

Os camiños medievais (I)

As primeiras referencias a vías de comunicación na comarca aparecen na Baixa Idade Media



Tramo calzado na vereas en Meiro. ARQUIVO DO AUTOR

Xerardo Dasairas*

Cangas | 20-03-22 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2022/03/20/caminos-medievais-i-64051188.html>

Cabe que en Galicia e no Morrazo aínda máis, foron máis os camiños que os ríos e as súas diversas denominacións así o testemuñan. A maioría eran de aproximación a leiras e tomadas e de unión entre lugares e cabeceiras parroquiais. Contodo, os primeiros camiños calzados débemosllos aos romanos e habería que agardar moitos anos para que os viais tivesen un obxectivo máis comercial que bélico.

A falta de documentación e referencias non facilita que nos remontemos moi atrás no tempo á hora de abordar este tema no que respecta ao Morrazo. No estudo dos viais, en términos xerais, o referente máis antigo son os trazados das calzadas e vías construídas polos romanos cuxo referente, a chamada Via per loca marítima, obvia o Morrazo marítimo pasando pola zona leste (tamén antigo Morrazo) desde Pontesampaio cara a Pontevedra. Este vial foi o que logo posibilitou as incursións árabes e non sería ata o século XVIII en que sobre ela, o arcebispo Malvar construíuse a famosa estrada ata Santiago. Salvo neste tramo de estrada, no Morrazo actual non existen restos de calzadas romanas nin outras vías de comunicación antigas por moito que, por veces, algúns camiños se designen hoxe como Vereas ou Camiños Reais (Cangas - Moaña) pois nin os reis nin o estado nunca os financiaron ata séculos máis tarde, ao se promulgaren leis sobre este aspecto.



Transporte de viño nun camiño medieval. ARQUIVO DO AUTOR

Inicialmente debemos, pois, supór a existencia de numerosos camiños que comunicaban as poboacións castrexas, que ían ata os monumentos funerarios e rupestres, aos pastos e bosques e intuir que tamén cara o monte do Facho para facerlle as ofrendas ao deus Berobreo. Queda claro que os romanos que crearan e ocuparan as vilas marítimas facían a súa comunicación por mar e que só a partir da época sueva e da expansión do cristianismo se comezan a consolidar algúns viais máis ou menos fixos cunha anchura que permitise o paso do noso carro de bois do país. Aínda que se intúen algúns trazados de vellos camiños, **as primeiras referencias a posibles vías de comunicación aparecen na Baixa Idade Media a través dos documentos que mencionan localidades, terras ou castelos, como o de Darbo, por onde terían que chegar e marchar os moradores e os produtos do mar e da terra dalgún xeito, aínda que a vía marítima, no caso do Morrazo, seguiu a ser a máis empregada durante séculos**. Contodo, o vial máis importante era o que unía o burgo - porto de Pontevedra con Cangas por un trazado diferente ao actual do que se conservan topónimos como Pousada, A Vrea, O Burgo... e que subía desde Cangas polo val de Coiro, seguindo o curso dos ríos, pasando por Verín, Parada, A Portela, A Cividade... circulando ata Marín, máis alonxada da costa pola media montaña e sen pasar por Bueu. Evitábanse así as zonas de maior caudal dos ríos e o seu paso facíase por poldras ou pasadallos de pedra e tamén por medio de pontóns de madeira cando persoas e carros non podían vadear o curso de auga que aquí tampouco son de gran caudal. Co tempo construíríanse pontes de pedra como a de Aldán ou a de Soaxe, xa co novo trazado deste vial.



Camiños medievais. ARQUIVO DO AUTOR

O camiño do sur de Cangas cara a Domaio subía pola Pedreira cara a San Martiño de Moaña e de aquí, pola Fraga, **pasaba ao pé da Torre de Meira**, baixando por Couso para seguir cara a Domaio por zona perigosa ata San Adrián a enlazar en Vilaboa coa xa mencionada vía romana. Desde San Martiño hai referencias dun camiño que comunicaba con O Con que nestas datas era o porto natural da zona. **Tamén hai referencias documentais dun vial que pola costa unía Bueu, Beluso e Aldán de onde vai un ramal por Vilariño cara O Hio.** Desde Aldán referénciase un camiño que pasando polo Viso vai a Liméns e Santa Marta, sobe a Darbo e de aquí a Cangas polo Camiño Vello. **A importancia do mosteiro de Ermelo desde comezos do século XII propiciaría a creación de camiños de acceso ao mesmo con dirección a Coiro, Cella, Moaña...** atravesando o monte Xestoso, o Pouso das Cruces, Paralaia, Cimadevila, Sabaceda, San Martiño... conservando nalgúns dos seus tramos o antigo estrada ou calzado que reforzaba algúns lugares sempre afectados polas enxurradas e acumulación das augas invernais.

Control e mantemento

Malia a escaseza de datos, sabemos que no Código que Afonso X lle dá a Terra de Santiago en 1253 xa se recolle a importancia dos camiños naquela época, impondo o pago (peche) do dobre do dano **causado a quen os quebrase ou danase e a entrega á xustiza de quen os utilizase para roubar ou matar.** Por unha pregunta que o Cabido compostelano lle fai ao rei Pedro I o 27 de Mayo de 1354 sabemos que os veciños non podían excusarse de contribuir (pechar), entre outros, nos arranxos de puentes et fontes et en murallas... et en laour de las calçadas. Ademáis destas prestacións comunitarias obrigatorias no mantemento dos camiños, nalgunhas xurisdicións establecíanse impostos de como o pontádego ou paso de ponte (quizáis xa en Aldán) **sendo máis habitual na nosa zona o de portádego ou portaxe como o que quixo cobrar o señor de Soutomaior pola saída de produtos en Cangas e o existente no Camiño Real ao seu paso por Figueirido.** Outros impostos como o de piso e os fielatos (de fiel/balanza) sobre a venda de produtos de consumo e control

sanitario, foron implantados polos concellos nestas datas e manteríanse incluso (os fieltos) ata 1961 en que foron suprimidos.

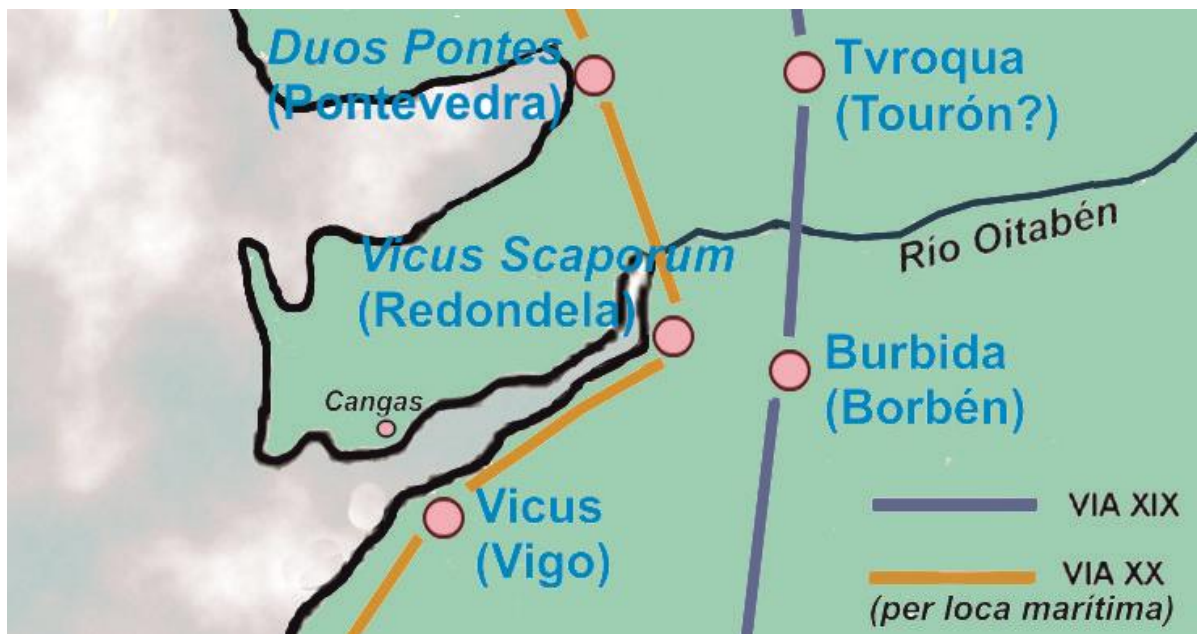


Únicos medios de transporte. ARQUIVO DO AUTOR

Para o arranxo dos viais era habitualmente o pedáneo quen lle transmitía aos veciños usuarios e colindantes dos mesmos, xa no seu domicilio ou no adro da igrexa o domingo da misa, a orde de arranxo e limpeza dos camiños. Unhas ordenanzas de xullo de 1500, feitas polos procuradores de Galicia, reunidos en xunta en Santiago, acordan como medida xeral que estes representantes de cidade, vila ou lugar no que tiñan poder, provean que a finais do mes de novembro ***“todos los vecinos e moradores deste dho. Reyno cada uno en su comarca abran e alimpien e destojen los camynos públicos de manera q. por ellos puedan an-dar carros e bestias cargadas e los caminantes co. sus bestias q. por ellos ovieren de pasar de anchor de quatorce pies en an-cho (4 m.) quitando quales quier arbors e tojos de los dhos. caminos los quales se hagan del dho. anchor de los dhos. quatorce pies e q. en los lados del monte se quiten quales quier arbors e tojos q. cabe los dhos. caminos ovieren por espacio de ciento e veynte braças en anchor, sesenta (10 m.) a la una parte del camino e las otras sesenta a la otras. E q. todos los vecinos e moradores de qlquier condición, q.e seyan q. bivieren e moraren cinco legvas (20 km) en torno de cada vno de los dhos, caminos sean obligados a yr por sy o inbiar una persona con sus foces e machados e otros aparejos q. fueren menester pa. abrir los dhos. caminos e hacer la dha. roça to-dos los días q. fueren necesarios e menester so pena ql. q. no fuere cada día q. faltare pierda dos reales los qles. se repartan entre las***

otras personas q. andovieren rogando e abriendo los dhos. caminos e despues de asy abiertos los dhos. caminos q. todos los concejos e cotos e felegresyas q. bivieren dentro de las dhas. cinco legoas en cada un año pa. syempre jamays sejan obligados en cada lugar e coto e felegresya de enviar una psona. en las ochavas de pascoa florida para q. los dhos. ca-minos estean abiertos e roçados segund e de las medidas susodhas. e si allare los dhos. caminos e montes crecidos o los dhos. caminos cerrados q. los torne abrir dando de cada casa una psona. seg.º dho. es so pena al concejo, coto o felegresia por q. y en fincare de lo así haser e conplir lo susodho. e qual-quier cosa e pte. dello de dos mill mres. los qles. seran e se den a las psonas. q. andovieren abriendo los dhos. caminos».

Destas datas de inicios da Idade Moderna tamén atopamos referencias a que nos camiños, sobre todo do ámbito rural, os labregos adoitaban botar toxos e “mulimes” (estrume) nalgunhas zonas do paso onde estancan as augas, **non só co obxecto de facilitar o tránsito senón tamén obter abono vexetal para as terras**. Esta acción de estrar tamén se facía nas portas das casas e nos alpendres e galpóns, mais como nas épocas de calor estes “estrados” se descompuñían e eran perigosos para a saúde pública, os Concellos ditan ordes para que se retiren dos camiños. **Porén, estas medidas non só lle afectaban ao ámbito rural pois por unhas “Ordinaciones”, ditadas en 1509 tamén sabemos que se practicaban nas áreas urbanas:** “Desde el primero del mes de Diciembre ningunos eclesyasticos nin seglares no fagan ni manden facer en las calles de la dha. cibdad ny en alguna dellas que ninguno estrara ny lançara estrumes en las ruas”. Asemade, sabemos tamén que os Concellos galegos non se prodigaban moito no arranxo e conservación das vías rurais pois non faltan consignacións para este asunto nos presupostos, repetidas ano tras ano, *pero que van parar Deus sabe a onde, ainda que tampouco as xentes o ignoran*. Como a iniciativa oficial nada facía, cando algo se traballaba nos viais debíase á acción privada, sendo os veciños quen arranxasen malamente os seus camiños: Se eran de servizo xeral da parroquia, debían concorrer todos á reparación e se o camiño comunicaba un lugar con outro, soamente prestaban o seu concurso os afectados. A este sistema de prestación persoal debía acudir cada veciño *cos seus útiles é instrumentos*, aportando un ou varios días de traballo, incluso con aportación de carro, os que o tivesen, cando había que tirar pedra dalgún lugar ou canteira sita en terreos do común. Este recurso da prestación persoal había ser ata o século XIX, unha das cargas concelliles das que non estaban eximidos en Galicia nin aínda aqueles que gozaban de certos privilexios e exencións.



Vías romanas ARQUIVO DO AUTOR

Ás veces, como queda constancia documental, para atender aos gastos de reparación dos camiños, adoitaban venderse os esquilmos, leñas ou pedra dalgún monte común, destinando o seu produto a aquel obxecto. Por unhas referencias a algunhas parroquias da nosa provincia sabemos que durante os meses de xaneiro a abril inclusive, traballaban os veciños un día cada semana na reparación dos camiños veciñais, acordando no primeiro día de traballo as datas para faceren esta prestación nas semanas seguintes. A asistencia dos veciños era obrigatoria e só se escusaba por enfermidade ou causa lexítima, penando a súa ausencia con multas pecuniarias que logo se investían en obras de interese común, corno tomas de auga, represas, muiños, etc. Cando os camiños cruzaban tramos moi empinados e para evitar que a auga levase as terras, adoitábase empedralos e para que os animais esvarasen nestes tramos, recubríanos con terra que sacaban dos terreos colindantes sen obter permiso previo dos donos que nunca se opoñían a este labor. A medida que foron desaparecendo os perigos que daquela chegaban polo mar e se foron consolidando xa os portos na beiramar, os camiños e poboacións máis ao interior van perder interese, abríndose novas rutas e ramais máis perto da costa pola puxanza económica dos novos núcleos portuarios.

As últimas referencias destes tempos proveñen do apeo que o crego de Coiro fai dos lindes da parroquia en 1545 e nel menciónase o camiño que saía de Cangas, logo chamado da vereia que se solía ir de carro y de a pié, entre la heredad del lugar do Santo y de Estevo de Molinos y desde allí se iba a donde dicen Rabo da Pixota. Y desde allí, por el camino y sobre la viña que fue de Juan de Pentés (Pinténs), que ahora está de heredad. Desde aquí este camiño de carro pasaba por un muiño e seguía río arriba ata o río de Angueiro (hoxe Presas) pasando pola súa fonte de nacemento e desde esta continuaba ata a Cruz de Castiñeira. Durante moitos anos, como dixemos, a principal vía para sacar de Cangas os produtos da pesca foi a marítima pois o camiño por San Martiño e Meira era un sendeiro de ferradura que a penas permitía en zonas de uso, o paso de carros de bois. Xa que logo, Redondela sería o porto habitual de referencia para descargar a pesca e comerciala no interior a través dos camiños que pasaban e partían desta vila, sobre todo o de Castela, tanto a galega (Ribeiro, Orcellón) como a española.

(*) Historiador e mestre de Cangas