman parte do programa da Modernidade, que entra no Barbanza no último terzo do século XIX.

Neste contexto, os símbolos da Modernidade son o tren (que nunca chegou aquí), e as novas estradas, ao pé das cales os indianos e emigrantes retornados comezan a erguer as súas novas casas que rachan co modelo tradicional da arquitectura vernácula. Esta nova rede viaria irá desprazando aos camiños antigos que seguen interconectando o mundo agrario tradicional, das aldeas e parroquias á marxe do desenvolvemento urbano.

No noso proxecto encol da explotación do wolfram no Barbanza estamos a analizar a conformación desta paisaxe da Modernidade na que a apertura de novas vías e o control do tránsito por parte do Estado (a través das casillas de peóns camineiros e cuarteis da Garda Civil) resulta crucial, como se viu na guerra civil, na loita contra o estraperlo e a guerrilla na postguerra e na propia circulación do mineral nos anos 40 e comezos dos 50.

Os camiños do ouro negro

*Os cartos do wolfram,
como veñen, van.*

Dito popular recollido en Vilagarcía
de Arousa.

A Modernidade vainos deixar fondas pegadas perceptibles no territorio barbanzán. Entre as actividades que se desenvolveron nos séculos XIX e XX a minería foi unha das industrias que xerou un maior impacto na paisaxe da bisbarra. Este é o tema que vai centrar o seguinte apartado e nel porase en relevancia a trascendencia que tivo na rede de camiños e nas vías de comunicación en xeral.

Pero a Modernidade chegou paseniño ao Barbanza e como non podía ser doutro xeito a través do mar no s. XIX e comezos do s. XX coas industrias conserveiras que se foron asentando nas dúas beiras da ría de Arousa. A natureza da súa actividade e a súa lóxica situación a carón da costa fixo que esta industria non influíra demasiado nos camiños e vías terrestres e se mirase por tanto cara ó mar.



Figura 16: embarcación da Kriegsmarine nun porto galego a comezos da década de 1940 en plena neutralidade española. Arquivo familiar de J. García Trevisani (Vilagarcía de Arousa).

A finais do XIX, da man de capitais británicos, tamén apareceron na bisbarra dous establecementos mineiros, un en Lampón (Boiro) e outro e San Finx (Lousame) adicados nestes anos á extracción de mineral de estaño. A este respecto, hai pouco estudado, debido á falta de documentación nesta época, pero sabemos que tanto Lampón como a *San Finx Tin Mines* (San Finx) introduciron novos elementos propios da cultura fabril británica coma, por exemplo unha crecente mecanización, o uso de novas técnicas extractivas, a utilización de enerxía eléctrica, a aparición de novas formas de organización do traballo, a instauración do chamado sábado inglés... Todo isto marcou un forte contraste coas actividades que tradicionalmente se vencellaban á pesca ou ao laboreo agrícola. O contraste debeu ser aínda maior se temos en conta que se trouxeron a esta zona periférica costumes e modos de vida tipicamente británicos. Un exemplo ilustrativo foi a construción dunha pista de tenis ao carón da vivenda do xerente da que existe unha fotografía no arquivo do concello de Lousame.

Pero o impacto desta primeira industria foi bastante limitado e non modificou sensiblemente as formas de vida nas aldeas labregas e mariñeiras da zona, exceptuando os operarios que traballaron nesta época nas explotacións. Un elemento como a corrente eléctrica, por citarmos un exemplo, non se xeneralizaría até polo menos a década de 1960.

No que respecta aos camiños e vías de comunicación hai que destacar que a situación destes dous centros mineiros a uns poucos quilómetros cara ao interior obrigou á utilización dos camiños terrestres. No caso de San Finx, máis afastado dos puntos de embarque de mineral que Lampón, sabemos que no 1896 se construíu un camiño ou estrada entre a mina e Taragoña (Rianxo), onde despois se cruzaba en barcazas para Carril (Ruiz Mora e Álvarez Campana-Gallo 2006).

A nosa atención vaise centrar, non obstante, noutro fenómeno de duración máis curta no tempo, pero de impacto moito máis forte tanto na poboación local como na paisaxe e tamén por suposto na rede de camiños e vías de comunicación. Estamos a falar da chamada *época do wolfram* ou *febre do wolfram* que abrangue dende 1939 até 1945, cun repunte posterior entre 1950 e 1953 no contexto internacional da Guerra de Corea (Carmona 2003; Nadal 2006).

O wolfram é un mineral que durante a IIª Guerra mundial foi usado profusamente por Alemaña na industria bélica para o seu emprego en blindaxes e, sobre todo, en municións de grande calibre. A falla de xacementos dos que abastecerse de materia prima dentro dos territorios do Reich e a imposibilidade de importala de China, máximo produtor mundial, fixo que as miradas xermanas virasen cara ao NW peninsular. As boas relacións entre Alemaña e a España de Franco, froito da axuda militar prestada durante a Guerra Civil e da existencia dunha importante rede comercial entre os dous países, fixo que gran cantidade de mineral fose vendido á potencia do Eixo a pesares da declarada neutralidade española e malia as fortes presións dos países aliados para dificultaren ou impediren este comercio (García Pérez 1994, Leitz 1996; Viñas 2002).

A dependencia que tiña Alemaña deste mineral fixo que pronto comezase a subir de prezo e isto provocou que se comezase a abrir unha enorme cantidade de explotacións de wolfram por todo o noroeste.

Nesta época, entre o 1939 e 1945 e con especial intensidade entre os anos 1942 e 1944, xorden polo NW diversos centros mineiros de importancia como Fontao (entre Silleda e Vila de Cruces), Casaio (Carballeda de Valdeorras), Vilardecervos (Vilardevós), Monte Neme (Carballo), Varilongo (Santa Comba), San Finx (Lousame), Peña del Seo (Oencia, Bierzo) ou A Panasqueira e a Borralha (Portugal) (Gurriarán 2000; Losada e Rodríguez 2002). Todos eles van ser un fervedoiro de actividade con centos ou miles de persoas adicadas a actividades de extracción do mineral, á busca de novos filóns, á comercialización legal e ilegal e incluso á labores de espionaxe.

O Barbanza non foi alleo a esta corrente. Reconvertéronse as vellas explotacións de estaño de Lampón e San Finx, explotada dende 1940 por Industrias Gallegas S.A., para dar preferencia ao novo ouro negro que representaba o wolfram e abríronse tamén novas minas, a maioría delas de moi pequeno tamaño, de carácter incluso familiar e cun sistema de traballo moi artesanal, escasamente mecanizado que só resultaron rendibles neste contexto económico extraordinario (Ayán et al. 2008).

O Barbanza é un escenario privilexiado para estudar este fenómeno porque aquí teñen lugar tódalas circunstancias posibles: hai grandes e pequenas explotacións; existiu un intenso traballo dos chamados «buscóns» ou aventureiros, que se botaban ao monte á busca de filóns ricos en mineral; hai constancia da existencia de diversos procesos de traballo dende os de carácter máis industrial até os simples bateos nos ríos e regatos; había importantes centros de compra e venda de mineral e finalmente a situación xeográfica favoreceu que se artellaran distintas formas de transporte do wolfram, tanto por terra coma por mar (Agrafoxo 2002).

Outro factor interesante é que ademais neste territorio vese claramente como conflúen os intereses da potencia xermánica e dos aliados. A primeira para aprovisionarse da maior cantidade de mineral posible e os segundos para dificultar e incluso impedir este aprovisionamento grazas ao mantemento dunha tupida rede de axentes e espías que, entre outras estratexias, mercaban materia prima para acadar un alza artificial dos prezos (isto coñécese como *guerra económica*).

Evidentemente todo isto redundou en maiores subidas de prezos e en fortes beneficios para os propietarios de concesións mineiras, comerciantes, intermediarios de todo tipo, estraperlistas... Centos de mineiros improvisados coa esperanza dunha rápida ganancia botáronse ao monte na busca de filóns ricos en mineral. Toda a contorna de San Finx, os montes da parroquia de Bealo, as ribeiras dos ríos Coroño e Mosquete... segundo contan as testemuñas orais eran pola noite unha *romaría de xente* na busca ás agachadas do prezado metal.

En definitiva, a minería do wolfram, a pesares da súa curta duración no tempo, deixou fondas pegadas tanto nas xentes coma no territorio, aínda visibles en forma de galerías, escombreyas, gabias, edificacións..., pero por desgraza practicamente esquecidas por todos.

Neste senso a rede viaria de camiños e estradas xogou un importante papel no tránsito do mineral, para levalo dende as bocaminas ata os portos ou estacións de tren e finalmente até a Alemaña nazi. Un estudo aínda pendente por facer é reconstruír cales foron os itinerarios ou camiños do wolfram. Unha ollada superficial permítenos concluír que a vella rede tradicional de camiños está sostendo o crecente tráfico de wolfram e xunto a ela nacerán novos itinerarios e vías de comunicación que garantirán o abastecemento de materia prima e reducirán o lapso de tempo entre a extracción do mineral e a súa recepción nos centros de transformación.



Figura 17: Cartografía mineira do Barbanza e mapa da mina de San Finx amosando a rede de galerías subterráneas que conforman a explotación.

Camiños baixo terra

Para entendermos e simplificando moito, no Barbanza, podemos identificar até tres sistemas diferentes de extracción do mineral que implican uns efectos diferentes sobre a paisaxe:

Mediante galerías e pozos: que van seguindo as vetas de mineral e abandonando as que deixan de ser produtivas. Normalmente implica un labor mineiro máis mecanizado e un xeito máis rendible de extraer o mineral. É por tanto o

sistema extrativo máis empregado nas explotacións de maior tamaño (San Finx, Lampón, Moimenta) aínda que tamén se combinará frecuentemente cos outros dous sistemas.

Mediante a explotación superficial dos filóns: a pegada arqueolóxica que deixan son fundamentalmente gabias e escombreciras. Este labor realízano os chamados *mineiros de monte* no contorno doutras explotacións de maior tamaño, como Lampón ou San Finx, ben baixo o control das compañías (por exemplo a chamada *zona libre* en San Finx) ou ben de forma ilegal realizado polos chamados *buscóns*.

Bateado do mineral: realizado en praceres fluviais ricos en mineral, nas escombreciras das minas. Algunhas zonas especialmente traballadas son as marxes dos ríos Coroño e Mosquete, as ribeiras da Barquiña (Santa Cristiña de Barro, Noia) ou a explotación de Vidres (Cespón, Boiro).

O primeiro dos sistemas, a explotación mediante galerías e pozos, supuxo un impacto brutal no territorio que paradoxalmente só é parcialmente perceptible na superficie a través das bocaminas, a maior parte delas ocultas á nosa ollada pola mesta vexetación, ou de construcións asociadas que nos indican a existencia dunha auténtica paisaxe subterránea.

As galerías e pozos que atravesan o Barbanza coma un queixo gruyere constitúen unha nova rede de camiños baixo terra, feitos para extraer o wolfram e usados para transportalo ao exterior a través de vagonetas que se movían sobre raíles. Dificilmente podemos valorar atinadamente cales son as magnitudes destas arterias que comunicaban o corazón da terra coa súa epiderme, en grande medida debido á escaseza de documentación e pola dificultade de atopar planimetrías das minas de menor tamaño. San Finx, con diferenza a explotación de maiores dimensións no Barbanza, dá que si temos abundantes testemuños documentais, pódenos dar unha idea aproximada. No plano do Instituto Geolóxico Minero de España (IGME) vese perfectamente a existencia de quilómetros de galerías distribuídos en diferentes niveis ou pisos.

En Lampón (Boiro) por comentarios dos veciños sabemos que todo o monte está furado de pozos e galerías, moitas feitas pola *compañía*, *A Estañífera de Arousa*, pero outras tamén realizadas polos *buscóns* que fan á *roubacha*, termo co que se denominaba á actividade de ir roubar pola noite wolfram ás minas. Estas persoas en ocasións ás veces chegaban a facer galerías e pozos ilegais que cortaban ás da compañía de onde podían sacar o mineral de mellor calidade sen seren detectados.

Por desgraza a actual perda de memoria da sociedade sobre este patrimonio leva en ocasións a episodios dramáticos nos que persoas teñen caído e falecido no interior dos pozos.

Camiños novos e vellos

Como vimos, a gran cantidade de mineral demandada pola industria bélica, vai facer que as grandes explotacións existentes no territorio (San Finx e Lampón) non sexan capaces de abastecer tódalas necesidades da guerra. Isto xunto coa alza de prezos fixo que xurdiran polo territorio unha lista interminable de explotacións de pequeno tamaño. Así, unha cantidade moi elevada de mineral, case imposible de contabilizar, saíu destas minas e das actividades extractivas ilegais cara á Alemaña Nazi. De súpeto, unha pequena zona do occidente peninsular entraba de cheo no sistema económico mundial.

A infraestrutura viaria seguía a ser nesta época altamente deficitaria, incapaz de soste os movementos dunha actividade industrial intensiva coma esta. A repentina conxuntura económica fixo que gran parte do tráfico de mineral tivera que facerse necesariamente sobre a rede tradicional de camiños que unían dende vello unhas aldeas con outras. A mellora e reparación dalgunhas das principais arterias de tránsito, grazas á instalación de varios postos de peóns camiñeiros polo territorio, paliou parcialmente estas dificultades.

Moitas pequenas explotacións tiveron que seguir utilizando as vellas e sinuosas estradas e os *buscóns*, que se contaban por centos, tamén usaron a tupida rede de camiños de monte que coñecían perfectamente e lles permitían sacar o mineral camufladamente evitando seren collidos pola Garda Civil.

Con todo, apareceron novos camiños, grande parte deles ligados ás grandes explotacións que medraron aínda máis en extensión abrindo novos pozos e ampliando sensiblemente as construcións anexas. Aínda hoxe en día se ollamos unha fotografía aérea de Lampón e San Finx apreciamos perfectamente todo o conxunto de vías de servizo das minas que servían para levar o mineral dende as bocaminas aos lavadoiros e dende alí aos fornos, ou que comunicaban a taberna coa xerencia ou co cuartel da garda civil. Nestes anos temos constancia da existencia dun posto de peóns camiñeiros na Mina de San Finx, que se ocupaban destes labores e que regularmente amañaban a estrada que comunicaba a estrada entre San Finx e o Confurco (López Otero e Alvarez-Campana Gallo, 2008, pax. 47). Maxinamos que tamén se deberon encargar da vella estrada construída a finais do séc. XIX unindo a mina co porto de Taragoña.

Quizais relacionado co wolfram parece estar a reparación da calzada de Vitres (Boiro), na que traballaron presos do campo de concentración da Pobra, feita, segundo testemuñas recollidas entre os veciños da contorna, para mellorar o acceso a un posto de observación alemán que había no cumio do castelo de Vitres, dende onde se controla case toda a vertente sur do Barbanza e o tráfico marítimo pola ría.

Finalmente case tódolos camiños acababan confluindo en determinados puntos chave, que funcionaban a modo de nós do territorio dende onde o mineral volvía a partir cara ó seu destino definitivo. No

Barbanza estes *nós* eran Taragoña e A Pobra do Caramiñal na banda sur do Barbanza e Noia na Banda Norte.

Taragoña era un embarcadoiro, un lugar intermedio, onde se cargaba todo tipo de mercadorías para seren levadas ao outro lado da Ría e onde atracaban numerosos barcos de pasaxe. Aquí se cargaba tamén o mineral que saía fundamentalmente da mina de San Finx, xa dende finais do S. XIX cando a explotación estaba en mans inglesas e había que baixalo con mulas ou carros de bois. Nos anos do wolfram tamén se baixaba mineral doutras explotacións que había pola contorna, pero agora era en camións que transitaban pola nova estrada. Dende aquí o habitual é que o mineral se embarcase cara a Vilagarcía.



Figura 18: En primeiro plano, muro de contención da muralla do Castro Grande de Neixón, reconstruído na campaña de 2007, e ao fondo o porto de Taragoña, punto de embarque do wolfram de San Finx.

A Pobra e Noia eran xa dous núcleos cunha marcada vocación comercial. Na Pobra embarcábase a maior parte do mineral que saía de Lampón e de toda a marxe sur do Barbanza e en Noia confluía boa parte do wolfram da marxe norte que viña da Serra de Outes, Muros ou Carnota, onde tamén había explotacións, case todas elas de pequeno porte. Parte do mineral que chegaba a Noia viña tamén de San Finx, aínda que o camiño que comunicaba a explotación coa vila debía estar en condicións non moi boas e antigos mineiros describen con frecuencia o traslado de mineral ao lombo de mulas.

Noia era unha vila cunha relevancia comercial importante xa dende antigo, cunha boa cantidade de negocios de venda de mercadorías, ultramarinos, hostais... e tamén lugares para o lecer como tascas ou casas

de citas. En Noia respirábanse os cartos do wolfram, que se gañaban tan rapidamente como se afundían nas tabernas. Alí dábanse cita todo tipo de personaxes que acudían a facer negocio comprando e vendendo mineral ou a gastar os cartos que gañaran en monumentais esmorgas. Un deses homes singulares foi o conde Tichetsky, que chegou á zona coa súa muller escapando da revolución rusa nos anos 20 e acabou sendo propietario de numerosas concesións mineira polo Barbanza en sociedade cun noiés de nome Raimundo López Couce.

O camiño que seguía o mineral dende aquí, unha vez que mudaba de mans, era en camións por estrada até Santiago, que era o verdadeiro centro financeiro do mineral que saía tanto das minas de Silleda como do que viña da Ría de Arousa, e continuaba por tren até a fronteira dos Pireneos onde finalmente chegaba á Francia ocupada.

Outra vez o mar

O mar foi de novo nestes anos da febre a principal vía de comunicación tanto a curta como a media e longa distancia.

Como xa vimos, unha grande cantidade de mineral das explotacións do Barbanza chegaba ao embarcadoiro de Taragoña ou o porto da Pobra do Caramiñal. N'A Pobra, segundo fontes orais, embarcábase o wolfram que viña de Lampón e doutras minas máis pequenas da zona e incluso do concello de Ribeira. Con moita frecuencia aproveitábase o tráfico marítimo de mercantes que chegaban á ría con carbón procedente de Asturias para abastecemento das conserveiras e volvían cargados de wolfram aos portos de orixe en Avilés. Dende alí supoñemos que se mandarían por mar até a costa atlántica francesa en mans alemáns ou ben continuarían por tren cara a fronteira francesa.

Por outra banda, o principal porto onde confluía gran parte do wolfram da zona era Vilagarcía. Aquí se descargaba mineral que procedía da importante explotación de Fontao (Silleda-Vila de Cruces), das minas de Terra de Montes, das que había pola contorna do Salnés e por suposto do Barbanza.

Do mineral que se extraía no Barbanza, unha boa porción del cruzaba a ría dende Taragoña ao porto de Carril (Vilagarcía) seguindo a mesma ruta que facían as embarcacións de pasaxe. Era unha solución máis rendible e rápida que seguir en camión pola estrada chea de curvas e dando enorme rodeo até Padrón, pois daquela aínda non había ponte sobre o Ulla en Catoira.

Unha das persoas que controlaba este tráfico interior da ría era o empresario santiagués José Parga Moure. Era propietario de importantes concesións de wolfram por toda a provincia da Coruña, entre elas a mina de Varilongo (Santa Comba) que explotaba en sociedade co asturiano Grupo Fierros, pero tamén posuía pequenas explotacións en Noia e outros concellos do Barbanza. Parga Moure era o dono da «Naviera Compostela S. A.», con barcos de pequeno e mediano calado que transportaban mineral pola ría e resultaban inconfundibles porque todos

tiñan nomes de ríos galegos (río Sar, río Mero, río Tambre) e levaban como insignia a bandeira de Galicia e a cruz de Santiago.

O punto de desembarco máis habitual era por tanto Carril (Vilagarcía). O seu porto tiña capacidade para acoller embarcacións de gran calado e ademais posuía unha grande tradición de comercio internacional a longa distancia especialmente con Inglaterra. A presenza británica seguía sendo importante nesta época en Vilagarcía, malia a *neutralidade benevolente* de España cara a Alemaña. Esta relación Vilagarcía-Gran Bretaña aínda é perceptible actualmente na zona a través do ferrocarril, en cuxa construción participaron compañías británicas onde destacaron familias coma os Trulock; o cemiterio inglés de Santa María de Rubiáns ou o monumento aos afogados do Serpent en Monte Lobeira. A presenza de ingleses era frecuente na vila dende o s. XIX e tamén era habitual que aquí fondearan barcos da Armada.

Vilagarcía tiña ademais unha importancia histórica en relación ao tránsito de minerais e materias primas. De feito, a finais do S. XIX, a compañía inglesa San Finx Tin mines explotou simultaneamente as minas de Lousame e Fontao cando de alí só se sacaba estaño e a fundición do mineral que saía das dúas estaba en Carril. Vilagarcía era por tanto un porto estratéxicamente situado onde finalmente se podía embarcar directamente para a Gran Bretaña o mineral.

Todas estas circunstancias crearon as condicións favorables para a existencia dun tráfico de mercadorías voluminosas a longa distancia, pero tamén os tradicionais vencellos con Inglaterra deberon favorecer que fose unha plataforma ideal para as actividades de espionaxe aliadas sobre un mineral polo que estaban interesados os alemáns. É probable, aínda que difícil de documentar, que axentes dun e doutro bando operasen na vila. Parece, por exemplo, que tódolos meses pasaba por aquí o cónsul inglés con sé n'A Coruña, H. Guyatt Deusto, para facer unha visita de inspección de súbditos e levaba sempre con el unha cámara fotográfica (Reiriz Rey 2006: 319) coa que puido observar os movementos de mineral na zona.

A presenza alemá na ría tamén era habitual e hai testemuños orais e incluso fotográficos que mostran submarinos ou barcos da *Kriegsmarine* fondeados ou atracados no porto. Incluso fálase da existencia dun suposto aeroporto ou pista de aterraxe relativamente preto, na contorna da Lanzada, que usaban ás agachadas os avións da *Luftwaffe* para realizar reparacións de urxencia.

Mais a presenza alemá nas transaccións de mineral non debía ser demasiado evidente para manter esa aparencia de neutralidade e para eses labores usábanse persoas interpostas como axentes, intermediarios e homes de palla que formaban unha arañeira tan intrincada que hoxe en día resulta difícil desenredar.

Volta a empezar

A época do wolfram acabou coa fin da Guerra Mundial no 1945, aínda que xa dende o ano 44 o comercio era cada vez máis difícil debido as presións aliadas e á decisión do goberno franquista de interromper as exportacións a Alemaña. A maior parte das explotacións de pequeno tamaño desapareceron ao non resultar rendibles pero seguiron funcionando as maiores como San Finx. O contexto da Guerra de Corea permitiu unha nova suba de prezos e posibilitou revitalizar temporalmente a minería do wolfram entre o 1950 e 1953 e retomar as vellas redes comerciais, esta vez orientadas aos Estados Unidos. San Finx sobreviviu até 1990 explotando alternativamente wolfram e estaño segundo a situación do mercado, mais para entón os tempos da febre xa non eran máis ca un lonxano recordo.

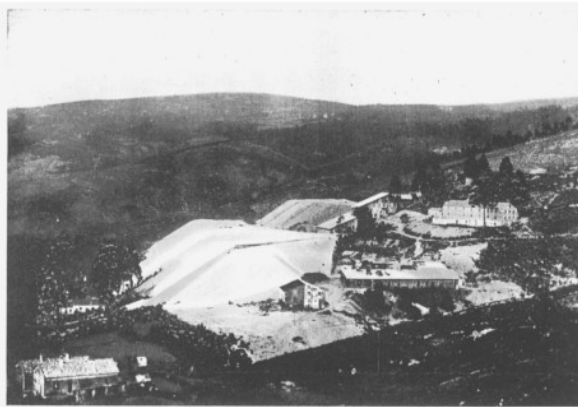
A sensación entre a xente que traballou no wolfram nos anos da febre é de que naqueles tempos se gañou diñeiro pero tamén foi en certa forma unha oportunidade perdida, pois os cartos malgastáronse e practicamente non se investiu. A Modernidade pasou de puntillas polo Barbanza porque as verdadeiras innovacións, a mecanización, a luz eléctrica.. non chegaron até a década de 1960 grazas aos cartos da emigración a Europa.

A rede de estradas mellorou ostensiblemente a partires dos anos 1980 e 1990 ao mesmo tempo que se foron abandonando pouco a pouco

os antigos camiños rurais, faltos xa de función e sentido polo esmorecemento da vella sociedade agraria tradicional.

MINAS DE SAN FINX - NOYA

Vista panorámica de los talleres de tratamiento de mineral con su escobera de estéril.



Estas minas son las más importantes de la región, como lo prueba que en los últimos años han producido el 60 % de mineral de estaño de toda la provincia, y están consideradas como unas de las primeras de España.

Foto "Hijos de E. Diaz" Noya.

Figura 19: a explotación de wolfram en San Finx viveu un repunte durante a Guerra de Corea (1950-1953).

Os Camiños da Vida

Na ría de Arousa, como en Galicia en xeral, experimentábase un conflito entre a Tradición e a Modernidade, entre a vella cosmovisión das comunidades rurais e mariñeiras e un novo modelo de implantación no territorio no que prima o tempo sobre o espazo, a explotación económica acelerada sobre a sostible. Un bo exemplo son as dúas pontes da autovía do Barbanza entre Taragoña e Cespón erguidas nos últimos 15 anos. Trazadas dacordo cun proxecto racional e moderno, estas obras de enxeñería constituíen unha obra pública de interese estratéxico para a Comunidade Autónoma, que permite á cidadanía percorrer o Barbanza a unha velocidade impensable décadas atrás. No que non repara ninguén é que esta infraestrutura se sobreimpuxo sobre os intereses da comunidade local, a xente que reside nese espazo e que queda fóra do valado da autovía, e polo tanto, fóra da realidade, do interese común, do presente urbano e cosmopolita da Galicia atlántica. Esas pontes conlevaron un impacto crítico sobre o espazo natural, trocaron as dinámicas posicionais naturais, fixeron esmorecer unha das zonas máis fértiles en capturas marisqueiras de toda a ría de Arousa. Estes danos colaterais son solucionados pola Administración pagando ás mariscadoras por non iren mariscar e erguendo peiraos e pequenos portos cos refugallos dos materiais sobrantes da obra.

Figura 20: a procesión da Romaría de Neixón en 1978 e 2009. Relixiosidade popular e vías de tránsito.



Estas pontes son unha metáfora arquitectónica da carta de defunción dun mundo que marcha definitivamente. A lóxica capitalista que preside o presente non se decatara xamais que sobre este espazo para explotar e interconectar se estende outro espazo simbólico, imaxinario (Ayán e Arizaga 2005) no que os camiños da vida xogan un papel fundamental: os túneles dos mouros por debaixo da ría, as corredeiras efémeras na area polas que andaba a xentiña durante a seca para cruzar a outra beira, as congostras onde moceaban os nosos vellos camiño das festas nocturnas como maravilosamente amosou Toño Chouza na súa curta documental *O Camiño da Loureira*¹⁶.

¹⁶ http://certo.es/index.php?page=o_camino_da_loureira
<http://www.manuelgago.org/blog/index.php/2009/10/23/o-camino-da-loureira-unha-historia-de-amor/>

No noso traballo coa Asociación de Veciños Neixón de Cespón no marco do proxecto arqueolóxico dos castros de Neixón, recopilamos fotografías dos vellos arquivos familiares (Dabezies 2009). Unha delas era un retrato dos anos 50 dos escolares do colexio da parroquia; ao ver esta fotografía, un veciño sinalounos que dúas das nenas eran da aldea de Nine, porque levaban postas senllas botas enlamadas. Daquela a congostra dende a igrexa a Nine e a Neixón era un camiño enlamado no inverno, un punto negro nas procesións fúnebres. A través da metahistoria dese camiño fomos reconstruíndo a historia da parroquia na segunda metade do século XX. Por ese mesmo camiño os mozos de Cespón levaban a ombreiros as imaxes cara aos castros de Neixón, na primeira edición da famosa Romaría, en 1978. Hoxendía os santos van empoleirados sobre dous coches engalanados que ceremonialmente discorren polo camiño embreado e cinguido polos postes da luz.

A isto nos referimos cando falamos da necesidade de levar a cabo unha etnoarqueoloxía da paisaxe tradicional galega, unha paisaxe vertebrada polos camiños antigos, que sempre nos levan ao pasado, pero que tamén nos conducen, mal que ben, ao futuro.

*Figura 21:
Tradición e
Modernidade. Vía
de Alta Capacidade
do Barbanza ao seu
paso pola
parroquia de
Cespón.*



Agradecementos

A Asociación O Faiado 2 convidounos amablemente a participar, contra vento e marea, nas VIII Xornadas de Patrimonio Etnográfico (Pobra do Caramiñal, 10 de outubro de 2009) adicada ao estudo dos camiños do Barbanza. O noso compañeiro Roberto Aboal Fernández pasounos e autorizounos a reproducir a fotografía na que se recolle a súa escavación do tramo da Vía da Prata. Soledad Felloza é a autora da fermosa fotografía da calzada de Vitres. Rocío, da Asociación de Veciños de Cespón Neixón, enviounos a fotografía da procesión da Romaría de Neixón en 1978.

Bibliografía

Aboal Fernández, R.; Castro Hierro, V. e Cancela Cereijo, C. no prelo. Escavación en área dun tramo do Camiño de Santiago Meridional (Vía da Prata), Lalín, Pontevedra. *Actuacións Arqueolóxicas, 2008*. Santiago: Xunta de Galicia.

Agrafoxo Pérez, X. 2002. Memorias do Franquismo. A época do wolfram en Lousame, a corporación de Noia en Meirás. Noia: Toxosoutos.

Álvarez González, Y.; López González, F. e López Marcos, M. 2005. Recuperación e posta en valor do conxunto arqueolóxico dos Castros de Neixón. En Ayán Vila, X. M. (Coord.): 93-123.

Alves, F. e Rieth, E. 2007. *As pirogas 4 e 5 do río Lima. Trabalhos dos Canais*, 21. Lisboa: Instituto Português de Arqueologia.

Azkarate Garai-Olaun, A. e Palacios Mendoza, V. 1996. *Arabako zubiak - Puentes de Álava*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

Ayán Vila, X. (coord.). 2005. Os Castros de Neixón (Boiro, A Coruña) I: a recuperación dende a Arqueoloxía dun espazo social e patrimonial. Serie Keltia, 30. Noia: Toxosoutos.

Ayán Vila, X. (coord.). 2007. De Santii Vicenti de Sispalona a San Vincenzo de Cespón. Cadernos Culturais de Boiro, 9. Santiago: Garabal.

Ayán Vila, X. M. (coord.). 2008. Os Castros de Neixón (Boiro, A Coruña) II: de espazo natural a paisaxe cultural. Serie Keltia, 40. Noia: Toxosoutos.

Ayán Vila, X. M. 2008. Os Castros de Neixón: de espazo natural a paisaxe cultural. En X. M. Ayán (coord.):

Ayán Vila, X. e Arizaga Castro, A. 2005. Os Castros de Neixón como espazo simbólico na paisaxe rural tradicional (notas etnográficas e reflexións sociais). En Ayán Vila, X. (coord.): 291-327.

Ayán Vila, X. M., González Pérez, L., Moledo Santiago, X. e González Gómez de Agüero, E. 2008. Etnoarqueoloxía e Paleometalurxia dos Castros de Neixón. En *Introdución á Minería no Barbanza*: 83-120. Santiago: Xunta de Galicia.

Ballesteros Arias, P. 2003. *La Arqueología en la Gasificación de Galicia, 17: El paisaje agrario*. CAPA (*Cadernos de Arqueoloxía e Patrimonio*), 18. Santiago: LPPP, USC.

Ballesteros Arias, P. 2010. La Arqueología Rural y la construcción de un paisaje agrario medieval: el caso de Galicia. En H. Kirchner (ed.): *Por una Arqueología agraria. Perspectivas de investigación sobre espacios de cultivo en las sociedades medievales hispánicas*. BAR International Series 2062: 25-39.

Ballesteros Arias, P.; Criado Boado, F. e Andrade Cernadas, J. M. 2006. Formas y fechas de un paisaje medieval en Cidade da Cultura. *Arqueología Espacial*, 26: 193-225.

Bello Diéguez, J. M^a; Criado Boado, F. e Vázquez Varela, J. M. 1982. *El Museo de Pontevedra*, 36: 143-163. Pontevedra.

- Bonilla, A. 2009. Escavación arqueolóxica e consolidación no xacemento de castelo da Lúa, Rianxo (A Coruña). En P. Varela Campos (coord): 62-3.
- Bonilla, A.; Parga, A. e Torres, A. 1995-6. Prospección intensiva de grabados rupestres en el ayuntamiento de Rianxo (A Coruña). *Boletín del Museo Provincial de Lugo*, 7(II): 71-103. Lugo.
- Botelho, A.; Lemos F. S. L.; Pulgar Sañudo, I.; Domínguez Conde, J.; Xusto Rodríguez, M. Gomes, P. e Seara Varelo, R. 2005. *Itinerario Geira/Via Nova en la Sierra del Gerês/Xurés: De Bracara Augusta a Asturica Augusta*. Programa Interreg III A.
- Bradley, R.; Criado Boado, F. e Fábregas Valcarce, R. 1993-4. Petroglifos en el paisaje: nuevas perspectivas sobre el arte rupestre gallego. *Minus*, II-III: 17-28. Ourense.
- Bradley, R.; Criado Boado, F. e Fábregas Valcarce, R. 1994. Los petroglifos como forma de apropiación del espacio. Algunos ejemplos gallegos. *Trabajos de Prehistoria*, 51-2: 159-68. Madrid.
- Carmona Badía, J. 2003. La minería española del wolframio, 1936-1954: los años de la fiebre. En Sánchez Recio, G. e Tascón Fernández, J. (coords.): *Los empresarios de Franco: política y economía en España, 1936-1957*: 261-80. Barcelona: Crítica.
- César Vila, M. 2003. Estudio de los materiales cerámicos del "Castelo da Lúa" (Rianxo, A Coruña). *Gallaecia*, 22: 297-368. Sada: Edición do Castro.
- César Vila, M. 2007. O castelo Lúa (Rianxo): da intervención da urxencia á rendabilización sociocultural dun xacemento arqueolóxico. Ponencia presentada nos *I Encontros Arqueolóxicos do Barbanza* (Neixón, febreiro de 2007). Edición en DVD. Boiro: Concello de Boiro.
- Comendador Rey, B. No prelo. Space and memory at the mouth of the river Ulla (Galicia, Spain). En A. M. S. Bettencourt, M. Jesus Sanchez, L. B. Alves e R. Fábregas Valcarce (eds): *Spaces and Places for Agency, Memory and Identify in prehistoric and protohistoric Europe*.
- Concheiro Coello, Á. e Gil Agra, M^a. D. 1994. Una nueva zona de Arte Rupestre al aire libre en el NW: la Península de Barbanza. *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie I, 7: 129-52.
- Costas, F. J.; Novoa, P. e Hidalgo, J. M. 1999. Los grabados rupestres de las inmediaciones de Praia das Cunchas en Rianxo (A Coruña). *Castrelos*, 12: 47-65. Vigo.
- Criado Boado, F. 1984-5. El tercer factor o la lógica oculta del emplazamiento de los túmulos megalíticos gallegos. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 100: 7-22. Santiago: CSIC.
- Criado Boado, F.; Aira Rodríguez, M^a. J. e Díaz-Fierros Viqueira, F. 1986. *La Construcción del paisaje, megalitismo y ecología en la Sierra de Barbanza (Galicia)*. Santiago de Compostela: Dirección Xeral do Patrimonio Artístico e Monumental, Xunta de Galicia.

- Criado Boado, F. e Villoch Vázquez, V. 1998. La monumentalización del paisaje: percepción y sentido original en el Megalitismo de la Sierra de Barbanza (Galicia). *Trabajos de Prehistoria*, 55: 63-80. Madrid.
- Dabezies Damboriarena, J. M. 2009. La dimensión inmaterial del Paisaje. Una propuesta de documentación, caracterización y gestión del Patrimonio Cultural Inmaterial. Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica de Rio Grande do Sul.
- Durán, M.; Nárdiz, C.; Ferrer, S. e Amado, N. 1999. La Vía Nova en la Serra do Xurés. La rehabilitación de la Vía Nova entre Portela do Home y Baños de Riocaldo. Ourense, Santiago, Xunta de Galicia, 1999.
- Fábrega Álvarez, P. 2006. Moving without destination. A theoretical GIS-based determination of movement from a giving origin. *Archaeological Computing Newsletter*, 64: 7-11.
- Fábrega Álvarez, P.; Fonte, J. e González García, F. J. (no prelo): Guerreiros na paisagem: análise dos factores de localização espacial das estátuas-menir. En R. Vilaça (ed.): *Estelas e Estátuas-menir: da Pré à Proto-história*.
- Fábrega Álvarez, P. e Parcero-Oubiña, C. 2007. Proposals for an archaeological analysis of movement and pathways. *Archeologia e Calcolatori*, 18: 121-141.
- Fábrega Álvarez, P.; Parcero-Oubiña, C. e Méndez Santiago, P. 2005. Alén dos Castros de Neixón: análise dixital dunha paisaxe arqueolóxica. En X. M. Ayán (coord.): 249-87.
- Fairén Jiménez, S. 2004: ¿Se hace camino al andar? Influencia de las variables medioambientales y culturales en el cálculo de caminos óptimos mediante SIG. *Trabajos de Prehistoria*, 61-2: 25-40. Madrid: CSIC.
- Fábregas Valcarce, R. e Rodríguez Rellán, C. 2007. Novas achegas á arte rupestre de Porto do Son. En *I Encontro Arqueolóxico do Barbanza*. Concello de Boiro, Xunta de Galicia. Edición en DVD.
- Fernández Castro, J. A.; Piñeiro Hermida, P. e Ces Castaño, R. 1994. Un complexo de gravados rupestres en Rianxo-A Coruña. *Brigantium*, 8: 199-244. A Coruña.
- Fernández Pintos, M^a. P. 2001. As Relacións marítimas en época romana, a cerámica do fondo da Ría de Arousa como exemplo. En *Semana Galega de Historia (8ª. 1999. Santiago de Compostela)*. *Galicia mare nostrum, a importancia do mar en Galicia*: 11-25. Santiago de Compostela: Asociación Galega de Historiadores.
- Ferreira Priegue, E. 1988. *Los caminos medievales de Galicia*. Ourense.
- Franco Maside, R. 2000. Rutas naturais e vías romanas na provincia de A Coruña. *Gallaecia*, 19: 143-170. Sada. Edición do Castro.
- Franco Maside, R. 2001. La Vía per loca marítima: un estudio sobre vías romanas en la mitad noroccidental de Galicia. *Gallaecia*, 20: 217-48.
- Franco Maside, R. 2007. Rutas naturais e vías romanas no Barbanza. Ponencia impartida nos *I Encontros Arqueolóxicos do Barbanza* (Neixón, 24-25 de febreiro de 2007). Concello de Boiro. Edición en DVD.

- Gago Mariño, M. 2009-2010. *Repúblicas de homes libres*. Serie publicada no blog *Capítulo 0*. <http://www.manuelgago.org/blog/?s=republicas+de+homes+libres>
- García Paz, C. 2008. Características xeolóxicas da Península do Barbanza. En López Otero, M^a L. e Alvarez-Campana Gallo, J. M. (coords.). 2008.
- García Pérez, R. 1994. *Franquismo y Tercer Reich: las relaciones económicas hispano-alemanas durante la segunda Guerra Mundial*. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales.
- González Millán, A. 2009. Vestixios de aculturación romana na península do Barbanza. Ponencia presentada nas *VIII Xornadas de Patrimonio Etnográfico do Barbanza* (Pobra do Caramiñal, 10 de outubro de 2009).
- González Ruibal, G. 2004. Facing two seas: Mediterranean and Atlantic contacts in the North-West of Iberia in the first millenium BC. *Oxford Journal of Archaeology*. Volume 23 (3). August 2004: 287-317. Oxford: Blackwell Publishing.
- González Ruibal, A. 2006. Past the Last Outpost: Punic Merchants in the Atlantic Ocean (5th-1st centuries BC). *Journal of Mediterranean Archaeology*, 19(1): 121-150.
- González Ruibal, A. e Carballo Arceo, L. X. 2001. As cerámicas de Castrovite. Ourense, *Boletín Auriense*, 31: 35-82. Ourense.
- González Ruibal, A.; Ayán Vila, X. M. e Falquina Aparicio, Á. 2009. Deep-mapping the gumuz house. En Ayán, X., Mañana, P. and Blanco, R. (eds.): *Archaeotecture: Second Floor*: 79-96. *British Archaeological Reports International Series* 1971. Oxford: Archaeopress.
- Grau Mira, I. 2004. La construcción del paisaje ibérico: aproximación SIG al territorio protohistórico de la Marina Alta. *Saguntum*, 36: 61-76.
- Guitián Castromil, J. 2010. *3000 años de historia de la alimentación en la Ría de Arousa*. Ponencia presentada nos *IV Encontros Arqueolóxicos de Barbanza* (Neixón, Boiro, 27-28 de febreiro de 2010).
- Güimil Fariña, A. 2009. *Vías, epigrafía y territorio. Aproximaciones metodológicas para el análisis de la articulación del territorio en la Gallaecia*. Trabajo de investigación Tutorizado. Universidade de Santiago de Compostela.
- Gurriarán, R. 2000. *Da prerromanización ao wolfram: Apontamentos históricos das explotacións mineiras de Valdeorras*. Santiago de Compostela: Tórculo.
- Howey, M.C.L. 2007. Using multi-criteria cost surface analysis to explore past regional landscapes: a case study of ritual activity and social interaction in Michigan, AD 1200-1600. *Journal of Archaeological Science*, 34: 1830-1846.
- Infante Roura, F.; Vaquero Lastres, J. e Criado Boado, F. 1992. Vacas, caballos, abrigos y túmulos: definición de una geografía del movimiento para el estudio arqueológico. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 105: 22-39. Santiago: CSIC.

- Leitz, Ch. 1996. *Economic relations between nazi Germany and Franco's Spain, 1936-1945*. Oxford: Clarendon Press.
- López Alsina, F. 1988. *La ciudad de Santiago en la alta edad media*. Santiago de Compostela.
- López Barja, P.; Ayán Vila, X. M. e Rodríguez Paz, A. 2008. Unha nova estela romana en Taragoña (Rianxo, A Coruña). En X. M. Ayán (coord.): 429-37.
- López Ferreiro, A. 1899. *Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela*, t. II. Santiago de Compostela.
- López Otero, M^a L. e Alvarez-Campana Gallo, J. M. (coords.). 2008. *Introdución á Minería do Barbanza*. Santiago: Cámara Oficial Mineira de Galicia.
- López Pérez, M^a. C. 2004. El comercio de terra sigillata en la provincia de A Coruña. *Brigantium*, 16. A Coruña: Museu de San Antón.
- Losada Álvarez, A. e Rodríguez Galdo, M^a. X. 2002. O Poboado mineiro de Fontao: o volframio na historia empresarial e urbanística de Galicia. Instituto Galega de Vivenda e Solo.
- Lucas Álvarez, M. 1998. *Tumbo A de la Catedral de Santiago*. A Coruña.
- Llobera, M. 2000. Understanding movement: a pilot model towards the sociology of movement. En G. Lock (ed.): *Beyond the map. Archaeology and Spatial Technologies*: 65-84. IOS Press. Amsterdam
- Madry, S.L.H. e Rakos, L. 1996. Line-of-sight and Cost Surface techniques for regional research in the Arroux Valley. En H.D.G. Maschner (ed): *New Methods, Old Problems. Geographic Information Systems in Modern Archaeological Research*: 104-26. Southern Illinois University at Carbondale: Center for Archaeological Investigations.
- Nadal Oller, J. 2006. *Galicia Industrial. 1750-2000*. A Coruña: Fundación Barrié de la Maza.
- Nárdiz Ortiz, C. 1992. *El Territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*. Santiago: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; Dirección Xeral de Calidade Medioambiental e Urbanismo.
- Nárdiz Ortiz, C. 2009. As vías de comunicación en Galicia. Ponencia presentada nas *VIII Xornadas de Patrimonio Etnográfico do Barbanza* (Pobra do Caramiñal, 10 de outubro de 2009).
- Nárdiz Ortiz, C.; Creus Andrade, J. e Varela García, A. 1999. *Cartografía histórica de los Caminos de Santiago en la provincia de A Coruña*. A Coruña: Deputación Provincial de A Coruña.
- Naveiro López, J. 1984. Un pecio romano en Cortegada (Villagarcía de Arosa). En *II Coloquio Galaico-Minhoto*, vol. 2: 273-283. Santiago de Compostela.
- Naveiro López, J. L. 1991. *El comercio antiguo en el NW Peninsular. Lectura Histórica del Registro Arqueológico*. Monografías Urxentes do Museu, nº 5. Sada: Edición do Castro.

- Naveiro López, J. L. e Caamaño, J. M. 1992. El Depósito subacuático del río Ulla: el material romano. En Acuña Castroviejo, F. (coord.): *Finis Terrae: estudos en lembranza do Prof. Dr. Alberto Balil*: 257-95. Santiago de Compostela: Universidade, Servicio de Publicacións e Intercambio Científico.
- Nieto Muñiz, E.-B. 2009. Control arqueolóxico das obras de saneamento de Guístolas e lectura estratiográfica do corte sobre a Vía Nova, San Xoán de Río (Ourense). En P. Varela Campos (coord.): 204-5.
- Niveau de Villedary, A. M^a. e Ferrer Albelda, E. 2004. Sacrificios de Cánidos en la Necrópolis Púnica de Cádiz. *Huelva Arqueológica*, 20: 63-88. Huelva: Diputación de Huelva.
- Nodar Nodar, C. 2009a. Proxecto de sondaxes arqueolóxicas valorativas no contorno da mámoa de Piñeiro, Rianxo (A Coruña). En P. Varela Campos (coord.): 193.
- Nodar Nodar, C. 2009b. Proxecto de sondaxes avaliativas e escavación na mámoa de Espiñeira, Boiro (A Coruña). En P. Varela Campos (coord.): 226.
- Novás Pérez, M. E. 2007. Unha freguesía galega na Idade Moderna: S. Vicenzo de Cespón nos sécalos XVI-XVIII. En Xurxo Ayán (coord.): 45-66.
- Parceros Oubiña, C. e Fábrega Álvarez, P. 2007. Posibilidades das novas tecnoloxías para a análise arqueolóxica do territorio: os castros de Neixón (Boiro, A Coruña). *I Encontro Arqueolóxico do Barbanza* (24 e 25 de febreiro de 2007). Boiro: Concello de Boiro. Edición en DVD.
- Parceros-Oubiña, C., Fábrega-Álvarez, P., Güimil Fariña A., Fonte, J. e Valdez, J. (no prelo). Castros, caminos, rutas y ocupación del espacio. Modelización y análisis de las formas de movilidad asociadas a los asentamientos de la Edad del Hierro a través de herramientas SIG. En Criado Boado, F. e Martínez Cortizas A. (eds.). *Arte rupestre, paleoambiente y paisaje. Miradas interdisciplinarias sobre Campo Lameiro*. Santiago de Compostela: CSIC.
- Peña Santos, A. de la. 1985. Nuevas armas de la Edad del Bronce dragadas en el río Ulla (Pontevedra). *Actas do II Coloquio Galaico-Minhoto*, II: 313-8. Santiago.
- Peña Santos, A. de e Rey García, J. M. 1993. El espacio de la representación. El arte rupestre galaico desde una perspectiva territorial. *Revista de Estudios Provinciais*, 10: 11-50.
- Reiriz Veiga, J. M. 2006. A Coruña y la II^a Guerra Mundial. *Anuario Brigantino*, 29: 319-344.
- Rodríguez Colmenero, A. 1995-6. Mansiones y Mutationes en la Via Nova (XVIII del Itinerario de Antonino). *Cadernos de Arqueología*, 12-3: 89-112. Braga.
- Rodríguez Martínez, R. M^a. 2007. O Miliario de Santiaguíño de Antas: unha nova ollada a unha pedra antiga. *Seminario de Estudos Redondeláns*, 4: 11-26. Redondela.

- Rodríguez Martínez, R. M^a. 2008. Cerámica fina romana do Castro Grande de Neixón: campaña de 2005. En X. M. Ayán (coord.): 319-27.
- Rodríguez Martínez, R. M^a. 2009a. Sondaxes arqueolóxicas avaliativas no contorno do miliario de Santiaguíño de Antas, Mos (Pontevedra). En M^a. P. Varela Campos (coord.): 15-6.
- Rodríguez Martínez, R. M^a. 2009b. Sondaxes arqueolóxicas no lugar do Pazo, Salcedo (Pontevedra). En M^a. P. Varela Campos (coord.): 53.
- Rodríguez Martínez, R. M^a. 2009c. Sondaxes avaliativas no lugar de Lombo da Maceira, Barro (Pontevedra). En M^a. P. Varela Campos (coord.): 30-1.
- Ruiz Mora, J. E. e Álvarez Campana-Gallo, J. M. 2006. Patrimonio geomínero de Galicia: La mina de estaño-wolframio de San Finx, Lousame (A Coruña) durante sus comienzos industriales y primer impulso. En *I Congreso Internacional de Minería y metalurgia en el contexto de la historia de la humanidad, IV Simposio sobre minería y metalurgia históricas*.
- Sánchez, X. M. 2007. San Vicenzo de Cespón na Idade Media: historia, poder, mentalidade e territorio. En X. Ayán (coord.): 15-43. Santiago: Garabal.
- Sánchez Sánchez, X. M. 2008. San Vicenzo de Cespón e os castros de Neixón na Idade Media (séculos XII-XV): unha análise histórica da toponimia arqueolóxica. En X. M. Ayán Vila (coord.): 343-369
- Sánchez, X. M.; Pallares, M^a. C. e Portela, E. 2004. *Rocha Forte. El castillo y su historia*. Santiago: Xunta de Galicia.
- Santos Estévez, M. 2005. A arte rupestre da Barbanza. En X. M. Ayán (coord.): 39-50.
- Santos Estévez, M. 2008. Petroglifos y paisaje social en la prehistoria reciente del noroeste de la Península Ibérica. TAPA (Trabajos en Arqueología del Paisaje) 38. Santiago: CSIC.
- Suárez Piñeiro, A. 2003. La explotación del mar en la Galicia romana: el ejemplo de las instalaciones de salazón. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 116: 9-25
- Tobler, W. 1993. *Three presentations on geographical analysis and modelling*. National Center for Geographic Information and Analysis. Santa Barbara. (www.ncgia.ucsb.edu/Publications/Tech_Reports/93/93-1.PDF).
- Varela Campos, M^a. P. (coord.): *Actuacións arqueolóxicas: ano 2007*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia, Dirección Xeral de Patrimonio Cultural.
- Vila Carabasa, J. M. 2009. Estudio arqueológico del puente del Pedret (Cercs, Barcelona). *Arqueología de la Arquitectura*, 6: 225-44. Madrid-Vitoria: CSIC.

Villoch Vázquez, V. 1995. Monumentos y petroglifos: la construcción del espacio en las sociedades constructoras de túmulos del noroeste peninsular. *Trabajos de Prehistoria*, 52(1): 39-55. Madrid.

Villoch Vázquez, V. 1999. *La Configuración social del espacio entre las sociedades constructoras de túmulos en Galicia, estudios de emplazamiento tumular*. Tese de Doutoramento. Santiago: USC.

Viñas, A. 2002. *Franco, Hitler y el estallido de la Guerra civil: antecedentes y consecuencias*. Madrid: Alianza Editorial.

Xusto Rodríguez, M. 2008. A Vía Nova, un xacemento arqueolóxico lineal. Comunicación presentada nas *II Xornadas da Paisaxe Cultural do Noroeste (Betanzos, 23-24 de maio de 2009)*. Betanzos: Museo das Mariñas.

El Camino Real Riveira -Padrón - Santiago de Compostela

“El camino del mar de Arousa sería el origen de todos los Caminos de Santiago” escribía en la Voz de Galicia (20-VII-2001), Don Jose L. Sánchez-Agostino, presidente de la Fundación del Mar de Arousa Ulla. En 1965 se inauguraba la *ruta jacobea del mar de Arousa* con asistencia del Arzobispo compostelano, Don Fernando Quiroga Palacios, del Ministro de información y turismo, Don Manuel Fraga Iribarne (presidente de honor), y las autoridades de Galicia, con la concurrencia de 175 embarcaciones; esta ruta sigue realizándose todos los años.

Al mismo tiempo, en la zona norte de la Ría de Arousa, existe una ruta terrestre, el antiguo *Camino Real Riveira-Padrón-Santiago*, que tiene infinidad de vestigios referentes al Apóstol; por el harían su peregrinaje no sólo los residentes, sino supuestamente gentes que arribaban por mar y seguirían la vereda Real (como también se llamaba) hasta Compostela.

El signo por excelencia del Peregrino es la concha de vieira, según se describe en el libro *Santiago Camino de Europa*; en 1120 y en una nave colateral de la catedral se descubre sobre un esqueleto una concha con dos perforaciones, signo evidente de pertenecer a un peregrino.

El documento más antiguo referido al Camino lo encontramos en el mapa del Coto de Deán, realizado por el perito Manuel Antonio Millán, maestro de arquitectura del Jobre-Caramiñal y de fecha 24-III-1760 (Daniel Bravo).

En la parte baja del mapa y hacia la derecha del mismo, se inicia el grabado del camino que dice “*Camino real por el arenal de corozo el que sigue a las villas de la Puebla del Deán Caramiñal y Ciudad de Santiago*”

Ignoramos los vestigios que podrá tener el tramo Riveira-Palmeira, pero no dudamos que en sus iglesias esté representado de alguna manera por un Apóstol o una vieira.

Si nos paramos a pensar, en tiempos pasados los puertos naturales eran el refugio apetecido por navegantes, ya que no existían escolleras ni muelles; de ahí que el puerto de a Pobra estaba reconocido como el mejor de su entorno. Nada de particular tendría que las embarcaciones de gran porte solieran no sólo trasladar peregrinos, sino también comerciar con carga para hacer los viajes rentables, y fondear en este puerto; como prueba, nada mejor que la coca grabada en la capilla de Alba. Los peregrinos remontarían el Ulla en otros de menor porte, pues el calado no era adecuado para estas embarcaciones.

El por qué la ruta de Arousa no era la más usada, aunque sí la más apetecible por ser la que los apóstoles





eligieron para su traslado, quizá fuese debido al portazgo que había que pagar en las Torres del Oeste; pues a modo de fielato, toda la ría tenía que ir a vender a Padrón.

Vestigios jacobeos en Pobra do Caramiñal.

En el escudo del edificio de la Casa Consistorial aparecen las veras sobre una coca con la vela plegada en la botavara y sobre el mástil. La imagen de esta nave fue tomada de la cúpula de la Capilla de Alba, como viene citada en el libro antiguo del Ayuntamiento de la Puebla del Deán, donde aparece su dibujo, si bien el realizador del grabado en piedra cambió el rumbo en sentido opuesto.

La iglesia de Santiago del Deán, como su nombre indica, es el signo más evidente como vestigio jacobeo, pero dentro del recinto y en sus aledaños tiene los siguientes testimonios al efecto:



- Dentro de la iglesia, en la entrada y al lado de la capilla del Nazareno, una monumental Concha de Vieira que hacía de pila bautismal.
- En el altar mayor, un Apóstol Peregrino como patrón de la parroquia.
- Una imagen de la Virgen Peregrina (nada mejor si estamos pensando en peregrinos), que antes estaba en la escalinata que da de la carretera al atrio; carretera por donde pasaba el *camino real*. Luego fue trasladada a la capilla de la iglesia (antiguamente conocida como Capilla de Martín de Junqueras) junto con la Virgen del Carmen. Recientemente fue trasladada al altar mayor.
- En dependencias anexas a la iglesia hay un Apóstol Matamoros, que era el que solía salir en procesión por mar (el 25 de julio) acompañado de la Virgen del Carmen.

- En el exterior de la iglesia hay una talla en piedra del apóstol sedente. Apoya su mano izquierda en un báculo en forma de tau y en la derecha sostiene una filacteria, en parte enrollada.

También es importante comentar que en este pueblo existieron tres hospitalillos de pobres y necesitados:

- Uno, en el Caramiñal, mandado hacer por Esteban de Junqueras, que suponemos al lado del camino Real. Posteriormente su espacio fue ocupado por la capilla de Ánimas, que también desapareció, pasando la cofradía a la iglesia parroquial.



- Otro, en una de las travesías que va de la calle Fernández Varela a la calle de la Feria (fotografía). Son visibles los atributos del peregrino: el bordón y la concha.
- El tercero era el de San Lázaro, como cita el documento extramuros de la villa de la Puebla. Estaba en la casa conocida como de los *señores Dios Tubío*. Su Capilla fue demolida para hacer la capilla de la Concepción, en la iglesia de Santiago del Deán.

Siguiendo la ruta hacia Santiago, nos acercamos al priorato de la Merced, situado en la vereda del camino real. Era un priorato benedictino dependiente de San Martín Pinario (gran Monasterio construido al ser descubierta la tumba del Apóstol para custodiar sus restos y para orar). Data del siglo X, pero su verdadero esplendor es sobre el siglo XV.



En el escudo situado en la fachada y en el tercer cuartel aparece San Martín Pinario. Las veneras como atributo Jacobeo.

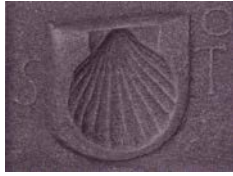


En el interior y en la pila del agua bendita nuevamente el mismo emblema ("Pazo de la Merced" de A. Millán).

Vestigios en Boiro



Dejando A Pobra, pasamos al ayuntamiento de Boiro, donde saliendo de Escarabote, nos encontramos con la iglesia de **Santiago de Lampón**: nuevamente una referencia a Santiago en un probable enclave del camino Real.



En el lateral derecho hay una concha de peregrino y grabadas las letras de la orden tercera.



En la sacristía se encuentra el mismo atributo peregrino.



En el altar y en color se hallan los símbolos jacobeos: la vieira, el sable, la bandera y el libro de Santiago Matamoros.

Dentro del mismo ayuntamiento y siguiendo el camino Real, encontramos el **Pazo da Tenencia**. Hay un escudo con seis cuarteles; como soporte tiene una gran concha de vieira, en el 1º y 3º cuartel sendos cálices, en el 2º un báculo y una calabaza que, con la concha, conjugan tres atributos del peregrino.



En el retablo de ánimas de la iglesia de Santa Baia de Boiro hay un apóstol peregrino.



En la sacristía se encuentra una probable pila de agua bendita, que bien pudiera tratarse de una concha de vieira, haciendo de lavamanos.

También en el Pazo de Borrás, en Boiro, (su heráldica pertenece a los Jaudenes) el símbolo jacobeo de las vieiras ornamenta sus escudos.

Vestigios en Rianxo

Asimismo, en Rianxo la vieira se prodiga de una manera repetitiva tanto en la arquitectura civil como eclesiástica. Quizás la influencia del Camino Real a Santiago, sumado a su puerto y su linde con el río Ulla, hizo que se difundiese tanto la vieira.





*Lugar de Santa Baia de Araño.
Pazos dos Calote.*



*Asadelos.
Santa María de Asados
Pazo dos Torrado*



En la misma casa de Asadelos hay uno situado en la parte posterior del edificio y otro en el portalón de la entrada a la casa.



*Santa María de Asados,
Capilla de Nuestra Sr^a de la O. interior de la iglesia parroquial.*



Lugar-Vilas-Asados (Capela de San Pedro).



*Lugar Brión-Santa María de Leiro.
Capela de N^{ta} Sr^a. Desamparados*

Otros vestigios.



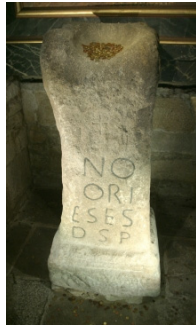
Ornamento exterior de la casa de Rufina Vázquez.



Pazo de Lestrove (Dodro): Entendemos que es un Apóstol Peregrino.



Fuente y convento del Carmen de Padrón, con la barca del apóstol grabada.



Pedrón donde supuestamente se ató la embarcación que portaba el cuerpo del Apóstol. Iglesia de Santiago de Padrón.



Apostol en la Capilla de Santiaguño do Monte. Fuente: "Ciudades Patrimonio de España" Fotografía Covadonga de Noriega y Agustín Martínez.

ESCUDOS Y RELIEVES DE BARCOS

Ofrezco aquí algunos escudos y sellos de pueblos de nuestra costa. Cabe pensar ante ellos en la clara vocación marinera de los hombres de esta zona de Galicia.



1, Escudo en la Catedral de Santiago; 2, Escudo en Padrón;

O dicionario Xerais de 2009 define a *alquimia* como unha “rama da filosofía natural que investigaba as transformacións físico-químicas da materia para conseguir transformar os metais en ouro e tamén o elixir para alongar a vida”. Cunqueiro toda a súa vida procurou facer da literatura o verdadeiro cerne do ser, unha literatura que transformase a realidade sen ignorala, que fixese ver non só cos ollos físicos senón tamén cos ollos da alma e cos ollos da fantasía, fantasía que sería a verdadeira “*al-kimiyâ*”, a verdadeira pedra filosofal, que nos permitisi vivir na eterna mocidade do paraíso.

Son xa moitos os libros que compilan os artigos do autor mindoniense, a miúdo con esclarecedoras introducións de estudosos que levan moito tempo traballando nas hemerotecas para recoller todas esas alfaias literarias que deixou en xornais e revistas de todo tipo. Asegura Xesús González Gómez que a experiencia literaria é para Cunqueiro a experiencia humana por excelencia, e que todos os seus artigos empregan as paisaxes, os escritores e as obras como pretextos para contar unha historia. O de Cunqueiro era non só ver, senón contar, e o misterio dos seus artigos reside precisamente nesa mestura de erudición, fantasía e narración, todo adobiado coas pingas dunha lírica de grande altura, á que non lle faltan a memoria melancólica, o desexo e o amor polas cousas que xa van sendo pasado, porque o tempo todo o destrúe, todo menos aquilo que temos soñado, e aquilo que os poetas souberon expresar para converter en palabra comunal. Mabel Mato di dos artigos do mindoniense que están sempre perfectamente elaborados, e neles cada palabra atopa “*o seu lugar e a súa significación precisa*”. Cunqueiro é para a xornalista luguesa un poeta que xoga coas significacións e as imaxes, coa expresión e coas sensacións, e ao mesmo tempo o narrador “*que imaxina mundos de fábula polos estensos camiños das súas verbas*”. Os artigos teñen espazo cotián, pero de aí pártese para o lonxano ou para o imaxinario, para a erudición e para a fantasía. Outro dos seus compiladores, César Antonio Molina, afirma que o autor de *Merlín e familia* “*mezcla la edad del hombre y la de la Historia. Cada una con su luz. Lo real con lo imaginario, lo racional con lo irracional*”; en realidade Cunqueiro fala das ruínas do mundo, do mundo que lle é e que nos é máis próximo, pois “*la geografía de Galicia acaba siendo la geografía del mundo (su mundo)*”. Dorinda Ribera, con espírito máis crítico, sinala o gusto cunqueiriano pola Galicia preindustrial, a que perdurou até os anos sesenta, unha Galicia franciscana, utópica, paradisíaca, aínda gobernada polo milagre e polo ritmo intrahistórico: “*O universo galego cunqueiriano, mitificado, coloniza todos os espacios e todos os tempos e entretécese harmoniosamente cos mitos, lendas, fábulas e maxias de diversos lugares e de diferentes épocas*”. Todo o universo literario que constrúe é unha loita para convencer ao lector de que a vida do ser humano é imaxinación e que debemos levar a

nosa existencia de xeito que destruíamos a dor de vivir, sempre con vontade de transcender o limitado, o insatisfactorio da realidade, para ver o envés das cousas.

Este alquimista percorreu tamén os nosos camiños, os camiños do Barbanza, e aínda que non está compilada toda a súa obra xornalística, contamos con varios artigos dedicados á nosa bisbarra que nos amosan como nos viu e como nos soñou o grande alquimista de Mondoñedo.

Quizais foi a vila de **Noia**, a nosa pequena Atenas, a vila que mereceu dous dos máis fermosos artigos cunqueirianos: *“Noticias acerca de Noya”*, que se publicou na serie *El Mundo y su Sombra*, do xornal coruñés *La Voz de Galicia* o 25 de maio de 1956, e *“Noya de los veleros”*, que apareceu na serie *El Pasajero en Galicia*, no *Faro de Vigo* o 3 de novembro de 1950. Este segundo artigo é ben coñecido e xa varias veces citado, pero non me resisto a lembrar que Cunqueiro escribe que lle agradece a Noia *“unas breves y dulcísimas horas de atardecer setembrino, contemplando la marea alta, gris plata del Tambre, bajo un cielo de arbolados navíos de nubes que un S.O. fino y tibio hacía descender desde la alta y oscura Barbanza”*. Se a Proust Parma lle pareceu sempre malva e doce, para Cunqueiro Barbanza é *“malva y lejos”*. Vai lembrando os nomes dos veleiros de Noia a través da voz dun vello mariñeiro en Luarca, e iso lévao a unha nova tranfiguración da súa lembranza da vila: *“... y de la sombra surgía una Noya nueva y distinta, profundamente significativa: una pequeña villa hanseática quizás, una pequeña Lubeca, y en la ensenada de Freixo todos los veleros anclados, esperando la primavera para subir al Cantábrico gris y salobre, nuncios de ella como las golondrinas”*. O Freixo é agora como un Van Gogh cheo de corido e para sempre *“me queda Noya en el magín: Noya de los veleros”*. Aínda ten tempo no artigo para lembrar o cemiterio de Santa María A Nova, onde desexa que o enterren, e de aí a imaxinación lévao a Italia, a Pisa: *“Eso es: Noya, una Pisa atlántica, blanca, rosa, oro...”* O cemiterio de Santa María onde se mesturan por tradición a terra traída de Xerusalén coa lama común, e desa unión nace unha nova flor, a anémona: *“o quizás toda Noya es esa flor, prendida en la cintura del Barbanza”*.

O outro artigo de temática noíesa vai partir da visión do urbanismo da vila: *“Noya es de otra calidad, para pasmo de arquitectos y urbanistas; yo podría precisar con exactitud que alarmaría a las escuelas históricas el año o cuando menos el lustro, en que Noya fue fundada. No fue Noé el fundador, aunque esa ilustre cabeza oscura que la tierra nuestra levanta en esa orilla, Barbanza llamado, sea un lugar irreprochable para que el Arca se pose al final de la incierta navegación, y la paloma tenga allí tanta luz para volar como aire...”* De novo Cunqueiro vai saltar a Italia, á Italia do humanismo, á Italia que soñou en *Vida y fugas de Fanto Fantini della Gherardesca*, e así *“Noya tuvo que ser fundada justamente en el tiempo aquel en que en Italia, en Florencia y en Venecia, se aprendió a montar las piedras preciosas, el diamante, al aire. Noya está montada al aire, al aire italiano, y según concretas lecciones de orfebrería: está montada al aire y a la luz”*. Xa está a nosa vila de Noia convertida nunha

vila italiana como se todo nela fose “*una serenata alegre en un jardín italiano; un jardín que se vino solo, a la orilla atlántica*”, pois ben afirma Cunqueiro que os xardíns viaxan, porque é certo que viaxan na fantasía dun creador inigualable: “*En el anillo de tierra y mar, en el aro de esquivo y soledad violeta de Barbanza, en el aro de felices ondas trémulas, alguien puso, al aire y a la luz, una piedra preciosa, de una calidad dorada y musical. Y así nació Noya. Tuvo que ser por un mediodía de mayo. Olía a lilas y se oían violines...*” De novo as laudas de Santa María, cemiterio que naceu dos que chegaran como a Itaca e “*como Ulises clavaron en tierra el remo*”.

Naturalmente que lembrando Noia, non esquece Cunqueiro un dos seus produtos máis característicos: “*La ría de Noia es la ría del berberecho, como la de Arousa es la ría de la almeja*”.

Tamén a vila de Manuel Antonio e Faustino Rey Romero, **Rianxo**, mereceu a mirada transformadora de Cunqueiro e así o 5 de setembro de 1953 aparecerá no *Faro de Vigo* “*El viaje a Rianxo*”. O mesmo artigo, pero con algunhas variantes de interese, reapareceu en *El Progreso* de Lugo, co título “*Viajando a Rianxo*”, o 6 de xullo de 1958. Combina a viaxe e o relato, a realidade e a imaxinación: “*Tantas vueltas y por tan desviados caminos dimos, que el viaje a Rianxo parecía el viaje a Itaca*”. Vai describir logo, dunha maneira moi lírica, a tarde desa viaxe: “*una tarde llena de luz, -tan de luz, que el aire era como un enorme espejo de oro- parecía que los labios, dudasen con qué versos romper, y entre los del almirante Payo Gómez y los de Manuel Antonio, buscasen aquellos que más decidida y claramente iriese la imaginación y desvelasen la memoria*”, pois diso se trata, non só de ver o evidente, senón de recrealo, de revivilo coa cultura e coa imaxinación, de volvelo sentir nas palabras dos poetas: “*Quizás por navegar hacia ella, hacia la posible isla de oro, se hicieron marineros todos los poetas de Rianxo*”. No artigo non falta tampouco a ironía, o xogo prosaico co taberneiro, con quen Cunqueiro fala de Paio Gómez Chariño, que foi asasinado, e o dono da baiuca pregunta “*¿e foi por política ou por intereses?*”

Rianxo é para o autor d’*As crónicas do sochantre*, “*una de las más hermosas ventanas del mundo, tal como abrir una en las claras mañanas del Paraíso*”. Ese Rianxo que está ao pé do “*violeta profundo y grave del ancho Barbanza*”. A cultura de Cunqueiro lévao a lembrar non só aos poetas rianxeiros, senón tamén a aproveitar uns versos de Manuel Machado sobre Cádiz para aplicarlos a Rianxo: “*Salada claridad*”. Vai rematar lembrando a Manuel Antonio, “*uno de los mayores que tuvo entre nosotros el uso de las aladas palabras*”, pero quizais o que máis impresiona é como a partir dunha humilde laranxa contemplada en Asados, vai facer unha metáfora que a compara a un anaco de sol que quedou en terra, un anaco que quedou para oír as campás, as campás de Santa Columba, a igrexa rianxeira, campás que son “*palomas sonoras*”.

Tamén en 1953, o 2 de outubro publicou Cunqueiro no *Faro de Vigo* “**Porto do Son**”, que reaparecerá o 20 de xullo de 1958 en *El Progreso* de Lugo, co título “*Viajando a Porto do Son*”, con algunhas

variantes de interese. Este artigo, coma o de Rianxo, foron logo compilados no volume *El pasajero en Galicia*. Comeza en Basoñas, con mirada de cazador e “*por averiguar si se oían al atardecer, las campanas de la ciudad sumergida*”, pero só se oía o mar, e de aí vai saltar a imaxinación de Cunqueiro ao mar dos románticos, a Byron, a Chateaubriand, a pintores como Turner, todo un tecido cultural que enriquece sempre a súa literatura. “*Y cercados por la lluvia llegamos al Son. Yo iba invitado a ver el mar desde la Atalaya, un mar mayor y heroico, y no iba a impedírmelo la escasa y tibia lluvia*”. Dende o miradoiro do Son vai contemplar a grandeza da ría: “*La ría de Noya, y la abierta soledad atlántica, ahora de un gris perla, ahora de un estremecido verde, llegaban hasta mis ojos como una inmensa masa de vaga luz, y era un alivio la lejana línea azulada de la península de Muros...*”

O paseo pola vila do alquimista lévao a transformar unha sinxela peza de roupa nunha fermosa imaxe: “*En un balcón de la pequeña y silenciosa plaza de Porto do Son colgaba, puesto a secar, un azul celeste traje de mujer. Era una forma joven y vivaz, sorprendentemente fina, breve la cintura, y toda ella fácil al aire, como una danzarina...*”

Cando xa vai abandonando o Son, “*lo que fue sobre Noya dorada claridad, era ahora luna cristalina, luz lunar y fría. La luna, una luna celeste e italiana, se mecía sobre Noya, al alcance de la mano*”.

Ribeira vai aparecer a través da illa de Sálvora, e non por unha viaxe directa, senón imaxinando a que vai facer o seu amigo José María Castroviejo, outro dos grandes viaxeiros galegos, para cazar un faisán macho, autorizado polo marqués de Revilla. Faisán que logo cocinaría Cunqueiro. Primeiro unha visión da ría e da Illa de Arousa: “*La Arosa, la isla que habitó el dragón, una bestia roja, como el dragón de Gales...*” A imaxinación, a alquimia, xa superpuxo a ría de Arousa aos lagos de Gales. Estamos ante un puro relato, unha recreación cultista que se vai moi lonxe de Sálvora, que lle permite citar aos autores amados como Peguy e logo soñar unha visión que une gastronomía e cultura: “*Es un buen día, la fiesta de San Martín, después de todo, para que un cazador católico, la barba cana y carolínea, en una isla de la mar atlántica, abata un faisán. Un ave que tiene el otoño en sus plumas, y que por gracia del generoso señor de la isla, viene destinada a mi mesa, a morir en una de las grandes recetas de la cocina cristiana occidental*”.

Aínda outros artigos de Cunqueiro van estar relacionados connosco. Entre eles é moi fermoso o titulado “*El Ulises del Atlántico*”, que apareceu en *El Noticiero Universal* de Barcelona o 22 de xaneiro de 1974 e que hoxe circula, mercé a Xesús González Gómez, no volume *Papeles que fueron vidas*. Naturalmente o Ulises atlántico é Amadís de Gaula, e a desculpa para tecer esta pequena alfaia é un libro sobre literatura medieval de Rodrigues Lapa, que examina o problema de se o orixinal desa novela de cabalarías era galego-portugués, do que non dubida Cunqueiro. Afirmo logo que a novela, o Amadís, “*fue leído en Galicia mucho tiempo después de que deajaran de leerse en el resto de España los libros de caballerías*”. De aí salta á *Arte de la galantería* de Pedro de Portugal, onde

un señor que vén de caza atopa á súa muller e ás súas damas chorando porque un viaxeiro lles dixera que morrera Amadís. E de aí a Noia: “*fue en Noya, a mediados del XV, donde por orden de una rica señora salió una nave de aquella villa a reconocer otra que aparecía todos los días, matinal echaba ancla en la boca de la ría, y luego levaba e izaba velas, y se iba, con un suroeste por popa. La dama noyesa, una Caamaño, quería saber si en la nave viajaba don Tristán, que no habría muerto, o era don Amadís, que iba hacia una isla secreta, una de esas Floridas del Atlántico, donde es la fuente de la eterna juventud y rodean al inmortal humano, dulcísimas doncellas que cantan como jilgueros*”.

Non logramos localizar os artigos nos que fala d’ **A Pobra do Caramiñal**, pero Victoriano García Martí, no prólogo a *La Puebla del Caramiñal. Un mirador sobre la Ría de Arosa* (1962), de Manuel Domínguez Fontán, cita a afirmación de Cunqueiro que “*si digo Caramiñal, digo una palabra para una cantiga medieval; concretamente una cantiga del Rey Diniz*”. Sabemos tamén por referencias indirectas que o tradicional enfrontamento entre o Caramiñal e o Castelo facía pensar ao autor de Mondoñedo no enfrontamento de dúas cidades italianas, Florencia (O Deán) e Milán (O Caramiñal).

Estamos seguros que fican en xornais e revistas moitas imaxes, descricións e visións das paisaxes da nosa bisbarra que merecen ser lembradas, pero poucas acadarán a grandeza literaria e a fermosura dese grande alquimista da realidade, que todo o transformaba en ouro, que foi Cunqueiro.

BIBLIOGRAFÍA:

- CUNQUEIRO, Álvaro: *O reino da chuvia. Artigos esquecidos*, Lugo, Deputación de Lugo, 1992. Edición de Mabel Mato.
- CUNQUEIRO, Álvaro: *Papeles que fueron vidas*, Barcelona, Tusquets, 1994. Edición de Xesús González.
- CUNQUEIRO, Álvaro: 100 artigos, A Coruña, La Voz de Galicia, 2001. Edición de Dorinda Rivera Pedredo.
- CUNQUEIRO, Álvaro: *El pasajero en Galicia*, Barcelona, Tusquets, 2006, (1989). Edición de César Antonio Molina.
- CUNQUEIRO, Álvaro: “*Galicia marisquera*”, en *El laberinto habitado*, Vigo, Nigra Trea, 2007. Edición de María García Liñeira. O artigo orixinal apareceu en *Destino*, o 23-11-1974.
- DOMÍNGUEZ FONTÁN, Manuel: *La Puebla del Caramiñal. Un mirador sobre la Ría de Arosa*, A Coruña, Deputación Provincial, 1987 (1962). Prólogo de Victoriano García Martí.

INTRODUCCIÓN:

As estradas e os camiños que vertebran o territorio definen os principais vínculos dos seus habitantes cos pobos cos que se relacionan, non só nos referimos ás relacións de poder, senón tamén ás relacións sociais, económicas e culturais.

O obxectivo deste traballo é o de facer unha aproximación á rede de comunicacións que existían entre as parroquias de Boiro dentro da comarca do Barbanza e a súa evolución o longo do tempo. Falaremos das redes de camiños terrestres e marítimos, como parte integrante dunha comarca e das relacións con outras comarcas limítrofes, así como co resto do territorio.

Cómpre precisar que boa parte dos camiños dos que imos falar xa non existen; contamos con poucos vestixios ou, en outros casos, con estradas asfaltadas ou pistas que os solapan. Na meirande parte dos casos, os camiños cando deixan de ser transitados debido ó cambio de intereses do momento, deixase de investir no seu mantemento e, debido á climatoloxía da nosa Comarca, o seu deterioro é moi rápido. Por outra banda, cabe tamén salientar que a configuración territorial e paisaxística do noso contorno fai que a roturación de terras, a parcelaria e outras modificacións arramblasen tamén con parte destes camiños.

Porén, trataremos de facer unha evolución na que seguiremos a obra de recoñecidos historiadores, economistas, xeógrafos e escritores como Ferreira Priegue, López Ferreiro, Pascual Madoz, Eiras Roel, Franco Maside ...

AS PRINCIPAIS VÍAS DE COMUNICACIÓN DO BARBANZA

Na actualidade, para chegar a Boiro contamos, como vía principal, coa autovía do Barbanza que discorre desde Ribeira a Padrón, con saídas e enlaces cara a Catoira, Rianxo, Boiro, Pobra do Caramiñal e Santa Uxía de Ribeira. Máis ou menos paralela a esta discorre a comarcal AC-305 que percorre todo o perímetro da península do Barbanza con un trazado case a beira da costa e que se une á C-550 en Padrón para comunicarnos con Santiago polo norte e coa provincia de Pontevedra polo sur.

As outras vías de comunicación coas vilas limítrofes son, na actualidade, as que comunican Boiro desde Ponte Beluso co concello de Lousame (C-1104) e a de Noia (AC-1107 ou AC-VP3101)) desde Ponte Goiáns.

Xa centrados no noso concello contamos, como vías principais, coas estradas de Cabo de Cruz (CP-1105), a que desde a entrada de Cabo vai ata aos arredores da Igrexa de Abanqueiro (CP-1101) e a de Abanqueiro (CP-1104) que se bifurcan, como podemos apreciar no mapa, en múltiples ramais e pistas que nos levan a todos os recunchos do Boiro actual.

Por suposto, non nos estamos a esquecer dos viais mariños, aínda que na actualidade non están sendo explotados de forma comercial estes nunca se deixaron de utilizar nun área tan relacionada co mar; todo o mundo recorda a Motora que partindo do muelle do Bodión e do de Cabo de Cruz chegaban ao Porto de Vilagarcía ao longo dos anos centrais do século XX; Sen esquecer o peirao do Saltiño e o de Escarabote.

EVOLUCIÓN HISTÓRICA DAS ESTRADAS DE BOIRO

Tentaremos pois facer unha análise ao longo do tempo. Así, ocorresenos remontarnos á época romana posto que este é o intre da Historia no que estas terras, igual que outras moitas de Europa, entran a formar parte do Imperio e dun sistema de vías de comunicación moi complexo e de gran calidade que chegou, en parte, aos nosos días e que sigue sendo fonte de inspiración e aprendizaxe para os enxeñeiros e arquitectos da actualidade.

Grazas ao *Itinerario Antonino* sabemos que pola Gallaecia Occidental pasaron dúas vías, a XIX e a XX, que comunicaban esta zona coas tres capitais conventuais romanas no noroeste (Bracara, Lucus Augusta e Astúrica Augusta).

A vía XX, tamén chamada Per Loca Marítima por discorrer ao longo da costa, é a que nos interesa e que, según López Ferreiro, desde AQUIS CELENIS (Caldas de Reis) dirixíase cara a Taragoña dende onde atravesando a Parroquia de Bealo (Vialis), primeiro o Rfo Beluso e despois a Ponte da Brea, adentrábase na serra do Barbanza por Velles de Abaixo, Velles de Arriba ata chegar a Enseño na parroquia de Cures. Dende alí subía a máxima pendente ata chegar o lendario Castelo de Vitres, moi probablemente, o asentamento da Lexión VII Victrix, sempre seguindo a López Ferreiro; de alí continuaría cara a Noia.

Mais, aínda que o itinerario descrito por López Ferreiro no século XIX para a Per Loca Marítima segue vixente na actualidade, outros historiadores como Franco Maside consideran que esta vía non tiña porque ir exactamente paralela á costa e consideran os viais do Barbanza como unha estrada secundaria; trataríase dun importante ramal secundario que, dende a península do Barbanza, canalizaría todo o tráfico viario terrestre que dende o Atlántico se desenvolvía entre Noia e Rianxo.

Sexa dun xeito ou doutro, e aínda que exista un intenso debate sobre cales son ou non calzadas romanas (calzada de Cures, Enseño...), os

restos arqueolóxicos atopados apoian e constatan a existencia destas no Barbanza; referímonos ao importante conxunto epigráfico constituído por tres aras votivas, catro estelas funerarias, así como a Vila romana de Portosín.

Por tanto, e como xa vimos na descrición da rede viaria, as zonas medias da serra conformaron a calzada e dende esta accederíase á costa a traves dos interfluvios.

A necesidade de estar comunidados con Iria Flavia foi económica e de xestión do territorio por parte do Imperio Romano; foron unhas vías e pontes que perduraron “per saeculo saeculorum” non só pola calidade do pavimento e da feitura, senón tamén porque non perderon o seu sentido de existir. Este será un factor importante na súa conservación, xa que, como veremos, moitos son os historiadores que defenden a súa utilización durante o medievo. Aínda que coa crise do imperio romano a partir do século III e co proceso de ruralización que o acompaña moitas destas vías abandónanse posto que diminúen as relacións comerciais e ademais deixan de ser seguras.

Se pasamos a analizar o medievo, é imprescindible pensar nunha rede viaria de comunicación que relacionaría os territorios da Igrexa co seu Arzobispado nun primeiro momento con Iria Flavia e logo con Santiago de Compostela.

É lóxico pensar que os camiños por onde chegaban ás distintas parroquias da diócese (moitas veces antigo asentamento romano ou castro) as perceptivas visitas pastorais deberían ser vías de tránsito de carruaxes arraxadas cas rendas que cobraba a Igrexa. Non temos porque pensar que non se seguiron utilizando viais creados polos romanos, que por interese se seguiron coidando. Neste contexto situamos as comunicacións do Cabildo compostelán coas súas propiedades na comarca do Barbanza entre as que se encontraban a Tenencia de Santa Baia de Boiro ou as do Deán na Pobra e, en xeral, as numerosas rendas que cobraba a Igrexa compostelá.

Seguindo á historiadora Ferreira Priegue, aparecen moi poucas referencias a camiños medievais nesta zona; pero as referencias encontradas nos traballos de Sarmiento e de Floridablanca e a súa coincidencia cos trazados que os arqueólogos fan das vías romanas fai pensar que, con certa seguridade, estos seguíronse utilizando no medievo. Chegamos así a conclusión de que a península do Barbanza estaría atravesada, de ría a ría, pola parte máis cercana ao itsmo por unha vía que seguiría os pasos da anterior romana .

É indiscutible a importancia que adquire Noia, cuxa ubicación na ruta marítima no camiño de Santiago fai que poda acadar a categoría de Vila, título que lle concedeu no século XII Fernando II, como receptora dos peregrinos que chegaban por mar camiño a Santiago. Neste contexto convértese en nó de comunicacións entre Santiago e as terras do Barbanza; así existía **un camiño costeiro** que dende Noia pasaba por distintos lugares como Carreira, Portosín, Porto do Son, Queiruga, Artes,

Ribeira, Palmeira ata chegar a San Isidro de Postmarcos. Dende Artes un camiño interior pasaba por Moldes, Lesón e chegaba a unirse ao anterior en San Isidro de Postmarcos. Dende aquí entraba en terras do Boiro actual atravesando Santiago de Lampón, a ponte de Outeiro (Goiáns) e entraba no coto de Boiro; dende alí, atravesando a Ponte Brea, avanzaba cara ao sur. Un ramal a Rianxo e outro, a vía principal, a Lestrove-Padrón.

Pero existía tamén unha travesía que, **dende Boiro, atravesaba o itsmo cara a Noia**. O camiño avanzaba polas estrivacións orientais do monte, pasando por Piñeiro, Belles, Moimenta chegando ó alto cerca de Barreira; moi preto, únase a vía costeira antes descrita e, para chegar a Noia, seguíase un camiño arriero polo alto de Tállara para entrar na vila pola ponte sobre a ría .

É probable que existise outra calzada que partindo de Bealo chegase cerca de San Xusto de Toxosoutos. Parece ser que era unha calzada de acceso a unhas explotacións mineiras que ao deixar de explotarse se abandonou o camiño. Mais as referencias documentais son mínimas.

Comprobamos pois, que xa dende a Idade Media están claramente delimitadas as nosas vías de comunicación con Compostela, Noia e Padrón. Nuns momentos prevalecerá unha e outra veces a outra, pero ambas utilizaranse sen esquecer as comunicacións por vía marítima ou fluvial .

Será en época moderna, coa estruturación e ordenación do territorio a través dos camiños reais que establece o Decreto de 1759 de Floridablanca, cando estas vías se asenten definitivamente ata a actualidade.

Teríamos así, moi probablemente, cando chegamos aos **séculos XVI, XVII e XVIII** un camiño que dende Padrón collería un desvío cara a Rianxo e Boiro; entrando por San Pedro de Bealo chegaría a Cespón, pero non iríamos pola actual AC-305, senón que colleríamos o desvío cara á igrexa e reitoral, pasando logo por diante dos pazos de Agüeiros e o de Riba de Mar cara a feligresía de san Cristobo de Abanqueiro e dende ahí cara a Boiro. Cabe pensar que este percorrido entraba en Boiro pola Boliña, San, e Cimadevila, xa que á beira destes camiños atópanse os núcleos máis antigos do que hoxe coñecemos como o casco urbano de Boiro e daríalle sentido a facer un percorrido de parroquia en parroquia sen volver sobre os seus pasos. Logo de estar en Boiro collería polo chamado camiño vello ou Camiño real que pasa por diante da igrexa, a ferrería, o pazo de Fonteneixe, a reitoral, o pazo dos Bao e a Tenencia para dirixirse cara á Pobra de Santiago do Deán pasando polas terras e a Ponte dos Goians, O pazo de Couto ou de Valderrama e a Casa Grande de Aguiar. Se seguimos este percorrido hoxe en día atopamos parte do empedrado do antigo camiño.

Estes camiños, aínda que cun mesmo principio e fin, segundo fan mudando as necesidades, vanse modificando no seu trazado.

Os ilustrados galegos do século XVIII achacaban tódolos males económicos de Galicia ao mal estado das comunicacións terrestres que facían imposible o tránsito de mercadorías dende as rías baixas cara ao interior de Galicia e cara a Castela.

Entre os anos 1785 e 1786, José Cornide, Rexedor Perpetuo da Cidade de Santiago, elabora un informe pedido por Floridablanca sobre o estado e o custe que suporía reparar os principais camiños coas súas pontes. Deste informe extraemos que se necesitaba para arranxar o camiño de Rianxo á Pobra 183.000 reais, importe que se sufraga mediante impostos aplicándolles un sobreprezo en fanega de sal, e sendo obrigados os veciños a concurrir aos traballos para as reparacións.

A Comarca do Barbanza contou tamén con intercambios comerciais marítimos de longa distancia dende a época da Idade de Ferro, constatada nos achados arqueolóxicos nos diferentes castros aquí ubicados.

A ruta comercial marítima por excelencia vai ser por mar e polo río Ulla, con Porto en Cesures e navegable ata Padrón. O transporte a longa distancia é máis rentable en barco, onde o movemento de grandes volúmenes de mercadorías non ten a complicación que tería o transporte en carros de mulas por camiños mal empedrados. Segundo as investigacións da Profesora Ferreira Priegue, e como corroboran os datos “del peaje de mar de Valencia” estudados por ela, a sardiña, a pescada e o congrio foron o puntal da exportación pesqueira galega, e Barcelona, Mallorca e Valencia os tres principais portos receptores no Mediterráneo.

O sal, mineral de gran valor económico dende os tempos dos romanos, é un ben imprescindible para a conservación e transporte de alimentos e como non, esencial para o comercio do peixe a grandes distancias. O sal era monopolio real, na ría de Arousa só estaba autorizado á carga e descarga do sal o porto de Pontecesures, dende o ano 1467 por Provisión Real, e máis tarde incluíriase o comercio do tabaco, a pólvora e o xofre, entre outros. O alfolí, ou pósito de venda do sal, estaba en Padrón e monopolizaba o comercio deste ben por Privilexio concedido á Vila de Padrón no século XII ata o XVIII. Actualmente aínda se pode visitar o edificio do Alfolí de Padrón. No 1744, Felipe IV concédelle a Vilagarcía de Arousa un Mercado Franco.

Con este importante tráfico marítimo de mercaderías preto de Boiro, sabemos que tradicionalmente, as que chegaban por mar, facíano dende o muelle do Bodión, Cabo de Cruz, Escarabote ou dende o do Saltiño (peirao da Telleira), para completar o seu último tramo de percorrido por terra. Polos libros de fábrica das distintas parroquias do Concello de Boiro, coñecemos que gran parte das imaxes de santos, retablos e como non, as campás destas igrexas chegan ao Barbanza por vía marítima. Nesta liña está o traslado do San Francisco e o San Antonio á Fegresia de San Vicente de Cespón en 1702 ou a campá en 1699, ou o retablo da igrexa parroquial de Santa Baia de Boiro.

Para rematar, chegamos á época contemporánea cun panorama similar no que as nosas novas arrancan do Dicionario Xeográfico de Pascual Madoz, publicado en 1845, no que destaca, no referente o concello de Boiro, as dúas vías de comunicación: O camiño que dende a Pobra do Deán se dirixe a Rianxo e Santiago e unha segunda vía que, a través do Monte Peón, pon en comunicación a cabeza do partido xudicial, Noia, co noso concello; di deles que son os camiños máis notables, que se encontran “en mediano estado”, mentres os que unen as distintas parroquias están máis deteriorados. O mesmo se indica da parroquia de San Cristobo de Abanqueiro que “a cruza un camiño de travesía moi mediano” que así como outros veciñais están moi mal coidados.

Dentro do Concello de Boiro, os camiños veciñais, tamén chamados camiños comunais, son todos aqueles camiños que non se fan partindo dun trazado previo, senón que surxen das necesidades da comunidade veciñal. Son así os propios transeuntes os que, polo feito de ser necesario facer ese camiño repetidas veces, veranse na obriga de melloralo. Temos así unha extensa rede de camiños de tránsito e pasais sobre regueiros polos que a comunidade aldeana pasaría a diario cara ás terras de labor, aos muiños, etc. E cara ás poboacións veciñas tamén para asistir a festas romerías e relacionarse socialmente, amplamente documentadas nos arquivos parroquiais nos que abundan os matrimonios entre mozos de poboacións limítrofes, Boiro, Cespón, Abanqueiro, Rianxo, Pobra do Deán, Pobra do Caramiñal, Noia, Vilagarcía de Arousa, etc. Non só nos indica relación de proximidade con estas poboacións senón tamén de que son visitadas con frecuencia.

Merecen unha especial mención os camiños de carro que suben por camiños empedrados salvando grandes dificultades para acarrexar o mineral das minas, camiños que conservan ata hoxe en día os regueiros debuxados na pedra por onde pasaban as súas rodas.

Para rematar falaremos dos lugares, posto que non podemos falar de rúas, que existían no “casco urbano” do actual Boiro a finais do século XIX e comezo do XX. No padrón municipal de 1929 encontrámonos con que estaba formado polos seguintes lugares: Aducil con 17 vivendas, Boiro de arriba con 61 vivendas, Boiro de Abaixo 15, Boliña con 68, Breiro e Brazos con cinco casas cada lugar, Cimadevila, Cruceiro, Fonteneixe, Lodeiro, Tenencia e Vimieiro.

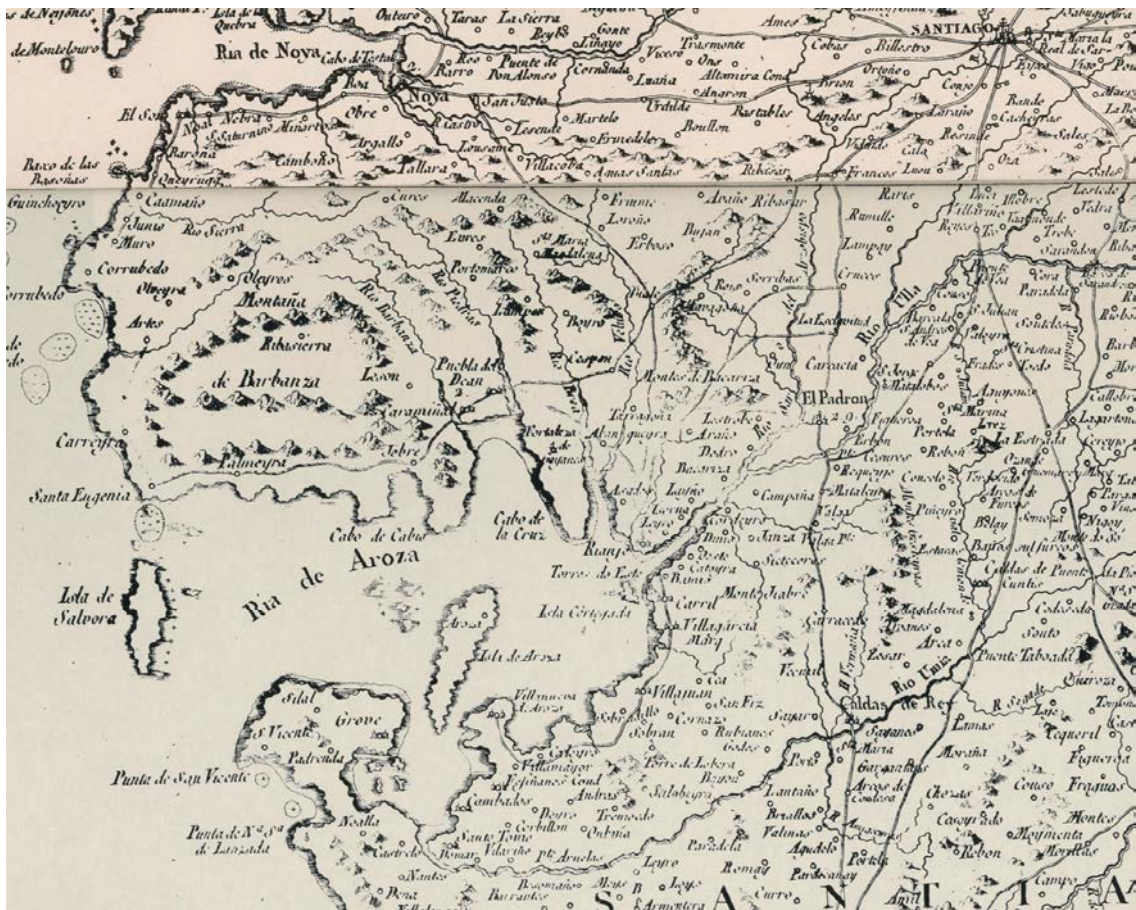
Esta é a orixe do actual casco urbano de Boiro que, nos anos 50 do século XX, presentaba ademais da vía principal - construída, como xa indicamos anteriormente, a comezos do século XX- que nos comunicaba cos concellos limítrofes (situábanse ao seu pé os lugares dos que hoxe coñecemos como a entrada en Boiro polo leste, referímonos aos lugares de Cimadevila, Aducil e a Boliña), coas demais vías que comunicaban todos os lugares antes descritos: o antigo Camiño Real, onde se atopaba o lugar do Cruceiro, Fonteneixe e a Tenencia, e que se bifurcaba cara a Boiro de Arriba e o Boiro de Abaixo, Vimieiro e o Lodeiro. A carón deste último lugar nace a estrada a Cabo da Cruz. Precisamente a menos dun quilómetro está o lugar do Breiro. Moi preto do Camiño Real, no seu

andar cara a Goiáns e na outra beira da estrada cara a Noia, naceu o lugar de Brazos (seguramente relacionado co importante muiño alí situado).

Xunto a estes barrios encontrámonos con multitude de outros topónimos que fan referencia o noso pasado histórico e que estan a piques de perderse. Fálannos das actividades que se realizaban, dos motivos da elección deses asentamentos, das características xeográficas, da flora, etc. Así só na Avenida de Barraña cara a Cabo da Cruz temos O Lodeiro, Calcadoiro, Salgeiral, Barraña ou o Saltiño; en torno a Praia Xardín, a Horta do Cura, O Pozo Negro e xa preto da estrada xeral, A Tenencia de Abaixo e a Tenencia de Arriba, A Negral ou de novo cara ao mar, Bousos. Todos eles son unha pequena mostra dos que existen e que debemos tratar de recuperar a través dos boirenses que aínda os recorden para conservalos e transmitilos os nosos nenos e nenas como parte da nosa historia.



Boiro (Coello 1875)



Boiro (Tomás López 1784)

BIBLIOGRAFÍA.

Arquivo Municipal de Boiro.

Barreiro Somoza, José. *El señorío de la iglesia de Santiago de Compostela (siglos IX-XIII)* Exma. Deputación Provincial de A Coruña.

Eiras Roel, A. *Agricultura y población en la Galicia Moderna (s.XVI – XVIII)*. En *II Xornadas de Historia de Galicia (Ourense, 1986)*: 17-21. Ourense. 1986.

Ferreira Priegue, E. *Los caminos medievales de Galicia*. Museo arqueológico provincial. Ourense. 1988.

Franco Maside, R. *Rutas naturais e vías romanas na provincia de A Coruña*. Gallaecia, 19: 143-170. Sada. Edición do Castro. 2000.

García Fuentes, M.J. *Galicia incomunicada por mar en el s.XVIII*. Universidade da Coruña. 1999.

García García , M. M. *Caracteres de la evolución demográfica de la Villa de Baiona y su entorno rural (siglos XVI-XIX)*. *Obradoiro de Historia Moderna*, V.III-Santiago de Compostela, 1994.

Madoz, Pascual. *Diccionario Geográfico estadístico histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid. 1845-1850.

Rey Castelao, O. *Aproximación a la Historia rural en la comarca de la Ulla*. Santiago: USC. 1981.

Ríos Pérez, J. M. *Boiro. Concejo gallego*.1984.

Redes viarias y comunicaciones en el Barbanza meridional: los caminos antiguos de Santa Uxía de Riveira

Daniel M. Bravo. Catedrático de Historia del Instituto Rosalía de Castro de Santiago.

La orografía y el relieve de las tierras de Barbanza conformaban – y conforman aún hoy- un espacio geográfico poco favorable para las comunicaciones. Las distancias entre núcleos de población eran difíciles de salvar, no tanto por su alejamiento real, cuanto por las dificultades de orden físico que obstaculizaban el tránsito. Como consecuencia de esto se incrementaba el tiempo de viaje y sobre todo los costes de los desplazamientos de viajeros y mercancías. Contra este medio adverso luchará el hombre de Barbanza por tierra y por mar.

En lo que respecta a las rutas terrestres los testimonios son numerosos. El Catastro de Ensenada de 1753, el mapa de Manuel Antonio Millán de 1760, el minucioso relato del párroco Bernardo González de Teyra en 1770 y varios Diccionarios de finales del XVIII y principios del XIX, proporcionan valiosa información acerca de las comunicaciones entre nuestra comarca y otros espacios más alejados, y de la densa red de veredas y caminos menores que comunicaban entre sí las parroquias del término.



En la página anterior: Mapa del Coto de Deán en Santa Uxía de Riveira, dibujado por el "perito mapista" Manuel Antonio Millán en 1760. En él se pueden observar las principales vías de comunicación y encrucijadas de caminos en torno a la playa de Coroso.

La vía de comunicación más importante de toda la península de Barbanza era el Camino Real que, bordeando la ribera del mar de Arosa, salía de Riveira "por el arenal de Corozo, el qual camino sigue a las villas de La Puebla de Deán, Caramiñal hasta la ciudad de Santiago", tal como lo describía Manuel Antonio Millán en 1760. Entre Riveira y Padrón el Camino Real atravesaba cinco puentes, y exceptuando la salida de Riveira, donde orillaba la playa desde Padín hasta muy cerca del río de Coroso, el trazado del Camino Real coincidía *grosso modo* con la actual C-550.

Del Camino Real tenemos noticias aisladas desde al menos el siglo XVI, en protocolos notariales de compraventa de fincas que lindaban con dicho Camino o en escrituras de aforamiento relativas a predios que tenían la misma vecindad con el Camino Real y que el Arzobispo o el Monasterio de San Martín Pinario daban en foro a lugareños de estas tierras, o por mapas como el del Coto de Deán en Riveira custodiado en el Archivo del Reino de Galicia de La Coruña.

Sin embargo, y con toda seguridad, el Camino Real se utilizaba ya desde la noche de los tiempos del medioevo, y sin duda era el itinerario por donde llegaban las periódicas visitas pastorales de los llamados "Visitadores" del Arzobispado, encargados de mantener el control de la prelatura compostelana sobre las parroquias, las de los cobradores de impuestos de la Corona, o los arrieros maragatos que tenían en los pueblos de Barbanza –Noia, Riveira y Porto do Son- uno de sus finales de ruta. Se trataba de lo que algunos historiadores llaman hoy un "camino de herradura", es decir, no apto para el transporte rodado, y que únicamente servía como "corredoira" de caminantes, de caballeros –en el sentido antiguo de hombres a caballo- o de gentes, como los maragatos, que utilizaban reatas de ganado caballar o, incluso, carros de bueyes para sus transportes. Era, por tanto, una vía con evidentes limitaciones, que se mantenía en uso sólo por la obligación que tenían los habitantes de su entorno de realizar obras de mantenimiento y que, con frecuencia, presentaba unos puentes en estado de ruina, como veremos en testimonios de época.

Cuando se trataba de transportar mercancías pesadas o voluminosas, el camino más rápido, fácil y barato era a través del mar. Así hizo ruta, por ejemplo, el célebre escultor compostelano Miguel de Romay –uno de los primeros espadas del arte barroco de su tiempo-, cuando tuvo que trasladar un retablo desde su taller en el barrio compostelano de Santa Clara hasta la Iglesia parroquial de Santa Baia de Boiro en 1721. La obra fue conducida desde Santiago hasta Padrón despiezada en varios carros tirados por bueyes, y en Pontecesures fue embarcada en "cuatro lanchas de Cabo de Cruz que fueron al Puente Cesures a buscar dicho

retablo asta (sic) conducirle a esta dicha feligresía, a las que se pagaron 45 reales". Los Libros de Fábrica –hoy se llamarían de contabilidad-, de la feligresía de Boiro, dan cuenta pormenorizada de todos los detalles del periplo.

La descripción antigua más detallada del viejo Camino Real que ha llegado hasta nosotros es la de D. Bernardo González de Teyra, cura párroco de la Villa de La Puebla del Deán en 1772, en un informe enviado a Madrid a requerimiento del Geógrafo del Rey D. Tomás López, que hoy obra en los depósitos de la Sección de Manuscritos de la Biblioteca Nacional junto a otros documentos que iban a servir para redactar el inconcluso Diccionario Geográfico, Estadístico e Histórico del citado geógrafo. En dicho informe, después de glosar las líneas generales de la geografía barbanzana¹⁷, continuaba diciendo: *".. No hay aquí mas Camino Real que el que va a Santiago y en él las puentes que se siguen: entre esta feligresía de La Puebla y la de San Isidro de Postmarcos está el Puente y Río llamados de Barbanza. Más adelante, en la misma feligresía de San Isidro esta el Río de Leres o Lérez, sin puente por haber caído la que tenía; entre la feligresía de Lampón y la de Boiro hay la puente y Río de Goyanes; entre Cespón y Bealo la puente y Río de la Brea, y cerca de Bealo el Río y Puente de Beluso. Todas estas puentes están en dicho camino cerca del mar. Además de estos hay el río y puente Sieyra entre Caamaño y Juno.."*

En la primera mitad del siglo XIX el antiguo Camino Real seguía estando en unas condiciones deplorables y así en 1826 Sebastián de Miñano confesaba en su Diccionario Geográfico: *"La Puebla del Deán dista de Padrón ocho horas de camino militar"*, y en 1845 el que poco después sería Ministro de Isabel II, Pascual Madoz, decía: *".. el camino que se dirige a Santiago por La Puebla y El Caramiñal está mal cuidado"*.

¹⁷ "Este país de La Puebla del Deán y tierras adjuntas, está situado en un dilatado monte llamado Barbanza, que corre desde cerca de la villa de Noya hasta la Punta de Carreira y Cabo de Corrubedo cerca de unas seis leguas. Por el Levante lo baña la Ría de Arosa; desde el Sur hasta el Noroeste el Mar Océano y por el Norte la Ría de Muros que comienza en la puente de Noya con un pequeño brazo y solo desde el Norte y Noreste confina con tierras de Tállara, Fruime y Bealo, de modo que desde la puente de Noya al de la Brea hay un histmo (sic) de poco más de dos leguas. Es dicha montaña bastante elevada y está despoblada a excepción de algunas pequeñas y miserables aldeas... Hay dos lagunas de agua dulce, una en San Pedro de Muro, que tendrá como dos millas de circunferencia, otra en Carreira, que tendrá milla y media, y otra en Juno mucho más pequeñas, y la que más dista del mar no llega a trescientos pasos, y crían un género de anguilas que aquí llaman eyros o eyroas y otros peces de muy buen gusto..."

Las obras más importantes de renovación del ancestral Camino Real y de su adecuación a los transportes contemporáneos tuvieron lugar en 1864 bajo el impulso político de Don Antonio Romero Ortiz, a la sazón Diputado por el Distrito de Noya y Gobernador Civil de Oviedo y de Toledo, y en años sucesivos varias veces ministro. Bajo su patronazgo se puso en marcha un Proyecto que convertiría el viejo Camino Real en "**Carretera de Tercer Orden de Padrón a Riveira**". La redacción del proyecto y la dirección de la obra corrieron a cargo del ingeniero del Ministerio de Fomento Don Celedonio Uribe, hombre bien conocido en nuestra comarca por haber construido en 1853 el Faro de Corrubedo, el del "ollar largacío", que evocaba Cunqueiro aludiendo a una vieja cantiga popular.

Las obras comenzaron por la villa de Padrón: la nueva infraestructura se superponía sobre el antiguo Camino Real, ensanchándolo y dotándolo de un firme de macadan. La obra supuso además la restauración de los viejos puentes, y la superación de importantes áreas marismeñas en A Pobra y Santa Uxía (Saíñas), que supusieron no pocos quebraderos de cabeza para el ingeniero. Todos estos inconvenientes motivaron que las obras se desarrollasen con notables retrasos y la conclusión de los trabajos se prolongaría hasta bien entrados los años ochenta.

Si el Camino Real era la arteria de comunicación más importante, no era sin embargo la única. El ya mencionado mapa de Manuel Antonio Millán y los estudios previos a su cartografía muestran cómo en el actual término municipal riveirense existían dos importantes encrucijadas de caminos: una en el alto de Padín -en lo que entonces se llamaba la carretera del Coto de Deán- y otra en Xarás.

En la encrucijada de Padín, al Norte de la feligresía riveirense, confluían el Camino Real Padrón-Riveira, que continuaba hasta Noya, y el camino que llegaba a San Paio de Carreira. Todos estos caminos darían lugar a las calles y carreteras que en la actualidad concurren en Padín.

En la encrucijada de Xarás se cruzaban el Camino Real en dirección a Noya, el que conducía a Artes y Corrubedo, el que lleva a Carreira a través de San Roque, y un cuarto camino que discurría por la parte media de la ladera del "*monte de Arribas o San Alberto*", hasta los términos del Caramiñal sin pasar por Palmeira. Todos estos caminos se han convertido en las actuales carreteras, excepto el último camino citado que discurría por la montaña -un poco más al norte de la actual vía rápida- que ha caído en desuso.

En los albores del siglo XIX Lucas Labrada nos vuelve a informar del estado deplorable en que se encontraban algunas de las vías de la red comarcal: "*El camino que desde el Caramiñal sale al puerto de Corrubedo – se refiere al camino que pasa por Moldes- y a otras ocho parroquias es muy malo, por falta de reparos en los puntos de San Roque y Río Morto; y necesita componerse, pues vienen por allí los labradores y pescadores a la citada villa del Caramiñal a beneficiar frutos, pescados, y otras*

menudencias, y les sirve también de tránsito para las ferias mensuales de la Merced y de la Secada, que están en la inmediación."¹⁸.

Bien entrado el siglo las circunstancias apenas habían variado y las comunicaciones seguían definidas por la precariedad. Así se deduce del testimonio de Sebastián de Miñano que decía en 1826: "*Noya dista de Santiago ocho horas de camino militar.*", Puebla del Deán "*dista de Padrón seis horas de camino militar*", y Porto do Son "*dista ocho horas de La Puebla del Deán*"¹⁹. Mediada la centuria el panorama viario seguía siendo desalentador, y en 1845 Pascual Madoz, después de exponer que Riveira distaba 21 leguas de La Coruña, 11 leguas de Santiago y 4'5 leguas de Noya, se quejaba de que el camino "*que se dirige a Santiago por la Puebla y el Caramiñal está mal cuidado*", y ello a pesar de ser la principal vía de comunicación. Peor era el estado de los caminos interparroquiales: "*los caminos son locales y malos por la desigualdad del terreno*" dice de Corrubedo; de Oliveira "*los caminos locales, así como el que da paso para el puerto de Corrubedo son malos.*"; de Oleiros "*los caminos locales están mal cuidados*"; de Artes "*los caminos de pueblo a pueblo son medianos*", etc.²⁰

Estas deficiencias de las comunicaciones terrestres se traducían en serias dificultades para poder vencer el aislamiento de nuestras tierras. Son muy numerosos los testimonios que han llegado hasta nosotros, pero valgan a modo de ejemplo los relatos del pueblense Martín Torrado, que en Marzo de 1606 vende a Juan de Bustos, vecino de Lalín ciertas cantidades de rayas, róbalos, sardinas y merluzas ceceales adquiridos en Corrubedo, y se queja de que "*el viaje desde La Puebla del Deán hasta Lalín ocupa cuatro días.*"²¹. O el del notario Juan Antonio Abad

¹⁸LABRADA, Lucas: Descripción económica del Reyno de Galicia. Descripción de los caminos antiguos y modernos del Reyno de Galicia. Ferrol 1804. Edición de Galaxia. Vigo, 1971, pag. 168.

¹⁹ -MIÑANO, Sebastián: Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal. Madrid, 1826. Tomo VI, pag. 270, Tomo VII, pag. 142, y Tomo VIII, pag. 525 respectivamente.

²⁰- MADDOZ, Pascual: Diccionario Geográfico-Estadístico- Histórico de España y sus posesiones de ultramar. Madrid, 1845. Vid. voces: Artes, Carreira, Corrubedo, Oleiros, Oliveira, Palmeira y Riveira en diferentes tomos.

²¹- AHUS, Fondos de ANN. Escribanía Juan Mariño, año 1606, escritura de 1 de Marzo. Con mercancía pesada, se incrementaba el número de días de viaje. Así en varias escrituras de 1570 se contrata el transporte de vino del Ribeiro "*desde los Cotos de Orense hasta Noya..., puesto y carretado desde el día que partiere en diez o doce días*". Escrib. de Vasco Fez. de Parga, leg. 1570, escrituras de 23 de

que en 1760 declaraba "*averme (sic) ocupado tres días en transitar desde la Ciudad de La Coruña al Puerto de Santa Eujenia (sic) de Ribeira que dista veinte y dos leguas* -una legua equivalía a aproximadamente siete kilómetros-, *y otros tres en ejecutarlo desde el dicho Puerto a esta feligresía de San Pedro de Portas (muy cerca de Sobrado dos Monxes) que también dista otras veinte leguas*"²². Evidentemente las comunicaciones, incluso entre localidades muy cercanas, siguieron siendo durante mucho tiempo una asignatura pendiente²³.

Por lo que respecta a las distancias por mar, sabemos que en la época preindustrial el progreso de los transportes y las comunicaciones marítimas fue siempre y en todas partes por delante de las terrestres, y la península de Barbanza no fue una excepción. Las noticias sobre transportes marítimos en nuestras costas son innumerables, y en este aspecto nuestra comarca fue y es una zona privilegiada.

Durante buena parte del año las aguas tranquilas de nuestras rías facilitaban las comunicaciones marítimas de corto radio, de suerte que las relaciones de todo tipo con poblaciones cercanas, como Muros, El Grove, Pontevedra, etc., eran muy fluidas. Esto permitía que, desde finales del XVIII, algunos fomentadores catalanes asentados en Barbanza explotaran simultáneamente almacenes de salazón situados a uno y otro lado de las rías, o que, con cierta frecuencia, las rentas de trigo y centeno que se cobraban anualmente por la rectoral de Santa Uxía de Riveira se vendiesen en los mercados de Pontevedra, como consta en los libros parroquiales de Fábrica. Y es que en realidad los mares de Muros-Noya y Arosa eran verdaderos nexos de unión, vías de comunicación mucho más importantes antaño que en la actualidad, por la prioridad que hoy le hemos dado al transporte por carretera.

Pero el hombre de Barbanza también supo sobreponerse a las grandes distancias a través de la mar. Y a este respecto me limitaré a recordar que en 1753 Riveira y Palmeira contaban con 14 embarcaciones dedicadas al comercio con las costas de Portugal, que fueron cientos y cientos las transacciones comerciales efectuadas durante los siglos de la Edad Moderna por nuestras gentes en los más variados puntos de las geografías litorales españolas y lusitanas como atestiguan los contratos

Julio de 1570, 1 de Marzo; 12 de Enero y tres del 5 de Diciembre de 1570.

²²- ARG, Fondo Real Audiencia, legajo 18.054/32, fol. 46.

²³- Tampoco la capital del Reino gozaba de comunicaciones envidiables. Así el médico noyés -con amplia descendencia en Riveira- Juan Pablo Picher escribía en su diario: "*El día 18 de Diciembre de 1828 salí de Santiago para mi destino en Monterrey y llegué a éste el 21 del mismo mes*". Diario propiedad de la familia Picher Núñez, de Riveira.

de fletamiento, protestas de mar y un sin fin de otras escrituras notariales, o que en 1845 Riveira contaba nada menos que con cuatro buques mercantes "*que hacen sus viajes a Inglaterra y a las Américas*".

Podemos afirmar, en definitiva, que en esta etapa preindustrial objeto de este breve estudio, el hombre de Barbanza consiguió superar las distancias y el tiempo en las comunicaciones marítimas, pero tuvo que someterse a su tiranía en las comunicaciones terrestres de medio y largo alcance.

O antigo camiño que ía ó lugar da Ribeiriña de Insuela en Palmeira, non ten nada que ver co que hoxe se denomina “Rúa de Río Azor”. No pasado para acercarse ata a Ribeiriña, era preciso tomar a corredoira que ía pola Bouciña e adentrarse ata o lugar da Costa para logo revirar cara Río Azor, e desde aí, tomar á esquerda e por fin abeirar en Insuela. Ben é certo que tamén se podía acceder a través dalgúns roleiros de pés caendo case sempre desde a Bouciña. Outra vía posible era subir por Rovaleiras e acceder pola praia de “Supinal”. Era polo tanto a Ribeiriña un lugar moi mal comunicado e case illado por vía terrestre, non así por mar, coa existencia de varios muelles-embarcadeiros de madeira que servían de acubillo ós diferentes tipos de embarcacións que surtían de materias primas e mercaderías ás factorías alí existentes. As propiedades dos Colomer e Crusat (mercadadas ós Laranga e Seráns) daban ó mar polo leste sen ningún camiño de por medio. Xa en 1753, o Catastro de Ensenada informaba que o monte coñecido como de Pedra Daiga, propiedade dos ricos labradores Martínez, limitaba polo leste co mar e non con ningún camiño veciñal.

Cando en Insuela se instalan os cataláns na figura da estirpe dos Soler a finais dos anos vinte do sec. XIX, pouco cambiaran as cousas. Nos anos setenta do mesmo século as propiedades dos Soler en Insuela pasan ós Colomer por razón de matrimonio entre Encarnación Soler Paz e José Colomer Bargés. Os Colomer daquela xa gozaban dunha calesa tirada por unha egua para comunicarse por vía terrestre. Segundo se desprende do inventario de 1896 que deixara escriturado José Colomer Bargés, é máis que probable que o itinerario que seguiría ese coche cabalar fose pola ruta da Bouciña.

Mais todo empeza a trocar a finais do XIX e principios do XX, xa que logo á primeira factoría dos Soler-Colomer se lle foron adxuntando outros almacéns de salgadura (Crusat, Lojo Gelpí) e tamén dúas fábricas de conservas e un serradoiro, sendo a primeira a de Baspino Maldonado Domínguez fundada en 1902 e a segunda a de Lojo Gelpí en 1911, asentada sobre aquel primixenio almacén de salgado, o serradoiro toma corpo en 1909.

Ante esta situación complexa con estreitos roleiros e cunha volta de consideración pola Bouciña, o resultado mostraba un serio atranco para o desenvolvemento dos negocios alí existentes. O concello, visto o desenvolvemento económico que se estaba a producir en Insuela xunto á presión da burguesía propietaria destes negocios, decide construír en 1904 o camiño veciñal que ía desde o Vilar a Insuela. Non obstante, o vial tivo moitos atrancos e oposicións por parte dalgúns veciños aducindo

que se invadían parte das súas propiedades, así o argumentaba por exemplo o señor García Millán cun escrito presentado en 15-6-1904.

A pesar de todos os contubernios mentados, o camiño foi pouco a pouco adiante e nas actas do concello referidas ó ano 1908 (fol.9v.) observamos detidamente como se estaban a piques de rematar as obras:

“Estando próximo a terminare la construcción del camino vecinal que del Vilar en palmeira va a los almacenes de Insuela y observándose que los embates de la mar perjudican el dicho camino cerca de los almacenes, temiéndose que desaparezca si no se le pone una fuerte defensa y oído el parecer de personas competentes dicen: que es indispensable hacer una escollera de 100 metros de largo por 1,50 de base y 0,75 de ancho en la parte más alta que cuesta 1000 pts. El ayuntamiento acuerda por unanimidad que se haga con urgencia dicha escollera por el mismo contratista de la carretera...pagándose 1000 pts. cuando la obra esté ejecutada.”

Un ano despois da construción do camiño veciñal, a familia Crusat montaba o famoso serradoiro coñecido como “La Rosario”, os carros cargados de madeira xa podían chegar ata a fábrica sen problemas por vía terrestre. Pero o camino, ó ser de terra e cunha baixada moi pronunciada e cun tránsito de consideración, sufría un deterioro importante que no inverno o facía case intransitable, así na sesión ordinaria do 14 xullo de 1938 celebrada no concello ribeirense acordábase: “El arreglo del camino vecinal que desde el lugar del Vilar conduce al de Insuela ambos en la parroquia de Palmeira... teniendo en cuenta para ello la prestación personal que puedan dar aquellos vecinos”. No ano 1944 solicitábase un arranxo dos camiños da vila de Palmeira dentro dun paquete municipal de varias obras a realizar e entre elas figuraba a mellora do vial de Insuela.

Transcurrido o tempo, un 3 de agosto de 1977, adxudicábanse as obras de mellora e afirmado do camiño de terra Vilar Insuela para convertilo en estrada, o custo alcanzaba xa daquela os 2.582.700 pts.

Ás veces os camiños percorridos nas nosas vidas teñen un algo de cíclico, de voltas e de reviravoltas, que non somos quen de argallar. Os nosos devanceiros probablemente experimentaron dalgunha maneira estas mesmas inquedanzas polo porvir, definiron a súa propia filosofía, da que nada sabemos, para dar unha resposta ao seu universo. Nós mesmos por moita tecnoloxía, por moita ciencia, por moitas relixións, non somos capaces aínda de explicar o noso contorno, pois sen dúbida cada vez son máis as preguntas e máis difíciles de contestar. Daqueles tempos quedánnos espallados polos montes sinais que nos falan das vidas, dos rituais, deses homes e mulleres que viviron nun espazo e nun tempo igual e distinto ao noso.

Hai relativamente poucos anos que os ditos sinais chamaron a atención de sabios e estudosos, aínda que xa eran coñecidas na súa maioría polas xentes deses lugares e formaban parte da súa paisaxe vital, da súa toponimia e das súas lendas de forma natural. No século XX comezaron a investigarse dunha maneira científica todas esas pegadas “dos mouro” que poboaron o noso territorio e agora mesmo hai equipos de arqueólogos interesados en obter unhas pautas, unhas liñas cronolóxicas, unhas costumes comúns dos nosos antepasados.

Así, no ano 1998, segundo F. Criado e V. Villoch, “(...) coñecíanse arredor de 128 túmulos no conxunto da Serra do Barbanza e a súa concentración máis importante está sobre a propia Serra, onde nunha superficie de 3 km² encontramos 28 neolíticos. No resto da Serra hai outros 10, dispersos e apartados uns doutros alomenos 4 km de distancia lineal (...) Entre eles figuran algúns dos exemplares galegos máis monumentais: Casota do Páramo, Casarota do Fusiño e Arca do Barbanza(...)”. Pola súa parte, a penechaira superior da península do Barbanza dou pé á arqueóloga Victoria Villoch a encontrar unha relación espacial entre os túmulos, os petróglifos, os menhires e os asentamentos ou áreas de actividade, cunha estrutura similar noutras áreas por ela estudadas.

Daquela, a dita penechaira “consistiría –segundo V. Villoch- nun espazo circular delimitado visual e topograficamente, no que a distribución de túmulos introduce un centro principal e narra un eixe N-S que corta ese espazo en dúas metades con características opostas: a metade oriental con formas elevadas, relevo aberto e sen obstáculos para a vista; e a metade occidental con formas deprimidas, relevo pechado e fragmentado e con relacións visuais só a certa distancia. A súa vez, a metade oriental complétase cunha conca apta para a ocupación humana e actividades domésticas, mentres na occidental é inhóspita e predomina o inculto.

Por outra banda, a cuantificación das intervisibilidades tumulares permitiunos precisar que desde todos os túmulos se percibe un elevado número destes, que case sempre existe visibilidade entre monumentos inmediatos, e que os túmulos localizados nas zonas elevadas forman conxuntos riscados visualmente, a súa vez, intervisibles entre eles, mentres que os localizados en zonas deprimidas non conforman conxuntos tan claros desde o punto de vista visual (...). Ao mesmo tempo que se detecta unha percepción circular do espazo, tamén se observa unha tendencia á simetría na organización espacial, que parece impoñer certa linearidade; é precisamente esta última a que contribúe a facer permeable o espazo e posibilita a sucesión e conexión dos espazos circulares, servíndose para elo tanto de recursos naturais como artificiais.(...)”. Esta intervisibilidade entre as mámoas na nosa mente actual fainos crear un camiño virtual que uniría todos eses puntos de referencia. Aínda que o camiño non exista, nós somos capaces de visualizalo. Ese debuxo circular e lineal ao mesmo tempo faime lembrar as palabras de *Wamba*, unha poderosa feiticeira da *tribo dos Yafouba* (da Costa de Marfil) recollidas polo aventureiro *William B. Seabrook*, cara á 1930, na súa obra *Los secretos de la selva africana*. Pois para encontrar os camiños da vida “(...) *Wamba* pensa de modo diferente. Cre que o destino, escrito xa, se proxecta na vida futura, non en liña recta, senón en forma de abano, como miríades de sendeiros combinados que se multiplican indefinidamente. Explicoume este difícil concepto da vida, tomando unha enxeñosa analoxía:

-Ando por unha selva descoñecida. Hai tantos camiños como puntos ten un círculo. Non sei nada do que me espera en ningunha dirección, pero en cada unha delas, o Destino agárdame. Son acontecementos que xa están escritos, é dicir, que existen, que están inevitablemente alí. Pero que son diferentes segundo a dirección. Nun daqueles sendeiros hai unha árbore da cal collerei unha froita saborosa. Noutro, unha pantera espérame para arroxarse sobre min. Nun terceiro, encontrarei unha fonte de auga clara. Naquel outro, hai unha trampa para elefantes, na que caerei e me matarei. Nesta dirección existe un campamento onde me acolleran con agarimo. Desde logo, todos estes acontecementos están escritos no porvir. Todo está por suceder (...)”.

Entón, mesmo os investigadores citados, F. Criado e V. Villoch, pensan que “(...) a asociación dos monumentos da Serra do Barbanza co tránsito é tan estreita que se podería pensar que o desprazamento é o único e principal factor de emprazamento tumular. Pero é só parte dun proceso complexo de localización que inclúe fórmulas para facer perceptibles os monumentos (...)”. Nunha recreación novelada poderíamos comprender como eran eses sendeiros de hai miles de anos; pois o noso sentido atávico pode facilmente maxinar unhas beiras do camiño, dentro dunhas glorietas recortadas pola follaxe, á maneira de pequenas capelas ou nichos sagrados na ampla cripta dunha verde catedral, con altares cheos de ofrendas, idoliños esculpidos,... tal e como aínda sucede hoxe nos petos de ánimas ou nos cruceiros espallados pola nosa xeografía. Ou tamén,

como lle sucedeu a W.S. Seabrook na súa viaxe, encontrar camiños cortados, "(...) camiños prohibidos que encontrabamos de cando en vez á dereita ou á esquerda. Habitualmente, o valado non é máis que unha fráxil cortiña de follas ou fibras de palmeira seca, colocada á altura do peito a través dun sinxelo sendeiro. Pero ningún home non iniciado atrevese a traspasar estas barreiras. Conducen a uns misterios que o viaxeiro non resolvería xamais. Conducen a lugares prohibidos (...)".

Nada máis lonxe da miña intención que facer un paralelismo entre as crenzas dunha sociedade animista do África Subsahariana (ou da Amazonia, ou da Oceanía, noutros casos) e as daquela que moraba nestas terras en épocas antigas. Por outra parte, establecer outras perspectivas a nosa visión, produto da cultura occidental, pode facilitar outras lecturas ao noso pasado e, porque non, ao noso futuro. Por exemplo, a doutrina animista cre que a alma é a esencia e a natureza verdadeira de todo obxecto existente. Un animal, insecto, árbore ou planta ten non só a súa calidade vital, senón tamén ten unha calidade da alma, a súa vez independente do corpo material e, polo tanto, inmortal. Cre, así mesmo, que unha montaña ou unha pedra, un río ou unha eira, aínda que non estean animados por ningunha chispa vital, están igualmente dotados desta calidade de alma sensible. Por iso levan sacrificios aos mortos ou elevan altares en calquera lugar. Pois todo o que existe na natureza ten a súa propia alma inmortal.

Velaquí pois, aínda que a nosa Serra do Barbanza fose como un distribuidor do tráfico nun cruce clave no conxunto da súa península, por ser un gran paso natural nos longos desprazamentos (e que sen dúbida segue sendo hoxe en día), non debemos esquecer o espazo simbólico que representa o agrupamento tumular. F. Criado e V. Villoch explícanolo así no seu traballo "(...) o túmulo funciona como referente artificial dun complexo código de sinais que transmite información sobre as

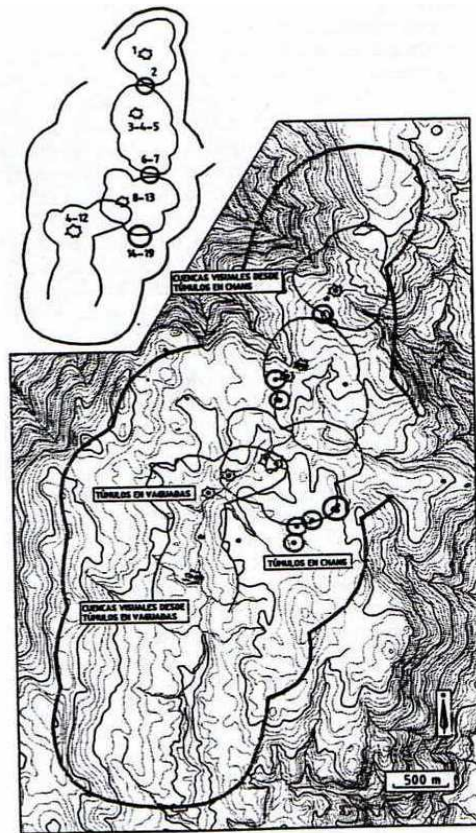


Fig. 7. Análisis de cuencas visuales y esquema de las panorámicas dominadas desde los túmulos de la sierra.

rotas. Ademais da función práctica, evidentemente tamén tiña unha dimensión simbólica importante. Por unha parte vinculaba o mundo da morte co camiño e representaba a relación entre a vida e a morte, baseada nunha metáfora do movemento e o discurso. Por outra utilizaba dramática e escenograficamente o movemento, o acceso e a aproximación ao túmulo, como un referente básico para construír a súa monumentalidade (...)

A arqueoloxía danos os datos científicos dos emprazamentos, dos recursos naturais ou artificiais dos que dispoñían, da arte moble, das insculturas, das pinturas, etc. Pero non poden explicar a súa causa e a súa razón de ser. Pódense atrever a facer hipóteses ou comprobar certas experiencias ou datar a súa cronoloxía. Así, V. Villoch chega á conclusión, en referencia á configuración dos monumentos prehistóricos da nosa serra, que "(...) a recorrente asociación a certos elementos parece indicar unha necesidade e/ou preocupación intencional de subliñar o dominio espacial, o que parece evidenciar que estamos ante grupos sociais cada vez máis complexos. É a utilización intencional de recursos naturais e artificiais a que permite unha manipulación do espazo na que a construción monumental funciona coma referente artificial con base nas súas condicións visuais, dando lugar a un espazo construído ou paisaxe arqueolóxica; son pois partes dun código que nos mostra como se levaba a cabo a domesticación simbólica do espazo, na que subxace unha intención de organización e construción mediante mecanismos de orden visual (...)

Mais, despois de todo, cada quen encontra na súa imaxinación eses camiños do alén, eses camiños do pasado que tentaban artellar o camiño do futuro e, claro está, da propia morte, eses camiños non ollados pola ciencia pero si pola literatura, pola arte ou pola fe.

BIBLIOGRAFÍA:

Villoch Vázquez, V.: *El emplazamiento tumular como estrategia de configuración del espacio social: Galicia en la prehistoria reciente*. Complutum, 12, 2001: 33-49

Seabrook, William-B.: *Los secretos de la selva africana*. Editorial Miguel Arimany S.A. Barcelona, 1961.

Criado Boado, F. e Villoch Vázquez, V.: *La monumentalización del paisaje: percepción y sentido original en el megalitismo de la Sierra de Barbanza (Galicia)*. Trabajos de Prehistoria 55, nº 1, pp. 63 a 80. CSIC 1998

Las comunicaciones en Barbanza en la época romana continúan presentando más incógnitas que certidumbres, si bien, desde que en los años 90 del pasado siglo se publicase que la mansión (punto intermedio de una calzada romana) denominada Vico Spacorum podría estar en Baroña o en algún lugar cercano a Ribeira sigue habiendo una opinión acerca de que la península de Barbanza no fue ajena a una de las grandes arterias del Imperio romano.

Las calzadas fueron uno de los principales medios de romanización. En principio, necesarias para el avance de las legiones hacia los objetivos de conquista, y una vez pacificados los territorios, se convirtieron en los nervios necesarios para la administración del vasto Imperio. También sirvieron para llevar hacia Roma el oro y la plata y bienes de consumo, pero en menor medida, ya que en la antigüedad el transporte pesado por vía terrestre estaba muy limitado y el transporte marítimo era incomparablemente más eficaz tanto en rapidez como en volumen de carga. Así, desde las zonas de producción, a través de las calzadas y otras vías secundarias se encaminarían las cargas a los puertos fluviales o marítimos para hacerlas llegar por barco a su destino final.

Las calzadas romanas, por tanto, tenían un origen militar y una razón eminentemente política. Estaban concebidas para el avance de las legiones con su maquinaria de guerra y para conseguir una administración efectiva del poder imperial. Los ingenieros trazaban para ello los caminos más rectos posibles entre los puntos de interés económico o estratégico buscando laderas para suavizar las pendientes y haciendo ángulos en los que ampliaban el ancho de la calzada para permitir el giro de unos medios de transporte con ejes fijos evitando así curvas cerradas. Además de su misión de comunicación y control imperial fueron utilizadas para el comercio, pero un comercio no de grandes distancias, sino las necesarias para abastecer el *hinterland* complementándolas con un entramado de vías de todo orden.

La principal fuente escrita por la que conocemos las calzadas romanas es el Itinerario de Antonino, documento del siglo III que relaciona las más de trescientas setenta calzadas del Imperio, de ellas 34 en la península Ibérica.

Con los números XIX y XX figuran las dos que recorren la Galicia atlántica. Ambas tienen el origen en Brácar Augusta (Braga), comparten el mismo trazado y mansiones hasta Aquis Celenis (Caldas de Reis) y a partir de ahí la XIX se dirige por el interior hacia Lucus Augusti (Lugo) para luego continuar hasta Asturicam (Astorga), mientras que la XX subirá hasta Brigantium (¿A Coruña?, ¿Cidadelá?) para después girar también hacia Lucus Augusti. Todo parece indicar que es una variante de

la XIX. Lo que la hace singular es el nombre por el que es conocida: ITEM PER LOCA MARITIMA, es decir, por lugares marítimos, lo que también abre la posibilidad de que tuviese una ruta marítima en algún trayecto.

El trazado con las mansiones correspondientes que da Antonino para la calzada XX desde Braga a Lugo es el siguiente:

423,	6	ITEM PER LOCA MARITIMA A		
	7	BRACARA ASTURICAM usque		
	8	AQUIS CELENIS	m.p.	CLXV
424,	1	VICO SPACORUM	stadia	CXCV
	2	AD DUOS PONTES	stadia	CL
	3	GLANDIMIRO	stadia	CLXXX
	4	ATRICONDO	m.p.	XXII
	5	BRIGANTIUM	m.p.	XXX
	6	CARANICO	m.p.	XVIII
	7	LUCUS AUGUSTI	m.p.	XVII

Lo primero que llama la atención es que para indicar la distancia entre mansiones se utilice una doble medida de longitud, m.p., la milla (millia passum) y el estadio. La primera está referida siempre a distancias terrestres y el estadio con frecuencia se utilizaba para distancias marítimas. Para algún autor, como se verá más adelante, esta diferencia será indicativa de que la ruta tenía trayectos por tierra y trayectos por mar.

En cuanto a las mansiones, actualmente hay cierto acuerdo en que Aquis Celenis correspondería a la actual Caldas de Reis. Este emplazamiento es muy importante, ya que a partir de él viene la bifurcación de las calzadas XIX y XX y sirve de base, por tanto, para localizar otros enclaves.

Acerca de Vico Spacorum hay menos unanimidad, aunque entre los arqueólogos ya se ha ido abandonando la idea, sostenida durante mucho tiempo, de que se refería a la actual ciudad de Vigo.

Los autores que defienden que la calzada PER LOCA MARITIMA no entraba en la península de Barbanza consideran que Vico Spacorum contiene un error de grafía y que realmente se trataría de Vicos Caporum, denominación que, por un lado, se adecua mejor a la nomenclatura latina y, por otro, les permite vincularlo a los Caporos, pueblo prerromano del que Plinio y Ptolomeo ya daban noticias de su existencia y al parecer ocupaban el territorio en torno al Ulla, mientras que Barbanza estaba habitada por los Presamarcos. Quienes consideran, en contra de los anteriores, que la calzada XX entra en Barbanza o la toca al circunnavegarla siguen manteniendo el nombre que le da Antonino (Vico Spacorum).

Aún hay menos coincidencia cuando abordamos su emplazamiento. Dentro de las múltiples soluciones que se han dado a lo

largo de la historia podemos concretar tres, por ser tres las direcciones que se han apuntado para la continuación de la vía desde Aquis Celenis.

Una de ellas seguiría hacia el norte del modo más rectilíneo posible: cruzaría el Ulla casi en su desembocadura para continuar hacia Noia prosiguiendo de allí hacia arriba en línea más o menos recta por las otras mansiones hasta llegar a Brigantium. De este modo no penetraría sino que tocaría solo tangencialmente la península de Barbanza, cuyas redes terrestres de comunicación, sin duda existentes, serían secundarias y accesorias de esta vía principal. En esta opción no se señala una ubicación concreta para Vicos Caporum.

La segunda describiría una línea ascendente desde Caldas de Reis inclinada levemente hacia el nordeste, hacia Santiago, situando la mansión en esta ciudad. Esta hipótesis la apunta Rosa M^a Franco Maside. Con ella, la actual Compostela quedaría incluida dentro de la gran nervadura imperial romana, lo que justificaría la existencia aquí del conocido asentamiento romano y otros hallazgos epigráficos. Por otro lado, como es fácil deducir, es un itinerario escasamente marítimo.

Finalmente, la tercera opción entraría en la península de Barbanza. Es una idea sostenida a finales del siglo XIX por López Ferreiro para quien la calzada pasaría por Mourelas, Cabreiras, Asados, Taragoña y salvando la espina dorsal de Barbanza llegaría a Baroña, donde situaba la mansión de Vico Spacorum. Desde aquí, continuaría por Portosín y Taramancos en dirección a Barro, sede asimismo de la mansión Ad Duos Pontes.

Juega a favor de esta hipótesis el viejo camino empedrado de Cures a la altura del monte Vitres que bien podría ser parte de ese itinerario y que, curiosamente, es conocido por “la calzada”. En cambio, la excesiva sinuosidad de la vía, contraria a la concepción romana de la ingeniería de calzadas, la pone seriamente en duda.

Cien años después de López Ferreiro, en los años 90 del pasado siglo, de nuevo se ha contemplado la idea de que Barbanza formase parte de la red de calzadas romanas, pero ahora como ruta marítima. Así, Nárdiz Ortiz en su monumental obra ***El territorio y los caminos en Galicia*** dice que “*Las distancias que señala el Itinerario [desde Aquis Celenis] hasta Vico Spacorum (en torno a Ribeira) y Ad Duos Pontes (Noia) se cumplen si consideramos itinerarios marítimos...*”. (Los 195 estadios que separan Vico Spacorum de Aquis Celenis son 36 kilómetros aproximadamente). Este argumento es compartido por el profesor Rodríguez Colmenero, para quien la calzada PER LOCA MARITIMA “*...tal como é descrita, componse de dous grandes sectores terrestres nos extremos y un marítimo no medio; a navegación do tramo marítimo debería encetarse, non en Aquis Celenis mesmo, senon en Vilagarcía (...) Perfilase, diste xeito, a hipotese de que o tramo da costa a circunnavegar sería o da península da Barbanza ata Noya, que por reiniciarse alí o percorrido por terra, identificaríase con Grandimiro: tendo, polo tanto, que situarse na costa da Barbanza Vicus Spacorum e Ad Duos Pontes.*”

A esta alternativa se le reprocha que comience a ser una ruta marítima en la Ría de Arosa, cuando lo podía ser mucho antes por la excepcionalidad de las otras rías para la navegación. La respuesta podría estar en que la vía XX, como ya queda dicho, comparte trazado de la XIX y es cuando ésta se dirige al interior, cuando la PER LOCA MARITIMA hacer honor a su nombre y se abre al mar.

Sea como fuere, la península de Barbanza contiene hallazgos suficientes para considerarla romanizada. En su parte más occidental es donde se suele ubicar la mansión y es allí donde se han encontrado más elementos que así lo testifican: estela funeraria de Bretal en Ribeira; y en Porto do Son, lápida romana de Queiruga, ara de Baroña, ara de Enxa. Asimismo el oro que la zona de Boiro pudo proporcionarle a Roma podría haber justificado que la Legio VII Victrix acampase en Vitres, como escribía López Ferreiro. Y quizá de ahí le venga el nombre, como quiere la tradición.

Así, el hecho de que no se haya podido determinar claramente la ubicación en Barbanza de Vico Spacorum, ni se pueda aseverar que la propia calzada romana la cruzase por tierra o rodeara por mar, no es óbice para pensar que la actividad que tenía que haber en Barbanza en época romana necesitaba una amplia red de comunicaciones, caminos de distintas categorías y enlaces marítimos, que pueden haber sido el germen o trazado primigenio de redes posteriores. La investigación y los posibles futuros hallazgos podrán ir confirmando lo que parece una evidencia.

BIBLIOGRAFÍA

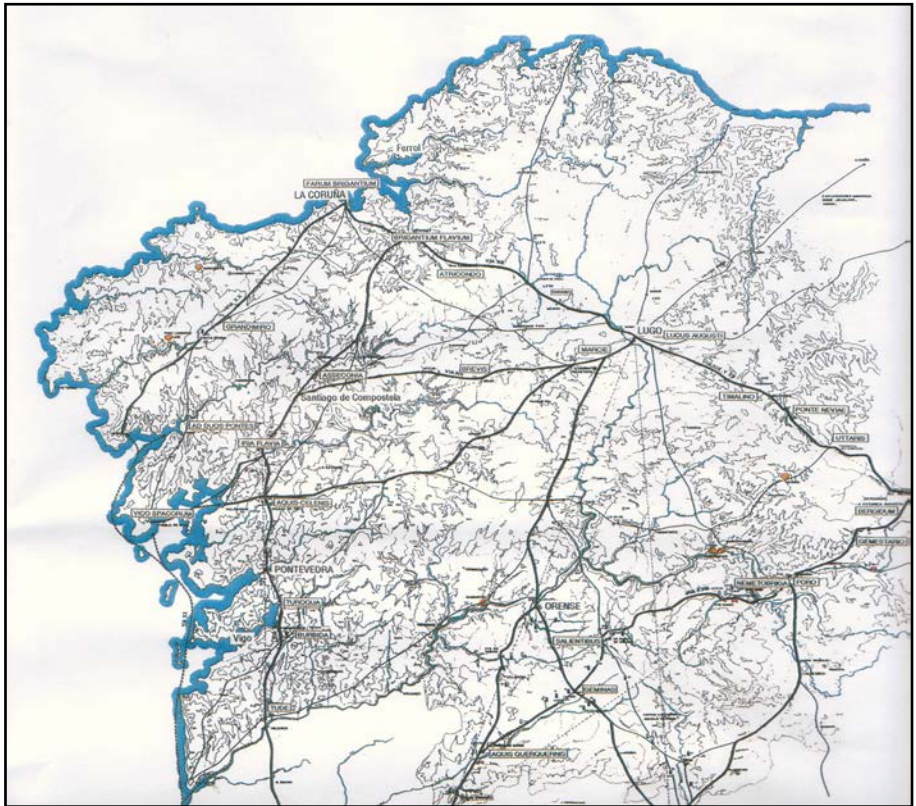
FRANCO MASIDE, R.M. (2001): La Vía per loca marítima: un estudio sobre vías romanas en la mitad noroccidental de Galicia. *Gallaecia*, 20:217-48.

FRANCO MASIDE, R. M. : Rutas naturais e vías romanas no Barbanza. Ponencia impartida nos encontros arqueolóxicos do Barbanza (Neixón, 24-25 de febreiro de 2007). Concello de Boiro. Edición en DVD

LÓPEZ FERREIRO, A. (1898): Historia de la Santa A. M Iglesia de Santiago de Compostela, I, Santiago, imprenta y encuadernación del Seminario Conciliar Central.

NÁRDIZ ORTÍZ, C. (1992): El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

RODRIGUEZ COLMENERO, A (1992): "Achegas epigráficas a tres estelas monumentais de beiramar de Galicia: Dúas de Vigo (¿Vicus Spacorum?) e unha de Santa Comba (A Coruña)", GALICIA: da romanidade a xermanización. Problemas históricos e culturais. Actas do encontro científico en homenaxe a Fermín Bouza Brey (1901-1973), Santiago, p. 21-29.



*Mapa síntesis de la red viaria romana. El territorio y los caminos de Galicia:
Planos históricos de la red viaria (Carlos Nárdiz Ortiz; 1992)*

Grazas as diversas informacións que, no seu día, dou D. Carlos García Bayón e a outras reseñas de investigacións máis recentes no xornal A Voz de Galicia podemos dar a referencia de algúns vestixios romanos atopados, ao longo dos anos, en distintas localidades do Barbanza.

Aínda ignoramos realmente cales foron as rutas marítimas ou terrestres a través das que se realizou a penetración da cultura romana nestas terras. Pode ser que a causa do descoñecemento do territorio e a necesidade dunha infraestrutura de camiños para trasladar os carros de víveres, as máquinas de guerra, etc..., debeu de determinar que, nun primeiro momento, a navegación marítima e fluvial prevalecese sobre a comunicación terrestre. Pois non esquezamos que Roma dispoñía non só de excelentes enxeñeiros senón tamén de grandes navegantes.

Por outra banda, a nomenclatura destes vestixios é tan imprecisa como os seus orixes. Daquela, neste traballo respéctanse os nomes tradicionais cos que se foron chamando, mais é importante precisar que unha estela é un pequeno monumento, polo xeral monolítico, erixido en conmemoración ou recordo de algo (estendeuse a denominación a calquera columna rota que cumpra funcións semellantes); un cipo é unha pilastra ou fragmento de columna, erixido xeralmente con intencións funerarias ou conmemorativas, que moitas veces acaba en remate redondeado; e un ara, pola súa parte, é unha construción, en xeral, de pequeno tamaño, rodeada dun espazo sacro, que na antigüidade se destinaba a escenario para as ofrendas aos deuses.

Os estudosos coinciden en datar estas pegadas da romanización entre os séculos II e III d. de C., sendo probas salientables da chegada desta cultura e a implantación na nosa comarca dunha novas crenzas e costumes e, sobre todo, dunha revolucionaria forma de comunicación: a escritura.

Estela funeraria de Bretal (Ribeira)

Deixou constancia escrita dela en 1754 o erudito Frei Martiño Sarmiento no seu caderno de viaxe. Grazas ao debuxo que fixo do resto podemos coñecelo, pois na actualidade encóntrase desaparecido. A estela foi realizada sobre soporte granítico duns 49x41x13 cm. Na súa parte superior pódese entrever o comezo dunha decoración con arcos, na principal obsérvanse unhas letras gravadas cuxo tamaño oscila entre os 7 e os 8,5 cm. No texto, o marido consagra aos “deuses manes” a súa defunta esposa, morta aos 34 anos de idade, debido a súa particular dedicatoria pódese datar entre os séculos II e III d. de C.

Ademais, apareceu un fragmento dunha segunda estela na zona de Bretal que na actualidade se encontra depositada no Museo da Catedral de Santiago.

Lápida romana de Queiruga (Porto do Son)

Foi atopada no século XVIII na praia de Seila, na parroquia de Queiruga. Na actualidade encóntrase incrustada ao muro da igrexa da dita parroquia. Segundo a inscrición, foi dedicada a Rufinus Seiliens cuxos pais eran Rufus e Sabinula. Pódese datar ao redor do século II d. C.

Ara de Lesende (Lousame)

Foi localizada polo investigador Iago Urganri no ano 2006 pegada a parede da casa reitoral de San Martiño, na parroquia de Lesende. Trátase dunha lousa de granito de 72x30 cm cunha inscrición que, segundo Urganri Serantes, pódese interpretar como: Marco Valerio ofrece este voto a Navia polos seus méritos, e datar entre finais do século II d. de C. e comezos do III.

Estela de Santa Cristina de Barro (Noia)

Atopada no ano 1909 e levada á Exposición Arqueolóxica de Compostela no mesmo ano. O texto, enmarcado nunha greca, parece dicir: DISM –MO PO- FLORI- NA M. Está depositada no Museo da Catedral de Santiago.

Ara votiva de Baroña (Porto do Son)

Foi atopada cerca da igrexa parroquial no ano 1889. Ten na súa parte superior e lateral unhas tallas circulares e no seu texto pódese ler: DIAN E- VENAT- RICI AR- PO UR- ET FAUS- TINUS- EX PR- VICTORI SPRO- A SUA.

En depósito no Museo de Pontevedra, foi fotografada e descrita no *Corpus de inscripciones romanas de Galicia*, dirixido por Pereira Menuat, editado polo Consello de Cultura Galega.

Foto de “*Geografía General del Reino de Galicia*”
(Eugenio Carré Aldao)



Ara de Enxa (Porto do Son)

Foi encontrada en 1987 nun declive do Enxa e na actualidade pódese ver no Centro de Interpretación Arqueolóxica do Castro de Baroña. Ten a súa parte superior decorada cuns círculos concéntricos e no texto pódese ler: AU- S.U.RUF- NA.D.AN- UF ESON- A.P.

Ara romana da Pobra (A Pobra do Caramiñal)

Foi atopada na praia do Xobre, en A Pobra do Caramiñal, no ano 2007 por Bieito Pérez Outeiriño. Feita en granito, as súas dimensións son de 43x25x25 cm e está en depósito no Museo Valle-Inclán de A Pobra do Caramiñal.

Lápida funeraria de Taragoña (Rianxo)

Feita en granito, mide uns 150x60 cm. En bo estado de conservación, na súa parte superior ten gravados uns motivos ornamentais (círculos e arcos) e unha inscrición fúnebre que comeza ca fórmula dedicada aos D(is) M(anibus).

Foi estudada no ano 2006 polo equipo de Xurxo Ayán, despois de ter coñecemento dela grazas a Miguel Fungairiño, quen indicou a súa localización na adega familiar dunha casa do lugar da Igrexa, en Taragoña (Rianxo), onde foi atopada tralas obras de cimentación da mesma hai uns vinte anos.

Estela romana de Miráns (Rianxo)

Depositada no Museo de Pontevedra.

Estela de San Tirso de Cando (Outes)

Descrita no *Corpus de inscripciones romana de Galicia* que dirixeu Pereira Menuat, foi amosada en 1909 na Exposición Arqueolóxica de Santiago e non regresou.



Lapida funeraria de Taragoña (Rianxo)

Para facer un estudo exhaustivo da toponimia non chegan as investigacións filolóxicas, que moitas veces son meras hipóteses ou conxecturas. É imprescindible a axuda da historia, da arqueoloxía e incluso da xeomorfoloxía. O autor que fai uso de todas estas disciplinas para explicar o significado dos topónimos nas súas obras é Fernando Cabeza Quiles, a quen agradecemos a excelente documentación e o inxente traballo de campo. As súas publicacións son a base bibliográfica deste traballo.

A breve relación que presentamos a continuación recolle algúns dos topónimos que máis se repiten e outros que son bastante representativos da nosa comarca. Outros son transparentes e por iso facemos unha clasificación previa:

Tipos de construcións e asentamentos humanos: Vilar, Muralla, Casal, Pousada, Castro, Aldea.

Configuración do solo: Curuto, Lomba, Outeiro, Confurco, A Costa.

Constitución do terreo: Barreiro, Areal, Areos, Pedras, Pedriñas, A Laxe, Pedrosas.

Hidrónomos ou abundancia de auga: Regueiro, Lameiras, Fonte, Lagoa, Esteiro, Fonte

Fauna brava e doméstica (o que se chaman zoónimos): Pombal, Cova do Lobo, Aguieira, Lobeira, Falcoeiro, Balieiros, Punta Ostreira.

Fitónimos: Souto, Castiñeiras, Carballeira, Carballal, Piñeiro, Cerqueiras, Viñas, Liñares, Silva, Caramiñal.

Establecementos industriais: Oleiros, Muíños, Telleiras.

Fundacións relixiosas e nomes de santos: Capela, Mosteiro, San Pedro, Santa Cruz, Santa Icí, Santa Baia, Santa Uxía, San Fins.

Esta clasificación ilústranos sobre aqueles aspectos que nos caracterizan como barbanzanos e arousanos, é un reflexo de como é o noso mundo e da relación que mantemos con el. A microtoponimia é riquísima e vén reafirmar o valor que lle damos ao lugar onde vivimos, por pequeniño que sexa. Humanizamos a paisaxe en cada nome. O Faiado 2 non pode deixar de aproximarse a unha manifestación tan nosa e ao mesmo tempo tan fráxil en canto á pervivencia.

ARMADA, A

Non moi lonxe de San Ramón de Bealo existe un pequeno núcleo con este nome, que nada ten que ver con exércitos ou armas. Parece que a súa orixe é unha raíz indoeuropea *er-/or- “moverse”, que é a base de moitos hidrónomos, seguida dun alongamento en -m.

AGRA

Procede da voz latina *agrum* que en latín vulgar deu *agru/agra* e chegou a ser “campo de cultivo de propiedade colectiva con valado”. A *agra* é máis extensa que o *agro*, como adoita ocorrer coas palabras da mesma raíz e distinto xénero.

BAO

Procede do latín *vadum* “lugar de paso dun río ou regato”, moi usado para lugares onde as correntes fluviais eran pouco profundas e podíase pasar a pé. Por etimoloxía debería escribirse con “v”.

BEALO

Deriva do latín *vialem* que daría *Vialis*, en relación ás ofrendas feitas aos deuses protectores das viaxes e dos camiños, camiños que en latín denomínanse “vías”.

BELUSO

Lugar “Velooso” orixinado polo latín *vellosus* aludindo á súa abundante flora ou vexetación.

BOUZA

Fai referencia a terreos húmidos e agrestes. En escritos medievais está moi presente e algúns estudosos poñen o étimo latino *balteum* como a súa orixe. Dito étimo significa “cinto, talabarte para colgar a espada” o que nos imposibilita unha relación semántica axeitada. Mellor sería a etimoloxía de *balsa*, que en latín ibérico tiña o significado de “poza”.

BUDIÓN

A palabra latina *buda* significaba “herba de pantano, espadana”. Parécenos máis acertado pensar nesta orixe para lugares moi húmidos, xa que tamén se usa fóra de Galicia, por exemplo, o río Bodión na provincia de Badajoz ou a illa de Buda, situada na desembocadura do Ebro.

CESPÓN

Na Historia Compostelana cítase como *Sispanola*, parece ser que procedente de *caespes* “céspede” por alusión á abundancia de prados.

COTO vs. COUTO

Coto e Cotón, Cotarelo, Cotelo, etc. derivan dunha base preindoeuropea que indica unha “elevación no terreo” e en asturleonés aparece como *cueto*. Pola súa banda, Couto procede da palabra latina *captum* que deu en vulgar **cauttu* “ocupado, adquirido para si”, que podía ser un señorío ou unha propiedade máis modesta. Coto Agudo na noiosa parroquia de Barro é dobremente elevado. O Couto de Arriba e O Couto de Abaixo deben o seu nome a antigas propiedades.

COVA

Numerosos topónimos da nosa contorna teñen o mesmo elemento: Cova do Prado, Cova das Pías, Cova da Granda, Fontecova, O Covelo, O Covo, O Coveliño, Cobas, etc. A acepción de “burato ou cavidade practicada pola erosión mariña nos acantilados” sérvenos para a costa, pero non para os lugares ubicados no interior. A orixe está no étimo do latín vulgar **covam*, que literalmente significaba “oca, esburacada”. Xa que non temos constancia arqueolóxica da presenza de antigas minas de ouro de época romana como ocorre en San Martiño de Cobas en Ferrolterra, estamos a falar de simples depresións do terreo.

CURES

Inclinámonos a pensar que este topónimo ten a base preindoeuropea **K-r* “rocha, pedra” moi presente na nosa comarca, comezando polo río Coroño e posiblemente en: Coroso, Corrubedo, Curota, Curotiña, etc

DEVESA/ DEVESIÑA, A

O microtopónimo “A Devesa” nas parroquias dos concellos de A Pobra, Noia, Porto do Son e Rianxo, tráenos ecos do noso contorno rural. A súa orixe parece do latín (*terram*) *defensam* co significado de “terreo defendido, cercado”. Hoxe, unha devesa é un terreo acoutado para protexer as árbores autóctonas que o ocupan. En castelán este étimo deu “dehesa”, lugar acoutado e custodiado, destinado a pastos con orixe na Idade Media nas terras reconquistadas de Castela.

ESTIBADA, A

Estibada, Estibadiña e As Estibadas son nomes de varias localidades espalladas pola nosa xeografía galega e tamén portuguesa. Para a etimoloxía destes topónimos temos o substantivo latino *stipes* ou *stipa* “estaca, seto”. Polo tanto “estivada” ou “estibada” tería o significado orixinario de “terra cercada” algo así como “terreo con sebes gañado ao monte para o cultivo”. Na toponimia aragonesa e navarra existen La Estiva e L’Astiva, co significado de “lugar fresco onde permanece o gando no verán”. Nestes nomes o étimo sería *aestivum*, orixe do noso “estío, estiaxe” e do cultismo “estival”.

FILGUEIRA E FIEITEIRA

Unha das especies vexetais que máis variedade e cantidade de topónimos orixinou entre nós é, sen dúbida, o fento. Dende a forma latina *filicem* da que deriva *filicariam* para formar “Filgueira”, chegando á forma máis recente “feito” unida ao sufixo abundancial “-eira” que daría “Fieiteira”. Outros nomes de lugares co mesmo significado presentes en numeros concellos son: Folgoso, Folgueira, Fieital, O Fental e As Fenteiras, e, fóra de Galicia, La Felguera ou Helguera.

GARITA, A

Na parroquia do Xobre ou Maño da Pobra do Caramiñal e no concello de Ribeira, temos A Garita. A orixe deste topónimo parece estar no

francés antigo “garite”, palabra que significa “refuxio”. Existe a hipótese da presenza dun antigo posto de control para o cobro dos tributos que pagaban as mercadorías desembarcadas na praia de “La Garita”, na illa de Gran Canaria. Tamén relacionamos o nome con lugares fronteirizos de vixilancia militar. Para os topónimos da nosa comarca prefiro pensar que un sentinela custodiaba dentro dunha garita as manobras dos mariñeiros.

GRAÑA, A

De *illam villam graneam* derivado de *granum*. Quizáis era a parte da *villa rustica* onde se gardaba o gran e pasou a denominar a *villa* enteira, máis tarde coa acepción de vila ou aldea e non de casa de campo como en latín. Na nosa lingua non usamos graña senón granxa, que é unha palabra procedente do francés.

INSUACHÁN

O topónimo “insua” procede do étimo latino *insula*, e do seu diminutivo **insuculam*, a través do provenzal, derivaría “illa”. Case sempre aluden a terras rodeadas total ou parcialmete de auga de mar, aínda que existen lugares nos que unha illa se forma no interior dun río. Na parroquia de San Xoán de Macenda, a máis noroeste do Concello de Boiro, onde os ríos Grande e Brea confunden as súas augas, sitúase o pequeno núcleo de Insuachán. Posúe o elemento “insua” por estar entre augas e “chan” por contraste coas elevacións de granito que o rodean.

LOXO

Podería ser unha evolución da forma sueva **laubjo* “cobertizo”, “parra”, aludindo a unha construción agrícola de escasa consistencia.

OUTEIRO / OUTÓN

A orixe do topónimo Outón está no latín vulgar *altu*, que no portugués dá *outão*, co significado de “parte máis elevada dun terreo”. O nome de lugar Outeiro, moito máis abondoso nos nosos concellos que Outón, procede da raíz próxima en significado *altariu*, considerada polos estudosos como específica do latín español occidental. Malia que nos nomes de lugar mantemos con bastante respecto o étimo latino, nos apelidos existe unha constante deturpación que transforma “Outerio” en “Otero”.

PONTE

Da palabra “ponte” en latín *pontem* derivan moitos topónimos co elemento “ponte”: Pontecova, Pontenaveira, Pontenafonso, Pontella, etc.

PONTELLA

Do latín *ponticulam* “pontiña”. Trátase dun microtopónimo bastante extendido polos nosos concellos.

QUINTÁNS, QUINTELA, QUINTEIRO.

Dos abundantes topónimos que aluden a tipos de asentamentos humanos, temos “Quintáns” nos concellos de A Pobra e de Boiro. A voz latina *quintana* era propia da lingua militar: praza ou vía do campamento romano onde se vendían víveres, entre o quinto e o sexto manípulo. O praenome *Quintus* tamén podería ter dado orixe a estes topónimos. Porén, as relacións co número cinco poden ter máis recente xénese: a quinta parte da produción que o arrendador ou quinteiro entregaba ao señor na época medieval. Do significado de “casa con leiras ó seu redor” ao de “aldea, terreo acotado” chégase con facilidade.

RUNS

A pequena localidade de Boiro chamada Runs pode estar relacionada dende o punto de vista etimolóxico con Ruanes (Cáceres), Roanes e Barranco de Runes (Murcia), ou Ruaños (Jaén). Poden proceder da raíz **ur/ru* “fluxo, corrente” que está recollido en xermánico como **runes*. Xa que o río Coroño está moi cerca, parécenos posible esta orixe.

SAR

Localidade de San Vicente de Cespón, no concello de Boiro. A súa orixe pode estar na presenza dalgún manancial, nunha zona abondosa en augas (ríos Beluso e Brea, entre outros). Existen en territorio galego ríos coñecidos, así como localidades que toman o nome do río próximo: Sar, Sarela, Sarria, etc. Tamén no resto de España e Europa: Arroyo del Sarro en Sevilla, Riera de Sara en Barcelona ou río Sarre en Francia. A orixe destes hidrónimos está na raíz precéltica **sor* “corrente de auga”, que puido mudar a vogal en “a” como adoita ocorrer. En indio antigo (lingua da familia indoeuropea) tamén temos “sará” co significado de río ou regato.

VILAR

Vilar, O Vilar, Vilares, Os Vilares son quizáis o conxunto de topónimos máis numerosos de Galicia entre lugares e parroquias. Moi extendido está tamén o diminutivo Vilaríño, usado como microtopónimo na nosa comarca, por exemplo na Pobra do Caramiñal, Boiro, etc. A orixe está no latín *villarem* “propio da casa de campo”. Hoxe pode ser unha aldea, unha casa de campo, o territorio anexo dunha vila ou un conxunto de terras de labradío.

Cando o prestixioso físico Stephen Hawking acudeu a Santiago para recoller o Premio Fonseca 2008, deixou claro que o futuro da raza humana está na conquista do espazo, vaticinando tamén que no próximo século chegará unha súper raza despois de decodificar a secuencia do xenoma humano e poder modificar a intelixencia, asegurando problemas graves cos humanos non mellorados que pasarán a ocupar un plano irrelevante e logo desaparecerán. Nada máis ler o artigo de Elisa Álvarez, na Voz de Galicia non puideron evitar a comparanza do futuro da nosa raza -sen mellorar- co que sucedeu co carro tirado por animais. Este chegaría a estorbar ata no pequeno alboio que antes fora feito ex profeso para el. Pero mira por onde, comezaron a substituír as pezas de madeira, incorporaron un motor, e... temos o super carro “o coche” nomeado aínda “Carro” en Arxentina e algún outro país, cun lugar tamén específico para el en case todos os edificios. Costa crer que apenas se conserven vestixios do vello carro, só en algún museo etnográfico, ou na casa dalgún nostálgico, pero... a súa vida cotiá ao longo de tantos séculos, como puido quedar tan esquecida?, acaso non deberían lembrar os anos que tiveron que pasar para conseguir os anacos de madeira empregados por expertos artesáns na súa construción?, e logo,... que mal se debeu sentir cando a mediados do século XX dende os pequenos centros urbanos en formación, nomeadas daquela Vilas, uns cantos que xa mercaran o super carro mecánico do que xa non tiraban os animais, asfaltaban os camiños para que circulase mellor, pero ao robusto e fortachón carro de madeira impedíanlle transitar por eses lugares se non cambiaba as lamias de ferro das súas rodas, das que aínda se conservan pegadas nas rochas de moitos antigos camiños, por outras de goma; non contentos con iso, tamén prohibiron o canto do seu eixe que con tanto mimo lograra o artesán que o fixera para que se diferenciara dos demais carros, e agora os seus donos antes de entrar na vila, teñen que enmudecelo untando xabón, e xa non se pode aplicar máis a coñecida cantiga popular:

*Se queres que o carro cante
móllalle o eixe no río
que despois de ben mollado
canta que é un asubio.*

Así, durante máis de medio século, o carro soportou aldraxes e máis aldraxes. Xa os seus donos non fachendeaban con el, non lle facían canizas novas, nin lle repoñían as pezas que se estropeaban, dalgúns xa pouco máis quedaba que a cabezalla, o chideiro, e as rodas, entón deixábano un tempo no alboio, pero alí tamén molestaba, e aínda que algún dos donos sentía algunha nostalxia del, pois tiñan compartido moito xuntos: transportaran a pedra para facer a casa, traían as colleitas,

a leña do inverno, os barrís do viño, mesmo enfermos, ..., pero agora, ata perdera o nome, pois nunca faltaba algún membro do fogar que dixese na súa presenza “hai que quitar ese traste de ahí para poder meter o coche” e así o querido carro, con tantos séculos de utilidade, foi queimado ou posto no medio da antiga eira, esmorecendo pouco a pouco polas inclemencias do tempo. Ata non aparece en moitas fotos, porque na súa época de esplendor nas aldeas non había cámaras fotográficas. Aquí no Barbanza a súa memoria perduraré algo máis xa que un día no alto do monte Curota retrataron encima del aos escritores Valle-Inclán e Victoriano García Martí. Da arrepió só pensar que o futuro da raza humana non mellorada sexa o do vello carro.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarado Blanco, Segundo. Durán Fuentes, Manuel. Nárdiz Ortiz, Carlos. *Puentes históricos de Galicia* Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Xunta de Galicia.1990
- Barbantía. *Anuario de Estudos do Barbanza*. 2010
- Caamaño González, Blanca, 2008 . *Introdución á minería no Barbanza*. Cámara oficial mineira de Galicia. 2008
- Carré Aldao. *Geografía General del Reino de Galicia*.
- Criado Boado, F.; Aira Rodríguez, M^a. J. e Díaz-Fierros Viqueira, F. 1986. *La Construcción del paisaje, megalitismo y ecología en la Sierra de Barbanza (Galicia)*. Santiago de Compostela: Dirección Xeral do Patrimonio Artístico e Monumental, Xunta de Galicia.
- Criado Boado, F. e Villoch Vázquez, V. 1998. La monumentalización del paisaje: percepción y sentido original en el Megalitismo de la Sierra de Barbanza (Galicia). *Trabajos de Prehistoria*, 55: 63-80. Madrid.
- Durán Fuentes, Manuel. *La construcción de puentes romanos en Hispania*. 2004. Xunta de Galicia: Consellería de Cultura, comunicación social e turismo.
- Gran Enciclopedia Gallega, 1974.
- Guitián Castromil, Jorge e Guitián Rivera, Xoán. 2001. *Arte rupestre do Barbanza*. Toxosoutos.
- López Otero, M^a Luísa (coord.) 2007. *Catalogación do patrimonio etnográfico e natural na beira dos ríos de Boiro*.
- Nárdiz Ortiz, Carlos 1992. *El Territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*. Santiago: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos/Xunta de Galicia: Dirección Xeral de Calidade Medioambiental e Urbanismo.
- Santiago García, Xosé Antonio coord. 2005 Caderno cultural “*Celestino García Romero, un Xesuíta de Boiro*” (Boiro)
- Tubio Rodríguez, Teresa e Gómez González, Martín R.: 1990. *Puebla do Caramiñal. Atalaya del mar de Arosa*.

Este libro rematouse de imprimir na
Asociación O Faiado o día 8 Xuño de 2011



O FAIADO₂

ASOCIACIÓN ARTESANA E ETNOGRÁFICA DO BARBANZA

Tel - Fax: 981 84 63 92
Móvil: 630 60 63 23
ofaiadodous@gmail.com

C/ Fernández Mato, nº 14 - Balxo
15930 BOIRO



DEPUTACION
DA CORUÑA
www.dicoruna.es



CONCELLO DE
BOIRO