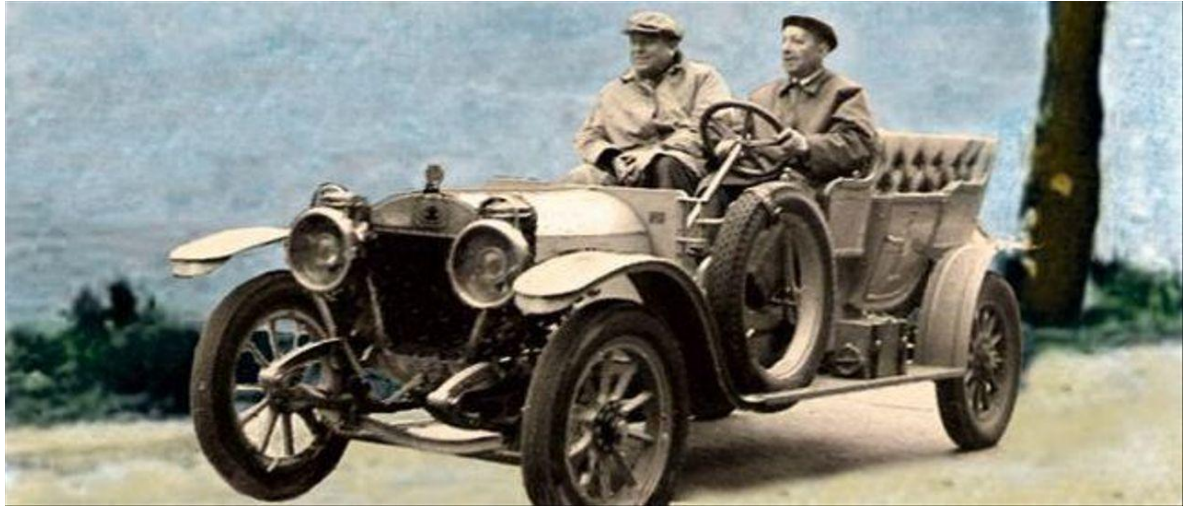


## A chegada das estradas e dos automóviles



Os Curbera, da fábrica de Ameixide, foron dos primeiros en contar con automóbil (1903). // ARQUIVO DO AUTOR

Xerardo Dasairas\*

10-04-22 | Faro de Vigo-Morrazo

<https://www.farodevigo.es/o-morrazo/2022/04/10/chegada-das-estradas-automobiles-64831078.html>

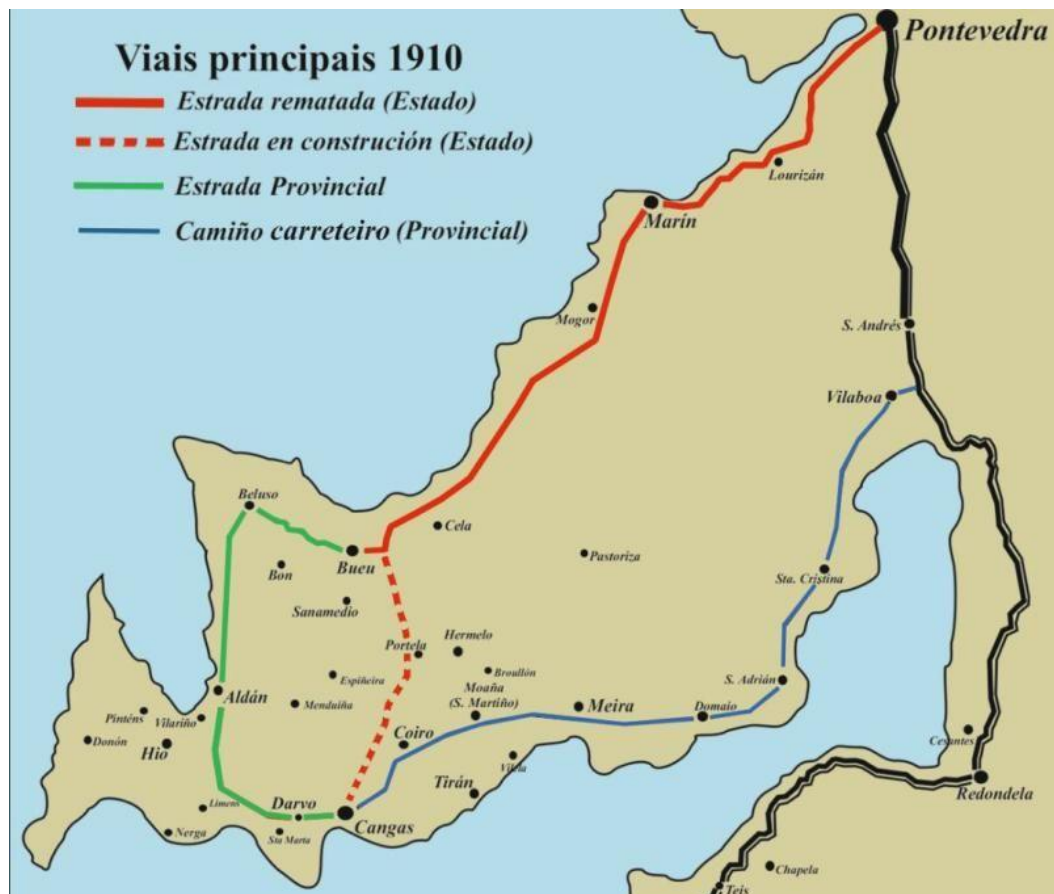
A paseniña aparición dos automóviles, a maioría de personaxes da empresa conserveira ou cargos políticos, aceleraría a mellora dos camiños, dándolles máis ancho e dotándoos de gavias para a recollida de augas. Contodo, nestes primeiros anos do século XX apenas van circular, esporadicamente, os vehículos dos conserveiros e industriais, algún político en visita electoral, excursionistas con posibles e visitantes ilustres

A pesar da novidosa e escasa presenza do automóbil, estes vehículos seguirían sometidos ao antigo arbitrio do chamado de piso = pisar (hoxe rodaxe) que viñan abonando tamén todo tipo de carros de tiro, carruxes de liña ou particulares, por circularen nas poboacións e que agora se lle segue a aplicar aos vehículos a motor.

En agosto de 1901 saen a subhasta as obras do empalme da estrada que viña de Marín, ata o porto de Bueu e logo a Beluso, primeiro tramo da que ía cara a Cangas por Aldán. En novembro, Vincenti anunciaría o inicio da estrada desde Marín ao Con (Moaña) e en setembro de 1903 planificaríanse a maioría dos camiños que conformarán os enlaces entre os portos e as estradas respectivas.

A de Marín–O Con era unha das estradas máis longas pero máis aínda o era o camiño proxectado que ía desde o igrexario do Hío por Vilariño, Aldán, carballeira de dona Carmen Losada en Ervello e de aquí, por Darbo, a Cimadevila e Cangas, desde onde seguía por Reboredo e subía a Castrillón e Cruz da Maceira pasando pola Ameixoadá ata San Martiño de Moaña.

En 1904, unha comisión constituída por persoeiros de Cangas, Aldán e Bueu achéganse a Lourizán, ao pazo de Montero Ríos, para xestionar unha estrada pola costa entre estes tres puntos. Xa que logo, neste mesmo ano iniciáranse as obras con moito persoal local nas peonadas pero pouco efectivo, xa que eran numerosos os mariñeiros apuntados e abandonaban o traballo cando aparecía moita pesca.



Mapa cos principais vias na comarca do Morrazo cara a 1910.

Para suplir o retardamento que traían estas ausencias e a impulso do deputado Vincenti contrátanse en marzo de 1906 entre dez e doce cuadrillas de dez homes e dúas mulleres cada unha, chegando moitos operarios de Castela e sobre todo de Portugal para traballar nas obras das que se abre un tramo no ano seguinte, rematándose definitivamente a estrada en 1910. Mentres se construía, houbo protestas e reclamacións dos veciños de Aldán e do Hío polo retardamento no pago das expropiacións de terras, xa feitas en 1905 e a reposición de valados.

Un dato importante para coñecer o estado dos camiños nestas datas é o da chegada dun automóbil a Cangas en xullo de 1906, procedente de Vigo no que se ía desprazar a princesa Isabel ata Lourizán. Segundo as referencias, este vehículo, por un “tortuoso traxecto”, tardou dúas horas e media en rodear a ría por Redondela o que fai supoñer que o camiño por Meira e San Martiño xa permitía a circulación a motor. Tamén consta que o automóbil do marqués de Riestra tardou media hora en chegar a Cangas desde Ponteviedra, o que era un récord nesta época.

Contodo, nestas datas era máis frecuente ver por estas rutas aos coches de cabalos e sobre todo a numerosas recadeiras que desde Bueu ían a pé cara a Ponteviedra e Cangas, onde cruzaban a ría cara a Vigo para levar documentos, cartas, pagarés... das numerosas fábricas de salga e conservas, quedando testemuñas de faceren o camiño descalzas para non estragaren os zapatos que só puñan unha vez que se achegaban ás cidades.

Nestas datas de 1906, o Goberno Civil vai realizar un investimento de 5.000 pesetas na compra de morrullo e sabre (macadan) para tramos da estrada de Cangas a Ponteviedra que corren a cargo do Ministerio de Fomento estatal. En xullo de 1910 apróbase polo Goberno a construción dunha estrada desde a ponte (?) do Portelo do Viso ata Vilanova pero a súa realización aínda iría para lonxe.



Os traballos de construción dunha estrada en 1926, con máis xente mirando que traballadores.

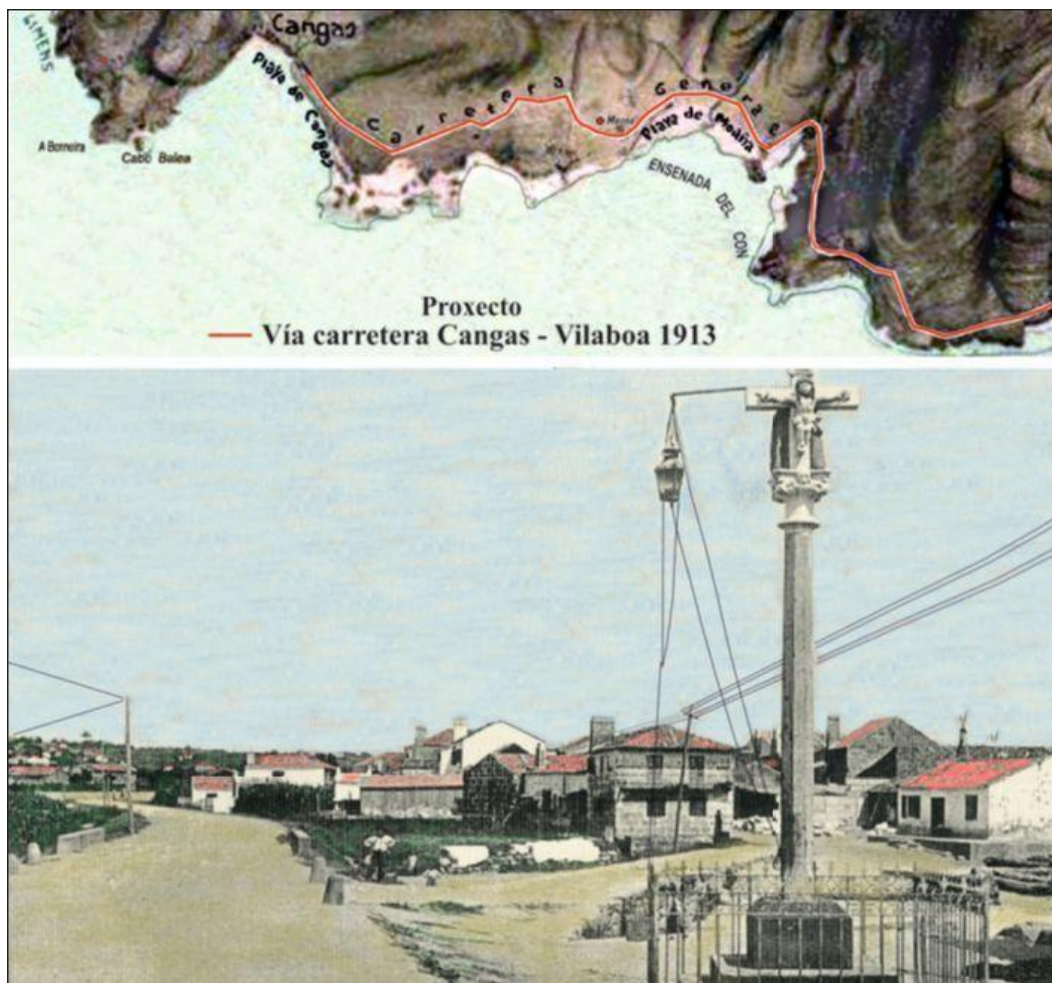
En setembro de 1911 aínda se licita o terceiro tramo da estrada Bueu–Aldán–Cangas, obras que se prolongarían ata o seu remate cara a finais de 1912, facéndose tamén varias expropiacións na zona de San Roque–Darbo. Os noiros que esta estrada deixou foron unha constante demanda de moitos veciños que reclamaban ramplas para poderen acceder ás súas casas e fincas.

Nestas datas fanse tamén en Cangas varios arranxos de camiños parroquiais que van ser financiados pola Deputación mediante prestación persoal de sete persoas por tramo, convocadas por un veciño de cada trozo correspondente e comisionados polo Concello.

Desta rede viaria, non obstante, aínda ficaba moi illada a zona de Moaña cuxo Concello, antes en Meira, non se define ata 1874, xurdindo logo como principal zona de expansión a do Pontillón ao porto. O Consistorio, en principio, asentárase na zona do Con, percibíndose xa nun expediente de 1903 dous viais: o da frente costeira (logo Concepción Arenal) e o da estrada denominada Fisterra–Camposancos (logo Ramón Cabanillas), que definirían a nova poboación.

En 1905 esta estrada estaba paralizada en Cangas e prevíase continuar as obras no ano seguinte pero non apareceron poxadores para as obras, producíndose unha presión popular para que saísen adiante. Mais aínda, na altura de 1907, esta estrada de Cangas a Vilaboa xa ía pola terceira ou cuarta subasta sen presentárense licitadores, en parte debido agora a que as forzas vivas de Moaña non estaban de acordo con que se fixese primeiro o tramo Cangas–Meira onde xa traballaran os enxeñeiros, polo que ata agosto de 1911 non empezarían as obras, que rematarían en xullo de 1916 cun ramal a San Martiño, iniciándose o segundo tramo, Meira–Santa Cristina en 1918 e o terceiro despois.



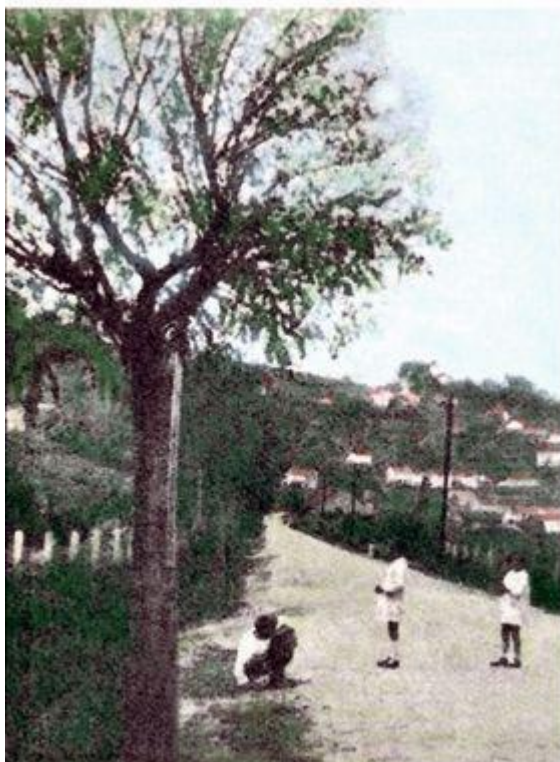


A nova estrada cara a Moaña na ponte do Señal 1915.

Porén, o vial Marín–O Con sufriría en 1910 un gran impulso ao estaren detrás familias podentes que residían neste último lugar de Tirán no que se prevía un balneario e a comunicación coa feira de Abelendo. Esta estrada a Marín, en parte ampliación do camiño existente, había facerse por tramos, iniciándose o segundo en agosto de 1916 e non sería ata 1919 cando se aprobase oficialmente o terceiro tramo que aínda se remataría despois de 1923. Sufriu moitos retrasos tamén, sendo o feito que máis lle afectou ás obras, o despedimento en outubro de 1922 de corenta canteiros sen previo aviso.

Xa na altura de 1911, o novo Plan de Estradas tiña elevado a segunda orde as xa existentes de Marín a Cangas e a de Bueu a Cangas por Aldán, incluíndo tamén a que se vai facer de Cangas a Vilaboa por Moaña para a que se constrúe unha ponte nova no Forte sobre o río Bouzós pero que habería de estar parada neste punto como dixemos.

Entanto, o Concello de Moaña xa ía mellorando os camiños veciñais á igrexa de Meira, a San Benito ou á feira de Abelendo para conectalos con este novo vial. O chamado 3º Trozo da estrada de Cangas a Bueu, apoiado por Vincenti, saíría a subasta en marzo deste ano por 92.267,48 pesetas sendo adxudicado ao contratista Eduardo Barros. Todas estas melloras permitirían que no ano 1912 se substituisen os servizos de carruaxes por automóviles comezando a cubrir o traxecto desde Marín a Cangas a “Empresa Sánchez”, aínda que o terceiro tramo de Bueu a Cangas estaba xa en obras como dixemos.



Estradas en Aldán e Beluso. Camiño lastrado na Miranda (Coiro).

En 1913, resoltas as trabas dos moañeses, a Dirección General de Obras Públicas seguiría aínda con expropiacións na estrada de Cangas a Vilaboa e tamén se allearían algunhas leiras na de Bueu a Cangas por Aldán para ensanche deste vial. A finais de xuño de 1915 xa está rematado o primeiro tramo Cangas–Meira da estrada a Vilaboa, empezando a facerse o ramal ao porto de Moaña e o vial a San Martiño que se remataría un ano despois. Despois de varias prórrogas, remataríase en 1918 o tramo de Meira a Santa Cristina e o terceiro ata o empalme coa estrada de Pontevedra, bastante tempo despois.



En outubro de 1917 xa está rematada a estrada de Cangas a Bueu e moitos camiños veciñais decláranse de utilidade pública, facéndose moitos ramais desde as estradas a puntos con fábricas de conservas como ás praias de Mendiña e de Beluso en 1917, cun 66% financiado polo Estado. En agosto de 1916 xa se licitara o vial desde o Igrexario do Hío ao enlace coa estrada de Bueu no Viso, pero a finais de 1917 aínda continuaba sen facerse por falta de licitadores co que en marzo de 1919 volve a subastarse por 14.618, 36 pesetas e non sería ata 1921 cando se comezase. En maio de 1923 concédense ao Concello 14.000 pesetas para a construción do polémico camiño de Cangas ao Igrexario de Coiro que, como adoitaba acontecer nestas datas, aínda se comezaría tempo despois.



O sistema viario no Morrazo cara o ano 1928. // Arquivo do autor

Coa chegada da ditadura monárquico–militar de Primo de Rivera en setembro de 1923 as estradas e camiños van sufrir un grande impulso. Pero en xullo de 1924 cando o presidente visita Cangas solicitaríalle a construción dun enlace (estrada transversal– Avenida de Vigo) co centro da vila que substitúa á rúa Real pola que non poden cruzarse dous vehículos. No 1925 planifícase a estrada de Coiro pola Ameixoadá a enlazar coa de Marín ao Con e outra desde este punto a Vilela sobre o chamado Camiño Vello.

Habería que agardar ao ano 1926 para que se inclúen no Circuito Nacional de Firmes Especiais algúns tramos dos tres viais principais do Morrazo, agora de terceira orde, adoquinándose tamén algunhas travesías nas vilas. Neste ano xa van moi avanzadas as obras da nova estrada de Marín polas Maceiras ata O Con en Moaña, comezada máis de dez anos antes. A estrada de Moaña tamén había ter demoras nalgúns tramos, sobre todo na zona de Tirán, debido á postura dalgúns terratenentes que se opuñan ao trazado polas súas terras.

En setembro de 1928 o Directorio Militar, a través da Deputación, abordarían a construción da nova estrada a Coiro desde a de Bueu, punto desde o que se fará tamén a transversal a empalmar coa de Aldán e unha baixada ao porto. Anuncian tamén a realización no Hío da que irá desde o Portelo do Viso ao Igrexario e da que une este punto con Vilariño, ademais doutros camiños e ramais a Bueu, a Beluso, a Cela, a Mendiña...

Por este motivo houbo cesións voluntarias, moi celebradas polos veciños e incluso o párroco Touriño do Hío lle envía un telefonema a Primo de Rivera, agradecéndolle as estradas e pódolle á confluencia dos viais o nome de Praza do Marqués de Estella.

Cando en Vigo xa se falaba de facer unha “autovía” ata Madrid, a finais de 1928 aínda se comezaba o alcatroado da estrada de Pontevedra a Cangas facéndose, como viña sendo habitual, os oito quilómetros ata Marín. En novembro de 1929, o Concello de Cangas solicitaría de novo que se fixese unha estrada transversal ao porto que rodease a vila, evitando o paso de vehículos pola estreita rúa Real.



*\*Historiador e investigador*