

Cangas 1860: Los viajes y la carretera de Pontevedra-Cangas

Por José Moreira Pumar

Cualquier tiempo pasado fue peor

Con anterioridad al siglo XIX, las escasas vías de comunicación que aparecen en los documentos lo hacen con las denominaciones de "*Camino Francés*" y "*Caminos o veredas reales*"; las de menor categoría constan con la denominación de "*veredas, calzadas y senderos*". Aún había otras de menor importancia, los llamados "*caminos de carro o carreteros*" y por último el "*camino de pies*" o vecinales que iban a lugares próximos de una aldea a otra.

Los transeúntes que tenían la desgracia de recorrerlos los calificaban de "*intransitables*" que con la llegada del invierno, el barro los convertía en "*caminos infernales*". Así los definían sobre todo médicos y cirujanos en sus visitas asistenciales por las aldeas, pese a ir montados a caballo.

Los viajes

Hasta el Siglo XIX, cualquier persona que necesitase trasladarse a Pontevedra, Santiago o Coruña, pongamos por caso, lo más cómodo y menos fatigoso era siempre hacerlo por mar hasta el puerto más próximo y a continuación, iniciar el camino restante por tierra en algún carruaje de cabalgadura.

Sólo unas líneas para señalar lo que suponía emprender un viaje. Por aquel entonces, viajar era siempre un riesgo, suponía embarcarse en una aventura no exenta de peligros, en especial para los viandantes que debían hacerlo por lugares plagados de toda clase de asaltantes y malhechores.

Los viajes de entonces, nunca fueron motivo de placer. Los sufridos pasajeros que tenían la fortuna de hacerlo en carruaje, después de agotadoras horas o jornadas de viaje por "*caminos de Dios*", hacían descanso en unas posadas, más que molidos, extenuados donde la limpieza y la higiene se hacían desear. Cuando el viaje era lejano, por ejemplo a América, a tal extremo llegaba el riesgo que era norma obligada hacer testamento, prueba evidente de que el regreso era siempre dudoso.

Con anterioridad al S. XIX, viajar al interior de la Península, el camino solía hacerse de tres maneras posibles: Si el viajero era rico, sus medios económicos le permitían hacerlo en su propio carruaje o *calesa* acompañado siempre de sus criados. Si este era de clase media o llana, la forma más utilizada consistía en recomendar su persona a los arrieros maragatos, aprovechando los frecuentes recorridos que estos hacían de la costa pontevedresa al interior, trajinando toda clase de mercancías. La tercera opción (prácticamente inexistente a partir del S. XIX) consistía caminar juntos en cuadrillas como lo hacían los campesinos de Coiro, Cela y otras parroquias lindantes para dirigirse a la siega de Castilla andando, naturalmente, en caminatas que podían durar de diez a quince días.



Los arrieros maragatos

Conocidos como "*arrieros y carreteros*" eran originarios de la comarca de *La Maragatería* en tierras de León. Desde el S. XVI, aparecen en los documentos señalando los pueblos de procedencia: Puebla de Sanabria, Truife, Vigo de Sanabria, Rabanal del Camino, Foncebadón, Molinaferrera, Villardefrades ...

También hemos de mencionar la presencia de unos arrieros pontevedreses, vecinos de Aguasantas, Figueirido y Caroy. De esta última localidad, eran conocidos dos familias de carreteros, los Caramés y los Durán. Sus recorridos eran limitados, incomparables a los maragatos, su trabajo se limitaba al trasiego de vinos procedentes del Ribeiro y Arnoya a la ría del Lérez.

Los arrieros leoneses comerciaban con Castilla la rica variedad de nuestras Rías en toda clase de pescados secos, salados, congrio seco, escabeches ..., en especial el bacalao y el azúcar, este último producto se dirigía normalmente a las plazas de Valladolid y Madrid. El trasiego comercial pontevedrés era proteína que llegaba a la Corte madrileña procedente de los distintos puertos de la provincia que partiendo de Pontevedra se dirigía a los mercados de Medina de Rioseco, Medina del Campo y Valladolid. En sentido contrario, procedente de estos mismos mercados viajaban a la costa mayoritariamente los cereales de "*harina candeal*", *jabones*, *aceite* y *tejidos*. El comercio en ambas direcciones era importante al extremo que en 1628, los arrieros Pedro Díaz y Toribio Díaz vecinos de Rioseco formaron compañía para enviar pescado a Castilla.

Honradez

Los arrieros maragatos eran gentes de fiar, su seriedad y honradez era pública. Nuestros comerciantes depositaron en sus manos con total confianza elevadas sumas de dinero, bien para finiquitar deudas o bien realizar operaciones mercantiles. Es más, a mediados del S. XVII, cuando la Real Hacienda de Felipe IV ordenó recaudar piezas de cobre para reacuar moneda, los recaudadores pontevedreses les confiaron talegos conteniendo maravedís de cobre por valor de 11.000 y 13.000 reales en moneda de cobre para troquelarles nuevo resello en las cecas de Madrid, Segovia y Valladolid. En 1652, Jerónimo de Matos remitió de Pontevedra para el resello un talego con 14.000 reales a Santiago y de allí a Coruña por el arriero Benito Boullosa, vecino de Figueirido (3). Dicho sencillamente, la Real Hacienda carente de dinero, falsificaba su propia moneda, es decir, una moneda de 4 maravedís una vez resellada, pasaba a valer 8 o más.

Los *arrieros-carreteros* desempeñaron un importantísimo papel durante centurias hasta la llegada del ferrocarril a Pontevedra a finales del siglo XIX que les obligó a cambiar de costumbre y dejar la vida nómada para establecerse en las ciudades cuyos establecimientos todavía se recuerdan, por ejemplo, los Almacenes Olmedo y Simeón, Casa Beledo, confitería Los Castellanos,

Viajaban a modo de caravana compuesta por recuas de 7 a 10 bestias que llamaban "*machos*" y algún que otro carromato.

Como vemos, los arrieros no tuvieron inconveniente en aceptar viajeros en su peregrinar comercial por la geografía española, sin embargo, sus minutas por tales compromisos no eran precisamente baratas, pero valía la pena por su seguridad, contaban entre otras ventajas, a lo largo del camino con posadas o lugares fijos para detenerse.

Duración de los viajes

En el S. XVII, sabemos por "*cartas de pago*" otorgadas por mercaderes maragatos que viajaban de Pontevedra a poblaciones de Salamanca, Madrid, Medina del Campo, Zamora, ... nos señalan, además del precio del transporte, los días empleados en el viaje y los medios utilizados.

De 1613, tenemos testimonios de los comerciantes "*arrieros maragatos*" que regularmente hacían viaje de Pontevedra a las ferias de Medina de Rioseco (Valladolid) señalaban que el trayecto solía durar una media de 10 días. La duración de un mismo viaje podía variar el número de días empleados, pues este dependía siempre de la estación del año. Con mejor tiempo, el camino apenas sufría retrasos, lo contribuía a que fuese más llevadero.

Otro caso de compromiso de viaje data de 4 años más tarde ...

Con fecha de 7 de abril de 1617 hemos localizado una "*carta de pago*" que hizo el vecino de Pontevedra Andrés López, de profesión "*alquilador de mulas*", donde afirma haber recibido del mercader Andrés Vázquez Bugarín, la cantidad de 138 reales por los 23 días de viaje realizado de Pontevedra a Madrid. Para dicho trayecto Andrés López le había alquilado "*2 mulas a 6 reales diarios por mula y persona*", con el firme compromiso que a su llegada a aquella capital, el mercader entregaría a su criado además otros 70 reales más, conforme a lo tratado. Ambos mercaderes se dan por pagos y conformes. (Prot. 987)



De mediados del S. XVII, tenemos el testimonio de otro de estos viajes realizado de Madrid a Galicia. El documento es un caso interesante por los detalles en él descritos señalando el importe y tiempo de camino. Se trata de una carta de pago que el mayordomo del Conde de Paredes, D. Alonso de Saavedra hizo a mediados de octubre de 1652 el viaje de Madrid a Pontevedra. Señalaba el mayordomo haber entregado al arriero Juan de Fuentes la cantidad de 10.963 reales por 25 días de viaje desde Madrid a Villafranca del Bierzo. En el viaje se utilizó una *recua* compuesta de variadas bestias de carga.

La llegada a Villafranca del Bierzo (León) supuso a nuestro viajero fin de una parte del trayecto y a contratar a continuación bestias de refresco al arriero maragato vecino de Molinaferrera (Astorga), Diego Alonso quien añadirá a la renovada caravana "*13 machos bien cargados*" para proseguir viaje a Pontevedra que duraría la friolera de 11 días, pagando por todo ello 1.144 rls. a 8 rls. por cabeza.

Señala el mayordomo que el cortejo se componía de lo siguiente:

Dos coches de Madrid a Villafranca a 62 reales por día.

Por cada coche 3.100 reales.

Por 6 acémilas o mulas de carga y una media para los mozos que hacen 7 y ½ hasta Pontevedra a 10 reales cada cabeza que ocuparon 41 días de ida, estada y vuelta importan 3.107 rls.

Por 8 mulas de silla y otras 2 para los mozos, 10 en total a razón de 7 rls. cada día, ocuparon 41 días de ida, estada y vuelta, importan 2.870 rls.

Por una litera desde Madrid a Pontevedra con ida, estada y vuelta ocupó 41 días a razón de 46 rls. cada uno, importaron 1.886 rls. que por todas las partidas importaron 10.962 rls.

Ya en el Siglo XVIII, las condiciones de viaje muy poco habían mejorado. El padre Martín Sarmiento en su "*Informe sobre los caminos de Galicia*" señalaba que los gallegos cuando "*quieren venir a la Villa y Corte de Madrid lo hacen en caballerías hasta uno de estos tres lugares: Astorga, Ponferrada y Villafranca y en alguno de ellos toman calesa o coche para continuar su viaje*" hasta Madrid.

A mediados del siglo XIX, el inglés George Borrow -conocido como D. Jorgito el *vendedor de Biblias*- en su viaje por Galicia, señalaba que en el trayecto que hizo de Pontevedra a Vigo *era un camino muy transitado y que de continuo se cruzaba con jinetes y personas que lo hacían a pie*.

En el siglo XIX, viajar a pie era ya algo residual, por lo general se desplazaban a pie mendigos y vagabundos, gente sospechosa. Hacer trayectos solo incluso de mediana distancia, era peligroso sobre todo por lugares despoblados, pues corría el riesgo de ser asaltado y, en el mejor de los casos, no salir agredido.

La situación de los caminos más peligrosa fue durante las guerras napoleónicas. Los caminos se llenan de gavilleros y desertores siendo famoso por sus fechorías en nuestra comarca el jefe de gavilla conocido como *El Castellano*, llenaríamos páginas enteras. A modo de ejemplo no queremos pasar por alto lo que sucedió al notario de Cangas D. Severo Fernández Chao cuando en una de sus salidas a Pontevedra fue asaltado *con riesgo de su vida* por un grupo de desertores en Lourizán señalándolo como un lugar *"sombrio y solitario"*.

Todavía a caballo entre finales del S. XIX y principios del XX, uno de los lugares conocido con fama de peligroso, plagado de frecuentes atracos a transeúntes solitarios que se dirigían de Cangas a Pontevedra era el paraje conocido como "O Pozo da Revolta" lugar *"sospechoso y lóbrego"* ubicado a la salida de Seixo en dirección a Marín (1).

Los que debían iniciar viaje a pie en distancias no muy largas, de dos a tres horas de camino, la marcha se solía emprender por la mañana antes de la salida del sol procurando siempre, hacerlo en compañía de conocidos.

Aunque fue labor de siglos, el viajero no encontró velocidad en sus viajes ni un mínimo de comodidad, hasta finales del siglo XIX con la llegada de las máquinas de vapor y la construcción nuevas redes de carreteras y mejor firme.

La carretera a Pontevedra

Cangas venía comunicándose con Bueu por un camino que los documentos denominan **vereda** cuya amplitud era suficiente *"para el paso de carro"*. Los vecinos debían gestionar su adcentado y arreglo, reparación obligatoria con prestación personal de cada vecino cada poco tiempo venían haciéndolo sin excusa alguna *"desde tiempo inmemorial"* hasta bien avanzado el S. XIX en que las Diputaciones Provinciales asumen con dinero público algunas de las reparaciones y la apertura de nuevos caminos.

La mejora y ampliación de la *"vereda"* que comunicaba Cangas con Bueu para continuar a Marín y Pontevedra, fue siempre una prioridad para la Villa, una unánime exigencia que Cangas con sobrado empeño siempre demandó. La *vereda* que nos unía con aquellas tres poblaciones, dejase de ser un vergonzoso sendero y convertirla en carretera con cierta decencia, actualizarla en su nuevo trazado, mejorar el firme y darle mayor amplitud. Todo ello significaría un signo de progreso y modernidad.

La nueva carretera con Pontevedra vendría a sustituir el antiguo trazado *"do camiño vello"* que discurriendo lejos de la costa, su itinerario seguía por el interior, comunicando de esa suerte, las aldeas de Ardán, Seixo, Santomé de Piñeiro ..., atravesaba el famoso *Puente de Soaje* (reconstruido en 1818 debido a su mal estado por *"Manuel García, arquitecto"* y costado por los vecinos de Santomé de Piñeiro y Santa M^a do Campo) (2). Salvado el Río Loira, *"la vereda real"* continuaba en dirección Pontevedra.

El unánime deseo tendría inicio en la R.O. de la reina Isabel II en septiembre de 1834 donde se aprueba la apertura de un nuevo trazado de carretera -esta vez por la costa- fuese de Pontevedra a Marín para continuar hasta la villa de Cangas. Las obras del primer tramo cuyo inicio debía ser inmediato, se retrasan debido a los eternos problemas políticos del País comenzando las obras en 1847 para finalizar en Marín en 1851. La bien intencionada carretera hasta su definitiva consecución, tendrá un largo período de 53 años pleno de altibajos. El dinero presupuestado se distraía en costear nuestras guerras civiles (lo de siempre) haciendo que la ejecución de este segundo tramo a Cangas languideciese para dilatarse año tras año por falta de dinero.

En 1850, el gobernador Civil de la provincia comunica al Concejo de Cangas que las obras de la carretera Cangas a Marín existe un déficit presupuestario de 13.924 rls, cantidad asignada a cargo de ese

municipio y entregarse sin demora el próximo año de 1851 al representante de la empresa constructora D. José Urrutia.

El Gobernador Civil autoriza se incluya esta cantidad en los presupuestos Municipales. Pero para un Ayuntamiento de tan escaso músculo económico, la suma es elevada, supone un obstáculo difícil de asumir por lo que, en principio, se pensó se pagase entre todo el vecindario cosa que resulta *"siempre odioso a los pueblos"* -afirmaban las autoridades- por lo que se desechó la idea. Se delibera de nuevo sobre la mejor forma de dar solución al problema. Después de oír ideas distintas y razones, los ediles deciden que la mejor solución, es solicitar una prórroga en dos plazos para su pago. Días más tarde, dos importantes comisionados D. Francisco González Gayoso y D. Francisco Camiña viajan a Pontevedra a entrevistarse con D. José Urrutia exponiéndole lo acordado en este Ayuntamiento de realizar el pago en dos plazos de 6.962 rls cada uno en los dos años siguientes. Se acepta la propuesta, pero con la condición añadida del 6% de intereses.

Leamos lo que nuestro secretario municipal, hacía constar en acta en sesión de mayo de 1860, es decir, 26 años más tarde de haberse aprobado la mencionada obra:

*"Dado los clamores tantas veces recordados y elevadas a las autoridades en solicitud de la **vereda** que parte de esta Villa para Bueu a Marín y Pontevedra sea de 1º orden pues la actual existente es de 3º orden".* El secretario subraya que a pesar de las repetidas peticiones hechas desde este Ayuntamiento para mejorar el viejo trazado *"fueron siempre desatendidas en perjuicio del bien general"*.



Por fin la carretera

Veinte años más tarde, a mediados de 1880 la ejecución de la carretera que parte de Marín a Cangas, se viene haciendo a buen ritmo. La construcción le fuera adjudicada mediante subasta, al vecino de Madrid D. Ramón López Falcón. En mayo de ese mismo año, se anuncia el lugar por donde se hará el nuevo trazado de carretera y se convoca a los propietarios de las tierras comprendidas entre Cela y Bueu, a fin de que estén informados. El 9 de mayo de 1880, se reúnen en el Ayuntamiento de Bueu los 68 vecinos afectados por el nuevo itinerario. Allí, se les expuso la necesidad de expropiar forzosamente las fincas o parte de ellas, pues *"la carretera que las atraviesa, se considera de utilidad pública"* para lo cual se las valorará e indemnizará con un justiprecio.

La Obra Pública valoró los terrenos expropiados en 46.524 pesetas con 28 céntimos. Lógicamente las cantidades a percibir por los afectados estaban en función de los metros expropiados y como *"las cosas de*

palacio van despacio" y los dineros tardarían en abonarse, los interesados dan unánime conformidad a D. Baltasar Yanes de Hacha para que les adelante el dinero bajo la condición de descontar a cada uno el 5%. *"al que tiene derecho"* en estos casos, según lo establecido.

Por nuestra parte, sería cansino exponer a su lectura la lista de los 68 expropiados con las cantidades a recibir por lo que resumiremos todo lo posible señalando cifras medias percibidas. El valor medio se mueve entre 100 a 200 pts.

La cantidad más alta alcanzó 1.131 pts. recibida por Manuel Rivas Riobó. Había propietarios que su confiscación fue mínima, percibiendo por tal motivo sólo 5 pts. y 10 céntimos, pero fueron muy pocos casos. Hay un grupo numeroso que recibieron de 600 a 800 pts. No todos los despojados eran labradores, también encontramos propietarios importantes, destacando por ejemplo D. Antonio Martínez Taboada *"Doctor en la Facultad de Derecho"*, vecino de Vigo que por la propiedad de su finca denominada *Barragans* le fueron abonadas la cantidad de 352 pts y 50 cént.

En el **Atlas Geográfico** de Emilio Valverde de 1881, se informa que *"en la carretera de Pontevedra a Cangas ya están construidos los 7 primeros Km., (de Pontevedra a Marín) quedan por construir los 20 Km. restantes, es decir, el tramo de Marín a Cangas.*

En mayo de 1887, el Ayuntamiento de Cangas recibe un oficio del Gobernador Civil de Pontevedra manifestando que con ***"fecha 23 del corriente mes de mayo queda abierta al público el trozo de carretera, antes clasificada de 3º orden, de Pontevedra a Cangas comprendiendo este último tramo de Cangas a Bueo lo que se hace para general satisfacción"***.

La reciente inaugurada carretera, pese a su nuevo cambio de categoría el material empleado en el pavimento era *macadan*, es decir, firme consistente en piedra machacada, como todas las de su época.

Y cuando esto acontecía en Cangas, el primer tramo (Pontevedra -Marín) ya estaba en plena faena la colocación de raíles para que ambas poblaciones se comunicasen mediante un tranvía de vapor. Hoy, La Dirección G. de Tráfico sigue denominándole *"Po 550 - Carretera Pontevedra Cangas"*

Notas

(1) Haciendo dirección Cangas- Pontevedra, saliendo de la actual gasolinera de Seixo (Marín) hay una curva hacia la derecha seguido de otra contracurva, sigue una recta para finalizar con otra a la derecha. De ahí la palabra *Revolta*. Pues en la recta entre ambas curvas y a mano izquierda, hay todavía una hondonada conocida como *"O pozo da Revolta"* donde arrojaban (según voz popular) algunas de las víctimas después de ser abordadas.

(2) Puente de Soaje no estuvo exento de problemas, pues en 1808, debía presentar estado ruinoso y costear su reparación tropezó con graves dificultades. Ante la negativa de repararlo el caso es llevado ante la justicia y el juez decreta que los gastos de su recomposición deben correr por cuenta de los parroquianos citados por hallarse el puente dentro de los términos de ambas parroquias.

(3) Las monedas de cobre o maravedíes no solían contarse, sino que el contenido del talego se pesaba en una balanza. Va en la ceca, el arriero entregaba la nota del peso del talego para a continuación volver a pesarlo por si este había menguado.

Documentación

Archivo Municipal Ayuntamiento de Cangas

Archivo Hist. Pontevedra. Protocolos Notariales

F. Martín Sarmiento *"Informe sobre los caminos de Galicia"*

(Publicado en "Venerable Hermandad de la Stma. Virgen de los Dolores y la Soledad de Cangas do Morrazo. Marzo de 2018)