

A Deputación provincial e o avance viario (II)

No 1847 comenzaban as obras do camino-carretero Pontevedra-Cangas, que tardarían máis de 40 anos



Apisonado do sabre en Lourizán ARQUIVO DO AUTOR

Xerardo Dasairas*

03-04-22 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2022/04/03/deputacion-provincial-o-avance-viario-64582723.html>

A creación das deputacións provinciais suporía un gran impulso, non só no apartado de beneficencia como se dicía, senón no da mellora e construción de camiños carreiros, aptos para a rodaxe de carruaxes. Ao irse consolidando nas súas competencias, deixaría de ser un mero inversor dos cartos do Estado para adquerir autonomía na planificación e investimento viarios que mellorarían a economía de moitos concellos.

A definitiva partición do estado en provincias do ano 1833 vai traer consigo a paulatina creación dos concellos, dos gobernos civís e das deputacións, organismos que van ter grande influencia na mellora dos camiños e na creación de estradas. En 1834, recién chegada Isabel II ao trono (rexencia) xa se planifica a estrada (camino carretero) Pontevedra - Cangas pero non sería ata 1847 cando se comezasen as obras que en catro anos apenas alcanzarían os sete quilómetros ata Marín e que tardarían máis de corenta anos en chegar a Cangas. Estes retrasos, moi habituais nas obras públicas, virían motivados polos convulsos cambios políticos e as mudanzas administrativas como o establecemento da Deputación de Pontevedra en 1836. Xa que logo, van desaparecer as chamadas Juntas Protectoras de Obras de Caminos y Puertos, que se viñan financiando con arbitrios especiais e a prestación persoal, e van ser substituídas no administrativo e no económico pola Deputación e o Goberno civil, ambos dependentes no facultativo da Dirección General Central de Caminos, Canales y Puertos e os seus enxeñeiros. O Gobernador, en acordo coa Deputación, elixirían aos empregados necesarios para este departamento vial e as propostas de obras novas, aumentos e variacións dos camiños deberán ser feitas polo enxeñeiro xefe provincial e remitidas a Madrid co seu plano e orzamento para a súa aprobación e subhasta, o cal supuña unha demora importante.



A ponte Zapal en Marín, vital para a continuación da vía carreiteira a Cangas. | // A.A.

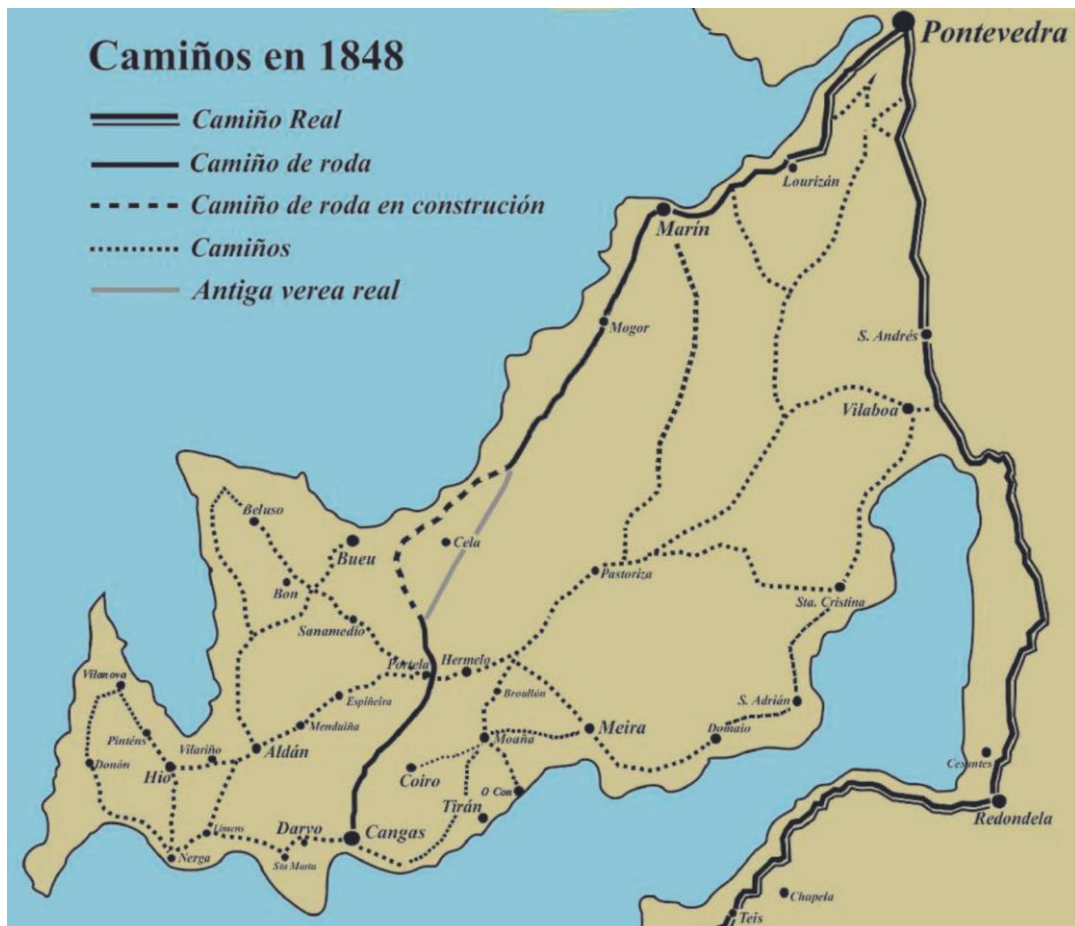
Lucas Labrada no seu informe sobre a situación económica de Galicia céntrase nos chamados Caminos Transversales suxerindo que “Los caminos que salen del Puerto de Marín y están más necesitados de reparación, son los que van para las villas de Pontevedra y Cangas; construir un puente sobre el río Zapal y otro que facilite el paso al Fuerte de San Fernando y a la fuente principal de la Villa; y se necesita construir también en ella un muelle para el embarco y desembarco de géneros”. Contodo, Pascual Madoz nun informe de 1836 aínda recolle que o estado do camiño de 3ª orde que chega ata Marín desde Cangas é malo e dificultoso, a pesar de que foi reconstruído a expensas dos pobos nos anos de 1829 ao 1834. En 1840, o Concello de Cangas vai solicitar do gobernador o ensanche da Verea que circula pola parroquia de Coiro e a Portela en dirección a Marín, vila na que en 1840 se vai mellorar o camiño a Pontevedra reforzándoo con murallóns e noiros en diversos puntos, inaugurándose finalmente en xuño de 1842 e despois de oito anos da súa aprobación, a ponte chamada de Isabel II sobre o río Zapal.



Os camiños en 1814 polo marechal Phelipe de Paz ARQUIVO DO AUTOR

A estrada Vigo-Pontevedra

A única estrada (camiño carreteiro ou de roda) cualificada como tal era a de Vigo - Pontevedra - Santiago e agora tamén a do tramo de Pontevedra a Marín, rematada en 1851, necesaria pola dinámica portuaria desta vila. Aínda que no ano 1842 xa se fai o planeamento dun novo camiño veciñal de 1ª orde, achegándose agora cara a Bueu e circulando máis perto da costa, as obras non comezarían ata 1845 da man da Deputación Provincial e con prestación veciñal, estendéndose estas ata 1880 en que se finalizaría totalmente ata Cangas. Na altura de 1858 este camiño carreteiro de preto de 24 quilómetros, cualificado agora de terceira orde, a penas tén construídos uns cinco quilómetros entre Pontevedra e Marín estando aínda en estudo 17 Km. e os dous últimos quilómetros antes de Cangas, aínda sen estudar. Pero nestas datas, non só era lenta a burocracia establecida, senón que se vai priorizar o arranxo de camiños cara as vilas do interior, converténdoo de 1ª orde mentres o de Marín a Cangas vai demorar. Cabe indicar que ao contrario que en Bueu, onde os fomentadores exercían presión para facer o seu vial, Cangas, carente destas fábricas ou dunha feira de importancia, que eran motor da mellora e creación de viais, non tén moita présa en solicitar o arranxo dos seus camiños.



Galicia sen estradas e pagábaas noutras partes. XERARDO DASAIRAS*

Nestas datas os viais pasarían a denominarse como xerais (estrada), provinciais e veciñais ou locais, divididos estes en de 1ª e 2ª orde, uns con axuda da Deputación e os outros coa dos concellos, que regulaban a prestación persoal e o carrexo baixo dependencia e control dos chamados Directores de Camiños Veciñais. Unha das estritas disposicións desta xefatura era a referente á total prohibición de mudar ou variar a dirección dos camiños sen o planeamento e permiso preceptivos en evitación de causar prexuízos nas propiedades de terceiros. Precisamente, vai ser o mal estado dos camiños, intransitables segundo os veciños, o que motivaría que a comezos de 1844, os veciños de Hío e Aldán insistisen na súa segregación do concello de Bueu para se constituiren en Concello as

duas parroquias pero puntualizando que de non ser posible isto, queren pertencer ao de Cangas pois están a un cuarto de hora de bo camiño desta vila.

Os camiños que se reparan e constrúen nesta época e dependendo da orografía deben ter un ancho de 18 pés cun firme de 14 pés que veñen sendo 4,5 m. e 60 cms. por cada beira para as gaviás de desaloxo das augas. En 1848 o concello de Cangas imporía un recargo de 8 maravedís sobre o viño para arranxo do chamado camiño real (a costa do Estado) a Pontevedra e en 1850 vai ser o gobernador civil quen lle reclamase a Cangas a prestación en metálico que lle correspondía nas obras de transformación en camiño de 1ª orde. O Concello, con escasos recursos, pediría unha moratoria de dous anos para facerlle frente a este pago sendo que no ano 1855 volvería a actuarse no mesmo camiño con prestación persoal (peonadas), esta vez en colaboración co concello de Bueu, rematándose as obras en 1857. Como non todos os veciños podían acudir á prestación persoal, o 16 de abril de 1858, o BOP vai publicar os tipos de redución ou pago sustitutorio que eran un real e medio por peonada de persoa, cinco reais a de carro con xugada, un real a de carro só, catro reais a de xugada soa e dous reais a de cabalería.

Santiago 15 de Abril de 1891

Debe el Estado español al antiguo reino de Galicia desde el año de 1763 *por anticipos hechos* EN CALIDAD DE REINTEGRO, para carreteras de otras provincias de la Monarquía, la cantidad de 7.320.464 reales.

A Deputación provincial e o avance viario (II) XERARDO DASAIRAS*

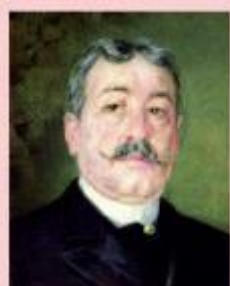
Cara a 1850 vai tomar certa relevancia o camiño que de Bueu ía a Moaña (San Martiño) por Hermelo do que se dá conta que precisa ser reparado pois está en moi mal estado. Este camiño e outros da contorna fixéranse moi transitados os terceiros días de cada mes ao activarse desde xullo de 1839 a feira de Abelendo, refrendada pola Deputación, previa autorización da raíña Isabel II e a instancias do Concello de Meira. En 1852 procédese en Cangas ao empedrado dalgunhas ruas que se financiaba cos gastos do común e a aportación persoal de todos os veciños da vila. Neste ano, no chamado camiño do Señal (actual rua Méndez Núñez) ata a ponte do Forte, empédranse 850 varas (700 m.) ditando as autoridades que ao menos un dos veciños aportase un carro de bois con xugada, dispondo unha multa de tres reais a cada veciño por día ausente. Durante estes anos, ao menos entre 1841 e 1865, o tramo de camiño entre Cangas e San Cosme (A Portela) vaise reparar polos veciños de Coiro e Darbo en prestación persoal, dado que circula próximo aos ríos e coas chuvias invernais faise moi lamacente. Deste reiterado problema vaise facer eco en 1860 o coñecido farmacéutico Martínez Budiño, que tiña unha granxa no Rabo da Pixota (Verín), elevando unha protesta formal por este tema, que se reproducía cada inverno, a pesar de que o Concello xa investira este ano 2.100 reais en gastos de arranxo de camiños, dos que unha parte ían para o pago a Gobernación da parte correspondente á reparación desta verea de 3ª orde.



A Deputación provincial e o avance viario (II) XERARDO DASAIRAS*

Camiño Vello a O Hío

Outro camiño en mal estado era o que por Darbo (Camiño Vello) e Liméns se dirixía ao Hío, plantexándose o seu arranxo e ancheado en 1863. Neste ano, vaise aprobar o primeiro Plan de Estradas provinciais pero no mesmo non aparece ningún vial desta clase no Morrazo pois a chegada do ferrocarril vai primar os accesos ás estacións. En 1864 remataríase de arranxar o camiño que ía por Bueu, Beluso e Aldán e chegaba a Cangas por Darbo e un ano despois xa se anuncia a mellora doutros camiños cara os centros parroquiais e zonas de interese. En 1872, a Deputación anuncia a construción do camiño carreteiro que vai de Marcón a Vilaboa pasando por Moaña (San Martiño) e acabando en Cangas, pero non saíría a subhasta ata 1875. Entanto, o ente provincial actuaría naquel ano no camiño da Garita (Rodeira) e tamén interviría no camiño de Cangas a Coiro pois o tramo da vila ata o Sistro está tan imposible, incluso para os carros do país, que se propón a apertura dun desvío que precisaba de expropiacións, quedando a obra en mans do que dixeran os afectados, sobre todo o señor Eugenio V. Matos, dono do pazo ubicado neste lugar. En 1873, o Concello de Cangas vai executar o arranxo de varias rúas da poboación e para financiar as obras vai crear un gravame sobre os carros de toda clase, as carradas de leña, os feixes de leña e as cestas de peixe e marisco.



Este importante personaxe da época visitou Cangas en 1900 e deixounos un fermoso e agradecido relato ao seu paso polo camiño de Cangas a Bueu.

La parte boreal de la ría es más pobre, las montañas más escarpadas, los pueblos más humildes; pero cuando se salvan las primeras vertientes y, dominando á Cangas, se llega á la altura de la iglesia de Coiro, se presenta á la vista un nuevo paraíso.

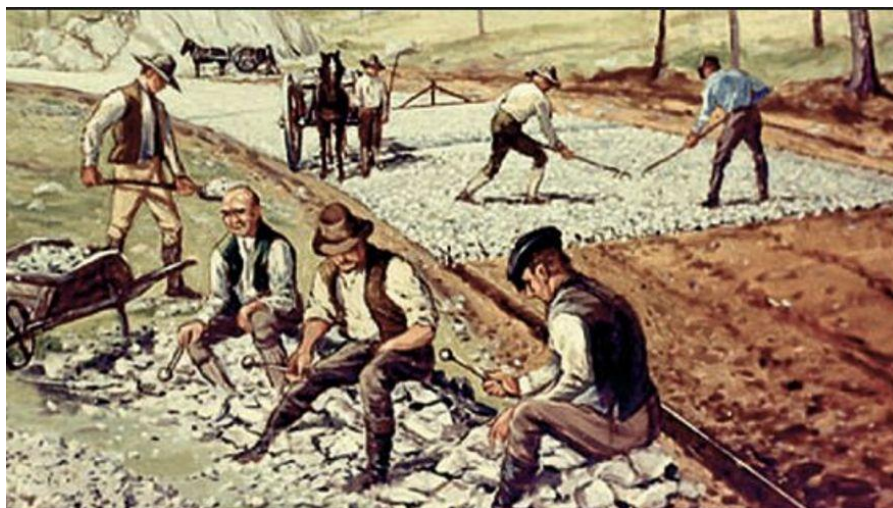
El camino carretero hasta Bueu es tal, que dudo exista en los más hermosos paisajes, uno que cautive tanto los ojos ó infundan en el pecho, más dulce y serena impresión estética.

Andrés Mellado

Andrés Mellado. ARQUIVO DO AUTOR

Máis ancho e firme

No 1878, os camiños dos que vimos falando van empezar a converterse en carreiros (de aí carretera) con máis ancho e firme de murrullo e xabre, chamado macadan (do enxeñeiro Mac Adam) na nomenclatura da época, permitindo a circulación dos carruaxes ou coches de viaxeiros dos que xa demos conta noutra ocasión. Na construción do camiño carretero entre Bueu e Marín primarían moito os intereses dos Massó e outros conserveiros polo enlace coa estación do tren de Pontevedra. En setembro de 1879 comezan as obras da estrada de 3ª orde Marín - Cangas, xa proxectada desde 1876, e polas actas de expropiación sabemos que en 1880 se comezan os traballos no tramo Bueu - Cela. No ano seguinte remátase o tramo de Marín a Cela e a Deputación xa constrúe o camiño de Cangas a San Martiño de Moaña que vai empalmar en Vilaboa coa estrada de Pontevedra a Vigo. En 1883 xa se abre todo o camiño desde Marín a Bueu e o 15 de xullo de 1886 acabárase o 3º tramo Cangas - Bueu, arranxándose nesta vila o acceso cara a praia pola rampla de Pescadoira para que puidesen pasar os coches de cabalos que xa ampliaron as liñas regulares ata Cangas subindo pola Portela. Por este motivo fixéranse en Bueu topónimos como a Boca da Vereia ou a Fonte dos Cabalos, indicativos do paso deste vial e dos carruaxes de tiro equino que circulaban por el.



Picando e botando o murrullo. ARQUIVO DO AUTOR

De Cangas a Vilaboa

A mediados de xullo de 1891 aprobaríase o proxecto de camiño carretero de Cangas a Vilaboa próximo á costa por Tirán, Meira, Domaio e San Adrián que aínda se empezaría en xuño de 1899. En abril de 1897 proxectaríase a construción da estrada carretera de 3ª orde desde Bueu a Cangas, pasando por Aldán ata Darbo cuxo presuposto de 356.000 pts. non se aprobaría ata 1899, tendo o seu remate total cara o fin da primeira década do século XX cando os automóviles xa comezaban a substituír paseniñamente aos carruaxes e coches de cabalos. En maio deste mesmo ano

comezarían os estudos de enxeñería para a estrada de Cangas a Vilaboa que ía a unirse coa de Pontevedra cuxo proxecto foi aprobado en novembro de 1900. Neste sentido cabe dicir que o Regulamento de Policía y Conservación de Carreteras y Caminos Vecinales, promulgado en 1909 e que modificaba en parte o de 1867, aínda facía referencia exclusiva a camiños carreteiros e veciñais e aos carros e carruaxes de cabalos que circulaban por eles. Non sería ata xaneiro do 1921 cando se aprobase un novo Regulamento que xa contemplaba as estradas e camiños referentes á circulación de automóbiles. O que nos resulta chamativo, despois de facer o estudo desta época, é que en ningún documento se mencione a existencia dun Camiño Real entre Cangas e Moaña, aparecendo nos mapas e planos como único camiño, o que ía de Cangas pola Pedreira a San Martiño e Meira polo monte.

(*) Mestre e historiador de Cangas