

XXVII exposición Gedofeita

Escenas nos camiños.

Vías de comunicación de Lérez

Xaime Iglesias González

As sendas, camiños e estradas que hoxe pisamos, ou soamente rodamos, non tiveron sempre a configuración actual. Nalgúns casos, o paso do tempo intensificou o seu tránsito e obrigou a ampliálos e a mellorar o trazado e o firme; mentres que noutros, o baixo ou nulo uso conduciu a un enchérense de maleza, a facérense dificilmente practicables e mesmo, nalgúns casos, a desapareceren. Son poucos os casos que permaneceron inalterados, pero todos eles deben ser conservados e, se cadra recuperados ou, cando menos, lembrados, non só polo seu interese patrimonial e medioambiental senón tamén polo seu valor cultural, etnográfico e, por que non, tamén económico. Por eles camiñaron labregos e gandeiros, circulou a economía das urbes, vilas e aldeas; se cadra, foron escenarios de festas, doutras tradicións da cultura popular e de variadas actividades humanas.

Na exposición *Escenas nos camiños. Vías de comunicación de Lérez* non aspiramos a acoutar no tempo as vías lerezás nin encadralas en tipoloxías preestablecidas. Só pretendemos ofrecer unha visión da nosa rede viaria, necesariamente aberta a novos estudos. A primeira metade da mostra, agás o primeiro panel destinado á presentación, amosa unhas pinceladas da evolución xeral das vías de comunicación e contextualiza as vías lerezás ao longo do tempo. A outra metade recolle as novas vías, prazas, pontes, etc. e imaxes de escenas da vida en variadas vías, quedando reservado o último panel a outras vías de comunicación: o ferrocarril, o río e os voos da Xunqueira do Covo.

As sendas prehistóricas

Acéptase comunmente que, mesmo antes da presenza humana sobre a terra, o paso reiterado por un mesmo lugar de rabaños de mamíferos (mastodontes, mamuts, elefantes, ruminantes...) en busca de pastos e auga, deixarían un rastro máis ou menos trillado que poderíamos considerar como as primeiras sendas sobre o planeta. O seu impacto debeu ser perceptible unicamente por herbas pisadas e tumbadas, ramas rotas e, se cadra, algunhas marcas nas árbores. Estes carreiros primixenios serían aproveitados posteriormente polos poboadores paleolíticos como vías de desprazamento no seu nomadismo forzoso, con fins cinexéticos, de recollida de froitos e para o recoñecemento de novos lugares. (Fernández- Rodríguez, 2011,18)



Carreiro actual. Así puideron ser a vereas prehistóricas.

Iso non quita que a súa propia dinámica puidese xerar outras vereas, en especial naquelas zonas onde os rastros animais fosen moi febles ou inexistentes.

Parece lóxico pensar que os animais e os recursos dos primeiros poboadores pouco ou nada puideron influír na configuración destes carreiros, polo que resulta fácil entender que a natureza debeu de ter un notorio protagonismo no seu trazado: o relevo, a hidrografía, o clima, a vexetación e as características do chan condicionarían os trazados viarios. Daquela, as chamadas *rutais naturais* deberon marcar os primeiros desprazamentos humanos -e anteriormente os dos animais- sobre as que se encaixarían as vías de comunicación. Por elas, *rutais naturais* ou *corredores naturais*, o tránsito requiriría un menor esforzo, pois permitirían camiñar por chans firmes, desniveis de menor pendente, aproveitar os



pasos naturais e cruzar os ríos polos vaos, aínda que todo iso exixise desviarse da liña recta. Así pois, as sendas primitivas non foron trazadas premeditadamente, dalgún xeito estaban sinaladas sobre a natureza. (Nardiz, 1992,16)

A entrada no Neolítico, proceso lento e desigual nas diferentes áreas xeográficas,¹ significou o paso dunha economía cazadora e recolectora a unha economía produtiva de tipo agrícola e gandeiro, unha verdadeira revolución na que o home, ademais de cultivar a terra e criar animais, fíxose sedentario creando os primeiros poboados permanentes nos que puíu pedra ara facer utensilios e empregou a para elaborar tecidos e arxila para facer recipientes.

Cabe pensar que os habitantes das aldeas neolíticas situadas nunha mesma área xeográfica terían a necesidade de relacionarse entre si, por razóns de troco de excedentes, caza, etc., e faríano camiñando por sendas ou vereas do período anterior ou, se cadra, tamén por outras similares feitas na propia época. E cando utilizaron animais de monta e carga, singularmente cabalos e burros, (feito que probablemente non aconteceu entre nós ata o final do período ou, se cadra, ata a chegada das técnicas metalúrxicas) transitarían igualmente por elas, pois estes animais non requirían necesariamente outro tipo de vía, aínda que a súa pegada sobre o chan faríaa máis perceptibles.

A relación entre mámoas e vías neolíticas é motivo de controversia. Para uns, os camiños que unían as mámoas dunha zona xeográfica foron feitos despois de se instalaren estas. Outros sosteñen que as mámoas construíronse ao lado de sendas xa existentes. Incluso se chega a afirmar que moitas delas terían como función indicar a presenza de sendas/carreiros (Nardiz, 1992,65), perdendo, ás veces, o seu carácter funerario.

A intervención da man do home nas sendas neolíticas foi escasa a non ser, nalgúns casos, unha mínima preparación do terreo para arrastrar directamente sobre o chan ou por medio de roletes as grandes presas ou as enormes pedras con que construíron os monumentos megalíticos, aínda que as distancia non pasarían dos 200 m, pois a situación das canteiras puido condicionar a localización das mámoas (Nardiz, 1992,77). Igualmente, puido haber unha moi leve intervención humana na adecuación do terreo cando aparece o rastro, probablemente o primeiro vehículo que inventou o home, tirado por humanos ou animais (cans, cabalos...), ao que, posteriormente, puideron aplicarlle roletes.

Descoñecemos onde se situaron os primeiros asentamentos humanos neolíticos no territorio que hoxe denominamos Lérez, pero sabemos que os houbo pola existencia de mámoas -monumentos funerarios peculiares da cultura neolítica- no monte das Chans, moi deterioradas elas. Igualmente, referencias toponímicas (Antas, Pé da Ucha) apuntan na mesma dirección. Mais actualmente resulta moi dificultoso, por non dicir imposible, determinar por onde descorrían aquelas vías, aínda que é fácil imaxinar a existencia de certas vereas que, ademais de comunicar as máis que probables aldeas neolíticas lerezás, comunicarían entre si as mámoas citadas anteriormente e incluso estarían relacionadas con outras relativamente próximas como a mámoa Perdida (Cerponzóns), as dúas do Outeiro do Home (Verducido) e as que aluden os topónimos Outeiro da Hucha en Verducido e Os Cabaleiros, así como outras das que non temos referencia pero que, se cadra, tamén existiron pero non se localizaron aínda.

A invención da roda, xa entrada a Idade do Bronce², aplicouse primeiramente á olaría e posteriormente a carruaxes. En Galicia, a representación máis antiga dun carro figura nunha estela localizada en Castrelo do Val -gravado 6- (Ourense) datada entre 1200 e 800 a.d.n.e. (Santos-Estévez e outros, 2017,78), o que podería interpretarse como que nesa época xa circularían carros na nosa terra. Mais esta posibilidade debe ser tomada con cautela, pois o uso de carros exixiría un terreo natural uniforme, escaso nestas latitudes, ou a adecuación das antigas vereas para o que se debeu precisar un tempo que podería atrasar este feito mesmo a tempos castrexos.

Naquela altura, a metalurxia do bronce creou en Galicia focos de extracción de minerais, sinaladamente estaño, cos que se elaboraban certos utensilios. Os excedentes, en especial de minerais, eran cobizados polos pobos mediterráneos que, para adquirilos, abriron rutas pola costa. Naves fenicias chegaron a Galicia tras cruzar o estreito de Xibraltar e navegar pola costa portuguesa. É moi probable que dende a nosa terra, continuasen por augas atlánticas cara ao norte (Bretaña, Illas Británicas), sen que se poida desbotar que fosen os propios galegos os que fixesen esta ruta convertidos en intermediarios no comercio do estaño (López, 2013,50), feito que confirmaría as remotas relacións entre as *fisterras atlánticas*: galega, bretoa, británica e irlandesa (Nardiz, 1992,74), aínda que non hai unanimidade no inicio destes contactos: para uns, comezarían xa en tempos neolíticos, outros trasládanos á época castrexa. Aínda que foron

¹ Estímase que a revolución neolítica produciuse en Galicia arredor de 5000 a.d.n.e. As mámoas construíronse aproximadamente entre o cuarto e segundo milenio a.d.n.e.

² A maioría dos arqueólogos estiman que a roda foi inventada en Mesopotamia no milenio V a.d.n.e. e foi aplicada inicialmente ao torno dos oleiros. En Galicia, a Idade do Bronce abranguería aproximadamente dende o 1800 a.d.n.e. ata os séculos VI/IV a.d.n.e.



de menor importancia, no interior peninsular tamén se estableceron vías terrestres que seguían o curso dos ríos e outras vía naturais, unha evidencia máis de contactos entre diferentes comunidades prehistóricas peninsulares. Unha desas vías é a que estableceron os fenicios dende Gades (actualmente Cádiz) ata Galicia, cuxo trazado era moi próximo ao que hoxe chamamos “ruta da prata”.

A Idade do Ferro, á marxe de se celta ou castrexa, caracterízase en Galicia (s. VIII a.d.n.e./ dominación romana)³ pola existencia de numerosos castros, recintos fortificados estables, en cuxo interior se situaban vivendas de planta circular ou oval e certas construcións anexas, podendo apreciarse unha rudimentaria urbanización (Villares, 1998,8). Normalmente os castros estaban situados estratexicamente o que lles permitía ter un efectivo control do territorio e, independentemente de que os dunha mesma zona puidesen relacionarse visualmente entre si, tamén estaban comunicados por camiños, cuxa existencia refire a historiografía clásica cando nos fala dos deuses dos camiños aos que identifica co nome latino de *lares viales* (Bermejo, 1980,38) e ao relatar os costumes

³ A dominación romana non significou o fin da cultura castrexa. A utilización dos castros alcanzou incluso a Idade Media.

de expoñer os enfermos en camiños e encrucilladas ou de tirar pedras en determinados puntos dos camiños formando milladoiros, prácticas estas que perduraron no tempo e ás que no medievo se opuxo san Martiño de Dumio (Fernández-Rodríguez, 2011,35).

A dedicación dos castrexos á agricultura e á gandería, así como ao intercambio a longa distancia de certos produtos, especialmente relacionados coa artesanía dos metais polo seu potencial de troco, requiría contar con vías, aínda que estas fosen simplemente sendas marcadas na terra polo paso reiterado. Mais, a utilización de vehículos de tracción animal exixiría e existencia de camiños máis amplos e axeitados. Os carros que circularon en tempos castrexos, que deberon parecerse ao tradicional carro do país, movéronse inicialmente pola forza humana e despois por bois ou vacas. Tiñan limitacións técnicas que perduraron ata ao medievo (dificultades ao xirar e problemas no sistema de xunguir os animais) de aí que alcanzasen pouca velocidade e só se utilizasen en percorridos curtos e para pequenas cargas (Nárdiz, 1992,77).

Como algúns dos castros funcionaron como centros de peregrinación, administrativos, mercantís, mineiros... (Calo, 1997,46), os camiños que a eles conducían deberon ser especialmente frecuentados. Nalgúns castros, aínda hoxe se poden ver lousados en “rúas” interiores e/ou nos seus accesos e, aínda que rara vez se observan neles marcas do roce de rodas de carro, poden reflectir o interese dos castrexos polo bo estado das vías de tránsito (Fernández-Rodríguez, 2011,35).

Cando os romanos chegaron a Galicia atoparon que as redes de camiños limitábanse maiormente a castros próximos e, en moitos casos, eran pouco axeitados para o tráfico rodado. Ambos feitos determinaron que a navegación fose nos primeiros momentos máis utilizada que os desprazamentos terrestres. (Nárdiz, 1992,83). Malia o dito, as vías prerromanas deberon facilitar os primeiros desprazamentos do exército romano polo territorio galego e servirían de base para a construción da súa rede de calzadas.

Se do castro do monte Castelo, que acredita presenza humana no territorio lerezán durante o tempo do ferro, apenas quedan restos, menos vestixios atopamos das vías polas que camiñaban aqueles devanceiros. O desuso e/ou a secular intervención humana favoreceron a súa perda ou, de seguirmos a utilizalas, modificaron a súa configuración ocultando a súa orixe e dificultando, cando non imposibilitando, a súa o identificación. Pero o castro lerezán estaría relacionado por medio de sendas ou camiños con outros castros próximos.

As calzadas romanas

Os romanos construíron calzadas que utilizaron inicialmente para axilizar o avance das súas lexións sobre os territorios que pretendían conquistar e posteriormente servíronlles para controlar e vertebrar os espazos conquistados e, especialmente, para explotar as riquezas mineiras, sinaladamente o ouro. A través das vías romanas tamén se facilitou a administración, o transporte, o comercio, así como a difusión da súa cultura.

Non todas calzadas tiñan a mesma categoría. As máis importantes eran as *vías publicas*, tamén chamadas *pretorianas*, *consulares* ou *militares*, construídas e conservadas polo estado aínda que en moitos casos colaboraban neste labor as cidades e os propietarios das terras polas que pasaban; normalmente estaban lousadas. As *vías veciñais* atendían as necesidades das aldeas e tiñan por pavimento un simple prensado da terra; as *vías privadas* unían as principais *villae* e propiedades particulares coas vías anteriormente citadas.

Para a construción das calzadas, os romanos tiñan normas que variaron ao longo do tempo e do espazo e non sempre foron aplicadas, pois os arquitectos adaptábanse ás características do terreo e ás posibilidades económicas de cada lugar, chegando a haber variacións dentro dunha mesma vía (González e Brañas, 1995,66). Con todo, pódense establecer algúns riscos comúns á maioría delas: preferían trazados rectos para poder mover a tropas con maior rapidez, mesmo a costa de non dar servizo aos lugares habitados; buscaban zonas soleadas que evitasen a permanencia de xeadas, terreos firmes que favorecesen a consolidación das vías e trazados elevados para teren visibilidade dende o alto; se era preciso, construían pontes; na maioría delas, a capa de rodaxe era cóncava no centro para favorecer a esorrentía das augas; o ancho das vías variaba segundo a importancia da ruta e a topografía do lugar, nas zonas montañosas son máis estreitas, mentres que nas chairas o ancho poden chegar ata doce metros. En Galicia oscila, segundo medicións de Caamaño Gesto (1984,75-76) entre un metro e medio e os cinco metros.

As vías lousadas estaban pensadas para camiñar a pé. Os animais ferrados (de monta, carga ou tiro) esvaraban nelas e os carros, faltos de amortecedores, sufrían a súa dureza. De aí que, en moitos casos, se desprazasen polos bordos ou buscasen percorridos alternativos por rutas naturais, en especial cando as vías perderon o carácter estratéxico e se converteron en rutas comerciais principalmente, circunstancia avalada pola presenza de miliarios tardíos en vías cuxo trazado e estrutura non responde con vías de primeira categoría (Nárdiz, 1992,101).

As principais calzadas interiores da *Gallaecia* romana unían as capitais de tres conventos: Braga, Lugo e Astorga. Segundo o Itinerario de Antonino, a vía XVIII (vía nova) unía Braga con Astorga pasando por Portela do Home e Baños de Bande. A Vía XIX ía dende Braga a Astorga por Tui, Aquis Celenis (Caldas?, Cuntis?) e Lugo. E a vía XX, identificada tamén como *per loca maritima*, ía dende Braga, pasaba pola costa ata *Brigantium* e, dende aquí, a Lugo para continuar ata Astorga. Existiron outras vías. Unhas tamén interiores como as que unían Chaves con Xinzo ou Braga con Monforte. Outras comunicaban a *Gallaecia* co exterior como a de Braga a Lisboa ou a de Astorga a Zaragoza e Tarragona que servía de saída dos minerais galegos ao Mediterráneo, mar situado no centro do mundo romano (Nárdiz,1992,91). Estes exemplos confirman a importancia de Astorga e Braga como portas de entrada na vella provincia. Lugo, importante centro mineiro, sería un punto de partida cara ás rías atlánticas a través das vías XIX e XX e cara a *Brigantium* e a costa cantábrica, a través da citada vía XX.

Para determinar as distancias, os romanos colocaban miliarios nas beiras das calzadas. Tratábase de columnas xeralmente cilíndricas con base cúbica que se situaban cada mil pasos (1500 m aprox.). En cada un deles inscribíase o nome do emperador que o mandara erguer ou reparar, así como os seus títulos. Nos últimos tempos do imperio, perderon a súa utilidade, converténdose en elementos de carácter principalmente honorífico e de propaganda dos emperadores. Na cabeceira sur da ponte do Burgo, Alba e Cerponzóns atopáronse miliarios referidos aos emperadores Hadriano (134 d.n.e), Caracalla (214 d.n.e) e Magencio (350 d.n.e.) respectivamente.

Para facilitar o tránsito, nas calzadas romanas instaláronse unha serie de establecementos de distintas características que facilitaban comida, estancia e outros servizos aos viaxeiros. Nas *mutatio*, ademais de descansar os viaxeiros, remudaban os cabalos collendo outros de refresco. As *mansiones* situábanse a certa distancia e ofrecían comida e aloxamento a viaxeiros, así como forraxe para os animais. A mansión máis próxima a Lérez situábase no que é hoxe a vila de Pontevedra. Tamén existiron *tabernae*, establecementos onde se podía durmir, comer e relaxarse, pero só eran aptas para economías potentes.

A vía romana que pasa por Lérez segue a aproveitar as vantaxes da Depresión Meridiana en boa parte do seu trazado. O treito lerezán, que debeu ser construído a comezos do século I d.n.e., sitúase entre a ponte do Burgo e Pontecabras (Alba), pasando pola Santiña, A Gándara e A Ferreira. Entre A Gándara e a fonte do Pariegón foi

visible un tramo dela ata que se soterrou a finais da década de 1970. Estaba empedrado con grandes laxes, talvez requiridas por tratarse dun terreo brando que as mareas vivas e as enchentes do río Rons asolagaban con certa frecuencia. Existe controversia en relación coa filiación desta vía romana. Tradicionalmente véñse establecendo que era a vía XX, coñecida por *per loca marítima*, hipótese na que Pontevedra se identifica como *Ad Duos Pontes*. Tras as escavacións realizadas en 1989 na cabeceira sur da ponte do Burgo, onde se achou un miliario de Hadriano (134 d.n.e), o arqueólogo Antonio de la Peña (1996,52-66), despois de conxugar distintas variables (análise do miliario, estudo das distancias entre mansións, valoración dos trazados máis favorables, etc.) conclúe que a vía que pasa por Pontevedra e Lárez é a XIX, identificando a capital coa mansión viaria *Turoqua*. Esta nova proposta, non aceptada unanimemente, achega datos de grande consistencia.



Calzada romana da Gándara antes de ser soterrada.

Parece moi probable que, ademais desta infraestrutura romana, existisen en Lárez outras vías, chamémoslle sendas, vereas ou camiños rurais, herdadas de épocas prehistóricas, que puideron ser melloradas e ampliadas ao longo do período de dominación romana, tal como nos indica Nárdiz (1992,92) para o conxunto do territorio galego.

As vías medievais

Nos primeiros tempos medievais perdeuse en gran medida a necesidade de realizar desprazamentos de longa distancia e cando se facían, incluso en pleno medievo, os viaxeiros tiñan que enfrontarse a numerosas dificultades (Molina, 1999,112): posibles ataques de bandidos, pagamento de numerosas portaxes, inseguridade derivada das loitas señoriais e, a que aquí nos interesa,

a incomodidade relacionada coas malas condicións das vías que facían as viaxes fatigosas e interminables.

Efectivamente, tras a caída do Imperio Romano (s. V) e a entrada na idade medieval, a rede de calzadas romanas seguiu sendo utilizada, pero durante os primeiros séculos non recibiron os labores de mantemento necesarios, chegando algunhas delas a un estado practicamente inservible. Os procesos de ruralización e autarquía vivido en Galicia durante a alta Idade Media non propiciaron a conservación das vías de comunicación, nin tampouco o establecemento dunha rede viaria organizada. Houbo que esperar ao século XII co comezo do renacemento urbano ao longo do Camiño de Santiago e da costa para que se atendese a restauración dos camiños existentes, incluídas as pontes, e se comezase a construír novas vías.

As necesidades militares, a reactivación do comercio, en especial a intensificación das feiras e mercados, e as peregrinacións precisaban de vías practicables. Con todo, a grande maioría das viaxes medievais facíanse a pé ou a cabalo e as mercadorías trasladábanse maiormente ao lombo de recuas de arrieiros (Ferreira, 1988,55). A incorporación de diferentes tipos de carruxes foi moi lenta dado o mal estado dos camiños. O seu trazado parece, en moitos casos, como que se superpuxese aos camiños megalíticos e castrexos, así como ás calzadas romanas (Nárdiz, 1992,149 e 169), aínda que as vías medievais eran ben distintas destas: o ancho da maioría delas rara vez

permitía o cruce de dous vehículos, carecían de gabias, o pavimento, sen ningún tipo de drenaxe e irregular, case sempre era de terra, resultado dunha sinxela explanación ou unha simple capa de cascallo.

A construción e mantemento dos camiños medievais era competencia dos reis, que salvo excepcións (Afonso VI, Afonso VIII), só facían legislar descargando a súa responsabilidade nos señores laicos e eclesiásticos e estes cargaban tal misión ás comunidades rurais que tiñan que atendelas mediante prestación persoal chamada *fazendeira* da que se podían redimir previo pago dunha cota. Completaban o financiamento xente piadosa e potente que dispoñía doazóns en mandas testamentarias para obras a realizar, incluso a longo prazo, na esperanza de recibir indulxencias de diverso tipo (Ferreira, 1988,47-49).

Nesta época tiveron especial relevancia os camiños de peregrinación a Santiago. O francés, que foi a principal vía do norte peninsular cristián e unha das poucas que puxo en contacto Galicia co resto do continente europeo e, en menor grao, o que posteriormente sería denominado como *camiño xacobeo portugués*. Elisa Ferreira (1988,101), unha autoridade no estudo das vías medievais galegas, apunta que este camiño de peregrinación procedente do país veciño pasaba polo Cruceiro e, dende aquí, seguía cara á parroquia de Alba. A investigadora acredita a súa proposta nun foro de 1423 e, ademais, tería a favor a maior proximidade do camiño ao mosteiro lerezán que contou con hospedaría que serviría de apoio aos peregrinos daquel entón. Máis, considerando que os camiños de peregrinación non tiñan un itinerario fixo nin único, podería pensarse que o “camiño polo Cruceiro” sería unha alternativa ao “camiño pola calzada romana”.

Se nos fixamos no mapa que Ferreira acompaña ao texto, podemos intuír o traxecto que seguiría a súa proposta. Tras pasar a ponte do Burgo, dende praza que hoxe chamamos de Santa Ana (da que tamén saíra a calzada romana pola Santiña, Gándara, etc.), arrincaríase o camiño xacobeo pola chamada “carreira de Lérez”, que pasaba polo Socorro e A Torre e continuaría pola Porta da Coxa, moi apegado ao mosteiro, ata O Cruceiro. Hipoteticamente, para chegar a Alba seguiría polo Ramallás, (se cadra, rodearía por Casaldarado), A Cendona, Ponte das Cabras -enlazaría aquí coa calzada?- e Santa M^a de Alba para continuar por Guxilde (Alba), etc.

Estimamos moi probable que este traxecto foi o seguido, no ano 1113, polo daquela aínda bispo de Compostela, Xelmirez, despois de asistir, no mosteiro de Lérez, á consagración de Munio e Hugo como bispos de Mondoñedo e Porto respectivamente, para dirixirse á súa granxa en Guxilde, aínda que para alcanzar a vella calzada puido atallar pola Ferreira e unirse ao itinerario anterior preto de Pontecabras.

Como aconteceu na maioría dos casos, o treito da vella calzada romana ao seu paso por Lérez foi utilizado como camiño durante a época medieval, tanto para servizo veciñal como facendo parte da vía de comunicación norte-sur de Galicia. Foi escenario de certos acontecementos históricos. A expedición que Almanzor realizou a Compostela no ano 997, cruzou o Lérez e continuou pola calzada lerezá. O eixo Tui-A Coruña tamén foi a columna vertebral das operacións das guerras irmandiñas habidas no século XV (Ferreira, 1988,65), en concreto, Pedro Madruga e as súas tropas, procedentes de Portugal, atravesan o Lérez e collen camiño de Compostela (1469). Igualmente

o camiño xacobeo portugués, coas posibles variantes, foi escenario do paso de peregrinos célebres como a raíña Isabel de Portugal (séc. XIV) e o rei luso Manuel I (séc. XV) e, o que se cadra é máis transcendente, tamén serviu de conexión cultural e económica co país veciño superando as fronteiras políticas.

As actividades propias do castelo de *Cedofeita* e do mosteiro de Lérez, ambos existentes, cando menos, dende o século X, deberon ter unha grande influencia na formación da rede viaria, convertidos en núcleos de confluencia de camiños medievais do que hoxe é Lérez. O mosteiro lerezán, debido á necesidade de atender os seus intereses en granxas, priorados e outras propiedades, situados ás veces en lugares afastados, e para dar saída aos seus excedentes agrícolas en feiras mercados ou portos, tivo a necesidade de contar con camiños axeitados. Así, por exemplo, os seus intereses en Fragas (Campo Lameiro) ou en Augas Santas (Cotobade) fainos pensar nunha vía que pasaría pola Piolla e Couso, probablemente por un trazado distinto da actual estrada a Campo Lameiro. Para atender a granxa de Dorrón e outras propiedades no Salnés, atravesarían o río Rons, xa fose vadeándoo polo Magueiro ou cruzándoo por Pontecabras, e continuarían por Campañó e Poio ata as propiedades monacais. Como a maioría das fortalezas galegas, o castelo de *Cedofeita* non estaba nunha vía principal pero, na distancia e dende o alto, dominaba o amplo territorio da Depresión Meridiana e controlaba os seus camiños, entre os que destacaba a calzada romana. Porén o castelo había ter os seus propios accesos. Para dirixirse cara ao norte as gornicións pasarían por Campela e O Castelo. Para baixar á vella calzada ou subir dende ela á fortaleza irían por Cerponzóns ou Casaldarado, pero as tropas de Fernando II, polo menos algunha columna das que pretenderon asaltar o castelo en 1169 para liberalo das mans do soberano portugués Afonso Henriques, camuflaríanse mellor por Casal Novo de Abaixo, ruta menos visible dende as alturas do castelo: As *vilae* de *Serpenciones*, *Godegildi*, *Santa María de Elva* e *Maurenti*, lugares aínda hoxe identificables, así como *Anserizi* e *Villa da Fonte*, formaban o *xiro de Cedofeita* no século XI, segundo se establece na *exquisitio magna* presidida por Afonso V para esclarecer ao prelado Vestruario os dereitos da igrexa compostelá (Abilleira, 1999,5). Esta concreción dos territorios que estaban baixo a xurisdición de *Cedofeita*, ademais de indicarnos que por aquela altura *Cedofeita* debeu ser o centro xeográfico das terras do Lérez no seu último treito e que Pontevedra sería un pequeno asentamento sen estrutura defensiva (Sáchez Ameijeiras, 2008,28), alértanos de que tiña que haber vías de comunicación que unisen esas localidades entre si e co epicentro situado en *Cedofeita*, cuxos trazados concretos descoñecemos.

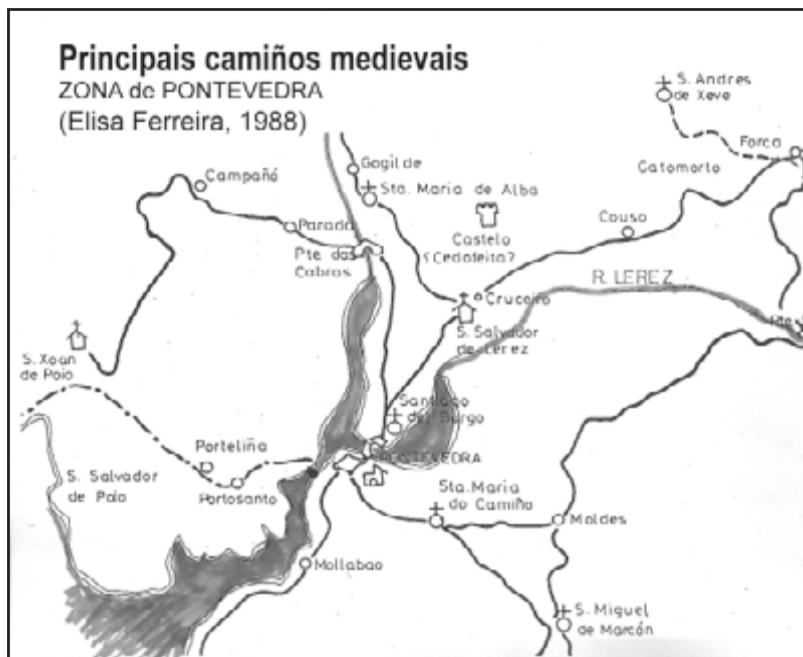
Noutro documento, tamén importante na historia lerezá e interesante na busca de localidades e posibles camiños, é a doazón de Ordoño II ao mosteiro de Léz no ano 916⁴. Nel atopamos topónimos como *Vila de Léz*, *Campela*, *Couso* (río), *Sobeira da Gándara* (mámoa), *Fonte do Gramal* que se situarían na actual parroquia de Léz e outros como Guxilde (Alba), Gatomorto (Xeve), Casal de Cunchido (Cerponzóns) pertencentes, como se indica, a parroquias próximas. Por outra banda, nunha pequena cala nos foros, apeos e outros documentos do Arquivo Histórico Nacional (AHN)⁵ referentes ao mosteiro de Léz, achamos lugares lerezáns existentes nos séculos XIII, XIV e XV, localizables aínda hoxe, como Figueiró (Casal de), Vilares (doazón dun casar), Remiseiro (venda dun casar), Casal de Léz (venda do casal), Sobreira (foro). Alleos á parroquia de Léz, pero próximos a ela, encontramos tamén no AHN⁶ topónimos como Gargallóns (Fragas), Barragáns (Campañó), San Vicente de Cerponzóns, S. Martín de Verducido, Bordel, Abilleira (ambos en Verducido), Gatomorto e S. André de Xeve.

podemos agrupalas en tres categorías: *camiños de pés* (sendas, carreiros, vereas...), *camiños das bestas/camiños de ferradura* e *camiños de carro* (corredoiras, congostras, carreiras...). Os *camiños de carro* medievais, que obviamente podían ser utilizados por peóns e bestas, eran simplemente camiños que tiñan o ancho suficiente para circular un carro de vacas e usábanse fundamentalmente para os labores do campo e en transportes de pequenas distancias (Ferreira 1988,58).

Os camiños reais na Idade Moderna

A principal novidade nas vías de comunicación durante a Idade Moderna foron os *camiños reais* que se proxectaron na segunda metade do século XVIII, aínda que o proceso foi longo e custoso, de tal xeito que as obras da rede principal de camiños non remataron ata ben entrado o século seguinte. Nos séculos anteriores, XVI e XVII, non se abriron novas vías, servíndose da rede viaria medieval, que estaba moi descoidada. Só algúns treitos foron

potenciados para atender as novas demandas do transporte, polo que se realizaron neles certas melloras: reposición de pavimentos, rectificación de curvas e rasantes, eliminación de pasos difíciles e ensanche de calzadas (Nárdiz, 1992,215). Neste período tamén se repararon pontes e se construíron outras vías novas malia a oposición dos que viñan cobrando portaxes, barcaxes, etc. que perdían así os seus privilexiados ingresos. A facenda real só financiaba as intervencións viarias se había motivacións rexias ou militares -ambas as dúas acaparaban a maioría dos recursos- e descargaba nos concellos tal carga, polo que en moitos lugares houbo necesidade de botar man da chamada *sextafeira*, prestación veciñal de balde. Porén, moitos camiños continuaron en mal estado e seguiu a haber unha alta proporción de *camiños de ferradura* sobre os



Os topónimos medievais que enumeramos puideron existir en tempos anteriores e a maioría deles eran -algúns aínda o son hoxe- lugares de habitación que, parafraseando a Elisa Ferreira (1988,25), non flotaban no medio da paisaxe, senón que estarían unidos por camiños que lles proporcionarían comunicación e servizos. Mais, non todas vías tiñan a mesma importancia e configuración. Simplificando, as vías lerezás do medievo

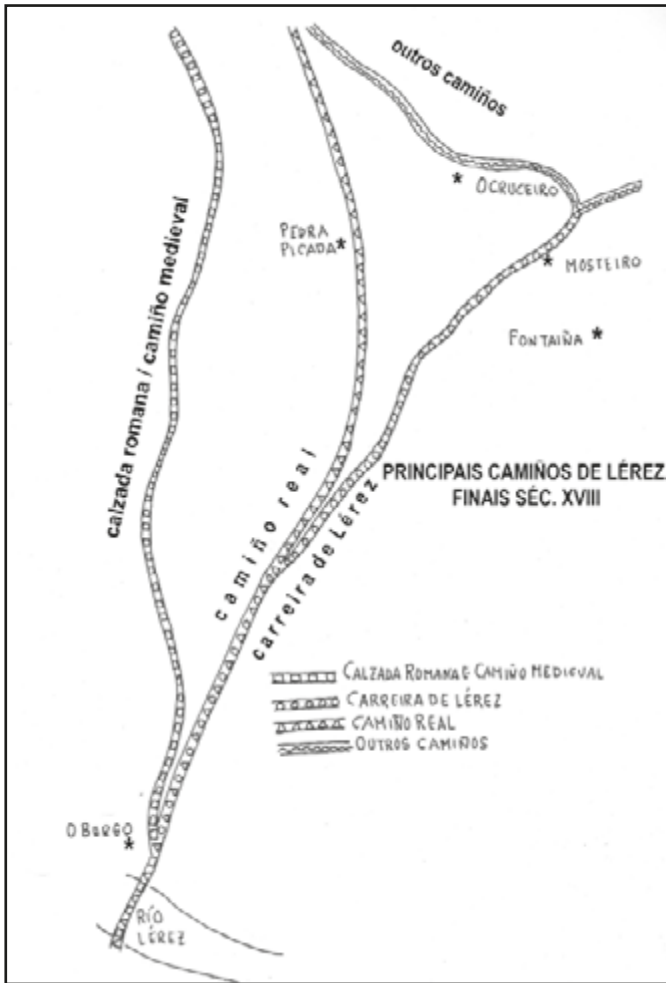
camiños de rodaxe, proporción que se estima de cen a un. Abundaban, neste par de séculos, casos nos que a circulación non era libre. Había que pagar portaxes a nobres, bispos, abades, e concellos que, frecuentemente, abusaban da súa superioridade, polo que foi necesaria a regulación do seu funcionamento.

No século XVIII, coa intención borbónica de controlar as provincias dende a capital, aparece a idea, que comeza a concretarse en 1761 reinando de Carlos III, de crear unha rede radial de *camiños reais* que partirían de Madrid cara á periferia (Andalucía, Valencia, Cataluña, Galicia). Foi a primeira vez que a facenda real achegaba fondos

4 Pode consultarse o texto completo na revista Cedofeita, nº 3. Léz 1999. Páx. 19-24.

5 ES.28079. AHN/3//CLERO-SECULAR_REGULAR.Car:1787,N.12. Car:1788,N.6. Car:1789,N.15. Car:1787,N.10. Car:1791,N.8.

6 ES.28079. AHN/3//CLERO-SECULAR_REGULAR. Car:1786,N.17. Car:1865,N.17. Car:1786,N.29. Car:1869,N.15, Car:1788,N.11.



Realización: J.Manuel Castro.

para construír vías públicas. No arrinque deste programa de *camiños reais* tratouse de imitar as vías romanas no ancho, pavimento e ornamentación. As críticas a este sistema, centradas nos altos custes, forzaron un cambio de criterio reflectido nas instrucións de Floridablanca de 1778 que recollen que os camiños seguiran o trazado antigo (mellorando pavimento, ancho, rasantes, curvas e pasos difíciles) e os trazados novos buscarán a liña recta, aínda que se desviarían para comunicar vilas e cidades, todo iso sempre que non significase un aumento do gasto.

O primeiro *camiño real* de Galicia chegaría ata o porto da Coruña. Na escolla do seu trazado polo Manzanal e Pedrafita, que deixaba sen atender importantes núcleos poboacionais existentes, influíu que na Coruña residían a Real Audiencia e a Capitanía Xeral e o seu porto fora autorizado para comerciar con América (1865), así como a proximidade do arsenal de Ferrol. Ademais, en Galicia, proxéctase a construción dos *camiños reais transversais* dos que se poden destacar os da Coruña-Santiago-Tui e A Coruña a Bergantiños. O camiño real de Benavente a Vigo tivo que esperar para ser aprobado en 1803 (as obras comezaron en 1834) e ía ter ramais a Santiago, Pontevedra e Tui.

O *camiño real transversal* A Coruña-Tui realizouse en varios treitos. Un deles, Ponte Cesures-Ponte Sampaio, custeado polo arcebispo Malvar, pasa por Lerez. O treito lerezán coincidiu, ata que se abriu a avenida de Compostela, coa numerada como estrada N-550, máis coñecida entre nós como estrada de Santiago. O seu trazado soamente casa coa vía de orixe romana na embocadura da ponte do Burgo, probablemente por estar aquela achicada polas edificacións da Santiña e a Gándara e porque, pasado este lugar, cruzaba por unha zona inundable. Dende o Burgo, o *camiño real transversal* aproveitou en parte o camiño medieval que conducía ao mosteiro, pero, dende o Socorro, continuou pola Pedra Picada, A Ferreira e A Cendona, sempre ao leste da calzada e por altitudes lixeiramente superiores a ela. As obras deste camiño tamén incluíron a mellora da ponte do Burgo.

Sen prexuízo de que puidesen existir con anterioridade, documentamos neste período lugares habitacionais de Lerez como Outeiro, Fontaiña, Casaldarado, Pedra Picada, Cernadas, Castelo ou Casal Novo, topónimos aos que se lle poden engadir os xa citados de épocas anteriores (Campela, Couso, Fonte do Gramal, Figueiró, Vilares, Remiseiro, Sobreira). Todos eles habían estar unidos por algunha vía para mellor satisfacer as necesidades daqueles devanceiros, aínda que, salvo en contados casos, descoñecemos a súa tipoloxía e os trazados concretos.

As vías de comunicación dende o século XIX

No decorrer dos últimos séculos (XIX, XX, XXI) producíronse grande avances técnicos que propiciaron a aparición de novos vehículos (diligencia, automóbil, camiión, autobús...), que demandaban vías de comunicación modernas as cales tamén se beneficiarían das novas tecnoloxías na súa construción. As guerras (contra os franceses, carlistas, franquista) frearon os traballos de conservación das vías existentes e a construción doutras novas.

Malia recoñeceren a importancia dos proxectos do século anterior, a comezo do século XIX, ilustrados galegos, como Lucas Labrada, emiten informes lamentando a lentitude das obras e a súa limitada cualidade; denunciando o mal estado do resto da rede de camiños interiores de Galicia, dos que se servían feiras e mercados, alicerces importantes da economía; e facendo fincapé na necesidade de mellorar a rede de camiños: os exteriores para as comunicacións co resto da península e os interiores para dinamizar as vilas e o medio rural

Durante o século que agora comeza modernizáronse as principais vías públicas e abríronse algunhas novas, como a devandita estrada de Benavente a Vigo por Ourense

con desviación a Santiago, Pontevedra e Tui, cumprindo así as vellas demandas da potencia económica das terras vitícolas de ourensás e do porto de Vigo. Tamén se inicia a construción de estradas para unir as capitais e principais vilas (Santiago-Ourense, Santiago-Noia, Lugo-Ourense, Vilalba-Ribadeo...) que tiveron un especial desenvolvemento na segunda metade dese século pola intervención da recentes deputacións provinciais, o que non excluíu a participación dos concellos e comunidades veciñais na habilitación de camiños locais. Con todo, as deficiencias viarias seguiron a ser grandes polo que, en moitos casos, os transportes continuaron facéndose por medio de recuas de bestas de arrieiro e non en vehículos rodados. As estradas do XIX tiñan fortes pendentes e curvas de radio curto, pero introduciron o sistema macadam, (emprego de pedra triturada e pisada) con foxos e gavias para asegurar a drenaxe.

A nivel do estado español, nos séculos XX e XXI tomáronse unhas serie de iniciativas para mellorar a ampliar a rede de estradas: Circuito Nacional de Firms Especiales, CNFE, (1912), Plan de Modernización de las Carreteras (1950), Plan REDIA (rede de itinerarios asfálticos, 1965), Plan de Carreteras (1985), Programa de Autopistas de Peaje (1996), Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT, (2005). Non todos os programas e plans tiveron o mesmo éxito, pero as súas propostas e realizacións, en especial as de tempos democráticos, xuntamente con iniciativas locais e provinciais, conseguiron que actualmente dispoñamos de dunha rede viaria aceptable no referente a calidade e seguridade, que axudan ao desenvolvemento económico e social e deberían contribuir á cohesión territorial

Pontes, prazas e novas vías; vías en desaparición; escenas nos camiños

De xeito sincrónico, a exposición fai referencia a máis dunha ducia de pontes e pasarelas lerezás de entre as que destacamos a ponte do Burgo, escenario de múltiples acontecementos, sinaladamente a sinatura da Paz do Léz en 1163; foi construída no século XII ao carón das ruínas doutra ponte de orixe romana e reformada en varias ocasións, a máis intensa en 1954; a última intervención (2020) transformouna en vía peonil. Tamén merece unha liñas a singularidade da ponte dos Tirantes, moderna e emblemática ponte atirantada, inaugurada en 1995 baixo proxecto de Leonardo Fernández e Javier Manterola; e por último cómpre citar a ponte da Palabra, obra do enxeñeiro José Gosende Tuñas, inaugurada en 2011 para unir Monte Porreiro e Léz e desviar o tráfico do centro de Pontevedra.

Unha das prazas historicamente máis significativa de entre as expostas é a vella praza de Santa Ana, noutrora praza da Fonte, no Burgo, á que imaxinamos máis ampla que na actualidade, onde, segundo parece, estivo instalada a capela se Santiaguíño (Gallego e Sánchez, 2004, 48. Gallego, 2021, 9, 11,14); tamén destaca a praza do Castelo, testemuña de fuxidos tras o levantamento de 1936 e escenario de conversas e foliadas, remodelada nos últimos anos; e non podemos deixar de citar a máis nova de todas elas: a praza do Ramallás inaugurada hai dous anos. No tocante ás encrucilladas, todas interesante, lembraremos o cruce da Cendona, arrinque do camiño a Ponte Cabras dende a estrada de Santiago, antigo camiño mellorado en 1951 diante da perspectiva de instalarse en Campañó a fábrica de abonos CROS; o Empalme, parada e paso do trolebús (1955-1988) e anteriormente fin de traxecto do tranvía (1925-1941), foi escenario da entusiasta multitude o día da inauguración da Caixa Rural de Léz (1933); e a Porta do Sol, vello cruce de camiños, que antes de 1923 chamábase oficialmente Porta da Coxa. Entre as rotonda salientan as de Compostela e Médico Ballina, construída esta en 2012 na Pedra Picada, para regular o tráfico procedente de Santiago, Médico Ballina, avenida de Compostela e, ultimamente, do acceso a Monte Porreiro.

Entre as novas vías cabe salientar a estrada a Campo Lameiro, construída a comezos do século pasado, con ramal ás Fontáns (década de 1940) dende Rorís; a da Cendona a Ponte Cabras (1951); a da Porta do Sol ao Castelo (1964) que posteriormente se prolongou ata Verducido; e a vía que dende a Pedra Picada conduce a Monte Porreiro (2012) que inclúe a ponte da Palabra. Pero tamén se acometeron outras intervencións que, aínda sendo de menor contía, non podemos deixar de mencionar. A consolidación de camiños como os do Magueiro e Sacoí, e a apertura doutros, como o da Regueira a Remiseiro, así como o asfaltado da maioría dos xa asistentes na parroquia o que contribuíu á mellora das vías de comunicación de Léz, aínda que en poucos casos levou consigo melloras no ancho, curvas ou rasantes. Tamén a estrada de Santiago (N-550) ao seu paso por Léz beneficiouse de varias intervencións nos últimos tempos, quedando transformada en rúa identificada con diferentes nomes segundo os treitos. Dende a Pedra Picada abriuse unha alternativa, a avenida de Compostela, que a libera do tráfico pesado. Arredor do estadio de Pasarón abríronse rúas que ampliaron os zonas urbanas do Burgo e A Santiña e, para ben ou para mal, a Xunqueira do Covo quedou totalmente urbanizada co trazado de accesos a centros de ensino, Pazo da Cultura e campus universitario e coas sendas da vella Illa do Covo, mal chamada *illa das escurtas*.



Veciños do Castelo e Casal Novo arranzando o camiño. 1969. (Diario de Pontevedra).

As vías de comunicación, ademais da súa importancia económica, foron, se cadra aínda son, lugares de diversión, lecer, devoción, namoro... Moitos camiños, prazas, pontes e incluso estradas de Lérez foron escenario de variadas manifestacións. As crianzas xogaban ás bolas, á buxaina, á corda, ás agachadas, á pelota..., divertiuse a xente en troulas, en especial as carnavalescas que tiveron a maior expresión no enterro da sardiña (anos 40 e 50 do século pasado), que recorría A Piolla, O Arco, e Porta do sol, na procesión festiva de san Cornelio que se celebrou na Ferreira (1998-2003 aprox.) e nas festas que se organizaron no Socorro (segunda e terceira década do XX), Porta do Sol (1936), así como das alboradas e pasacalles que percorrían a parroquia os días de festa. Polos camiños e estradas camiñaban as comitivas fúnebres (a máis multitudinaria, a de D. Leandro en 1957); algúns deles aínda hoxe se adornan con alfombras florais para enxalzar o paso de procesións e mesmo foron escenario de manifestacións de ultratumba como as da "santa compañía" aparecida (?) a varios veciños. Tamén as vías de comunicación lerezás foron testemuña de protestas veciñais, como as do fielato do Burgo contra os "consumos" (1892) ou a dos veciños da Gándara defendendo a propiedade comunal da xunqueira (1867 e 1879) e de refregas e medo, como na guerra contra os franceses (1809) e na ditadura franquista. Ademais, os camiños foron motivo e expresión de solidariedade e colaboración. En 1920 os veciños da Gándara propoñen á Deputación que a axuda que lles concedera para arranzar o camiño ata Ponte das Cabras se transfira ás obras do novo cemiterio, comprometéndose eles a arranzar o devandito camiño. E

os veciños do Castelo e Casal Novo, en 1969, arranzan pola súa conta o camiño, diante da inacción dos organismos oficiais. Moitas imaxes da exposición fan referencia á maioría destes acontecementos

A exposición tamén se achega ás vías en desaparición. Ao longo dos últimos cincuenta anos, algúns carreiros e camiños lerezás caeron no desuso e no desamparo, perdéndose cubertos pola maleza ou atopándose en vías de desaparecer. O abandono da agricultura e o éxodo rural poden considerarse como as causas máis salientables deste proceso de desaparición de carreiros e camiños tradicionais. Pero a determinación das causas non debe servir para conformarnos coa situación, pois a perda de calquera vía de comunicación, por elemental que pareza, significa a merma da posibilidade de acceder a paisaxes nas que non se pode desbotar a existencia de valores medioambientais, etnográficos, arqueolóxicos, etc.

En Lérez localizamos máis dunha ducia de vías afectadas por este fenómeno entre as que podemos salientar camiños como Casaldarado-Fontecortiza, Cimbelo-Casal Novo ou o de debaixo do convento; e carreiros como Cimbelo-Pradiños-Casaldarado ou o da Abilleira, así como os chamados "camiños da misa" como Gándara-Socorro, Cimbelo-O Arco ou O Paso (Casal Novo-O Arco). Tristemente atopamos casos nos que, tras a desaparición dunha vía ou simplemente tras a súa degradación, producíronse fenómenos de usurpación e apropiación por parte de particulares.

Outras vías de comunicación

Pensamos que a exposición non debía eludir achegarse ás vías férreas, ao río Lérez como vía fluvial e á Xunqueira do Covo como lugar de aterraxe. Lérez non conta con estación nin apeadoiro de ferrocarril nin as súas vías pasaban pola parroquia ata que, ao se construír a nova estación na Parda (inaugurada en 1966), as instalaron pola Ferreira e A Pedra Picada para introducirse nun túnel e cruzar o Lérez por unha ponte, á altura de Monte Porreiro, ponte que recentemente foi substituída por outra máis moderna para permitir o paso da alta velocidade. Como episodio ferroviario rexistrado en Lérez, xa preto da parroquia de Alba, citaremos o descarrilamento do tren rápido Vigo-A Coruña ocorrido o 18 de xaneiro de 1969, consecuencia de non ter previsto o abrاندamento das terras sobre as que se asentaban os carrís.

A significación do río Lérez variou ao longo do tempo: lugar de pesca moitos séculos controlada polo mosteiro, río poético e musa de literatos e fornecedor de area para a construción que se transportaba en gabarras. Pero o Lérez tense manifestado como unha activa vía de comunicación. Por el navegaron embarcacións de distinto porte: unhas ían aos muíños, sinaladamente os das Aceñas; outros transportaban madeira, area ou persoas. O día de san Bieito do verán, un servizo de barcas cruzaba o río trasladando romeiros dunha beira a outra á altura do Gramal. Pero a alegría do Lérez percíbese con motivo das xiras, embarcacións engalanadas que navegaban río arriba ata Monte Porreiro, que se organizaban principalmente pola devandita romaría bieita (chegaban barcos dende Marín, Estribela, As Corvaceiras...), polas festas da Peregrina e cando viña a Pontevedra un personaxe relevante como aconteceu en 1911 co ministro Canalejas ou en 1912 co escritor Miguel Unamuno. Daquela era costume en Pontevedra amosar a beleza do río cos seus salóns a certos visitantes, en especial, nos tempos en que funcionou o balneario de Monte Porreiro.

A cobiza polas xunqueiras lerezás (O Covo e A Gándara) foi constante dende o século XIX, pretendendo darlle un uso lucrativo en detrimento da función natural que lle corresponde a estes espazos. Santiago inaugurara o aeroporto en 1932 e Vigo tiña as tramitacións feitas aínda que as obras non comezaron ata 1947. Daquela, as autoridades pontevedresas non quixeron ser menos e proxectaron dotar a capital do seu propio aeroporto. Así que en 1946, co apoio da deputación, o concello solicita a creación dun aeródromo na Xunqueira do Covo que en anos anteriores fora escenario de

exhibicións aeronáuticas a cargo de famosos aviadores como Garnier (1911, 1912), Pepe Piñeiro (1913), José Pazó (1926) ou Loriga (1927) que espertaban a admiración do público. A idea non tivo recorrido, pois en 1948, as autoridades competentes consideraron que mellores condicións que a Xunqueira ofrecían as dunas da Lanzada onde se pretendía construír un aeroporto transoceánico. Máis só se chegou a construír unha pista de aterraxe que se inaugurará en 1954, que felizmente se converteu, anos máis tarde, nun amplo aparcadoiro, abandonándose, así, a idea do grande aeroporto para conservar a natureza das dunas.

BIBLIOGRAFIA

- ABILLEIRA SANMARTÍN, X. "O Castellum de Citofacta en Lérez". En revista *Cedofeita*, nº 3. Páx. 3-10. Lérez.1999.
- BERMEJO BARRERA, X.C. "Idade Antiga" en *Historia de Galiza*. Páx. 27-57. Alhambra. Madrid.1980.
- CAAMAÑO GESTO, X.M. *As vías romanas*. Museo do Pobo Galego, 1984
- CALO LOURIDO, F. "Prehistoria e Idade Antiga" en *Historia xeral de Galicia*. Páx. 1-91. A nosa Terra. Vigo, 1997.
- FERNÁNDEZ-RODRÍGUEZ, C. "Los caminos prehistóricos". En G. Caveró (coord.). *Caminos históricos en León*. Páx.15-35. Fundación Hullera Vasco Leonesa. 2011. <https://www.academia.edu>.
- FERREIRA PRIEGUE, E. *Los caminos medievales de Galicia*. Boletín Auriense. Anexo 9. Museo Arqueológico Provincial. Ourense. 1988.
- GALLEGO REI, M., SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, R. *O Burgo*. Deputación de Pontevedra, 2004.
- GALLEGO REI, M. *Santiaguíño do Burgo*. Teucrograf, S.L. Pontevedra. 2021.
- GONZÁLEZ GARCÍA, F.J; BRAÑAS ABAD, R. *Galicia romana*. (Historia de Galicia, tomo II). Vía Láctea. Perillo-Oleiros. 1995.
- LÓPEZ CARREIRA, A. *Historia de Galicia. Edicións Xerais*. Vigo. 2013
- MOLINA MOLINA, A.L. "Viajeros y caminos medievales" en *Cuadernos de Turismo*, Nº 4, 1999, páx. 111-126. Universidad de Murcia. <https://doi.org/10.6018/turismo>
- NÁDIZ ORTIZ, C. *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*. Colección de ciencias, humanidades e ingeniería de Galicia. Nº 46. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Galicia. Xunta de Galicia. Santiago, 1992.
- PEÑA SANTOS, A de la. "As orixes: perspectiva actual" en *Historia de Pontevedra*. Páx.41-66. Vía Láctea. Perillo-Oleiros. 1996
- SÁNCHEZ AMEIJERAS, R. "Entre acordos e desacordos: o Lérez, unha fronteira medieval". En revista *Cedofeita*, nº 12. Páx. 27-30. Lérez. 2008.
- SANTOS-ESTÉVEZ, M., MAÑANA-BORRAZÁS, P., AMADO ROLÁN, N., & PIRES, H. "La estela de guerrero y la estela antropomorfa de Pedra Alta (Castrelo de Val, Galicia)". *Complutum*, 28 (1), 71- 86. 2017. <https://doi.org/10.5209/CMPL.58422>.
- SOLERA, LUIS. "De la grava al asfalto. De 1800 a 1960: hacia la Red Nacional de carreteras". En *Revista del Ministerio de Fomento*. Nº 674. 2017. Pax. 54-65. Consultado en <https://dialnet.unirioja.es>
- VILLARES PAZ, R. *Historia de Galicia*. Santillana. Vigo, 1998.