

# A VÍA PER LOCA MARÍTIMA AO SEU PASO POLO TERRITORIO MARIÑAS - BETANZOS



ASOCIACIÓN DE DESENVOLVEMENTO RURAL  
**MARIÑAS-BETANZOS**



# TÍTULO: A VÍA PER LOCA MARÍTIMA AO SEU PASO POLO TERRITORIO MARIÑAS - BETANZOS

---

## **Edita:**

Asociación de Desenvolvemento Rural «Mariñas-Betanzos»

## **Autores**

Antón Fernández Malde. Arqueólogo. *Director Científico*

José Francisco Castro Vilariño. *Coordinador técnico*

Anxo López Buxán. *Traballo de campo e interpretación cartográfica*

María Jesús López Ansedo. *Traballo de Campo*

Juana Molina Salido. Arqueóloga. *Planimetría*

Elisa Amigo Vázquez. Arquitecta. *Planimetría*

Antía Baliño Sarabia. Arqueóloga. *Traballo de campo*

Francisco Parada Pinos. Arqueólogo. *Traballo de campo*

Lucía Diez Mateo. *Traballo de Campo*

Asesoramento lingüístico:

María Beatriz Fernández Vázquez. Servizo de Normalización Lingüística do concello de Abegondo

## **Deseño e maquetación**

Luis Martínez

**Depósito legal:** C 1803-2011

**Primeira edición:** xullo de 2011

**Segunda edición:** xaneiro de 2013

*A segunda edición foi revisada polo director científico, acrescentando o número de planos e seu tamaño en razón do seu interese para a comprensión da obra. Da mesma maneira incorporouse con maior detalle os resultados de tres escavacións de importancia: o ramal de acceso ao castro das Travesas desde a Per Loca Marítima, os resultados sobre o Camiño à Costa Norte obtidos en Santa María de Vilariño (Vilasantar), e as implicacións de algúns materiais procedentes do castro das Travesas.*

Este proxecto estivo co participado pola asociación *Roxín Roxal* através do seu proxecto “*Prospección da antiga rede viaria das Mariñas entre os ríos Eume e Mandeo*” (conveniado coa Dirección Xeral de Patrimonio), e a Asociación de Desenvolvemento Rural As Mariñas-Betanzos dentro do seu proxecto “*Estudo para a posta en valor da vía romana XX Per Loca Marítima*”. Da mesma maneira ten colaborado a equipa de traballo do Castro das Travesas no seu proxecto de contextualización da xacida no entorno.

<b>1. INTRODUCCIÓN. OBXECTIVOS DO ESTUDO</b> .....	4
<b>2. O MÉTODO DE TRABALLO</b> .....	5
<b>3. FASE DE DOCUMENTACIÓN</b> .....	6
3.1. As fontes documentais .....	6
3.2. A información cartográfica viaria .....	6
a. O itinerario de Juan de Villuga de 1546 .....	6
b. A cartografía do século XVII .....	6
c. Finais do XVII .....	7
d. Primeira metade do XVIII .....	7
e. Na segunda metade do XVIII e inicios do XIX .....	9
f. Finais do XIX .....	9
<b>4. A ANTIGA REDE DE CAMIÑOS NAS MARIÑAS-BETANZOS</b> .....	12
4.1. Camiños d´A Coruña a Costa de Bergantiños e a Fisterra (Camiño de Fisterra) .....	16
4.2. O Camiño Inglés e o Camiño d´A Coruña ao Camiño Francés-Lalín Ribadavia/Ourense .....	16
4.3. Camiños entre os ríos Eume e Mandeo: Camiño de Betanzos a Vilalba, Pontedeume-Monfero-Camiño a Vilalba, As Pontes-Camiño a Vilalba e Monfero-N-VI. ....	23
4.4. O Camiño Real de acceso a Galicia ou Carretera de Castilla. A xénese da N-VI .....	29
4.5. Camiños desde Betanzos ao Sur: Betanzos-Portomarín (Camiño Primitivo e Camiño Francés) e Betanzos-Melide (Camiño Francés) .....	32
4.6. Camiño de Santaia de Curtis a Cabovilaño/Paiosaco (Camiño de Fisterra) e camiño das Encrobas ao Val de Veiga (Camiño Inglés, N-550) .....	39
<b>5. O TRAZADO DA VÍA XX. HIPÓTESE DE TRABALLO</b> .....	44
5.1. Contexto na historia da construción viaria .....	44
5.2. Contexto arqueolóxico .....	45
<b>6. ESPECIFICIDADES NA TERRA DE BETANZOS-AS MARIÑAS: O ÁMBITO DO CASTRO DAS TRAVESAS</b> .....	57
6.1. Oppida e contexto viario xeral .....	57
6.2. O ramal de acceso ao castro das Travesas desde a vía Per Loca Maritima. ....	59
6.3. Resultados da escavación arqueolóxica: detalle construtivo .....	64
6.4. Implicacións e conclusións .....	67
<b>7. BIBLIOGRAFÍA</b> .....	71
<b>8. NOTAS</b> .....	72

O presente traballo pretende presentar un rascaño fiábel da antiga rede de camiños históricos do territorio que abrangue as comarcas das Mariñas coruñesas e Betanzos e contornos, sendo o obxectivo último a posta en valor dos camiños e os seus recursos asociados.

Faltaba levar adiante unha aproximación rigorosa, que ultrapasara a mera análise presentista e xeralista, e que fornecera datos reais sobre os trazados e características construtivas dos camiños históricos.

O interese do traballo resulta evidente. Non só permite identificar novos bens do patrimonio cultural de grande importancia histórica que poderían protexerse (1), senón que achega novos elementos que permiten avanzar na investigación noutros ámbitos relacionados.

Eis o caso, por exemplo, da rede viaria romana. En Galicia existen importantes xacidas (A Coruña romana) que precisaron conexión con centros próximos (Ciadella) e mesmo coa capital conventual (Lucus), para alén dos escasos restos viarios coñecidos (miliarios, pontes, edificacións ou desmontes manuais).

É sabido que a rede viaria romana tivo unha longa sobrevivencia. Na Idade Media os Camiños de Santiago transitan sobre traza romana, e até mediados do século XVIII non se deseña nin constrúe unha rede de camiños alternativa a aquela.

# 2º MÉTODO DE TRABAJO

Os camiños antigos ás veces tan silandeiros, precisan para o seu estudo un método de traballo eficaz, que asegure a súa validez, que aforre tempo e esforzo, e proporcione as maiores garantías de acadar a certeza científica.

A busca non foi ao azar:

**1.** Partiu, en primeiro lugar, da análise da cartografía antiga (fase de documentación), pois até o século XVIII (2) non se inicia a construción da actual rede viaria.

**2.** Esta documentación foi sometida a unha verificación ou crítica da documentación, na que se verificou e estableceu o seu trazado, através do contraste con cartografía da primeira metade do século XX, ortofotos do antigo catastro de rústica (3) (depositadas do Arquivo do Reino de Galicia), datos cartográficos do catastro actual (relativos a trazados e microtoponimia) e á información xeográfica do SIXPAC.

**3.** Resultou precisa unha verificación visual dos restos en campo.

**4.** Da síntese destes elementos téñense elaborado varias hipóteses de traballo. Varias delas ten sido comprobadas por medio de escavación arqueolóxica como o ramal que se deriva desde a vía XX ao Castro das Travesas, ou os restos de pavimentación dunha vía secundaria en Vilasantar (Camiño ao Norte) (4). Da mesma maneira contrastouse as hipóteses con restos romanos relacionados coas vías.

# 3 FASE DE DOCUMENTACIÓN CARTOGRÁFICA

## 3.1. As fontes documentais

O traballo iniciouse coa revisión de cartografía histórica que indicase a presenza dos antigos camiños.

Fundamentalmente consultouse a colección Martínez-Barbeito depositada no Arquivo do Reino de Galicia, a Colección Topográfica Puertas-Mosquera, as coleccións dixitais de arquivos, bibliotecas e museos da rede Hispana e a Cartoteca Digital do *Institut Cartogràfic de Catalunya*. Os documentos cartográficos de maior interese que foron revisados son o seguintes:

- 1546: Juan de Villuga
- 1696: Giacomo Cantelli da Vignola
- 1608: Sobre Gerard Mercator
- 1630: Sobre Gerard Mercator
- 1692: Pierre Mortier
- 1690-1705?: Iacobum Robyn
- 1705: Nicolas de Fer
- 1711: Herman Moll
- 2ª Mtd XVIII: P.F.Tardieu
- 1764: J. Cornide & T. López
- 1784: T. Lopez
- 1791: F.J.J. Von Reilly
- 1785-1798: P.F. Tardieu
- 1800: F.C.Güssefeld
- 1831: A. Donnet
- 1833: A.H.Dufour
- 1845: D. Fontán
- 1880: E. Valderde y Álvarez
- 1884: Depósito de la Guerra
- 1889: Croquis estradas da provincia da Coruña

## 3.2. A información cartográfica viaria

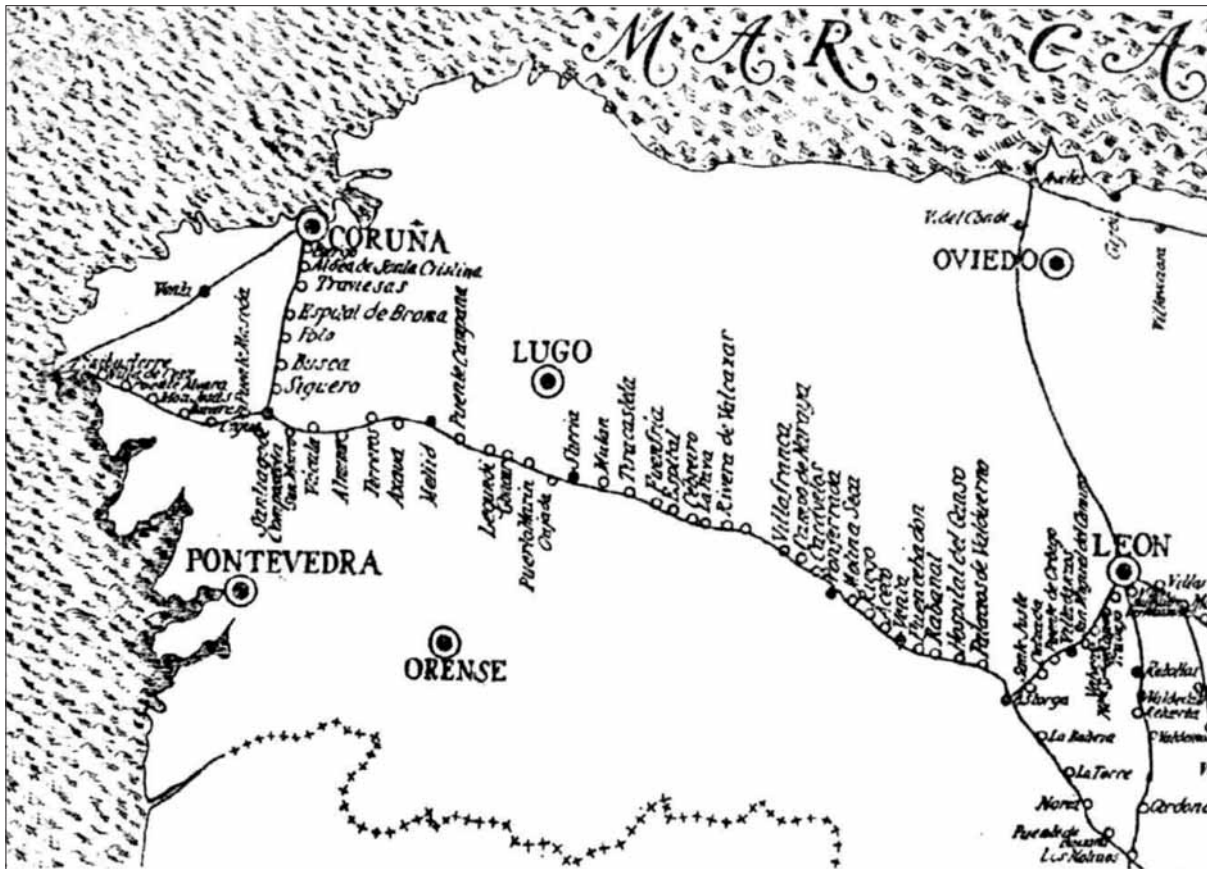
Até o século XVIII a cartografía é moi básica:

**a) O itinerario de Juan de Villuga de 1546** mostra rede principal herdeira dos camiños medievais a Santiago.

Dáselle mais importancia ao treito do camiño rematando en Fisterra que aos camiños que levan a Lugo, Pontevedra e Ourense.

Xa aparece mencionado como un lugar de referencia As Travesas (Caral) a pesar da súa proximidade co Hospital de Bruma (tamén mencionado).

**b) Na cartografía do século XVII** habitualmente non figura o trazado viario. Porén resultan de interese os lugares citados: indican a súa relevancia ou o seu papel como referentes territoriais daquela época.



1546: Juan de Villuga

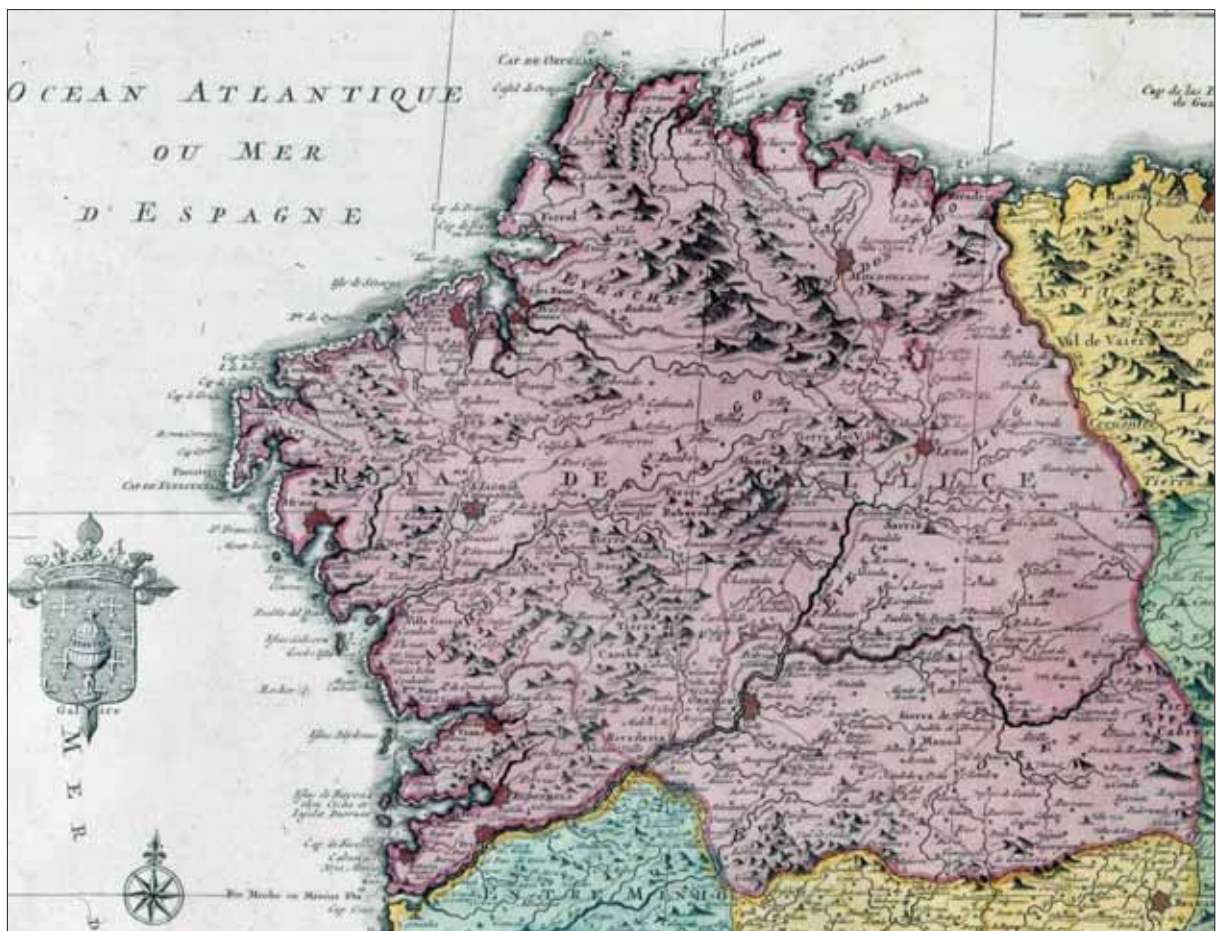
c) A finais do XVII aparece representada toda rede viaria principal que excede, por suposto, aos vellos camiños xacobeos que seguen en funcionamento (5). É de destacar sinteticamente:

- A inexistencia da N-VI.
- A presenza do camiño Coruña-Betanzos-Vilalba-Lugo pola marxe esquerda do río Mandeo.
- Desde As Travesas existe un importantísimo camiño que comunica A Coruña quer co Camiño Francés (o principal naquel momento) que comunicaba con Madrid, quer co centro-sul de Galiza (As Cruces, Lalín, Ourense, Ribadavia).
- A zona de Bergantiños, Xallas, Soneira e Fisterra están comunicados através de varios ramais que parten do Camiño Inglés. O único camiño propio é o da costa que parte desde A Coruña e se dirixe a Camariñas.

d) Curiosamente, na primeira metade do XVIII vólvese simplificar a cartografía reducida aos camiños de Santiago (6), ou incorporando a estrada da Coruña a Vilalba e Mondoñedo, feito este que indica a súa importancia (7).



1608



1692: Pierre Mortier

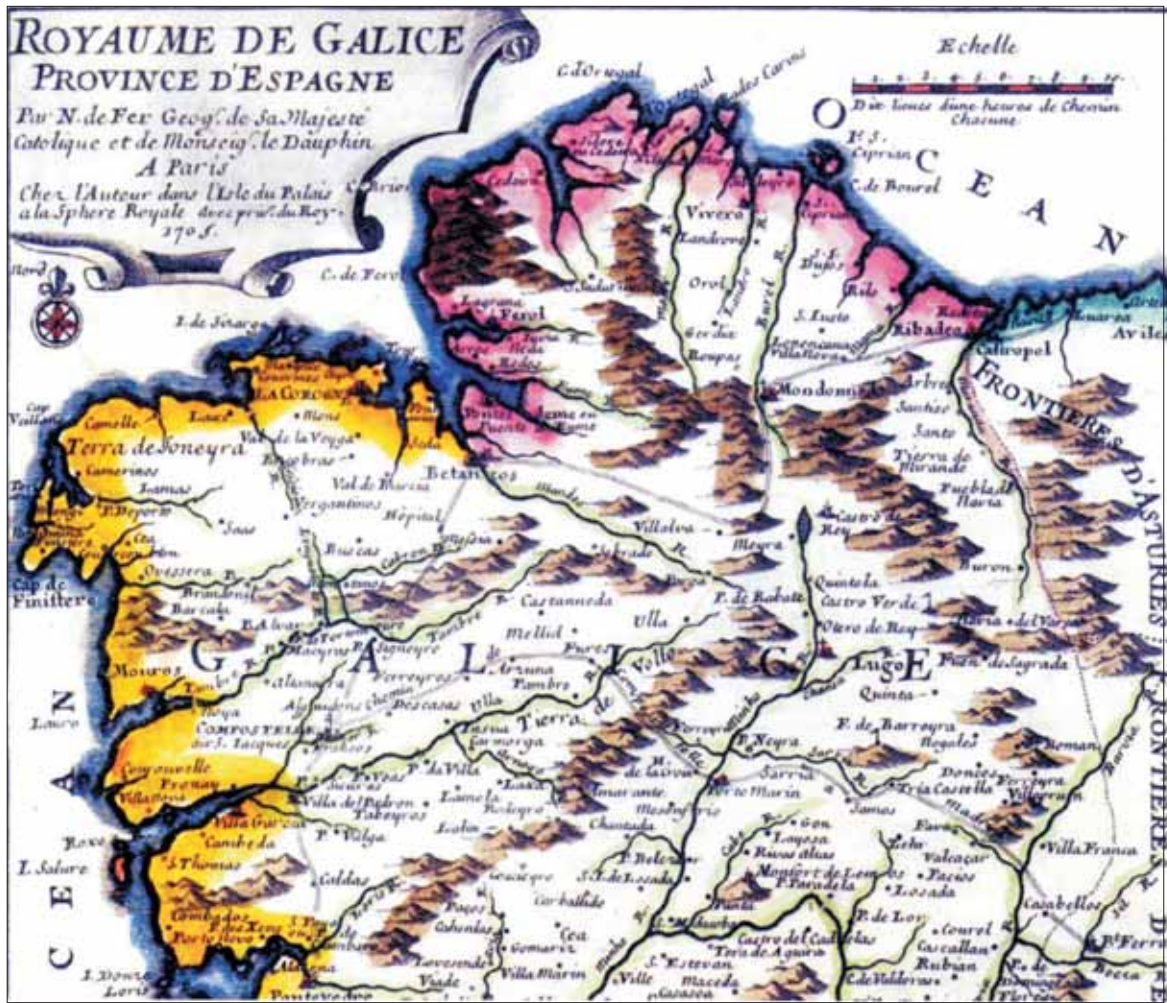


**e) Na segunda metade do XVIII e inicios do XIX** aparece cartografía con gran detalle, para alén da exactitude xeométrica. Representábase unha tupida rede viaria e un amplo repertorio toponímico (8). É de destacar o seguinte:

- A rede principal está composta aínda polo Camiño Francés xunto coas novas estradas N-VI e N-550 (Coruña-Santiago).
- Realmente a N-VI convértese no eixo principal da rede viaria, xerando unha grande sinerxía: atrae a confluencia de novos e vellos camiños nos cales se desenvolven núcleos de poboación
- Dentro da rede secundaria figuran treitos dos camiños de Santiago: Ferrol-Betanzos-As Travesas.
- Chaman a atención outros dous grupos (9):
  - Figura o Camiño de Fisterra que parte desde A Coruña, cun desvío que descorre a carón da costa.
  - Por outra parte existen dous camiños que permiten a conexión desde a comarca da Coruña coa zona interior do país. Trátase dun camiño que vai desde A Coruña a Lalín, e continúa a Ourense cruzando o Camiño Francés en Arzúa. Prosegue para Ourense polo Camiño Sur de Santiago ou ben para Ribadavia.
  - Desde Betanzos parte un camiño que en Trasanqueros/Filgueira da Barranca (Cesuras) pártese en dous: un para Portomarín e o outro para Melide.
- Por último resultan moi relevantes (de orixe romana) dous camiños da rede secundaria:
  - Un é o camiño que vai desde Mesía á Santaia de Curtis, que pon en comunicación as terras altas das Mariñas coa área da Montaña (10).
  - O segundo é o camiño que vai desde Boimorto para As Cruces (Sobrado), pasando por Vilariño, que logo vai a Parga e Vilalba. Este camiño no século XVIII José Cornide denomináboo como “Camiño de Santiago” (11). Trátase dunha alternativa ao Camiño Norte relacionada directamente co campamento romano da Ciadella.

**f) A finais do XIX** a rede principal fundaméntase na N-VI, na N-550 (Coruña-Santiago) e N-523 (Santiago-Ourense) (12), manifestándose de forma minoritaria nalgunha cartografía de mediados de século (13). Porén, nalgunha cartografía de detalle aínda aparecen mencionados aqueles vellos camiños nunha posición secundaria (14).

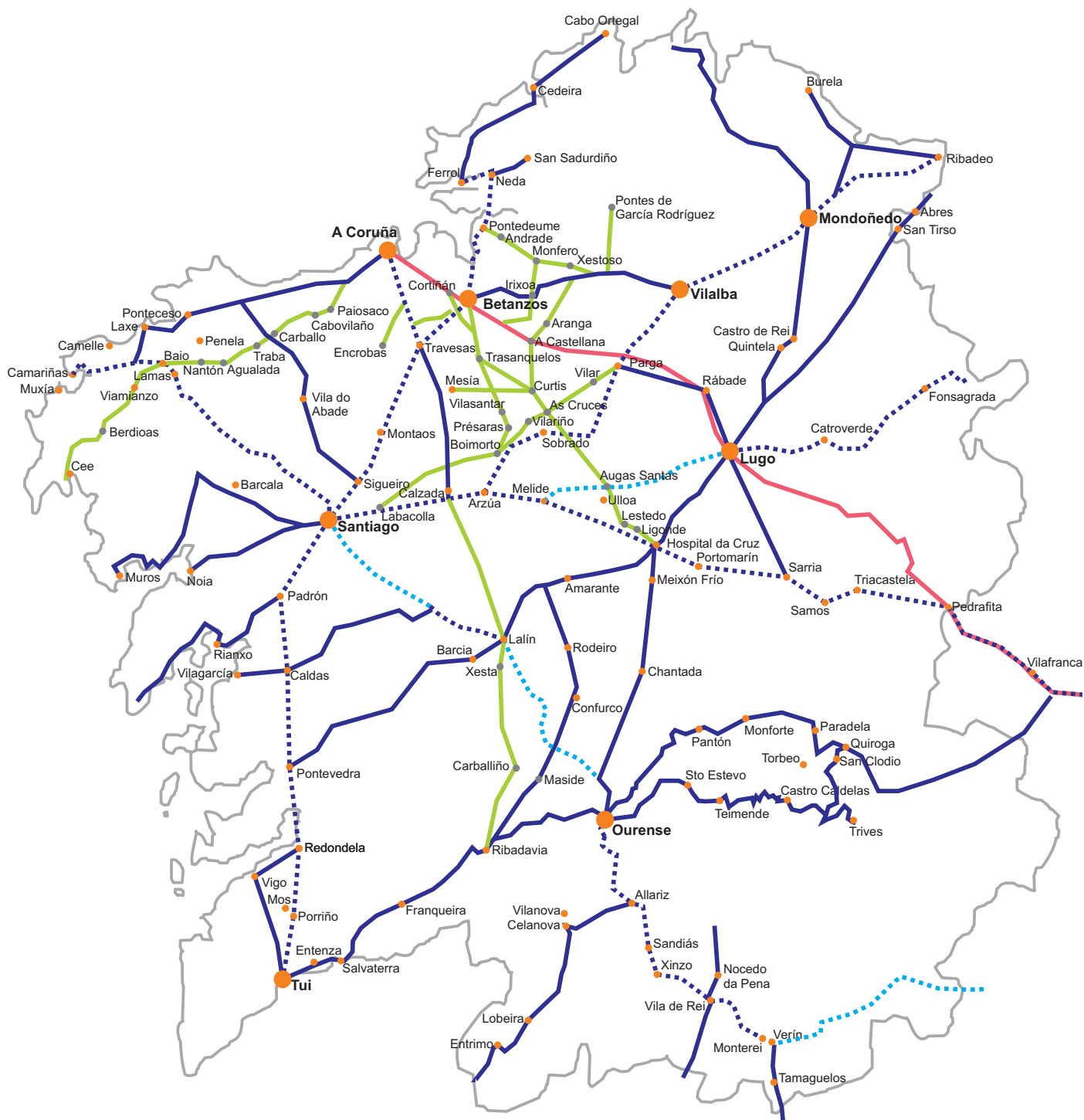
A nova rede fará que a falta de uso da antiga rede de camiños provoque o seu esquecemento.



1705: Nicolás de Fer



1837: Dufourt



### Síntese de camiños representados na cartografía histórica

- Final do XVII: Camiños propios
- Final do XVII: Sobre os Camiños de Santiago
- - - - Final do XVII: Treitos dos Camiños de Santiago que non figuran
- Finais do XVIII e primeira metade do XIX
- N-VI, finais do XVIII
- Capital das antigas provincias
- Lugar citado XVII-XVIII
- Lugar citado finais XVIII e primeira metade do XIX

# 4 ANTIGA REDE DE CAMIÑOS NAS MARIÑAS-BETANZOS

En tanto a representación histórica dos camiños está, loxicamente, relacionada co tránsito entre lugares importantes (cidades ou vilas), imos ordenar a lista dos mesmos en función da relación con algúns destes lugares, tan só a efectos simplemente expositivos e para mellorar a comprensión destes.

Para os efectos cartográficos, os camiños deste relatorio pódense considerar como de primeira e segunda orde en importancia. A partir de meados do século XIX a cartografía é mais exhaustiva, con maior detalle, parecendo novos camiños que consideramos de terceira orde.

## Desde A Coruña

- 1.- A Coruña-Costa de Bergantiños
- 2.- A Coruña-Fisterra (Camiño de Fisterra [polo interior])
- 3.- Camiño Inglés
- 4.- A Coruña-Camiño Francés-Lalín-Ribadavia/Ourense

## Desde Betanzos

- 5a.- Camiño Inglés (dirección Santiago)
- 5b.- Camiño Inglés (dirección Ferrol-Neda)
- 6.- Camiño a Vilalba
- 7.- Betanzos-Portomarín (Camiño Primitivo e Camiño Francés)
- 8.- Betanzos-Melide (Camiño Francés)

## Desde Pontedeume

- 9.- Pontedeume-Monfero-Camiño a Vilalba

## Desde Curtis

- 10.- Curtis-Aranga-Camiño a Vilalba
- 11.- Curtis-Cabovilaño/Paiosaco (Camiño de Fisterra)

## Desde As Pontes

- 12.- As Pontes-Camiño a Vilalba

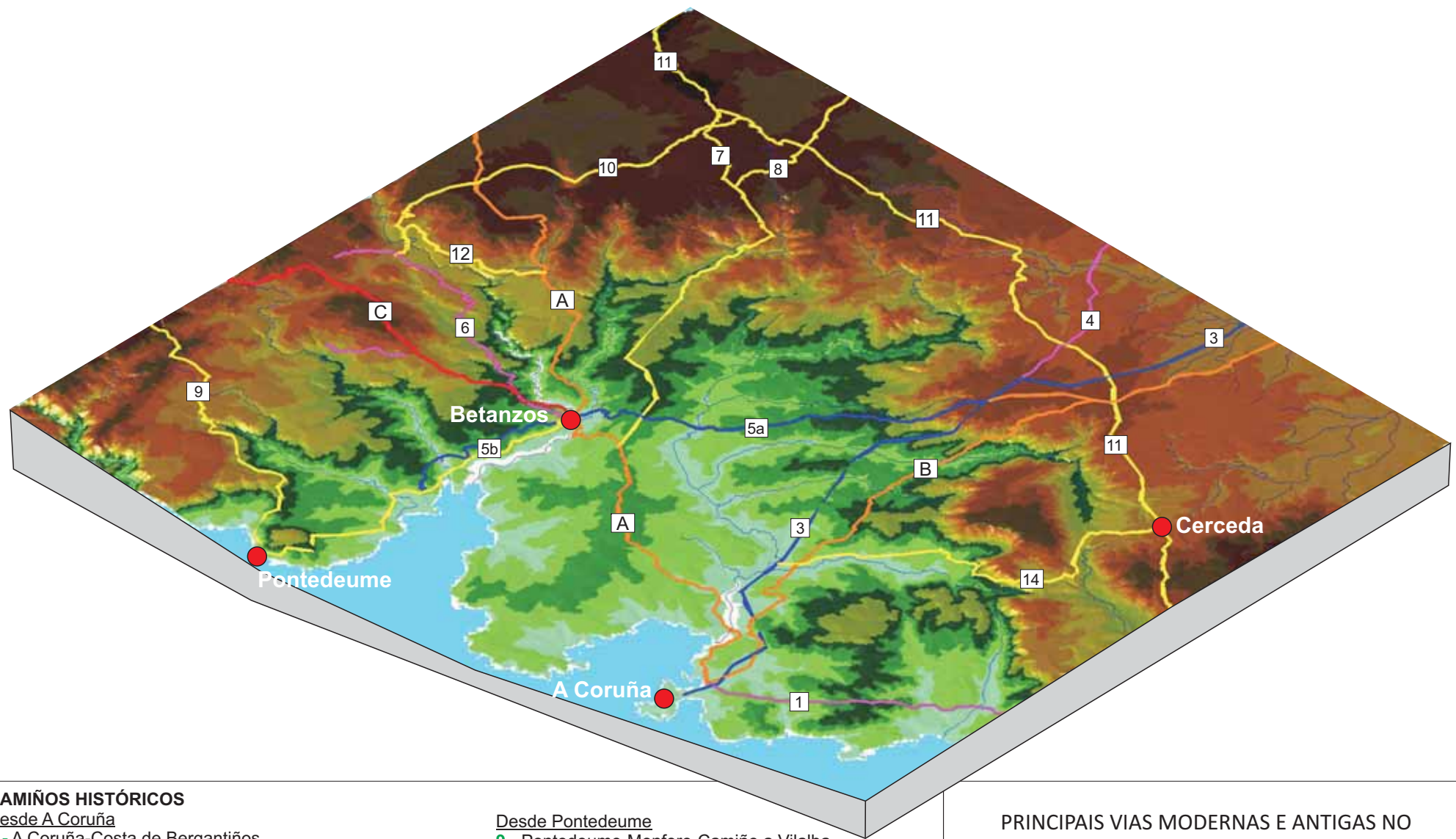
## Desde Monfero

- 13.- Monfero-N VI

## Desde As Encrobas

- 14.- Encrobas-Val de Veiga (Camiño Inglés, N-550)





### CAMIÑOS HISTÓRICOS

#### Desde A Coruña

- 1.- A Coruña-Costa de Bergantiños
- 3.- Camiño Inglés
- 4.- A Coruña-Camiño Francés-Lalín-Ribadavia/Ourense

#### Desde Betanzos

- 5a.- Camiño Inglés (dirección Santiago)
- 5b.- Camiño Inglés (dirección Ferrol-Neda)
- 6.- Camiño a Vilalba
- 7.- Betanzos-Portomarín (Camiño Primitivo e Camiño Francés)
- 8.- Betanzos-Melide (Camiño Francés)

#### Desde Pontedeume

- 9.- Pontedeume-Monfero-Camiño a Vilalba

#### Desde Curtis

- 10.- Curtis-Aranga-Camiño a Vilalba
- 11.- Curtis-Cabovilaño/Paiosaco (Camiño de Fisterra)

#### Desde As Pontes

- 11.- As Pontes-Camiño a Vilalba

#### Desde As Encrobas

- 14.- Encrobas-Val de Veiga (Camiño Inglés, N-550)

### PRINCIPAIS VIAS MODERNAS E ANTIGAS NO TERRITORIO DAS MARIÑAS

#### ESTRADAS MODERNAS

- A.- N-VI
- B.- N-550
- C.- Estrada a Vilalba

## Estes condicionantes son perceptíbeis no trazado dos camiños antigos do noso territorio:

- A.** Non resulta casual a coincidencia de paso polas dorsais entre os ríos Barcés e Mero do Camiño Inglés, o Camiño Real do XVIII logo futura N-550 e A-9, tendo en conta a barreira que implica o Monte Xalo-Sta Leocadia e as dificultades da cabeceira do río Mero.

Dentro destes trazados, os mais antigos van polas liñas de cumes, e só en época moderna e contemporánea as estradas emprázanse polos vales (16).

- B.** O treito común do camiño Betanzos-Portomarín a Melide acométese por unha dorsal suave do val do río Mendo con tan só un pequeno treito de escalada do rebordo montañoso. Esta solución tamén é aproveitada pola moderna C-540 (Betanzos-Lalín) e mesmo polo camiño de ferro (liña A Coruña-Palencia).

- C.** Ese rebordo tan só é acometido de xeito innovador pola N-VI a partir de 1768. Inicialmente parece que foi utilizado como corredor o Val de Fervenzas (Aranga) (17). Posteriormente utilízase a Costa do Sal (con varias variantes) que precisou evidentes medios técnicos para a súa construción.

- D.** Os camiños de Betanzos a Vilalba e a Viveiro descorren por chairas altas, nun percorrido sinuoso buscando conectar con todas as igrexas parroquiais. Porén evita a liña de cumes que presenta un grande desnivel no Monte de San Antón. Ese sector, ao igual que a subida desde Betanzos, corresponden à construción moderna da estrada CP-0505 (Betanzos-Vilalba) que rectifica o trazado e da comunicación directa a nova capital municipal de Irixoa.

- E.** As chairas litorais son tamén aproveitadas: polo Camiño de Fisterra (hoxe C-552), e o Camiño Inglés, Camiño Real e estrada moderna de Betanzos a Pontedeume e Ferrol.

- F.** O Camiño entre Pontedeume e o de Vilalba descorre pola liña de cumes condicionado pola grande falla do río Eume e as cabeceiras dos ríos Mandeo, Lambre e Baixoi.

- G.** Entre Laracha-Cerceda-Mesía e Santaia de Curtis (para logo proseguir para Portomarín) descorre un gran camiño polas liñas de cumes. Sen grandes dificultades conecta localidades a gran distancia e presenta enlaces con camiños importantes.

## 4.1. Camiños d´A Coruña à Costa de Bergantiños e a Fisterra (Camiño de Fisterra)

Estes camiños posúen un treito común na entrada á Coruña, separándose na altura de Arteixo. Conta con importante infraestrutura viaria coñecida como a ponte dos Brozos (Sabón, Arteixo) ou a similar Ponte Lubián (Carballo-Coristanco). Non só comunicaban as comarcas de Soneira, Xallas e Bergantiños coa Coruña, senón que funcionaron como eixos vertebradores do tránsito nesas comarcas.

No caso do Camiño da Costa de Bergantiños está asociado a un grande número de vilas e lugares costeiros (Caión, Malpica, Laxe, Camelle, Camariñas ou Muxía). O camiño vai xerar toponimia significativa: Ponteceso ou Ponte-do-Porto. Aínda que o destino final é Camariñas, de grande importancia en época moderna, no camiño tamén se documentan restos antigos asociados, tal é o caso do xacida romana e necrópole paleocristiá de San Martiño de Cores (Ponteceso) (18).

Na Costa da Morte temos escoitado falar deste mesmo camiño denominándoo como “o camiño a San André de Teixido” que indica a súa asociación ao litoral e proxección a gran distancia (non é un simples vial local).

## 4.2. O Camiño Inglés e o Camiño d´A Coruña ao Camiño Francés-Lalín-Ribadavia/Ourense

Non temos dúbida da súa existencia posto que aparece representado na cartografía de distintos autores do século XVIII e na de finais do XIX. De aquela non existía a actual rede viaria fundada na N-550, AC-542 e a AC-223 (19). A inclusión de lugares pequenos (As Travesas ou Adrán p.e.) indica que non se trataba dun simples traxecto casual entre localidades senón dunha vía unitaria. Por outra parte nalgún ponto conserva a denominación de “Camiño Real” (Bermes, Lalín).

O carácter rectilíneo do camiño tan só é alterado pola necesidade de evitar algunha cabeceira de val ou vadear algún río. Eis o caso de:

- O cruzamento dos ríos Tambre por Ponte Carreira (Frades) e o río Ulla pola Ponte de San Xusto (Porto de Mouros entre Arzúa e As Cruces).
- O val do río Mera que obriga a un brusco xiro entre As Cinco Calles e A Cruz (Arzúa).



Porén, o proceso histórico de centralización dos camiños entorno a Santiago ocasionou o abandono progresivo deste camiño, mais curto e directo, favorecendo a opción compostelá. Da mesma maneira, a partir da segunda metade do XIX (1863) constrúese a outra alternativa moderna, a estrada Betanzos-Lalín. As novas vías van supór o desuso deste camiño histórico como vía unitaria; así certos treitos ficarán absorvidos na rede contemporánea e outros abandonados.

Tivo un carácter estratéxico, posto que puña en contacto A Coruña co Camiño Francés (Calzada, Arzúa), que era a vía de conexión coa meseta antes da obrigada construción da N-VI a partir de 1768.

Da mesma maneira permitía a conexión e comercio con comarcas alonxadas como a do Deza ou do Ribeiro. E tamén participar na rede viaria ourensá comunicando, por tanto, coa portuguesa.

Este camiño estaba composto por tres treitos:

- O primeiro entre A Coruña e A Malata (Vizoño, Abegondo) segue a traza do Camiño Inglés (20).
- O segundo treito fornece traza propia entre A Malata (Abegondo) e Lalín. Trátase por tanto do mais orixinal por descoñecido, mais tamén o mais transformado por mor da absorción de tránsito por Compostela.
- O terceiro, opcional, utiliza o Camiño do Sudeste-Via da Prata para achegarse até Ourense.



1772, J. Cornide;  
Mapa M.N.Y.M.L.R. de Galicia

Na Malata resulta especialmente claro o carácter singular deste camiño:

- O Camiño Inglés vira contra Bruma para coller dirección a Compostela.
- O Camiño de Lalín prosigue de fronte para chegar a Adrán e posteriormente a Ponte-Carreira.

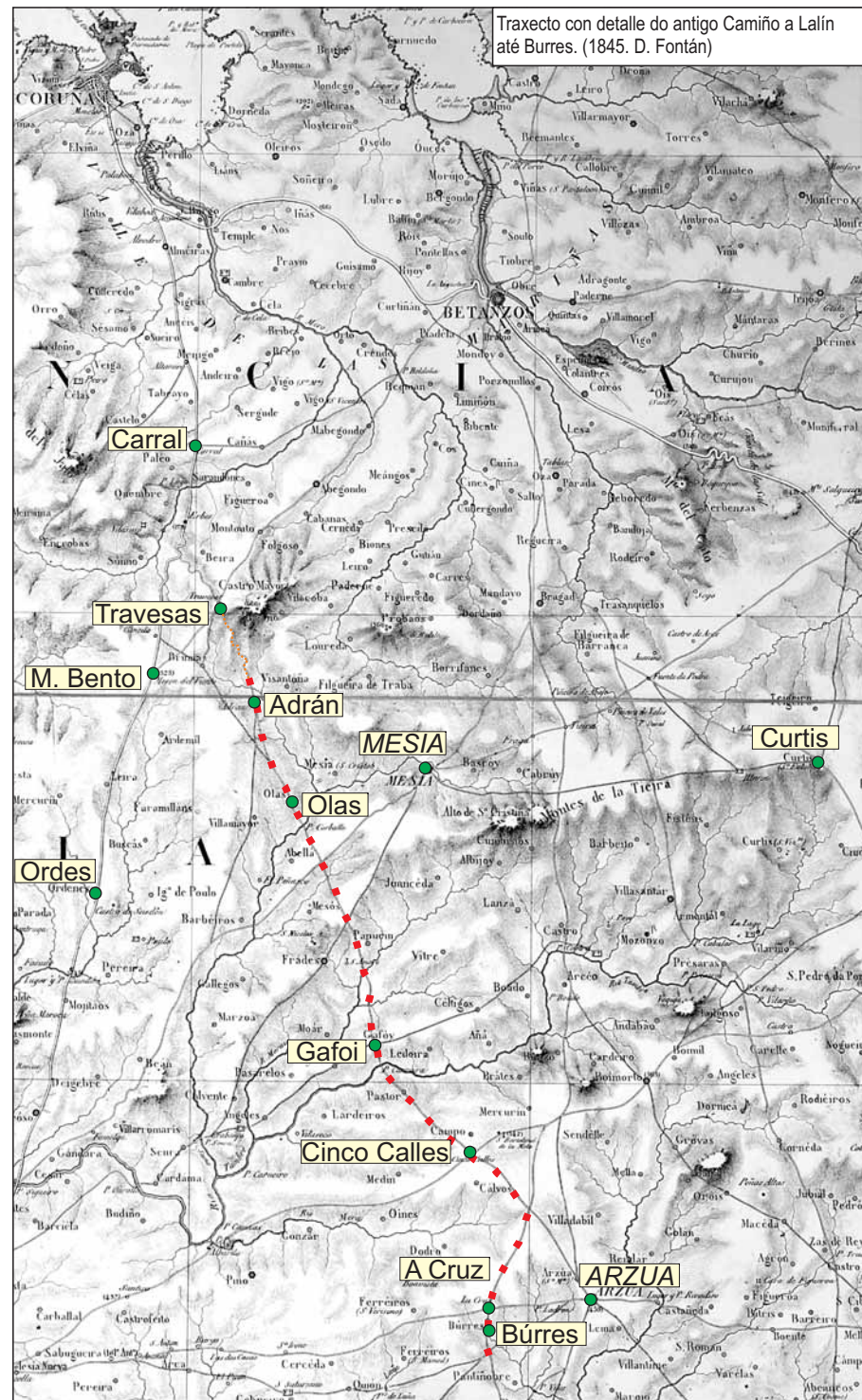
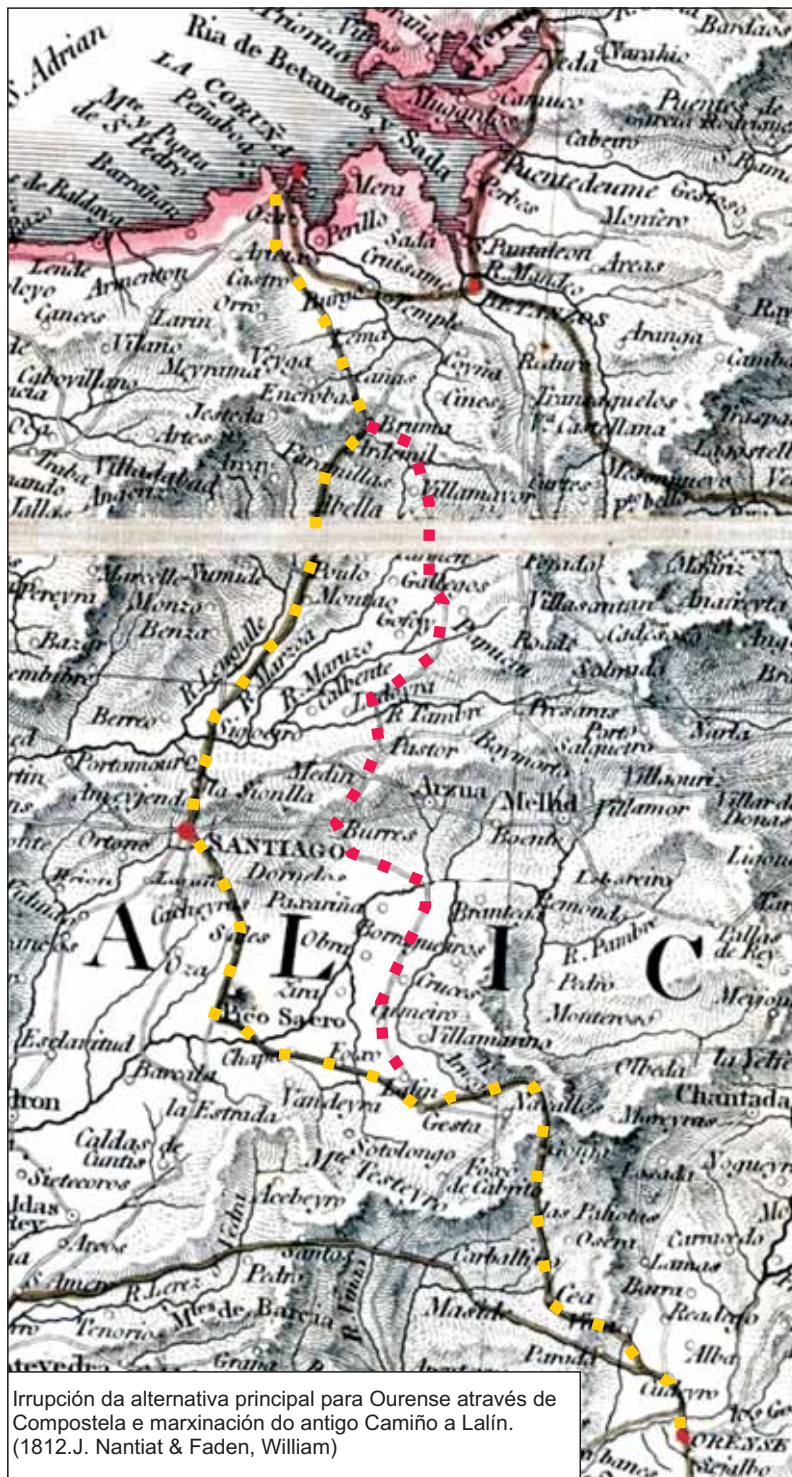
A cartografía antiga indica unha serie de topónimos de lugares pequenos que están relacionados con importantes cruces ou encontros con outras vías:

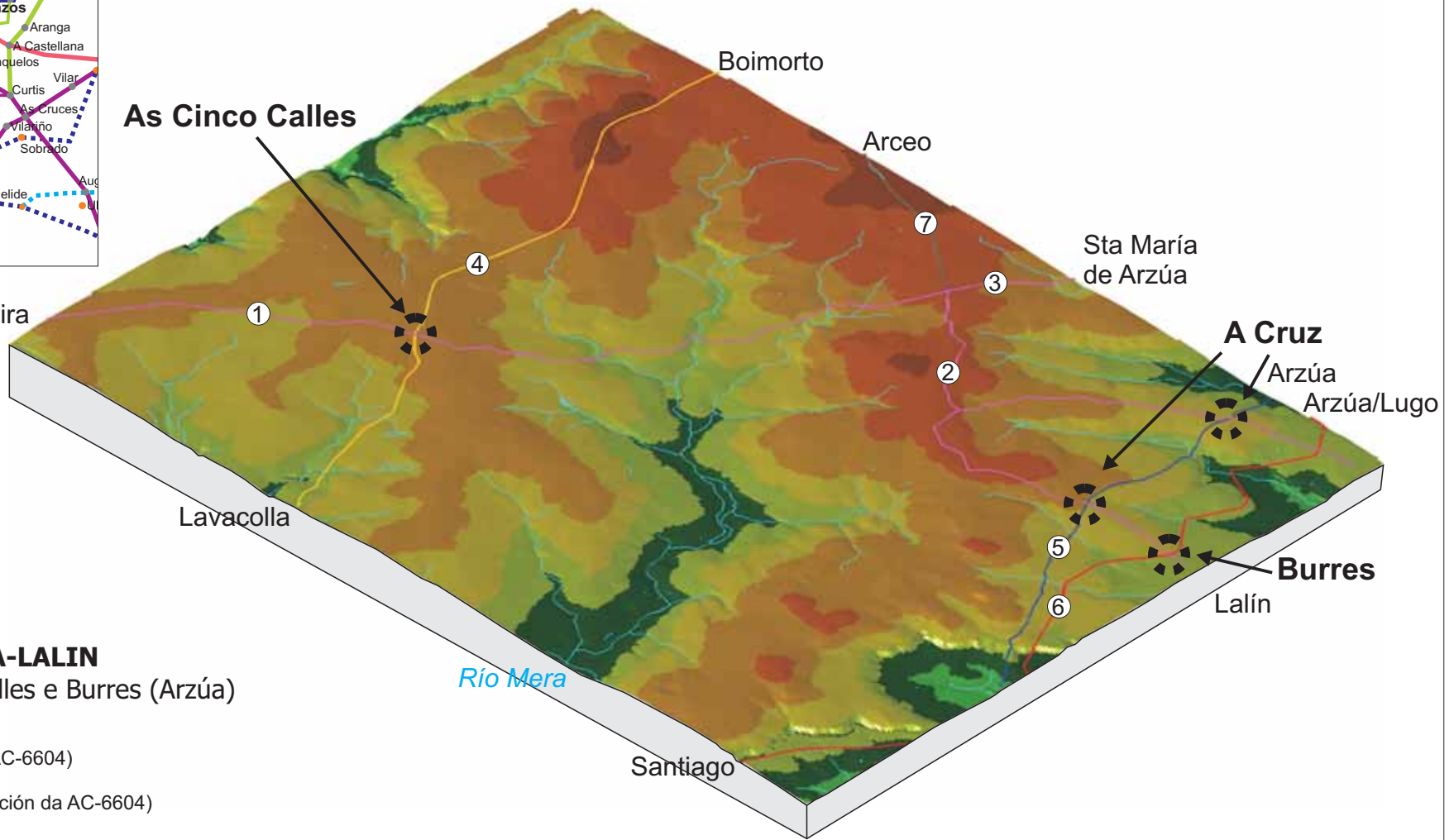
- As Travesas (Carral) -A Malata (Abegondo) [*Lastraviesas* na cartografía] onde se encontran Os Camiños Ingleses procedentes d'A Coruña e Ferrol/Betanzos onde prosegue o Camiño a Lalín.
- Adrán (Mesía, lindando con Abegondo) onde parte un camiño a Mesía que ha proseguir até Santaia de Curtis.
- As Cinco Calles (Arzúa): onde se encontra o Camiño de Lalín co Camiño á Costa Norte.
- A Cruz (Arzúa): onde intercepta ao Camiño Francés.



A partir da metade do XIX observamos cambios que supuxeron o progresivo desvanecimento deste camiño, o seu aproveitamento parcial á nova realidade territorial e a súa substitución por novas vías:

- O camiño de San Bartolomeu é substituído por un enlace que parte directamente desde As Travesas continuando a estrada procedente do Val de Barcia, pondo en comunicación directa as dúas estradas importantes: Coruña-Santiago (construída na segunda metade do XVIII) e Betanzos-Mesón do Bento (construída na segunda metade do XIX).
- O novo deseño territorial de 1833, coa introdución das novas provincias, partidos xudiciais e concellos, comporta cambios viarios. En 1845 (D. Fontán) o camiño presenta un desvío para Arzúa (partido xudicial), aínda que mantén o trazado primitivo para Bures. Posteriormente convértese na estrada AC-6604 Arzúa-Mesía.
- En 1863 [R.O.P. 1863, 11, Tm. 1] o ministerio de Fomento planea a construción da estrada de terceira orde Vilalba-Malpica, (Portobello-Curtis-Malpica) que pasando por Curtis, uniría os partidos xudiciais de Ordes e Carballo. Non é adxudicada até 1896. Esta nova estrada vai substituír o Camiño Real ou Camiño do Monte entre Mesía e Curtis.
- En 1904 proxéctase a construción enlace a esa estrada desde As Travesas (actual estrada As Travesas-Visantofña-Mesía-Xanceda) que non se executa até 1922 [Gaceta de Madrid, 2/8/1904, nº 215]. Desta maneira Adrán fica fora do entranzado principal desta zona.





**CAMIÑO A CORUÑA-LALÍN**  
SECTOR das Cinco Calles e Burres (Arzúa)

**RELACIÓN DE CAMIÑOS**

- 1.- Camiño A Coruña-Lalín (AC-6604)
- 2.- Quebro para A Cruz
- 3.- Camiño a Arzúa (continuación da AC-6604)
- 4.- Camiño á Costa Norte
- 5.- Camiño Francés
- 6.- Estrada N-547 (Santiago-Lugo)
- 7.- Camiño a Arceo/A Teira)

**INTERSECCIÓN QUE XERAN TOPONÍMIA RECOLLIDA NA CARTOGRAFÍA HISTÓRICA**

As Cinco Calles: intersección entre o Camiño A Coruña-Lalín e o Camiño á Costa Norte  
 A Cruz: intersección entre o Camiño A Coruña-Lalín e o Camiño Francés

### 4.3. Camiños entre os ríos Eume e Mandeo: Camiño de Betanzos a Vilalba, Pontedeume-Monfero-Camiño a Vilalba, As Pontes-Camiño a Vilalba e Monfero –N VI.

Este sector contén unha complexa ampla e antiga rede viaria, da que se conservan algúns treitos cunha abundosa infraestrutura viaria de calidade.

A complexidade viaria vén dada pola densidade de poboación e o reparto de tránsito:

- Por este territorio se derivábanse os desprazamentos desde as comarcas da Coruña e Betanzos para a Terra Cha, Mondoñedo-Lugo e, a seguir, á costa norte cantábrica.
- Da mesma maneira, puña en contacto a comarca da Montaña Coruñesa cos coutos de Aranga, Cambás e Monfero, posibilitando tamén o tránsito a parte da costa norte cantábrica.
- Resultaba paso obrigado para chegar a Ferrol (21), quer desde a antiga rede medieval dos Camiños de Santiago, quer desde a moderna estrada N-VI. Quizá por este motivo haxa tanto énfase na conexión con esta rede desde a N-VI, dotándoa de importantes infraestruturas viarias que teñen perdurado no tempo: camiño núm. 10 (pontes de Aranga e Reboredo) e núm. 13 (pontes de Muniferral [Aranga] e Xielas [Irixoa]).
- Ás importantes vías de comunicación están asociadas outras destacadas infraestruturas relixiosas: o mosteiro de Monfero no contorno do camiño a Pontedeume; San Paio de Aranga; ou a sé do Priorato de Pruzos (en Churío [Irixoa], a carón do camiño de Vilalba).
- Compostela segue a ser o núcleo da centralización viaria. Esta zona contaba cun camiño de Santiago dotado de relevante infraestrutura e ancho de vía. Partía cando menos desde a Ponte de Muniferral (22) en Aranga, subía a Monte-Salgueiro, discorría polas chairas altas a carón dos campos de mámoas, para logo dirixirse por Tieira, Mesía e Frades a Compostela.

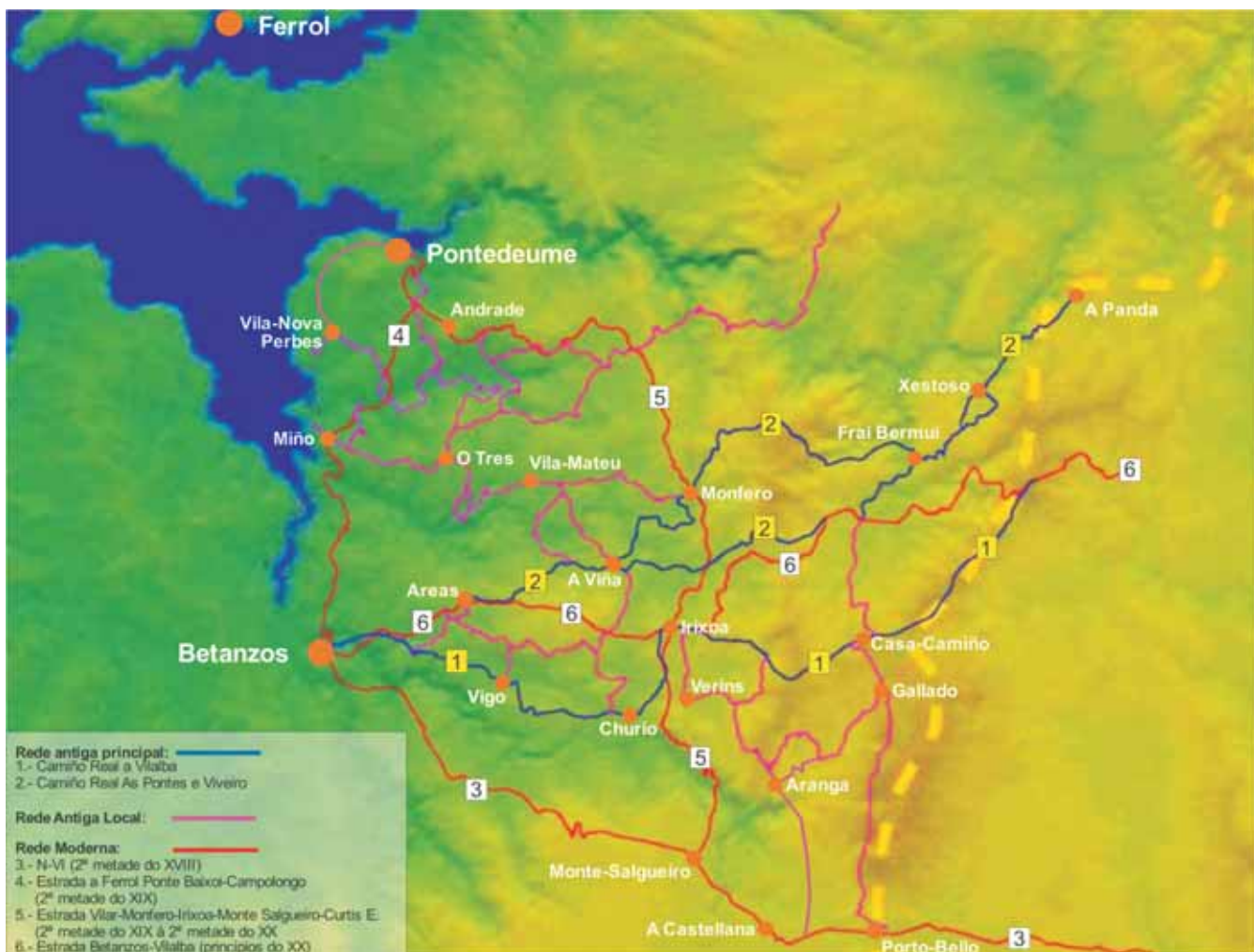
A antiga estrada a Vilalba presenta un trazado moi sinuoso. O trazado é sacrificado a prol da conexión entre os distintos cabezallos parroquiais.

A infraestrutura viaria é eficiente. Certamente existen elementos custosos (pontes con arco, por exemplo) quer na rede principal, quer na secundaria (Ponte Antiga ou Ponte Nova [ambas en Irixoa sobre o río Lambre]) mais tamén son moi frecuentes as solucións arquitrabadas, que resultan ser tan resistentes que persiste seu uso até os nosos días.

A rede viaria contemporánea que substitúe á antiga non está tan condicionada pola necesidade de unir multitude de lugares, nen polas limitacións da tracción animal. Así presenta grandes trazados rectilíneos e maiores pendentes, sendo tamén característica a disociación cos rúas tradicionais e a infraestrutura viaria antiga (por exemplo, fontes, cruceiros e capelas etc.).

Paga a pena facer mención a varios lugares que tiveron relevancia viaria nesta área:

- O Chao da Viña quizá sexa o máis relevante xa que, por mor da súa feira, centralizaba gran parte dos camiños reais. Incluso co paso do Camiño de Viveiro e con infraestruturas viarias custosas (Ponte Nova).
- Aranga é outro caso. Encaixado nunha fonda rede de fallas tectónicas é un lugar onde conflúen varios camiños da área de Curtis para enlazar cos camiños a Vilalba e a Viveiro. Incluso algún camiño secundario está dotado dunha ponte con arco (Roda Mata) [Aranga].
- A Castellana vai ser un importante nodo, non só por incorporar o tránsito á N-VI da zona de Aranga e da zona de Curtis, senón tamén por poñer en contacto a ambas as dúas.







Lugar de Brixeu (Aranga), Camiño Real Aranga-Gallado-Casa Camiño, delimitación do camiño con muros ou «malecóns» cun ancho de calzada 4 m. e presenza significativa de vexetación autóctona.



Cruceiro e Camiño Real Aranga-Gallado-Casa Camiño en Dureixa (Monfero).



Lugar de A Maía (Aranga), Camiño Real Aranga-Gallado-Casa Camiño, rilleira funda no camiño



Lugar de A Pena (Aranga), Camiño Real Aranga-Gallado-Casa Camiño, rilleira e desgaste lateral en peneda de gran dureza por tránsito rodado.



Aspetos construtivos do Camiño Real Aranga-Gallado-Casa Camiño nun amplo treito intacto (nas inmediacións do Gallado)



A Ponte Antiga sobre o Lambre, da rede camiños de Chao da Viña (Irixoa) [a Vila-Mateu, Miño]. Detalles da composición da fábrica no interior do bóveda e os apoios sobre a rocha.  
Detalle do camiño empedrado.



Ponte Barandoi (Monfero), Camiño Real a Viveiro. Ponte con estribos de pedra e plataforma con grandes laxes de pedra.



Ponte de Río Seco, Camiño Real a Viveiro. Ponte con estribos, tallamar central con grandes laxes.



Ponte de Dureixa (Monfero), Camiño Real a Viveiro. Ponte con estribos de pedra, o taboleiro foi substituído por un novo de cemento.



Ponte de Bóveda (Irixoa), Camiño que conectaba o Camiño Real Betanzos-Viveiro ao Chao da Viña (Irixoa). A Ponte ten tallamar central e dúas luces arquitrabadas.



Ponte de Muniferral (Irixoa-Aranga), paso polo río Mandeo enlace desde a N-VI (Muniferral, Aranga) a Veríns (Irixoa). É anterior a 1915 cando se constrúe o novo treito da estrada Vilar-Curtis



Ponte Carballo (Cabanas, Irixoa), Camiño Real Betanzos-Vilalba, de varias luces con arquitecra sobre varios tallamares (río Zarzo).



Ponte no río Lambruxo no camiño entre Monfero e o Chao da Viña.



Ponte Nova (Os Chaos, Irixoa), no camiño entre Vila-Mateu e o Chao da Viña. Composta por un tallamar e dous arcos de medio ponto xunto a dous sumidoiros externos.



Ponte dos Carboeiros (Quintas, Paderne), Camiño Real Betanzos-Vilalba, con arco e un estribo en ángulo para vadear o río Meizoso



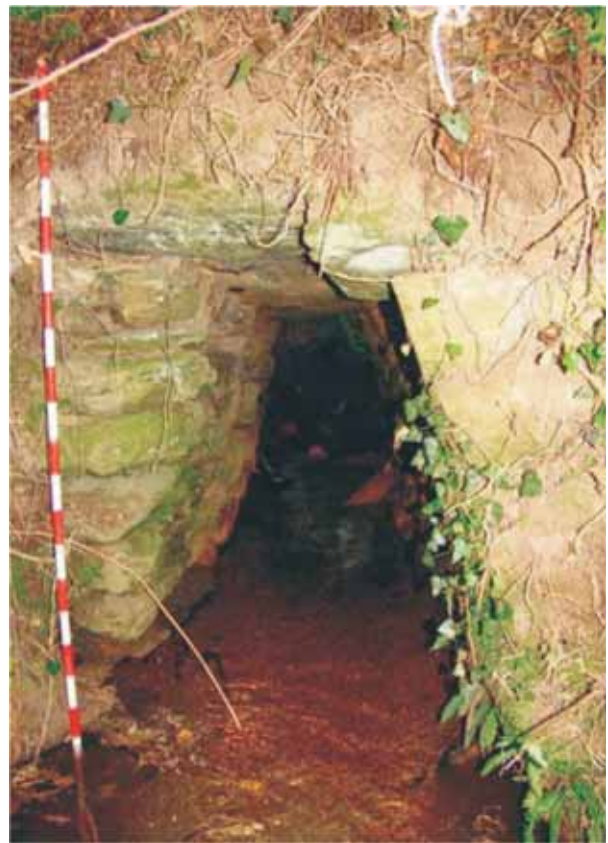
Ponte Lavandeira (Vilamourel, Paderne), Camiño Real Betanzos-Vilalba, cun tallamar sobre o que apoian as lousas da plataforma (arquitecra).



Ponte da Roda Mata (Aranga), sobre o río Cambás, comunica un desvío desde O Carballal con Aranga. A ponte de arco foi alterada substituíndo os arcos e a parte superior da bóveda de pedra por fábrica de formigón.



Pontella en Balcóns (Irixoa), Camiño Real Betanzos-Vilalba. Estribos de pedra e plataforma con laxes de pedra.



Pontella do Rego do Carrizo (Irixoa), Camiño Real Betanzos-Vilalba. Estribos de pedra e plataforma con laxes de pedra.



Ponte Xielas (Irixoa), paso polo río Mandeo, facendo de enlace desde a N-VI (Ois, Coirós) a Veríns. Ten un gran piar central (tallamar) para recibir a plataforma arquitrabada desde os estribos laterais. A plataforma orixinalmente debeu ser de madeira, na actualidade é de formigón.

## 4.4. O Camiño Real de acceso a Galicia ou «Carretera de Castilla». A xénese da N-VI.

Un dos motivos da realización do noso traballo “*Antiga rede de camiños entre os ríos Eume e Mandeo*” foi a constatación cartográfica e documental do carácter recente da N-VI, da súa asociación ao crecente dinamismo da sede da Intendencia Xeral do Reino de Galicia no século XVIII.

Até aquel momento na área de Betanzos os grandes camiños de conexión externa eran:

- Camiño de Betanzos a Vilalba
- Camiño de Betanzos a Portomarín
- Camiño Inglés a Santiago

No caso d’A Coruña a conexión produciríase primeiramente através do Camiño d’A Coruña a Lalín e posteriormente por Compostela.

Queremos aproveitar esta publicación para dar a coñecer algunha novos restos da infraestrutura viaria do Camiño Real, e amosar sucintamente distintos trazados que tivo relacionados coa capacidade técnica de cada momento.

Nos capítulos iniciais temos indicado o problema de monte que presenta o rebordo montañoso entre a área das Mariñas e a da Montaña. Porén no ámbito da N-VI existen dous corredores naturais que foron aproveitados cada un co seu Camiño Real (23):

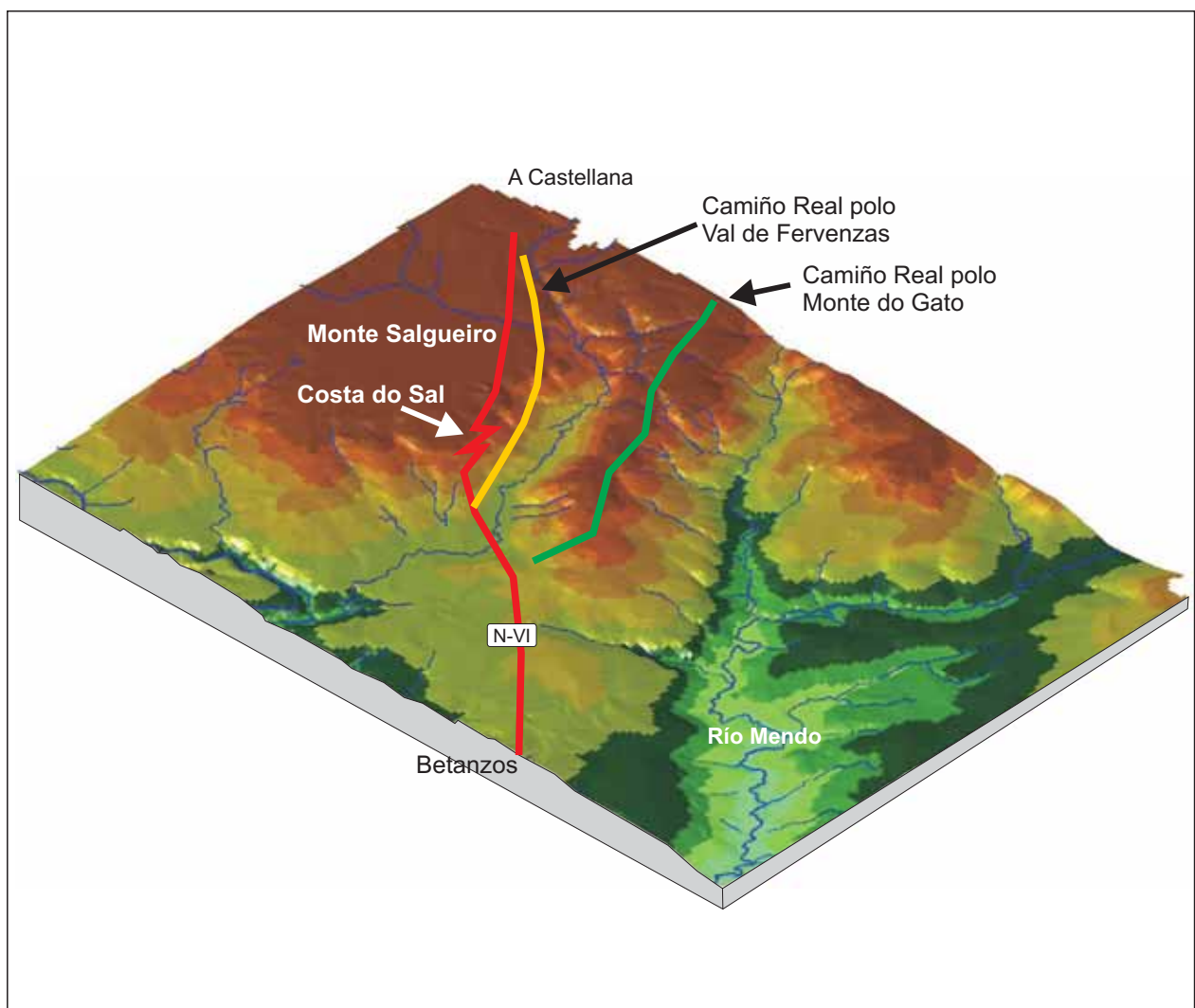
1. **Un descorre polo Monte do Gato**, circunstancia xá aproveitada en época pré-histórica (as mámoas emprázanse a carón do camiño), e era utilizado polos viciños da zona para ir às festas acurtando moito distancias
2. **A segunda posibilidade, que foi a inicial da N-VI, transita polo Val de Fervenzas**. Trátase dunha falla que separa o bloco que constituí o Monte do Gato, do bloco que conforma o Monte Salgueiro

No val de Fervenzas consérvanse numerosos restos relevantes da infraestrutura viaria do Camiño Real:

- A Ponte do Asno (realmente un pontón arquitecónico sobre o río Fervenzas) ten un precedente a escasos metros. Unha pequena ponte de arco, de aproximadamente 1-5 m. de anchura (relacionada coa escasa anchura do camiño Real inicial p.e. no treito Coirós-A Lapela-Figueiras [Coirós]).
- A actual N-VI descorre a escasa distancia pola chamada “Ponte Nova” antes de iniciar a suba da Costa do Sal.

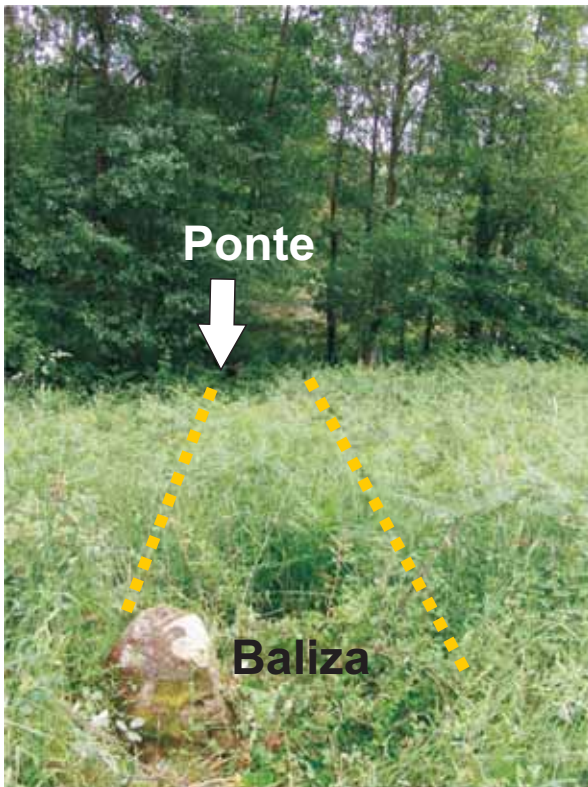
- No cruce da Aldea de Arriba (Aranga) atopamos distintas balizas quilométricas na beira da camiño, realizadas en pedra:
  - Dúas antigas anepigráficas de forma semicónica cunha base cuadrangular de cimentación.
  - Outra de estilo mais recente que ten perdido a referencia quilométrica nun lado, mais en outro ten gravada unha seta e “Lugo” indicando esa dirección
- A traza do camiño conduce finalmente á Ponte Vella da Castellana

**Por tanto, estes elementos non só informan directamente dun camiño con dirección a Lugo, senón que ademais marcan unha secuencia cronolóxica.**





Primitiva Ponte do Asno (Ois, Coirós)



Ponte do Asno



Restos do pretil da Pte do Asno



Baliza coa inscrición «A Lugo», o «A» en forma de seta de dirección.

Balizas semicónicas antigas na beira do camiño.

## 4.5. Camiños desde Betanzos ao Sul: Betanzos-Portomarín (Camiño Primitivo e Camiño Francés) e Betanzos-Melide (Camiño Francés).

O val do río Mendo ten proporcionado unha vía natural de tránsito moi importante entre as terras baixas das Mariñas-Betanzos e a zona da montaña. As súas bondades circulatorias veñen acreditadas pola destrución no ano 968 do mosteiro de Santaia de Curtis polos viquingos, entrando estes pola ría de Arousa destruíron Iria Flavia e seguiron, seguramente, pola vía romana XIX até Compostela, conectando logo co Camiño à Costa Norte por Boimorto, Vilariño e As Cruces e xá na vía XX proseguen até Santaia de Curtis.

No cabezal do val, na Filgueira da Barranca (Cesuras), o camiño gaia en dous:

- **Unha primeira opción discorre para Santaia de Curtis**, pasando por Ponte da Pedra, A Illana, até As Cruces (onde se encontra co Camiño da Costa Norte) e prosigue pola Comarca de Ulloa (Corno do Boi) até Portomarín.

Parte deste trazado é utilizado polo aínda hoxe denominado Camiño do Monte ou da Feira de Curtis que procede de Mesía (24). Os dous camiños vanse xuntar nas inmediacións da Illana (xa en Curtis, quizá de aí a súa importancia cartográfica).

Este trazado estivo vivo até o último terzo do século XIX. A construción da rede moderna de estradas altera por completo a traza do vello camiño:

- A construción do camiño de ferro (A Coruña-Palencia) provoca a emerxencia do lugar de Lurdes coa denominación Curtis-Estación (25) e a potenciación de Teixeiro coma capital do municipio.
- Esa situación provoca a variación do antigo camiño para conectar Filgueira da Barranca con Lurdes, ficando en desuso o vello treito que pasaba por Fonte da Pedra e Xebriño. Ao mesmo tempo, a construción en 1882 da estrada Teixeiro-Sobrado deixa en desuso o camiño que transitaba polo Monte da Corda (a vella Vía XX que pasaba por Santaia de Curtis).
- O impacto da N-VI chega até estas terras coa construción nos anos 60 do século XX da estrada Oviedo-Santiago, que deixa nun ámbito local o treito Lurdes-Illana-Santaia.
- As primeiras invasións vikingas que datan do século IX diríxense á Torre de Hércules por ser un punto histórico de referencia marítima. Unha vez rexeitados no Golfo Ártabro, non sen antes desbatar este territorio, pasan a dirixirse no século X á Ría de Arousa para encarar Iria como seu obxectivo. Esta ameaza reforzará definitivamente o emprazamento episcopal de Compostela.



Aínda ser rexeitados en Compostela e disuadidos de chegar a Lugo, desvíanse do traxecto da Vía Romana XIX, moi acertadamente, a un outro lugar de referencia: Santaia de Curtis no trazado doutra via pricipal, a Per Loca Maritima.

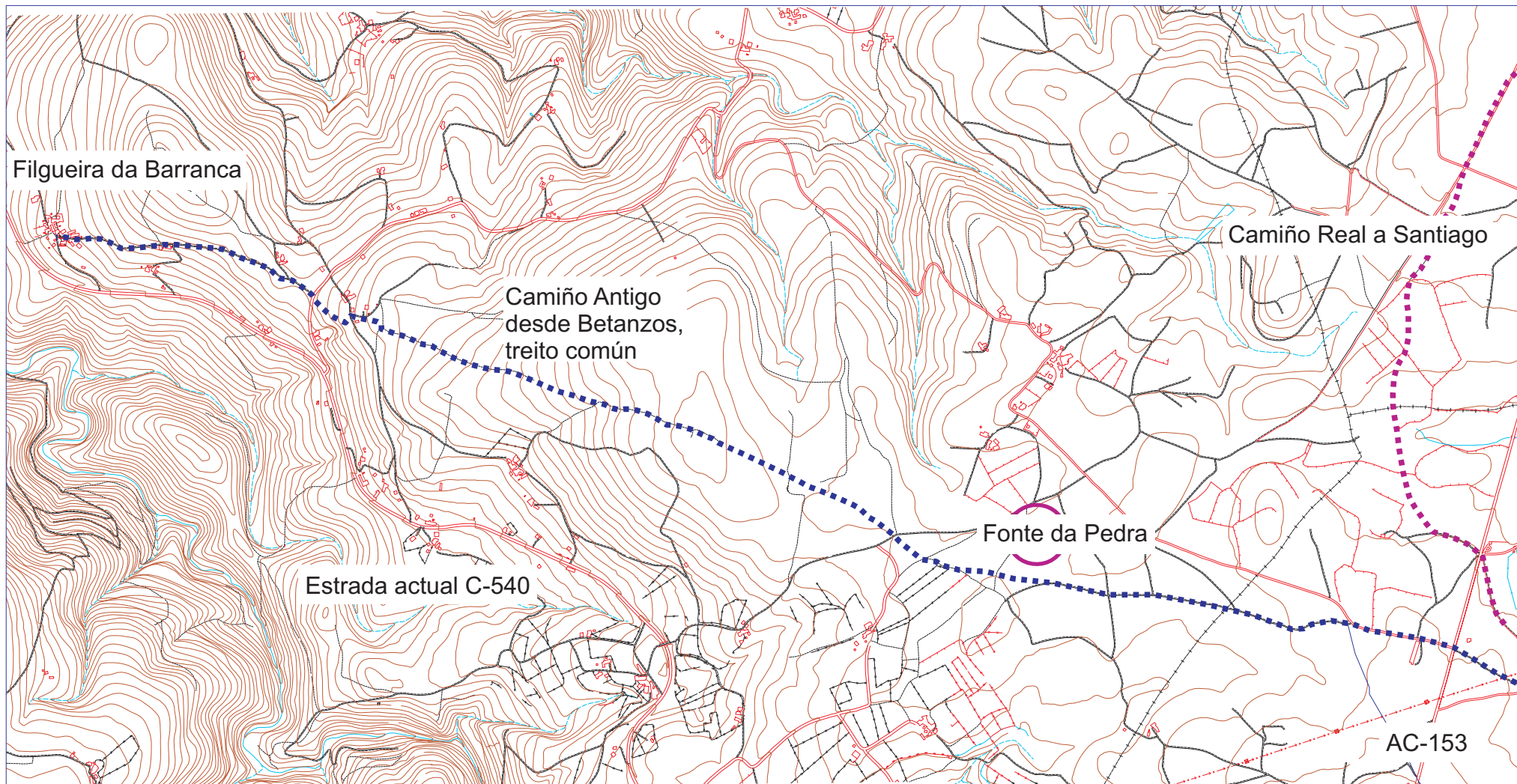
- **Unha segunda opción é continuar para Vilasantar**, cruzando o río Tambre en Présaras, dirixíndose directamente a Melide (Camiño Francés).

Esta opción, aínda que orixinariamente non proseguía ao sul como camiño principal, vai collendo éxito en época contemporánea, e é o fundamento da estrada Betanzos-Lalín (26).



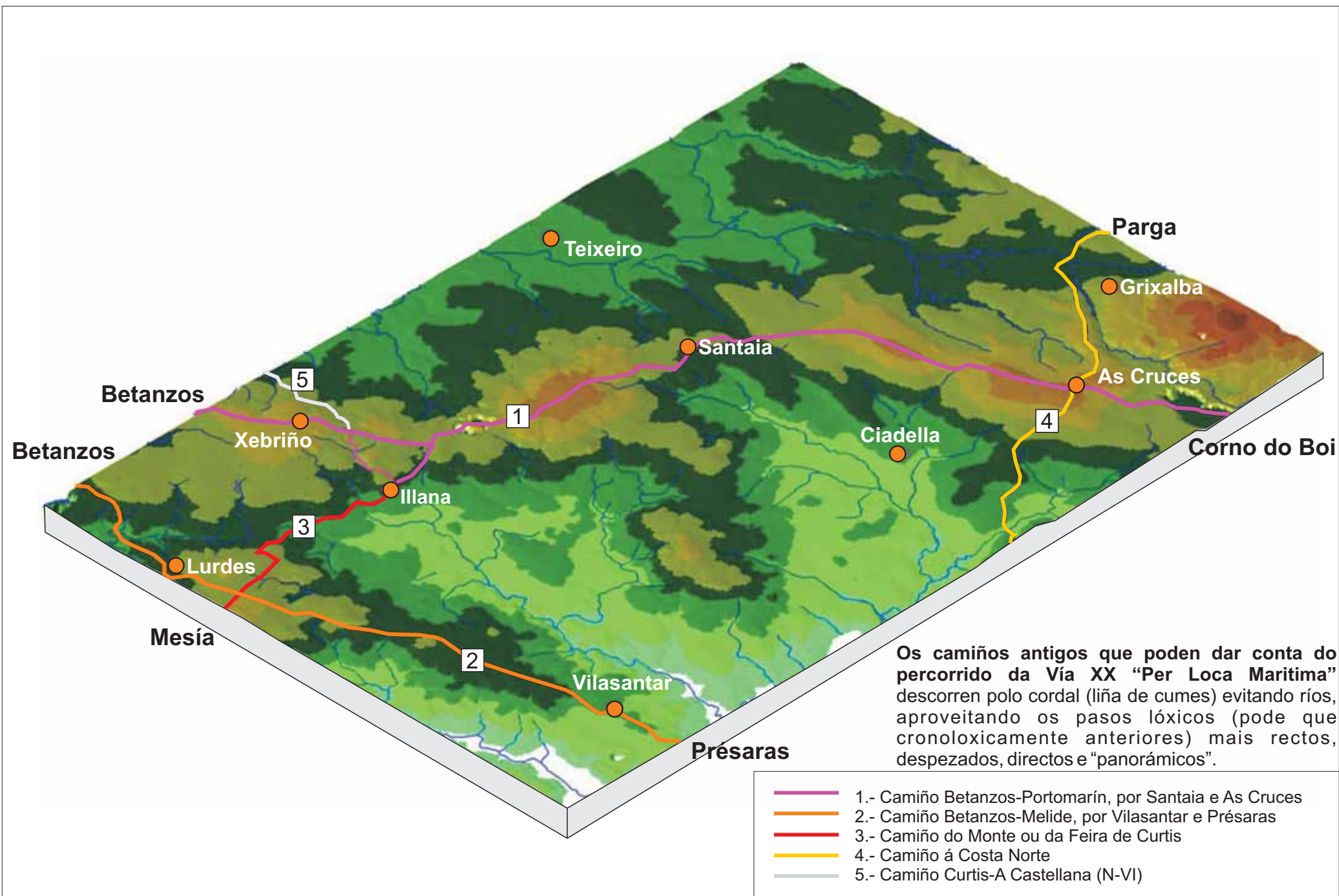
### En xeral os restos deixan ver unha serie de características construtivas:

1. Como noutros casos (27), os camiños evitan transitar polo interior de vales, facéndoo preferentemente pola liña de cumes, o que supón un aforro evidente en obra civil.
2. Obsérvanse restos de balizamento dispostos a intervalos regulares tanto entre sí (uns 15-16 m. [case exactamente 50 pes en medida romana]), como en relación ao eixo do camiño (Monte da Corda).
3. Detéctanse pequenos desmontes a carón dos camiños, cortes de penedas para eliminar obstáculos executados sen medios mecánicos (non se observan restos de barrenas ou maquinaria, si pequenos cortes para acopios de material in situ).
4. Nos lugares altos, a escaseza de solo permite que o substrato rochoso funcione directamente como faixa de rodadura. Mais noutros lugares obsérvase a regularización do terreno co rebaixe da rocha e a disposición de camadas niveladoras de cascallo (estrada Betanzos-Melide, en Guxín, Vilasantar).



**Camiño Betanzos-Portomarín:** treito Filgueira da Barranca (Cesuras) e Lurdes (Curtis Estación).

Variacións entre o trazado antigo e o actual: a emerxencia de Lurdes marxina o antigo trazado que percorría entre Filgueira da Barranca e Fonte da Pedra (Cesuras) pola liña de cumes, para desviarse polo val a unha cota máis baixa. Resulta moi significativo o carácter rectilíneo da traza tipicamente romano (a falta de confirmación através de escavación ou evidencia arqueolóxica).





**Camiño Bertanzos-Portomarín** no Monte da Corda. Na actualidade ten 3 m. úteis, parece que a zona rodada foi o duplo de ancho. Aos lados obsérvase pedras a modo de balizas emprazadas a intervalos regulares



**Camiño Bertanzos-Portomarín**, pequeno penedo rebaixado sen cortes «mecánicos» (zona da Nabeira, Curtis)



Pedra cortada que segue a traza da vía. Está ademais regularizada na parte superior. À esquerda corte sen medios mecánicos de mais de 3 m.



**Camiño Betanzos-Portomarín**, lugar de A Illana, o camiño fica fosilizado( mais de 3 m. de anchura) a carón da estrada, conta con suministro de auga na beira. Tamén é posíbel que se trate dunha zona de «relax» a carón da vía que transitaría nunha cota mais elevada



Desgaste por tránsito. Funda corredeira na que se convertiu camiño no treito común desde Betanzos en As Capelas (Oza) unha testemuña elocuente do uso desta vía.





**Camiño Betanzos-Melide (Camiño Francés) en Guxín (Villasantar)**

- 1.- Corte lateral na rocha
- 2.- Rebaixe da rocha
- 3.- Camada de reenchido para regularizar, conservada en lugares marxinales (preservada da erosión por rodadura)



## 4.6. Camiño de Santaia de Curtis a Cabovilaño/Paiosaco (Camiño de Fisterra) e Camiño de Encrobas-Val de Veiga (Camiño Inglés, N-550)

O Camiño do Monte ou da Feira a Curtis (Santaia) é un dos corredores mais singulares da antiga rede. Non é de carácter vertical senón horizontal, cando a verticalidade é o habitual polo efecto centrípeto de Compostela desde o medievo.

Non se trata dun camiño principal, mais é considerado merecedor de ser representado en moitas cartografías. Non comunica, nen agora nen de aquela, verdadeiras vilas (Mesía e Santaia), razón pola cal debemos pensar que a súa importancia ultrapasou o simple ámbito local, antes do medievo.

Na segunda metade do século XX a construción dun novo treito da estrada Porto Bello-Malpica deixa boa parte do camiño como pista viciñal.

### Para os efectos descritivos o camiño conta con tres sectores:

1. O primeiro sector é o que aparece representado na cartografía histórica: un camiño que parte desde Mesía para Santaia de Curtis.



2. O camiño non remata en Mesía, senón que prosigue en liña recta para Visantoña (28) apresentando nova toponimia significativa (Calzada). Chegando ao lugar de Adrán (Mesía). Este lugar é unha referencia constante na cartografía histórica dentro do Camiño A Coruña-Lalín. Creemos firmemente que a súa especificidade radica en ter sido un cruce de camiños, onde se encontraba o camiño procedente de Mesía co da Coruña-Lalín.

Este sector áchase moi desdebuxado na actualidade polo impacto da construción da estrada Porto Bello-Malpica, a autoestrada A-9 e novos viais derivados da concentración parcelaria.

Porén o cotexo da fotografía aérea do catastro mostra con clareza a súa existencia.

3. Da mesma maneira, quer a fotografía aérea de 1956, quer as informacións de campo dos viciños indican a continuidade do camiño para a feira de Adina Vella (Ordes) próximo ao Castro das Travesas, indicando claramente unha dirección global contra As Encrobas [lares viais] e Cabovilaño [miliario].

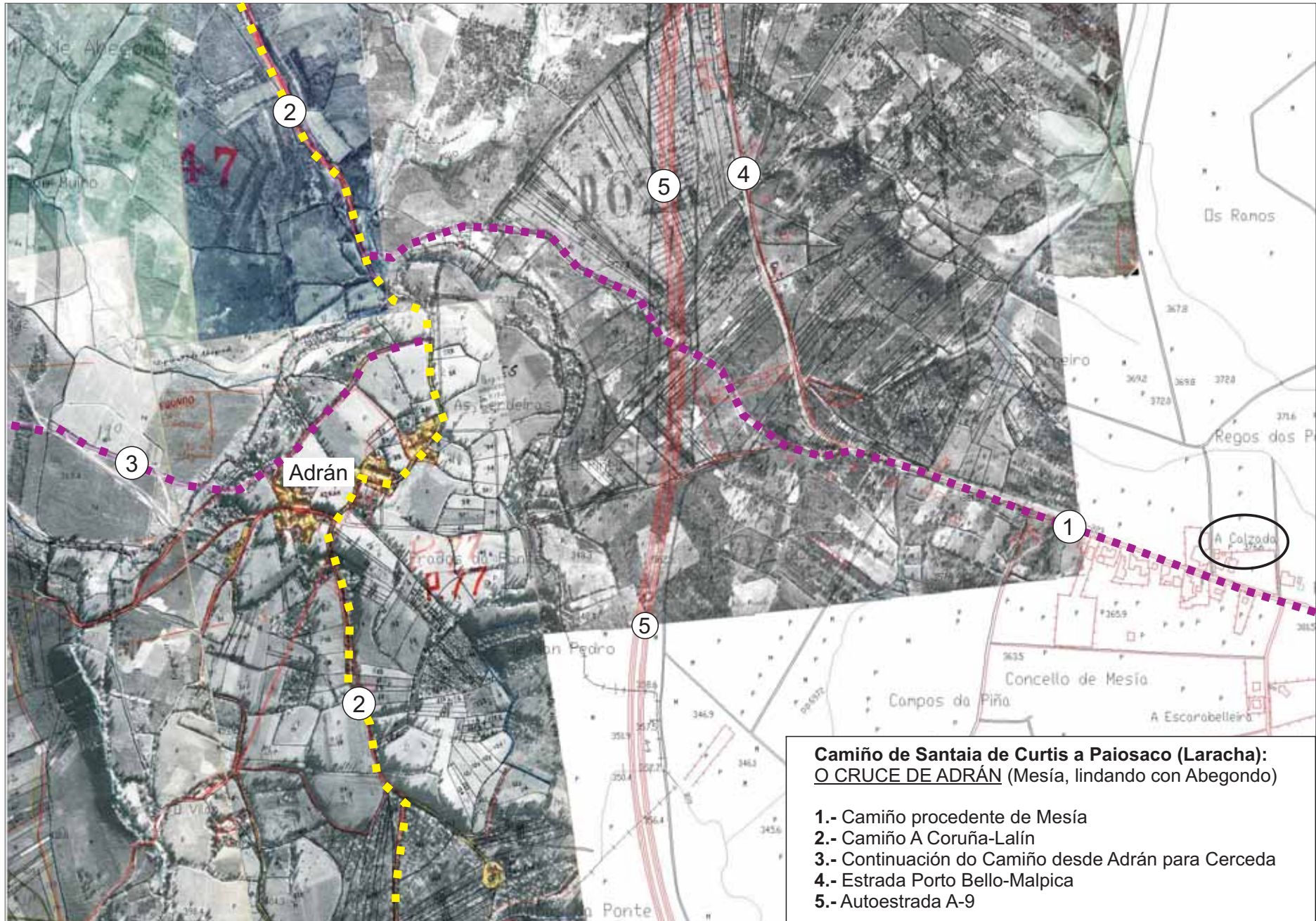
Realmente o camiño toma dirección para Cerceda, pasando a carón de Adina que acolleu unha popular feira da contorna. O carácter de encrucillada deste sector fica hoxe en día representado polo Mesón do Bento, lugar onde conflúen as estradas modernas que substituíron ás antigas: a N-550 (A Coruña-Santiago) e a CP-2405.

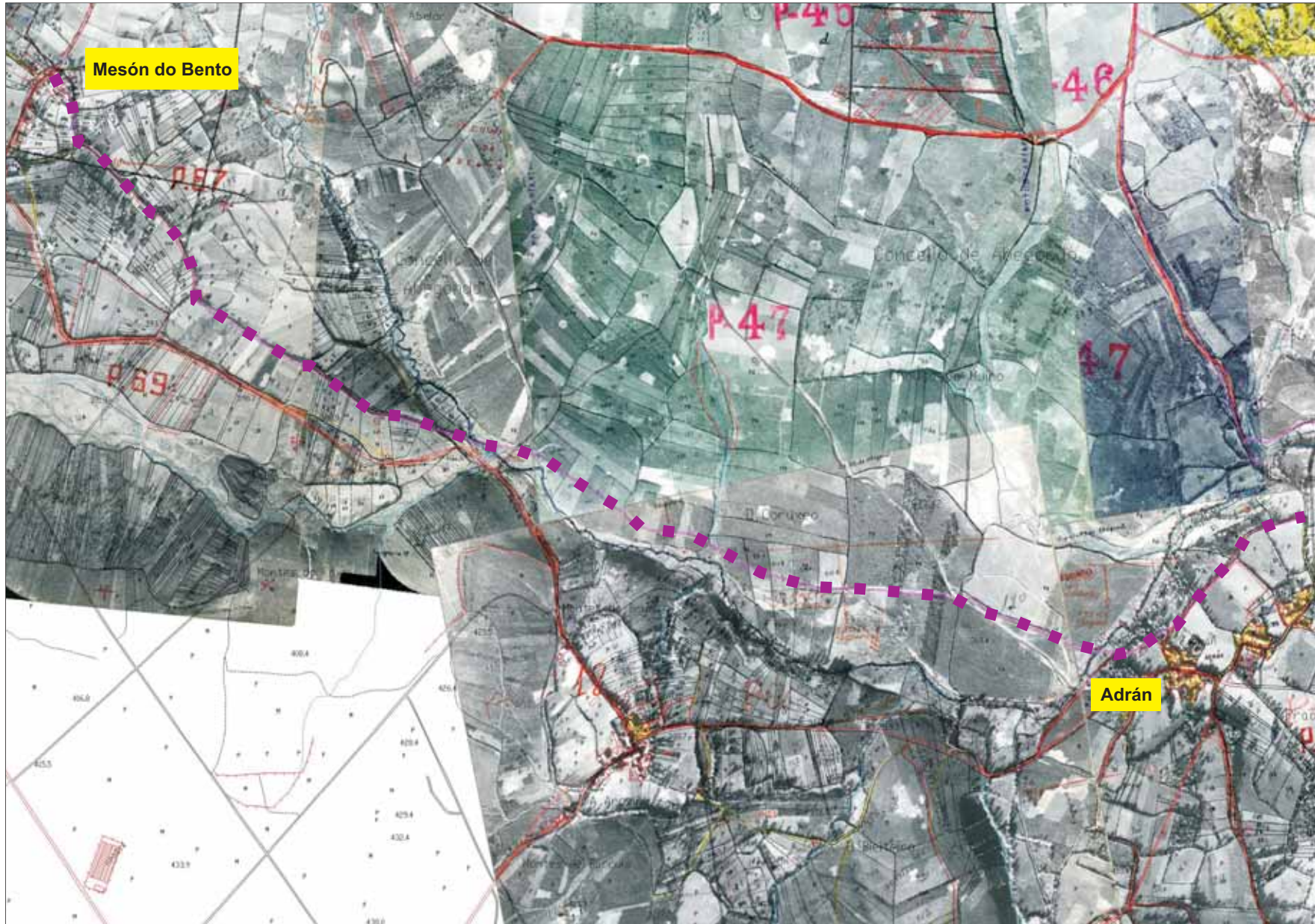
Este sector resulta estratéxico posto que pon en contacto a zona da comarca da Montaña coa de Bergantiños, utilizando como corredor natural as chairas de Cerceda.

O seu trazado pódese intuír cotexando as fotografías do catastro antigo e cartografía antiga do Instituto Geográfico Nacional.

O antigo camiño parece seguir a traza da estrada CP-2405 até Cerceda. A partir de aquí colle dirección para Laracha encontrándose co importante Camiño de Fisterra e o ámbito da feira de Paiosaco.







Continuación do camiño do **Camiño de Santaia de Curtis a Paosaco**: TREITO ENTRE ADRÁN E MESÓN DO BENTO.



# 5 O TRAZADO DA VÍA XX. HIPÓTESE DE TRABALLO

## 5.1. Contexto na historia da construción viaria

Un dos obxectivos deste traballo é formular unha hipótese sobre o trazado de vías de época romana, sobre as que se sustentarán ás modernas reflectidas na cartografía antiga. O interese radica no paso polo territorio de Betanzos-Mariñas da vía XX ou Per loca maritima do Itinerario de Antonino.

A sobrevivencia da rede romana na Idade Media e Moderna é mais que plausíbel:

- Xeralmente é aceptado que boa parte dos Camiños de Santiago utilizan o trazado romano (29).
- No século XVI o repertorio de camiños de Villuga indica que a rede principal no Noroeste estaba sustentada sobre os camiños de Santiago. Aínda que nesta época se mellora a infraestrutura viaria (pontes do Lambre, Baixoi ou Beldoña p.e.) non existe capacidade administrativa, técnica nen económica para elaborar proxectos e executar obras globais. A construción e reparación de camiños estaba encomendada aos concellos. Tan só unhas poucas obras maiores eran de iniciativa do Consello Real.
- Esta situación é a tónica durante os séculos XVI e XVII, onde através das relacións de viaxes coñecemos as características dos camiños (Heredia Campos, 2005). Os camiños eran pistas sen pavimentar (camiños de ferradura) que às veces permitían o tránsito de carretas, estaban abertas sobre o terreno natural. Moitas non tiñan trazado fixo. Así eran vulnerábeis ás inclemencias meteorolóxicas que as facían impracticábeis (30). As pontes eran escasas e dependíase de vaos naturais.
- No século XVIII a nova dinastía dos Borbón introduce os cambios que van iniciar e fundamentar a modernización da rede viaria:
  - Dótase de competencia técnica-profesional criando o Real Corpo de Enxeñeiros encargados dos proxectos e dirección de obra das estradas cunha formación específica (31).
  - Por mor da guerra de sucesión e da conxuntura económica retrásase até 1761 a publicación do “Edicto de Caminos” no que se establece a rede radial e transversal do estado (denominadas estradas “Nacionais”), coa se que pretendía conectar a capital do reino coas provincias e estas entre si (32). En torno a 1779 estímase que estaba executado a metade do programa.
  - Establécese unha hierarquía viaria composta polos Camiños Reais ou públicos de primeira orde, seguían os Camiños Viciñais (de carretas ou de ferradura); outras estradas enlousadas; e por último outros camiños de terra.

- A execución dos camiños resulta moi custosa, polo que serán só os camiños de primeira clase (os que ían á capital do reino) nos que se desenvolva todo o programa técnico (caixa, plataforma, faixa de rodaxe e gabias) mentres que nas restantes serían construídas como media cama de argamasa e un empedrado sobre terreno firme.
- Rosa Franco Maside (2004: 308ss) seguindo a Nárdiz (1992) ten chamado a atención sobre a consideración do trazado de algunha vía secundaria romana para sustentar o Camiño Real de acceso a Galicia (33), opción finalmente desestimada.
- No século XIX a Guerra da Independencia supuxo un impás que só foi superado a partir de 1840-1850.

## 5.2.- Contexto arqueolóxico

Os datos obtidos da análise da cartografía antiga deben ser avaliados co rexistro arqueolóxico. Para este fin propomos un duplo contraste para no sa área de traballo:

1. Examinar do entorno do posíbel trazado das vías quer os restos romanos de infraestrutura viaria, quer xacidas romanas próximas.
2. Considerar os destinos principais das vías -para alén de controversias de itinerarios-; como os lugares importantes con necesidade de conexión viaria (Brigantium [porto da Coruña], Ciadella [campamento romano], Lucus Augusti [capital conventual]).
3. Imos introducir unha variábel inovadora, a presenza de toponimia xermana. É sabido que estas xentes reaproveitan a infraestrutura pré-existente (o caso da Ciadella é un bon exemplo). Por tanto partimos da hipótese que os continxentes xermanos circularon pola rede viaria romana precedente. Porén tan só é un indicativo posto que a presenza dos topónimos tamén está asociada aos asentamentos. Estes non tiñan porque coincidir coas vías, por exemplo nos casos de ocupación de vales (resulta moi significativo o río Cabalar) que son evitados polas vías. Porén son un indicio a ter en conta. Para tal fin seguimos a obra Cabeza Aquiles (2000), Moralejo (2009) sobre toponimia.

O resultado inicial é coincidente con análises previas de outros autores:

1. Os Camiños de Santiago utilizan parecen utilizar a traza de vías romanas anteriores. Perto da nosa área de traballo a vía XIX parece descorrer por dous traxectos: un polo Camiño Primitivo; e outro polo Camiño Norte desviándose en Friol para Lucus (Camaño, Fernández & Meijide, 1997).

2. Por outra parte os estudos sistemáticos de Rosa Franco Maside (2000, 2001) sobre a vía XX ou Per Loca Marítima e a súa proposta de trazado correspóndese, en liñas xerais, coa rede viaria da cartografía antiga. Este trazado, con matices, tamén é proposto por Carlos Fernández nun interesante traballo no que tamén esboza a cuestión cronolóxica das vías nesta área.

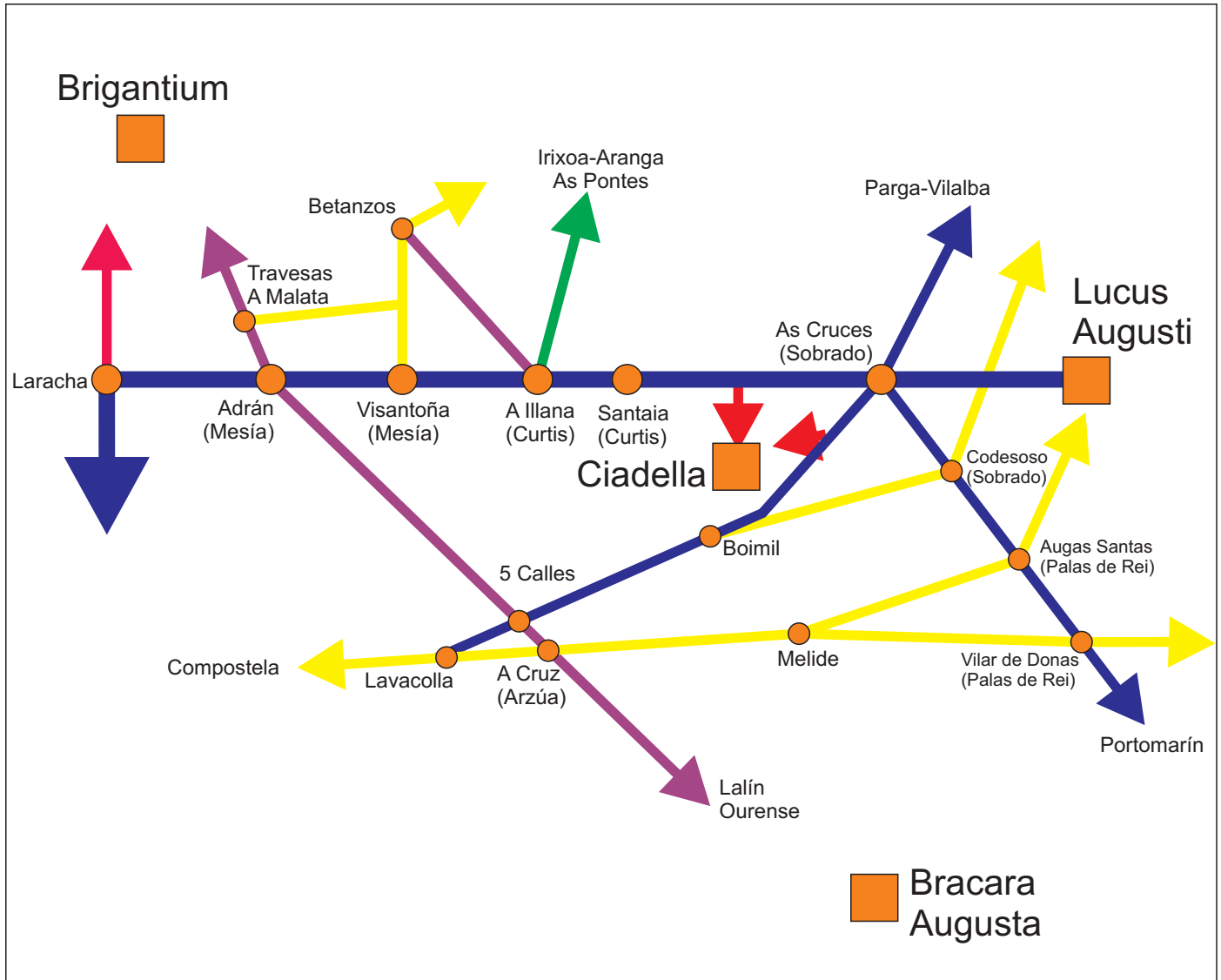
A esta investigadora temos que agradecer a valentía de propor a súa acertada hipótese, baseada en restos arqueolóxicos e un gran traballo de campo, fronte a hipótese non demostrada (34) que equipara o trazado da estrada N-VI coa vía XX que iniciou Monteagudo (1955) e que ten provocado a reiteración do erro e a confusión na investigación posterior. Para a nosa área de traballo Rosa Maside propón:

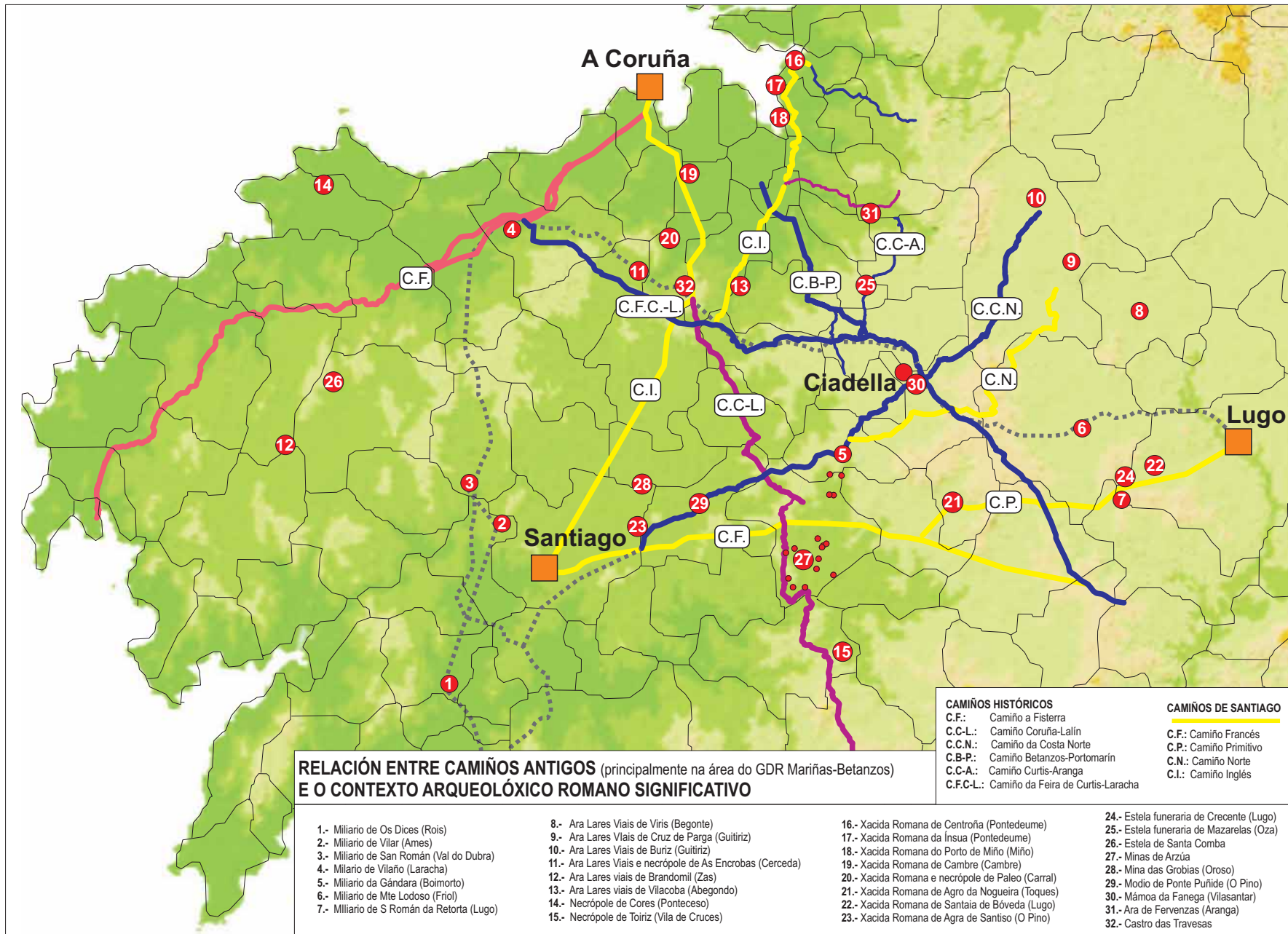
- No referente ao Camiño da Feira Laracha-Santaia de Curtis proseguindo polo Camiño Betanzos-Portomarín até ás Cruces onde vira para Friol. Esta opción, con matices, tamén parece, às veces, reflectida na obra de Rodríguez Colmenero et al. (2004: fig 23).
- Da mesma maneira, identifica unha variante o atallo que utiliza parte do Camiño á Costa Norte (de Lavacolla a Boimorto) aínda que logo prosegue polo Camiño Norte de Santiago.

### O contraste cos restos arqueolóxicos confirma a hipótese de partida:

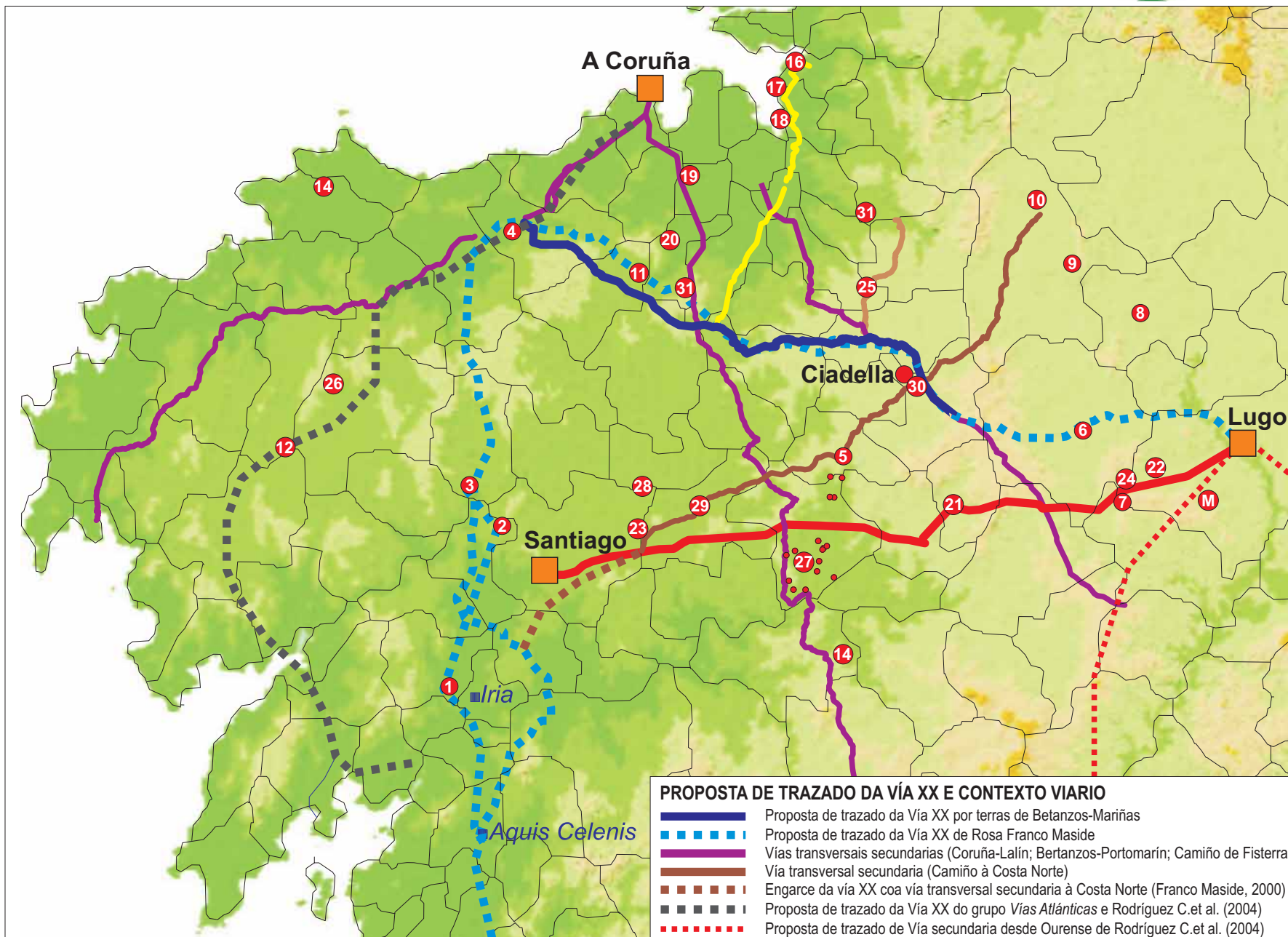
1. **Existe unha grande vía horizontal (35)** que parte desde Bergantiños, arroupada polo miliario de Cabovilaño que prosigue para Cerceda, pasando perto das Encrobas, cruzando Mesón do Bento até o cruce de Adrán. Segue para Visantoña, Mesía, Illana, Santaia até As Cruces (Sobrado). Neste sector fican treitos intactos entre Santaia e As Cruces por mor da construción en 1882 da estrada Teixeiro-Sobrado. O Camiño do Monte entre Mesía e Lurdes (Curtis Estación) aínda que asfaltada mostra grandes treitos rectos, con curvas angulosas e curtas para primar o carácter rectilíneo e anular o sinuoso.
  - Trátase dunha vía moi eficiente por descorrer pola liña de cumes, con grandes treitos rectilíneos e sen grandes pendentes.
  - O emprazamento do campamento romano da Ciadella no val do río Cabalar condiciona o seus acesos. A vía que discorre polo Monte da Corda non baixa ao campamento senón que prosegue pola liña de cumes até As Cruces. O aceso realizaríase através dunha pequena variante (tal e como é o caso do Castro das Travesas que mais adiante mencionaremos).
  - Observamos unha grande cantidade de topónimos xermanos dispersos ao longo da vía na beira sul, evitando na norte onde se sitúa o rebordo montañoso.

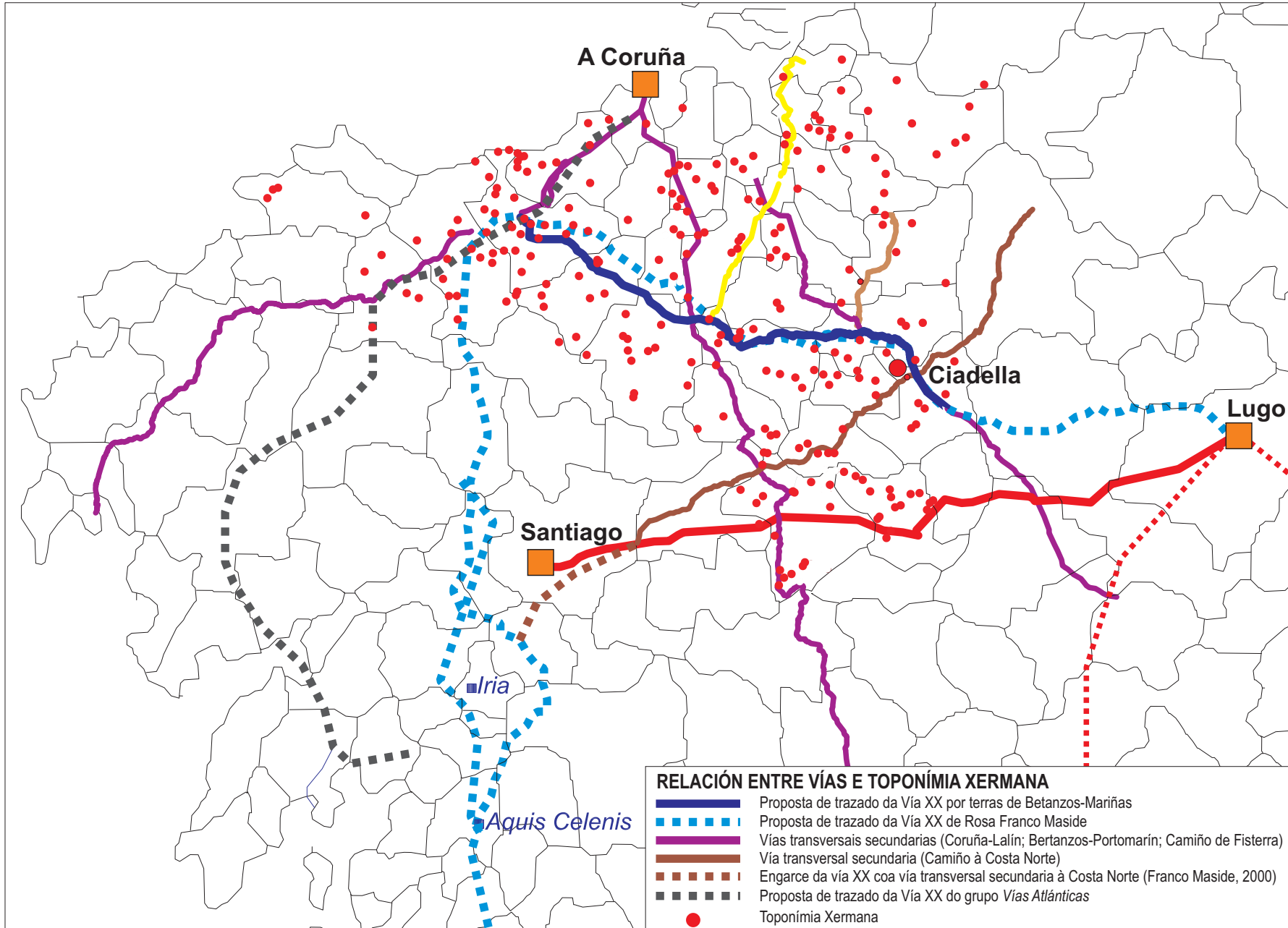
- **Como vía principal compórtase como un eixo hierarquico das redes de camiños.** A meirande parte dos principais camiños comarcais conflúen na vía que non só permite a comunicación co campamento da Ciadella e a capital conventual (Lucus Augusti), senón entre os distintos territorios da trama.











## 2. Merece unha mención especial as vías transversais secundarias.

- **Algunhas delas teñen un carácter marcadamente local.** Eis o caso dos camiños do entorno de Betanzos, e Aranga-Irixoa. Por unha parte permiten o aceso a redes xerais (camiño de Betanzos a Visantóña-A Malata/A Illana ou desde Monte Salgueiro/A Castellana (36)) e por outra artellan o territorio dando servizo a numerosos asentamentos (relación do Camiño Inglés coas xacidas do Porto de Miño, A Ínsua e Centroña p.e.).
- **Outras, para alén da función local, permiten a circulación a longa distancia a destinos moi significados.** Queremos destacar catro casos:

- A verosímil orixe romana do **Camiño A Coruña-Lalín** susténtase, entre outros, na asociación con importantes xacidas romanas (A Coruña, Cambre, Castro das Travesas, conxunto mineiro de Arzúa ou Toiriz). Existe tamén asociación da toponimia xermana con esta vía, con concentracións en zonas de gran potencial agrícola (Carral-Cambre, Mesía e Arzúa).

Historicamente este camiño ten sido estratéxico. En época moderna, antes da construción da N-VI, permitiu o enlace da capital da intendencia xeral do Reino de Galiza co Camiño Francés a gran vía de comunicación co exterior. Da mesma maneira en época romana permitiría unha fácil conexión directa con Ourense e por tanto coa capital provincial Bracara Augusta, moito mais directa que a propia vía XX.

O treito que chega á Coruña tamén é coñecido como o Camiño de Faro. Podemos presupor a súa antigüidade atendendo ao seu uso por peregrins desde principios do século XII (Padín, 1999: 65ss).

- **O Camiño de Betanzos a Portomarín** permitía en época moderna o aceso da zona de Betanzos co importantísimo Camiño Francés en Vilar de Donas. Mais a súa continuidade para o Este relaciónao coa área mineira oriental, e non hai que esquecer que este camiño conectaba co campamento da Ciadella.

Recentemente en Requián (Betanzos) no decurso dun controlo arqueolóxico documentouse o empedrado dun camiño antigo que coincide coa traza deste camiño (37).

- **O Camiño de Fisterra (e Muros)** aparece asociado a unha grande concentración de topónimos xermanos. Sobre todo na zona de conexión co Camiño da Feira, para nós a Vía XX. Cremos que a Coruña ten sido un pólo de atracción e as vías que saen da cidade as canles de dispersión para o asentamento dos novos continxentes humanos.

- **O Camiño á Costa Norte** é unha vía estratéxica que posibilita a comunicación desde a zona de Compostela até a costa norte (Viveiro e Ribadeu (38), perfectamente podía enlazar coa vía cantábrica que cita o Anónimo de Rávena (39)) sendo unha clara alternativa ao Camiño Norte de Santiago

Está asociado a importantes xacidas romanas: Ponte Puñide, Agra de Santiso, Miliario da Gándara, Torreta romana da Mámoa da Fanega, Parga...).

Seu paso a carón da mámoa da Fanega comporta unha clave cronolóxica a respecto do paralelo Camiño Norte de Santiago, que transita polo medieval Sobrado dos Monxes, deixando, desde aquela, en segundo lugar este outro camiño de orixe romana (40).

Este parece que foi o camiño utilizado polos vikingos para destruír o mosteiro de Santaia de Curtis depois de desembarcar en Arousa en 968 e matar ao bispo Sisnando (Padín, 1999: 60ss).

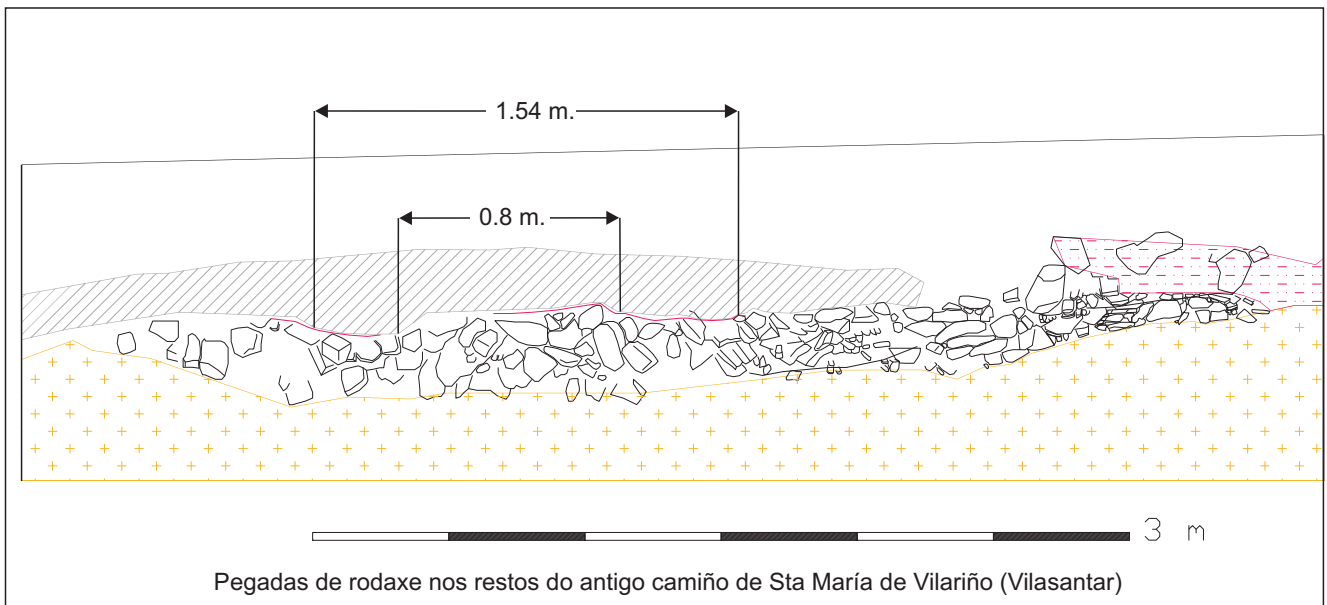
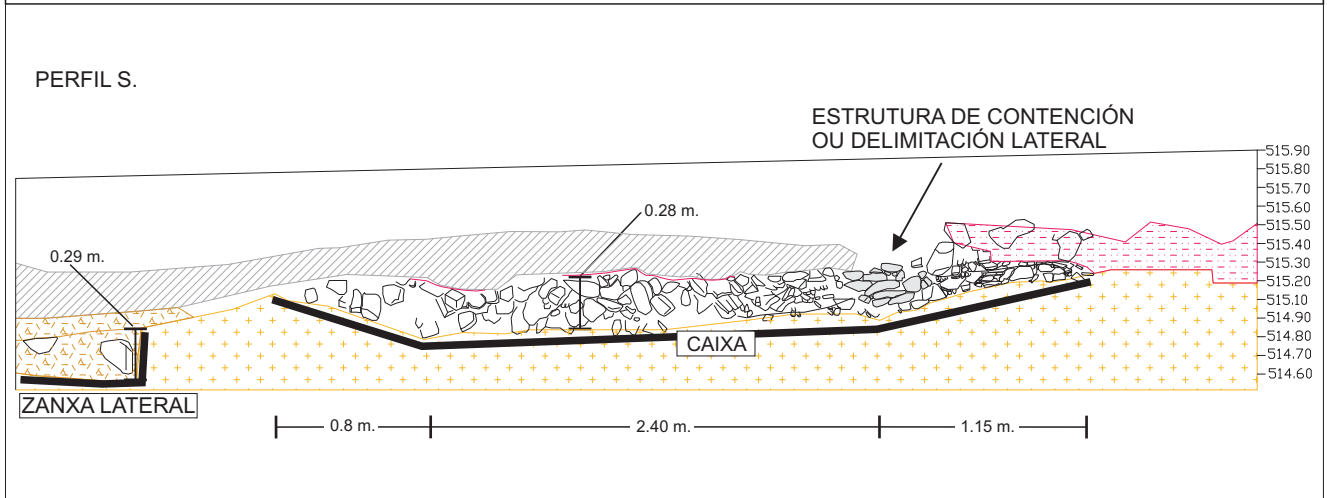
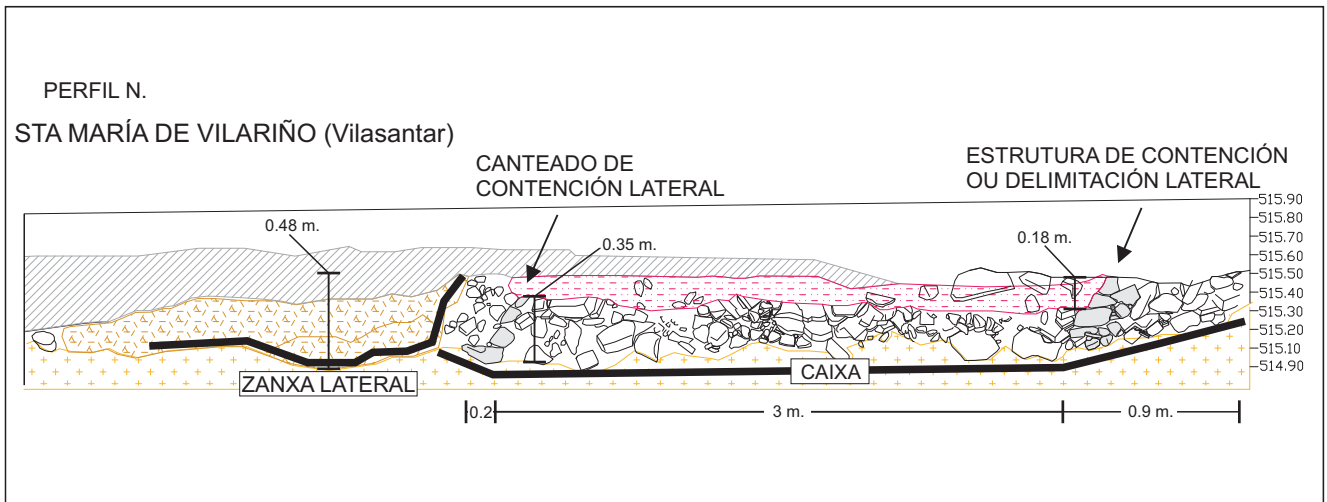
Recentemente puidemos verificar arqueoloxicamente as características construtivas deste camiño. Hoxe en día, non presenta unhas características construtivas homoxéneas: existen tramos empedrados e outros non, en función das características locais.

Na zona da Ponte San Pedro a vía presenta un ancho considerábel, cun firme empedrado e con desaugues laterais. Todo isto quizá pola necesidade de reafirmar o camiño nun entorno moi húmido.

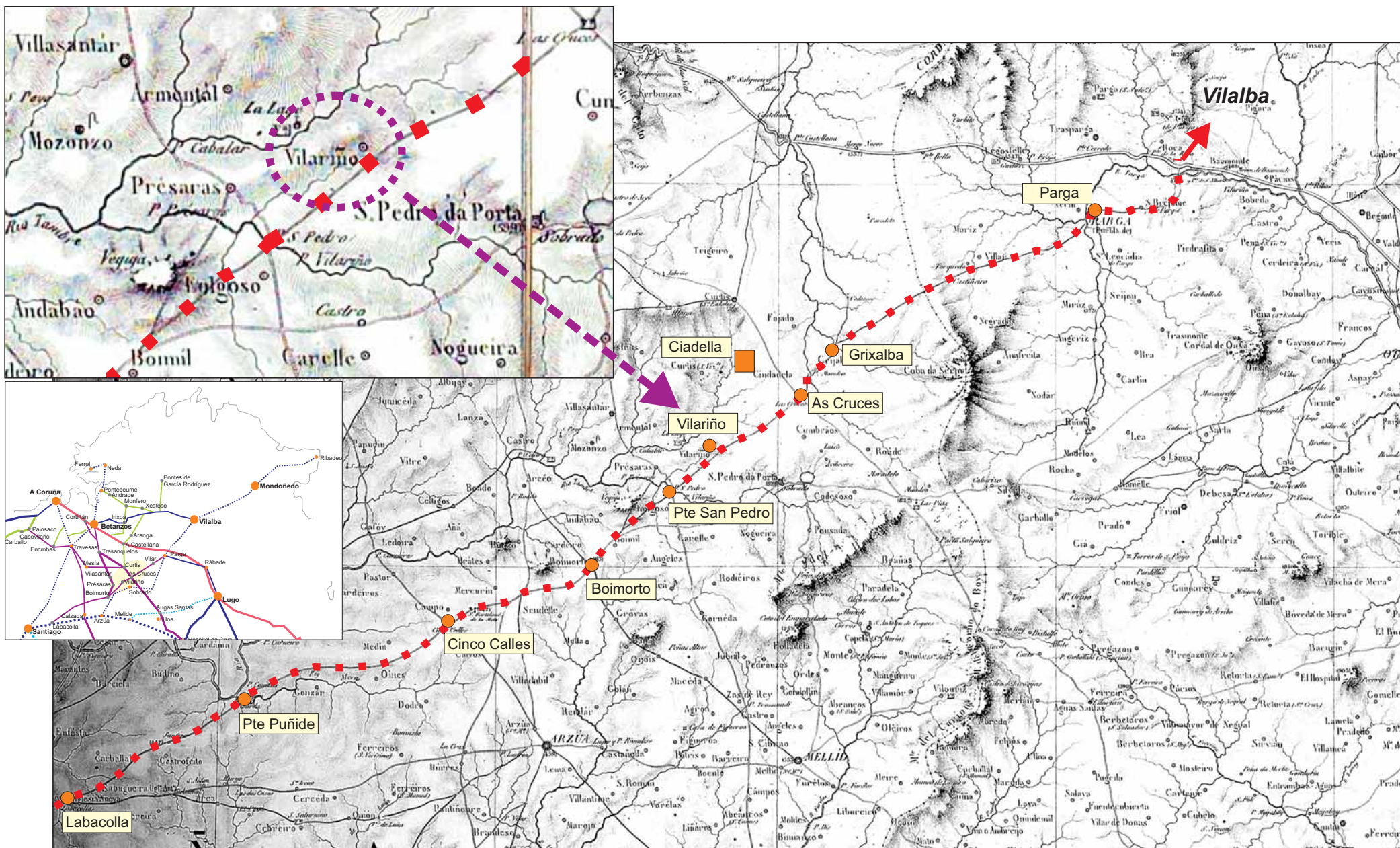
Hai treitos onde o firme está composto polo substrato regularizado e unha leve camada de gravas para rodaxe.

Porén, ten un ancho regular (con algunha excepción) que acada os 3-4 m de calzada, e 6-7 de ancho total (desde o exterior dos muros laterais).

O trazado xeral tenta ser rectilíneo: tan só describe un arco para evitar o fondo val do río Ceno. Mantén unha pendente media do 4-6%; pontualmente alcanza o 8% no val do río Pedregoso.

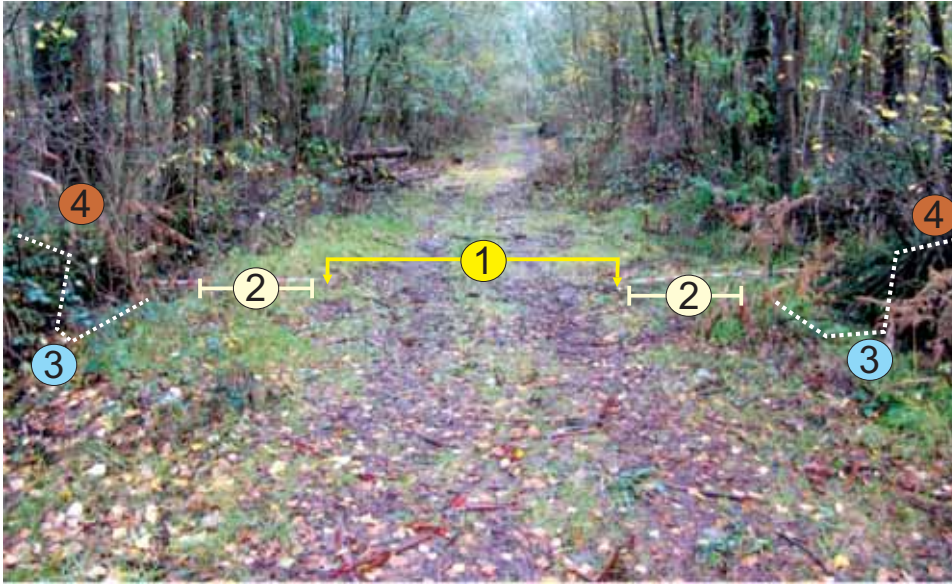


**Camiño à Costa Norte.** Seccións de camiño antigo por baixo da actual estrada no lugar de Santa María de Vilariño (Vilasantar), documentados nun controlo arqueolóxico.



**Camiño à Costa Norte.** A cartografía antiga (Fontán, 1845) indícanos que o lugar de Vilarinho está situado nun camiño antigo entre a Pte San Pedro e As Cruces. Porén non se trata dunha vía local ou comarcal, senón un treito intermedio entre a zona de Compostela (Labacolla e Pte Puñide p.e.) e a Terra Chá (Parga e Vilaba) e que podía alcanzar a costa norte. Resulta moi revelador seu paso por Ponte Puñide, Boimorto, A Fanega ou As Cruces pola súa relación con restos romanos significativos

## DETALLES CONSTRUCTIVOS EN SUPERFICIE DO CAMIÑO Á COSTA NORTE.



**Zona da Ponte San Pedro**, a calzada é de grande calidade polas dimensións e conformación, quizá como unha continuación dos items constructivos da ponte, e pola necesidade de reafirmar o camiño nun punto de inundacións.

- 1.- Faixa de rodaxe 2.5-3 m.
- 2.- Faixas laterais 1.4 m.
- 3.- Desaugues laterais 0.6 m.
- 4.- Muros laterais

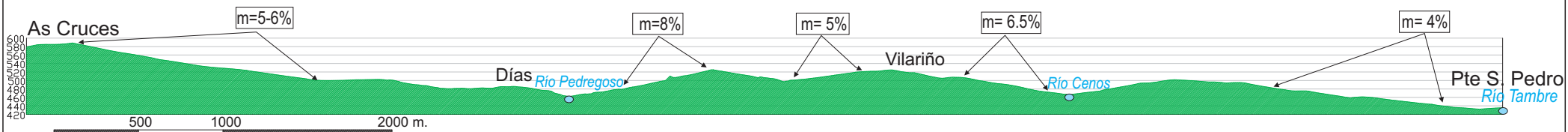


**Treito entre a Ponte San Pedro e Villariño.** Camiño ancho (4-5 m.), sen desaugues laterais nen empedrado. Está delimitado por muros laterais e vexetación autóctona. O firme do camiño foi o substrato rochoso alisado.

O vello camiño transitaba sobre o substrato rochoso aplanado e regularizado. O uso constante do camiño e a fragilidade do substrato (mornazo) causou o seu afundimento case 1 m. O nivel orixinal fica enterrado por unha camada vexetal nas beiras.

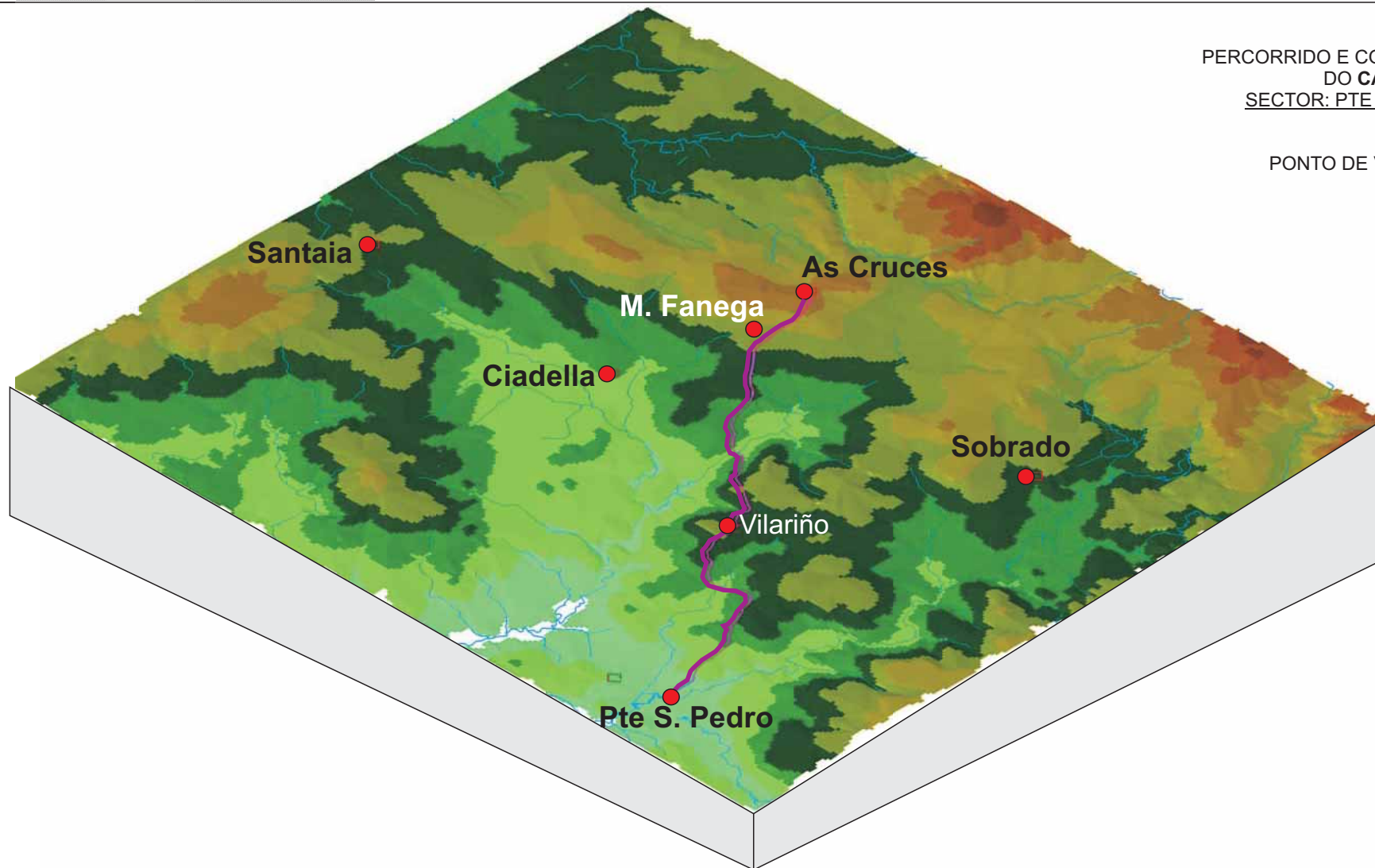


PERFIL DO PERCORRIDO E PENDENTES



PERCORRIDO E CONTEXTO OROGRÁFICO  
DO CAMIÑO À COSTA NORTE  
SECTOR: PTE S. PEDRO - AS CRUCES

REPRESENTACIÓN 3D,  
PONTO DE VISTA ISOMÉTRICO S.O.





# 6 ESPECIFICIDADES NA TERRA DE BETANZOS-AS MARIÑAS: O ÁMBITO DO CASTRO DAS TRAVESAS

## 6.1. *Oppida* e contexto viario xeral

O Castro das Travesas é un asentamento fortificado de entre 6 a 12 ha. emprazado sobre unha chaira, buscando tan só a vantaxe defensiva da pequena pendente do val do río Abelleira no sector Oeste. Polas dimensións e morfoloxía temos que consideralo como un ***oppida***. Nas dúas campañas de escavación temos documentado material indíxena do século III-IV a.C., materiais mediterráneos de importación, formas no cambio de Era, e material romano de construción.



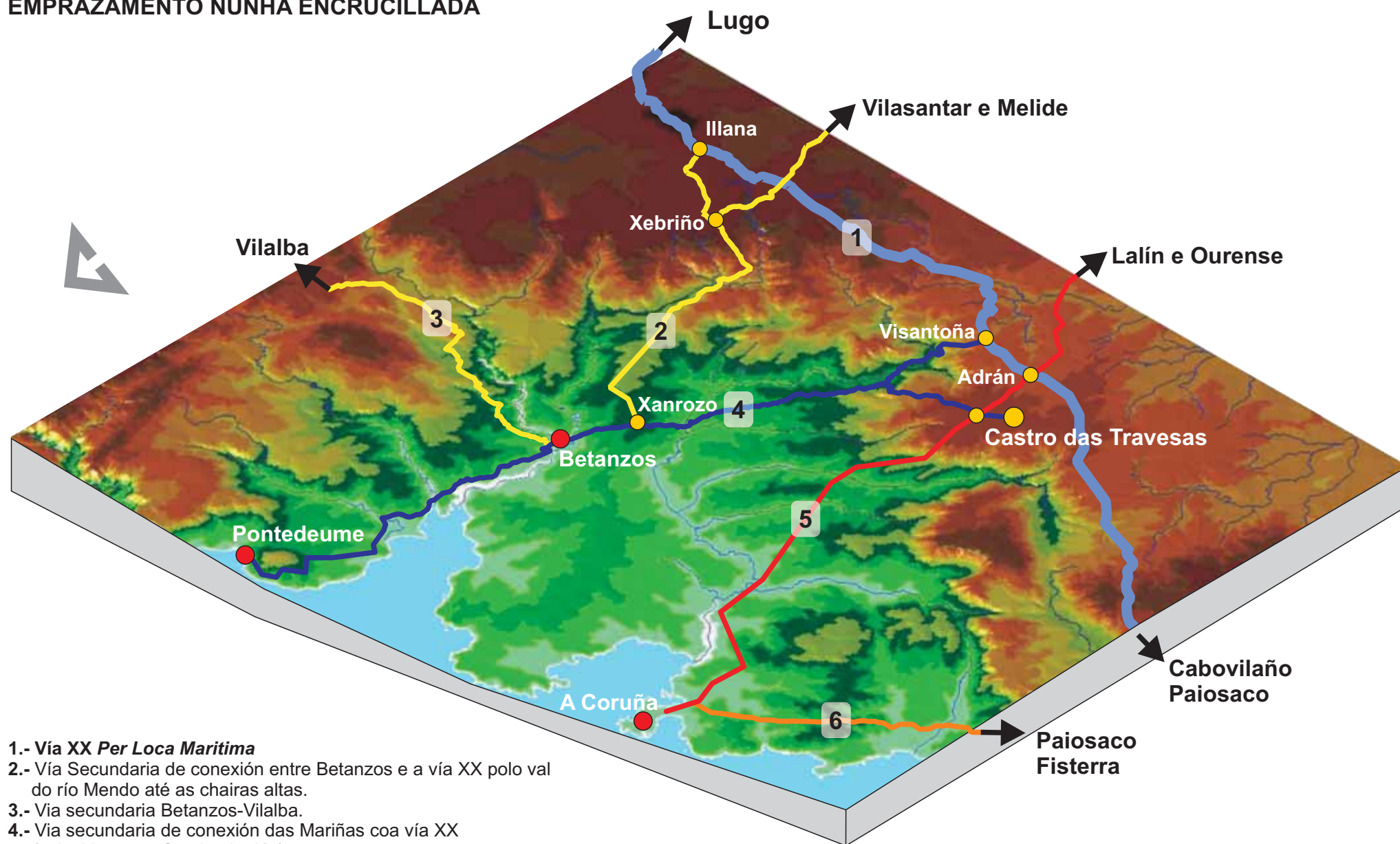
Na zona comprendida entre lugares próximos como As Travesas (Carral), A Malata-Adrán (Abegondo), Mesón do Bento (Ordes) e quizá Visantoña (Mesía) crúzanse catro importantísimos camiños.

Tal vez por isto, na cartografía histórica se reitere o topónimo de “As Travesas” en alusión á área onde se produz esa gran encrucillada.



1. **Camiño da Feira** (trazado que propomos para a vía XX na zona de Mesía a Curtis).
2. **Camiño A Coruña-Lalín** (vía transversal secundaria de longo alcance). Nas inmediacións da Coruña coñecido como Camiño de Faro ou Camiño Inglés.
3. **Camiño Inglés desde Betanzos** (vía transversal secundaria de conexión comarcal á rede principal).
4. **Camiño Inglés por Bruma**, que consideramos un desvío medieval para Compostela.

## O CASTRO DAS TRAVESAS NO CONTEXTO VIARIO ANTIGO EMPRAZAMENTO NUNHA ENCRUCILLADA



- 1.- Vía XX Per Loca Marítima
- 2.- Vía Secundaria de conexión entre Betanzos e a vía XX polo val do río Mendo até as chairas altas.
- 3.- Vía secundaria Betanzos-Vilalba.
- 4.- Vía secundaria de conexión das Mariñas coa vía XX (coincidente co Camiño Inglés)
- 5.- Camiño A Coruña-Lalín-Ourense (conecta coa XX, XIX e XVIII).
- 6.- Camiño de Fisterra

## 6.2. O ramal de acceso ao castro das Travesas desde a vía *Per Loca Maritima*

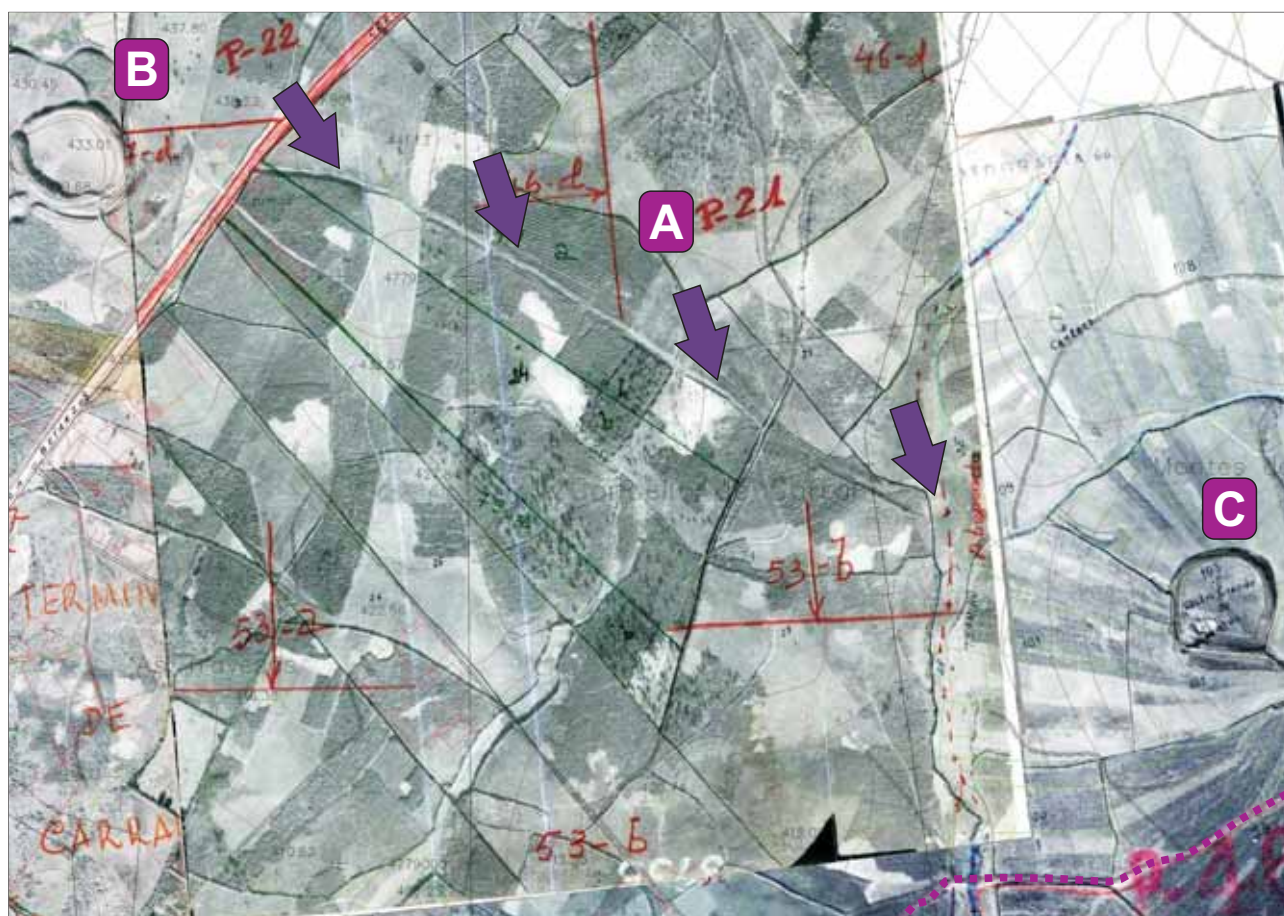
Resulta curioso que as entradas do castro das Travesas estexan orientadas a un pequeno val, de costas às planicies que facilitarían o tránsito e o acceso. Dificultar a aproximación parece relacionada cunha intención defensiva, que resulta paradóxica co emprazamento xeral do castro.

En 2010, de forma casual, verificando en campo o traxecto do Camiño A Coruña-Lalín, nun punto estratéxico onde conflúen os dous Camiños Ingleses (procedentes da Coruña e Ferrol con destino a Compostela) pouco antes de Bruma, observamos dous indicios importantes:

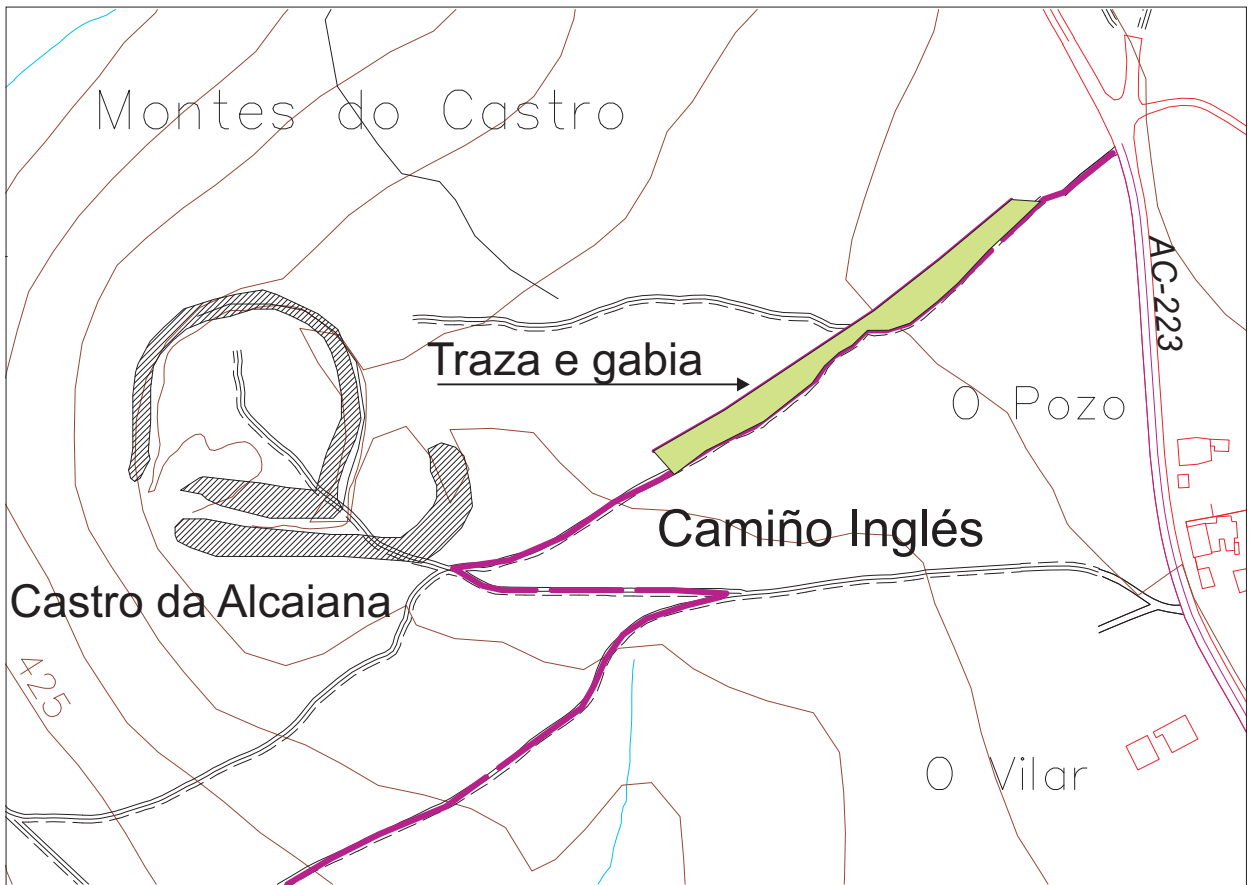
1. A roturación dunha finca grande deixaba ver unha traza rectilínea, que se correspondía cun antigo camiño que conectaba o castro das Travesas co Camiño A Coruña-Lalín. As características non se correspondían coas dun camiño tradicional:
  - O camiño contaba (porque está parcialmente arrasado) con 4 m. de anchura e estaba flanqueado por muros de pedra. Este ancho excede ao tradicional de carro (1.5 m. aproximadamente).
  - Nunha inspección ocular puidemos observar que a mancha correspondíase cun pavimento constituído con xabre apisoado. Esta técnica non se corresponde coas prácticas tradicionais recentes; lémbra-nos solucións observadas nos viais internos do castro das Travesas.
  - O camiño apresenta unha traza perfectamente rectilínea.
  - A súa presenza fica reflectida nas ortofotos do antigo cadastro.
2. Este camiño parecía continuar intacto a escasa distancia. A carón do Camiño Inglés observamos unha gabia que franqueaba unha lomba lonxitudinal de 100 m. de comprimento e 4 de anchura.
  - O cotexo da fotografía do cadastro antigo (1956) mostrou unha traza lineal prosigue. Isto indicounos que non se trataba dun carreiro criado por tránsito recente, nen froito dun ancheamento pontual.
  - A traza rectilínea e a súa asociación ao Camiño Inglés facíanos sospeitar nunha relación forte entre ambos. Mais de que tipo?
3. Estes treitos están asociados ao castro da Alcaiana, de pequenas dimensións, porén ten un emprazamento estratéxico.



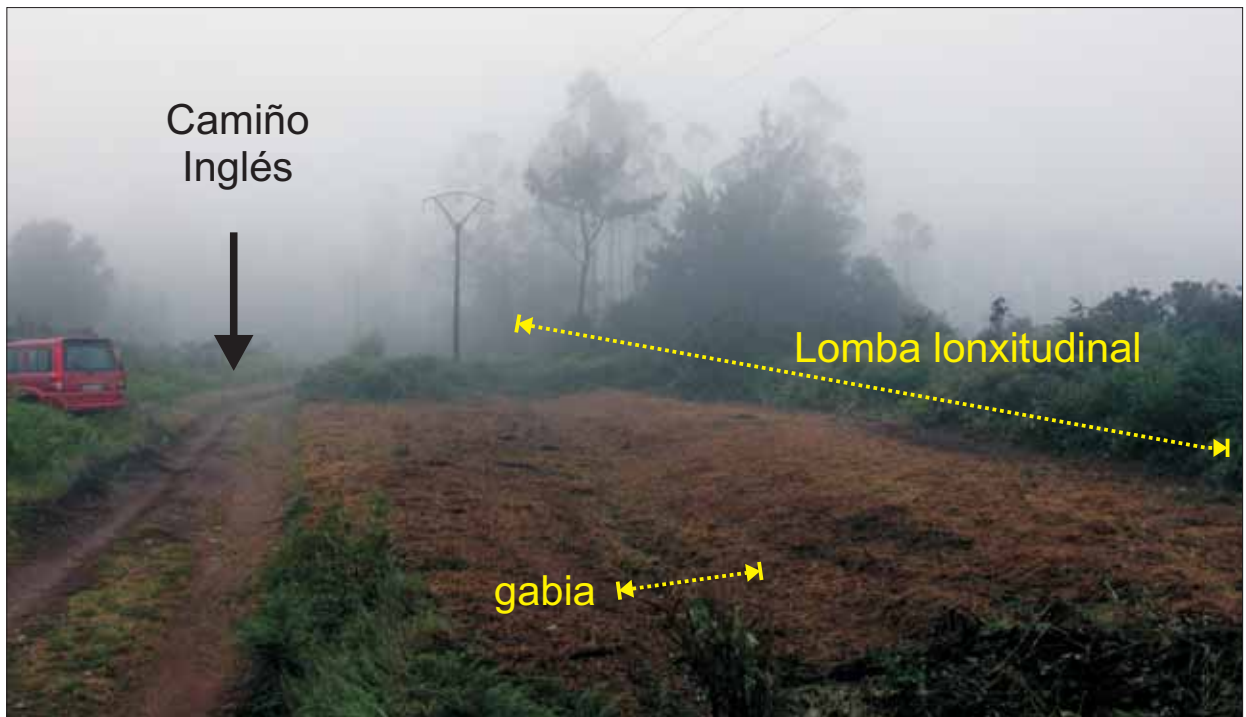
Evidencias recentes: mancha lonxitudinal [A] en campo roturado nas inmediacións do castro das Travesas [B]



**Contraste coa fotografía de 1956:** a mancha correspóndese cun camiño [A] que tivo un firme composto por xabre apisonado e compactado. Este treito enlaza o castro das Travesas [B] co castro da Alcaiana [C].

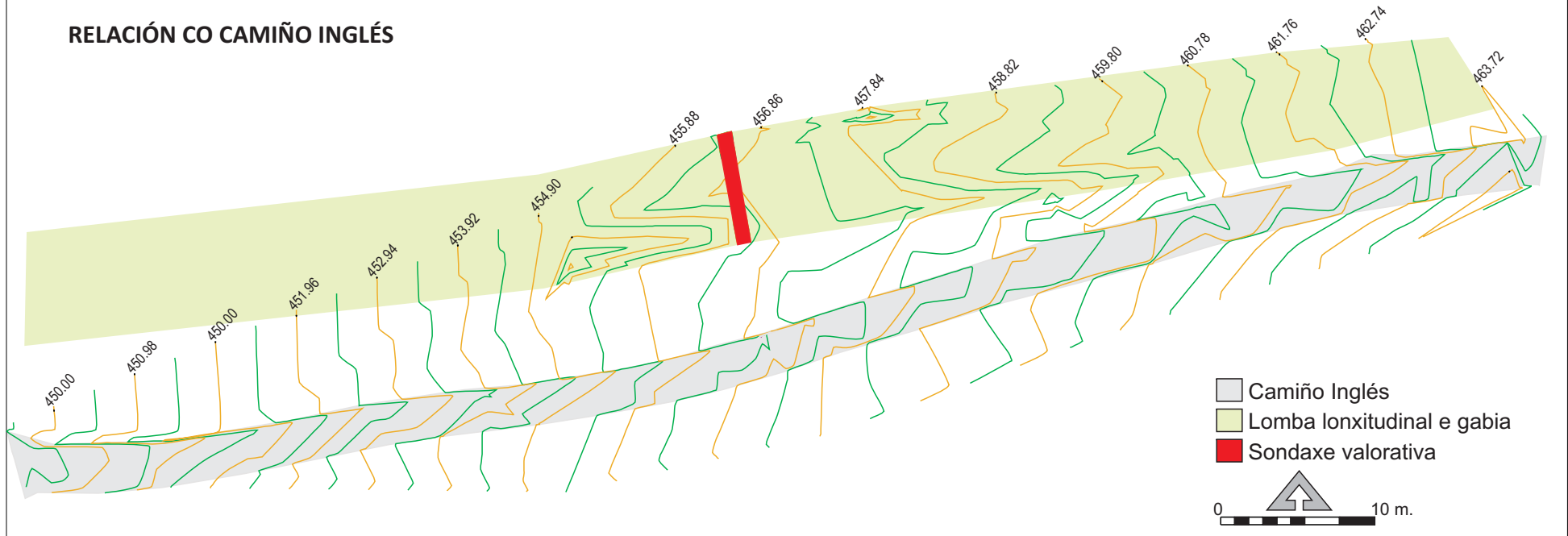


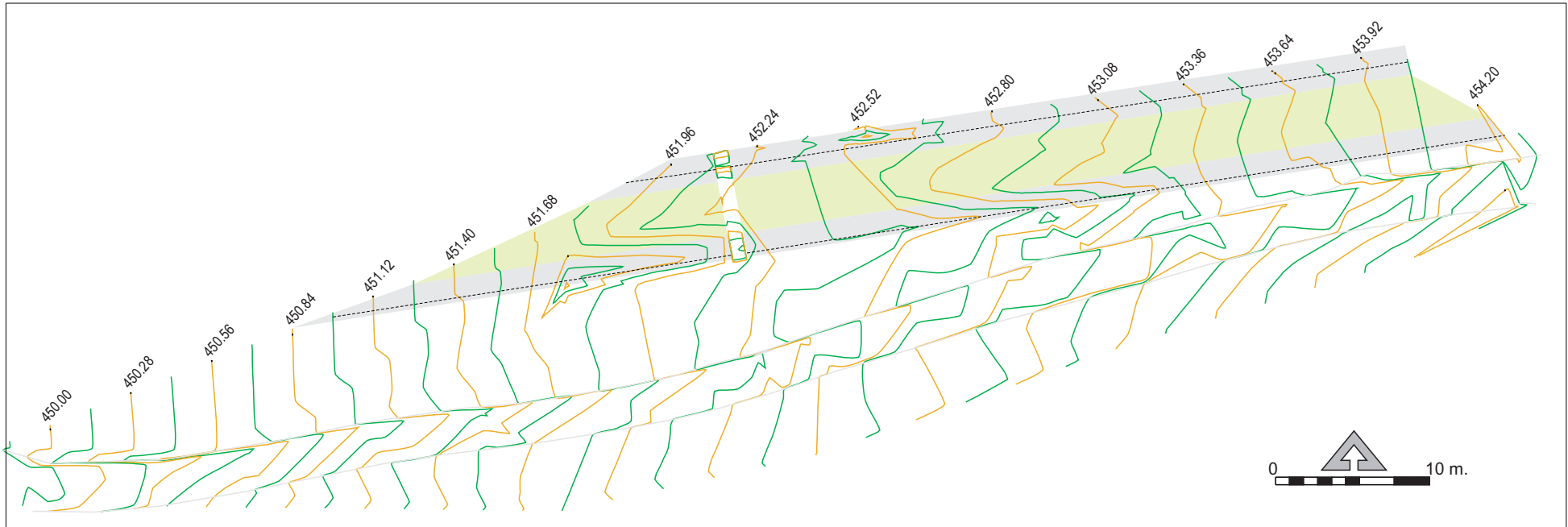
**Emprazamento** da lomba e gabia que insinuaban un treito intacto a carón do Camiño Inglés.



**Elementos recoñecíbeis en superficie** cunha limpeza vexetal previa à escavación arqueolóxica.

## RELACIÓN CO CAMIÑO INGLÉS

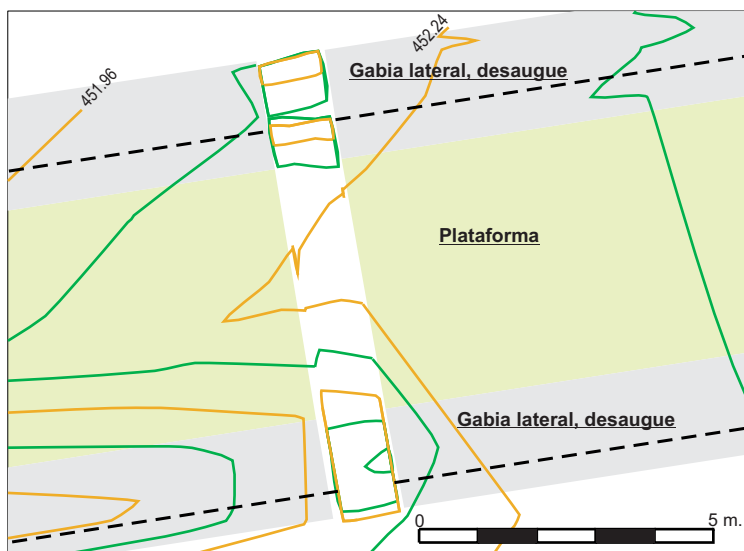




## 6.3. Resultados da escavación arqueolóxica: detalle construtivo

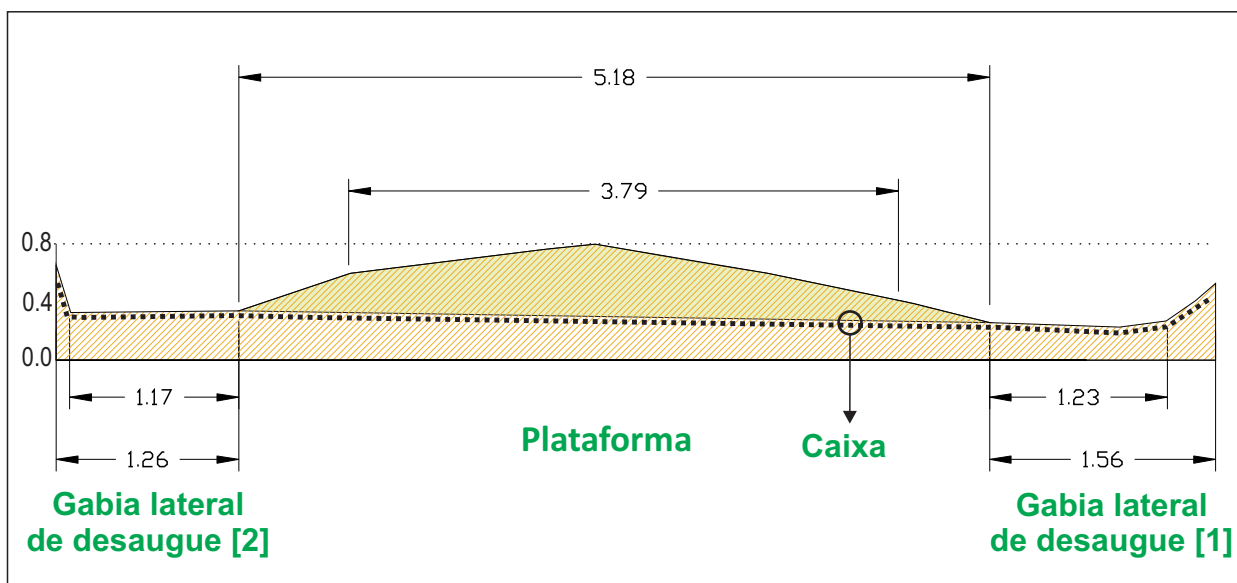
En 2011 tivemos a oportunidade de realizar unha sondaxe valorativa que verificou o carácter de «vía» independente do Camiño Inglés contiguo, así mesmo forneceu datos relevantes sobre súas características construtivas, e confirmou o importante contexto viario no que participa.

1. Tras a apertura dunha sondaxe valorativa de 1 m. de ancho por 10 m. de través,



atopamos que a zona sobreelevada se correspondía cunha **plataforma de vía**, flanqueada aos lados por **gabias de desaugue**. Estes elementos parecían estar dentro dunha **caixa** escavada no subsolo, con claros indicios dunha **superficie preparada** sobre a que se apoia a plataforma. Todo isto corroborou a hipótese de partida, decidíndose non aplicar ningunha técnica agresiva ou

destrutiva para documentar a composición interna. A estratigrafía mostra acúmulos de sedimentos da plataforma arrastrados ás gabias laterais (terra e gravas) todo cuberto por unha camada de terra vexetal superficial de espesor variábel (segundo a orografía).



Perfil: morfoloxía, elementos e dimensións



**2. A plataforma** ten 5.18 m. de anchura e unha altura ponderada no sector central de 0.50-0.60 m. Está conformada por xabre local (xisto) apisonado e compactado. Este material arxiloso é moi duro (seco) e impermeábel (húmido). A configuración en arco axuda á evacuación de augas e por tanto a súa conservación.

A composición coincide cos restos da traza observada nas proximidades do castro das Travesas.

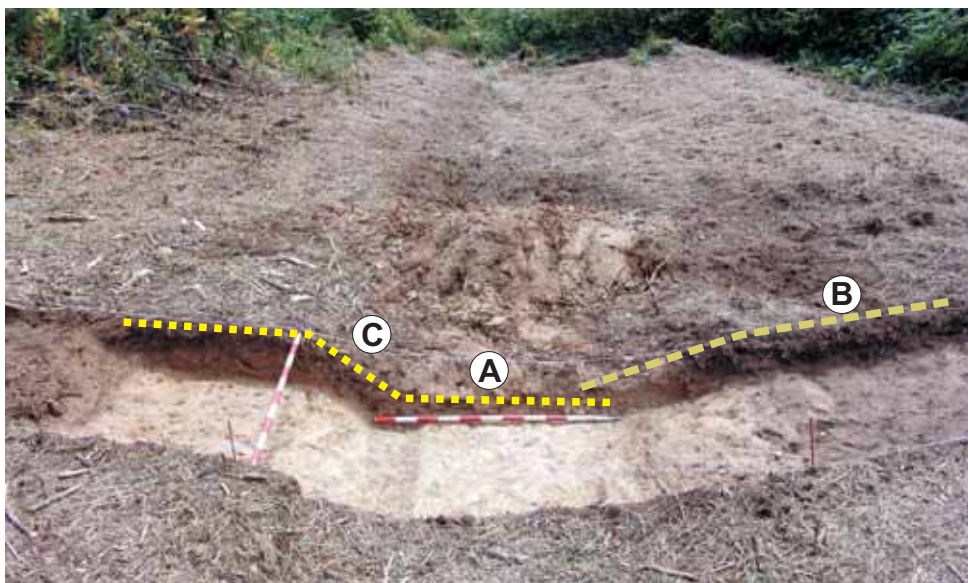


Vista xeral da plataforma

castro das Travesas. Por outra parte, xa temos indicado que no propio castro documentamos pavimentos viarios similares, que se caracterizan pola súa resistencia e versatilidade.

No sector central obsérvamos pegadas que consideramos rodaduras de carros cunha anchura media de 1.40? m.

**2. A caixa** está escavada nos niveis meteorizados superficiais da peneda. **A**



Detalle da caixa na gabiá 1, configuración e encontro coa plataforma.

**superficie preparada [A]** é a base da caixa, a cal está nivelada e regularizada, apresentando cotas uniformes que definen un plano horizontal. Esta superficie funciona como apoio da plataforma **[B]**, e como fondo as gabias laterais. Os flancos da caixa configuran os lados externos das gabias **[C]**.

**3. As gabias laterais** son as canaletas que median entre a plataforma é os flancos da caixa. Teñen unhas dimensións semellantes: rondan 1.20 m. no pé e 1.30-1.60 na cabeza de talude. Nos dous casos os fondos son planos; forman parte da superficie preparada sobre a que se asenta a vía.

Pese a simplicidade do deseño, que tan só persigue a evacuación e canalización de augas, observamos diferenzas entre ambas:

- A gabia 1, mostra no fondo un pequeno rebaixe rectangular, perfectamente rectilíneo ao longo da gabia. Posíbelmente se trate dun pequeno cano. Ese pequeno detalle resalta o carácter intencionado de toda a estrutura.
- A gabia 2 é simples; a plataforma incrementa a inclinación para delimitar a canle.



Gabia 1



Gabia 2

## 6.4. Implicacións e conclusións

A escavación puxo de manifesto a existencia dunha calzada, composta por unha plataforma e gabias laterais, construída con materia prima local. No contíguo Camiño Inglés non observamos estas características; senón que ambos vanse afastando progresivamente, mostrando rumos ou direccións diferentes. Pese a proximidade son vías distintas.

Porén, as características construtivas son coincidentes cos restos do camiño arrasado, que, a escasa distancia, se dirixe ao castro das Travesas. Por outra parte, as trazas tenden a encontrarse. Por todo isto, consideramos que ambos treitos formaron parte dun **camiño unitario; unha calzada que se dirixía ao castro das Travesas.**

Así as cousas, consideramos relevantes dúas cuestións:

- 1.- En atención ao contexto viario, a calzada conecta directamente co Camiño Coruña-Lalín, o cal consideramos unha importantísima vía secundaria da *Per Loca Maritima*, que permite dirixirse quer para o norte a Brigantium (relevante infraestrutura portuaria romana), quer para o sul a Lalín, Ourense e desde alí a Bracara Augusta (capital provincial).

**Queda acreditada, desde un punto de vista construtivo, a participación do castro das Travesas na rede viaria principal na antigüidade.** Esta participación vai permitir a recepción de materiais foráneos ao longo do tempo, tal e como testemuñan as esvacións arqueolóxicas nas Travesas.

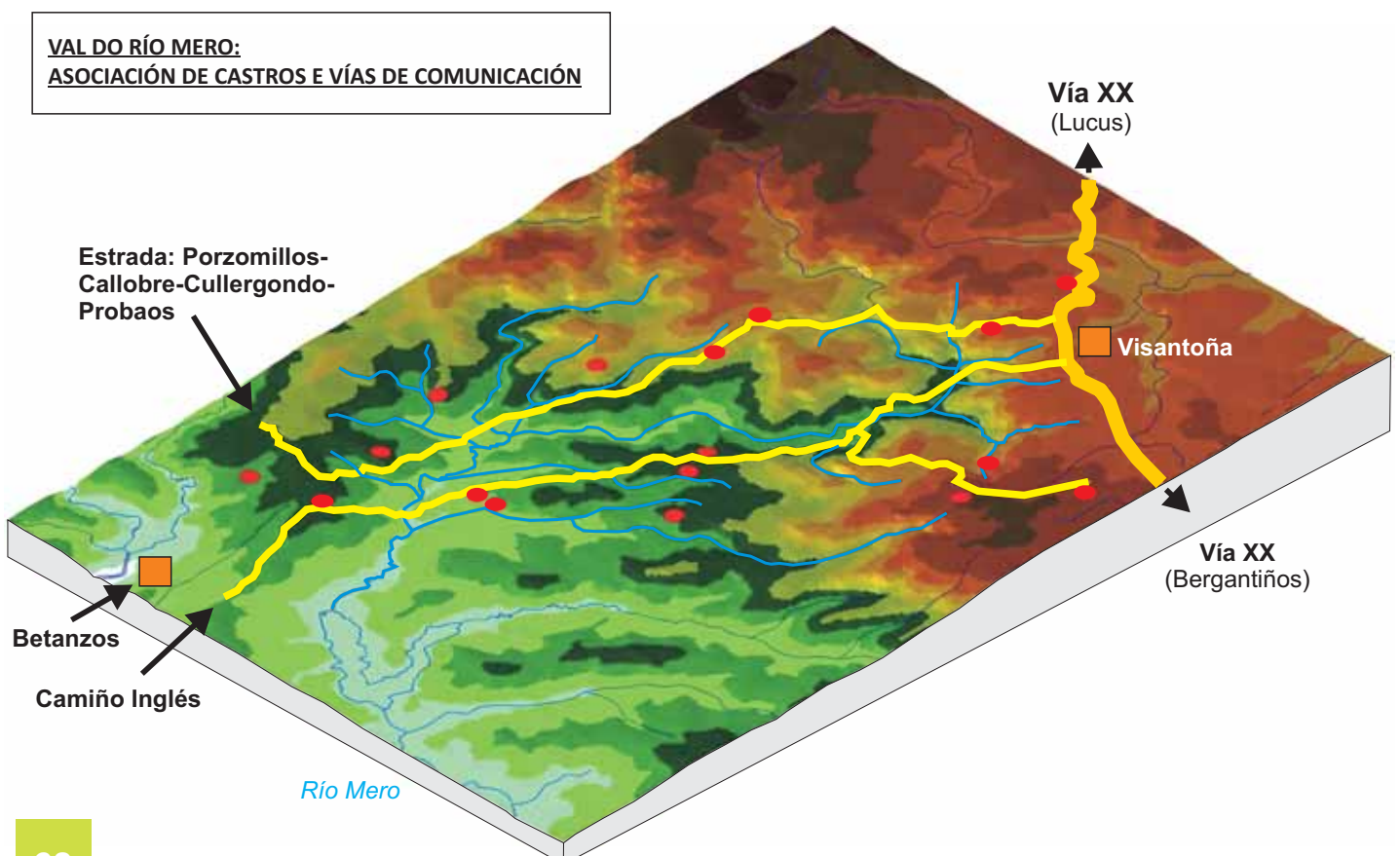
- 2.- O pequeno castro da Alcaiana está ao pé da calzada. Non se trata dunha simple proximidade senón dunha relación directa. Tampouco resulta casual o emprazamento a escasa distancia do desvío desde o Camiño Coruña-Lalín. O seu tamaño e empramento fainos considerar este recinto fortificado como unha instalación viaria, cunha función de custodia do acceso às Travesas, con crolo viario, apoio a viaxeiros etc.

**En canto á cronoloxía, a calzada ten un indubitable factura romana;** tanto na composición como nas dimensións. Os 5.18 m. da plataforma equivalen a uns 18 pés romanos (semellantes a outros casos na Península Ibérica), e as gabias a 4 pés. O Camiño Inglés non presenta estas características, polo que podemos descartar esa orixe. Por outra parte mostran destinos distintos. Na Idade Moderna os esforzos construtivos centráronse na rede principal, a cal temos ben estudada en Carral, polo que tamén desconsiderar esa hipótese.

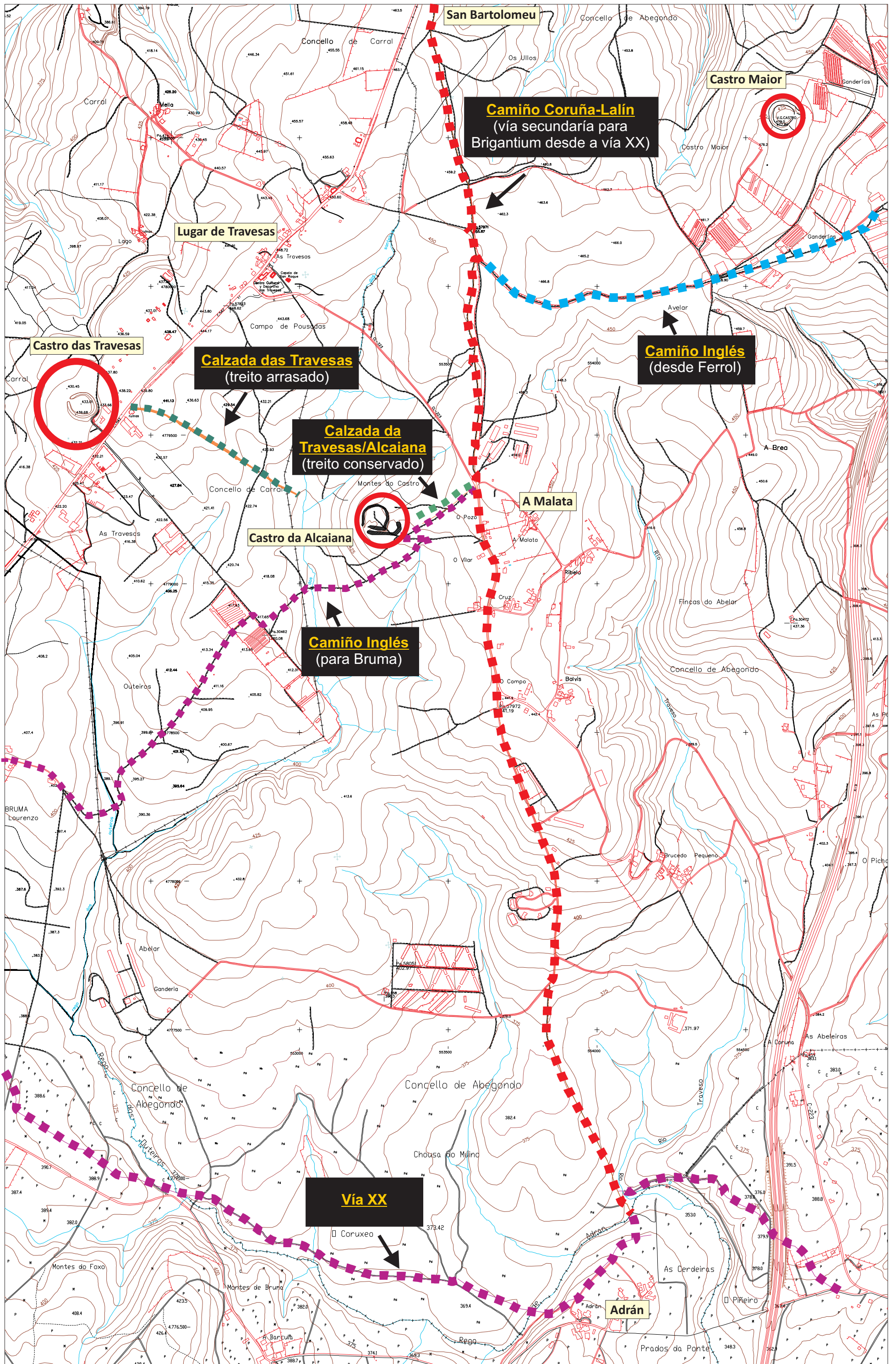
A presenza desta destacábel xacida está claramente relacionada co contexto viario. Rodríguez Colmenero et al. (2004, 47-48) ten posto de manifesto a **relación entre núcleos poboacionais indíxenas de importancia co trazado das vías romanas**, aínda a non ser factor determinante. Para a Vía XVIII existen varios casos onde coinciden mansios neses núcleos indíxenas ou nas proximidades (Rodríguez Colmenero, 1995).

A infraestrutura viaria castrexa non só foi considerada para as mansios senón tamén puido colaborar no deseño do trazado tal e como ten posto de manifesto González Ruibal (2001) a respecto da relación do trazado da Vía XIX e o emprazamento de algúns castros na zona das Rías Baixas.

Esta situación a observamos no val do río Mero, nos concellos de Abegondo, Betanzos, Oza-Cesuras e Mesía. O val actúa como un corredor natural que comunica a zona das Mariñas coas terras altas da Montaña. Esta cualidade é aproveitada por dous camiños históricos aínda en uso na actualidade: o Camiño Inglés procedente de Ferrol, e o camiño de Porzomillos, Callobre, Cullergondo e Probaos. Consideramos que, cando menos, o Camiño Inglés utiliza a traza dunha vía romana secundaria que partía desde a vía XX para a zona costeira das Mariñas na que se documentan numerosas xacidas romanas (porto de Miño, a Ínsua, Centroña, etc). A presenza dunha ara adicada aos deuses viais en san Paio de Vilacoba (Erias Martínez, 1984), a carón do camiño, confirma esta hipótese. Da mesma maneira observamos unha asociación significativa dos castros deste val con eses camiños, o cal manifesta un gran interese pola aptitude comunicativa deste entorno xa na Idade do Ferro, e que se mantivo posteriormente en época romana e medieval.







# 7 BIBLIOGRAFÍA

- CAAMAÑO GESTO, J.M; FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, C.; & MEIJIDE CAMESELLE, G.; (1997-1998): “El Miliario de Friol: aportaciones al conocimiento de la Vía XIX”, in: Boletín do Museo Provincial de Lugo, nº 8; px. 1-18.
- CABEZA QUILES, F.; (2000) Os nomes da terra. Topónimos galegos. Toxosoutos, px.480.
- ERIAS MARTÍNEZ, A.; (1984) “O Berce” ara romana de Vilacoba. Anuario Brigantino nº 7, px. 9-13
- FERNÁNDEZ MALDE, A.; (1993-1994): “Contexto ambiental e implicacións socioculturais do fenómeno megalítico das bacías do Mendo e Mandeo”, In: Brigantium, nº 8.
- FRANCO MASIDE, M<sup>a</sup>.R.; (2000): “Rutas naturais e vías romanas na provincia de A Coruña”, In: Gallaecia, nº 19; px. 143-170.
- FRANCO MASIDE, M<sup>a</sup>.R.; (2001) “Vía per loca maritima: un estudio sobre vías romanas en la mitad noroccidental de Galicia. In: “Gallaecia” nº 20; px. 217-248.
- FRANCO MASIDE, M<sup>a</sup>.R.; (2004): “A Microtoponimia para o estudo das vías romanas”. In: (Dis) cursos da escrita. Estudos de filoloxía galega ofrecidos en memoria de Fernando Plaza. Fundación Pedro Barrié de la Maza. Álvarez, R., Santamarina, ed. Px. 291-314.
- GONZÁLEZ RUIBAL, A.; (2001) Camino del Tiempo: orígenes protohistóricos de la vía XIX. In: Larouco 3: px. 157-167
- HEREDIA CAMPOS, M<sup>a</sup> C.; (2005): “De polvo y barro” In: Revista del Ministerio de Fomento. Ingeniería, Cartografía y Navegación en la España del Siglo de Oro”. Nº 542; px. 26-45
- MONTEAGUDO, L.; (1955): “Via romana entre Betanzos y Guitiriz (Coruña-Lugo)”, In: Archivo Español de Arqueología, XXVIII, px. 300-305.
- MORALEJO ÁLVAREZ, J.J.; (2009) “Toponimia de las vías romanas de Galicia”. In: Acta Palaeohispanica X, Palaeohispanica 9, px. 189-202
- NARDIZ ORTIZ, C. (1992): El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. 480 px.
- PADÍN, A.; (1999) Crunia. Porto de Peregrinacións. Xacobeo´99, Xunta de Galicia, 136 px.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A.; (1995) “Mansiones y Mutationes en la Vía Nova” In: Cadernos de Arqueología, 12-13, px. 89-112.
- RODRIGUEZ COLMENERO, A., FERRER SIERRA, S. & ALVAREZ ASOREY, R. ; (2004): Miliarios e outras inscricións viarias romanas do noroeste hispánico (conventos bracarense, lucense e asturicense). Consello da Cultura Galega; 852 px.

- (1) E por tanto dotalos de protección e futura posta en valor.
- (2) Instituto Xeográfico Nacional.
- (3) Debidamente xeorreferenciadas e adaptadas á cartografía vectorial.
- (4) Recentemente en Vilariño (Vilasantar) por mor dun pequeno control arqueolóxico puidemos pór en práctica este método cun resultado óptimo: os restos atopados correspóndense cunha variante do Camiño Norte de Santiago, seguramente sobre unha vía romana secundaria que partía desde a vía 19 (Camiño Primitivo de Santiago).
- (5) 1692: Pierre Mortier *"Theatre de la guerre en Portugal, et les Algarves"* [Colección Puertas-Mosquera]. 1690-1705?: Iacobum Robyn *"Corona Portugalliae cum ei affinibus regnis hispanicis"* [Colección Puertas-Mosquera].
- (6) 1711: Herman Moll *"A new and exact map of Spain & Portugal, divided into its Kingdoms and Principalities"*.
- (7) 1705: Nicolás de Fer *"Royaume de Galice. Province d'Espagne"*.
- (8) 1772: José Cornide *"Mapa del M. N. Y. M. L. R.no de Galicia"*. 1784: Tomás López *"Mapa geográfico del Reyno de Galicia: contiene las provincias de Santiago, Coruña, Betanzos, Lugo, Mondoñedo, Orense y Tuy"*. 1791: F.J.J. Von Reilly *"Des Königreichs gallicien nördlicher theil"*. 1800: F.C.Güssefeld *"Charta Geographica REGNUM GALAECIAM (hispanice Galicia) in suas Provincias divisum praesentans ex illis D.T.Lopez ii collegavit"*
- (9) 1831: A. Donnet *"Mapa Civil y Militar de España y Portugal, con la nueva División en distritos, Enriquecido de los planes particulares de 34 Ciudades y puertos principales"*. Biblioteca Nacional de España. 1837: A.H. Dufour *"Mapa de Galicia con las nuevas divisiones"*.
- (10) 1845: D. Fontán *"Carta geométrica de Galicia: Dividida en sus provincias de Coruña, Lugo, Orense, Pontevedra; y subdividida en en partidos y ayuntamientos"*. Colección Martínez Barbeito do A.R.G.
- (11) 1764: J. Cornide & T. López *"Obispado de Mondoñedo"*. Colección Puertas Mosquera.
- (12) 1880: E. Valderde y Álvarez *"Mapa general del distrito militar de Galicia"*.
- (13) 1838: J.B. Tardieu *"Europe occidentale au XIème siècle"*.
- (14) 1884: Depósito de la Guerra *"Mapa itinerario del distrito militar de Galicia"*. 1889: *"Croquis estradas provincia da Coruña"*.
- (15) Implican obra de acondicionamento que só comezou a efectuarse en época moderna. Caso, por exemplo, da estrada Vilar (Pontedeume)-Curtis entre Torre Lavandeira e Queimada, ou a N-651 (Betanzos-Ferrol) ao seu paso pola ribeira de Bañobre (Miño).
- (16) Caso significativo da construción ex novo do Camiño Real, logo estrada N-550 A Coruña-Santiago, na segunda metade do XVIII, o cal reempraza ao antigo Camiño Inglés, modificando o seu trazado, pasando polo economicamente emerxente Val de Barcia (Carral). A alternativa polo Val de Veiga é de menor importancia.
- (17) Trátase dunha grande falla tectónica que divide o bloco que constitúe o Monte do Gato do bloco que conforma o Monte Salgueiro. Na planimetría da estrada Vilar-Curtis (na sección de Monte Salgueiro) de 1919-1921, figura a denominación de camiño real para a estrada que baixa desde Torre Lavandeira polo Val de Fervenzas. Este camiño sería un ramal do Camiño Real a Santiago que procedía de Veríns (Irixoa)-Muniferral (Aranga) e conducía as terras baixas de Oís (Coirós).
- (18) Téndese a admitir que as vilas romanas rurais habitualmente están perto de vías de comunicación. De igual maneira, existía o costume de situar as necrópoles nas beiras dos camiños.
- (19) A estrada N-550 é construída na segunda metade do século XVIII; a estrada AC-542 Mesóndo Bento-Sada (pasando por Betanzos) é construída entre 1866 e 1914; e a estrada AC-223 Portobello [na N-VI] –Malpica vaise construíndo desde 1865 até meados do século XX.



- (20) Aínda que a delimitación oficial do Camiño Inglés entre San Bartolomeu e A Malata a carón da estrada xeral é errónea obviando o histórico e ben preservado Camiño de San Bartolomeu.
- (21) Camiño núm. 9: Pontedeume-Monfero-Camiño a Vilalba.
- (22) Que foi reaproveitada cando foi construída o sector da estrada “Vilar-Curtis” en 1919. No día da inauguración, as cargas do novo tránsito provocaron un fallo na resistencia da ponte e a necesidade do seu reforzamento.
- (23) Documentación da construción da estrada Vila (Pontedeume) a Curtis Estación (Lurdes) no primeiro terzo do século XX (depositado no RAG).
- (24) Que a súa vez, como logo se verá, incorpora o tránsito procedente de Bergantiños.
- (25) Lurdes tan só era unha pequena capela nas imediacións do cruce de Sesmonde/A Baiuca onde se encontraban o Camiño Real procedente de Monte-Salgueiro (Camiño a Santiago através da Tieira e Mesía). A denominación Curtis-Estación é de 1956 segundo Fernando López Cabanas.
- (26) Así en 1863 aparece como estrada de segunda orde (e consonancia coa cualidade da ponte de Présaras), mais en 1870 baixa a cualificación a estrada de terceira orde.
- (27) Camiño A Coruña-Lalín p.e.
- (28) Un de nós, opinia que este topónimo puidera aludir a unha vía de época dos Antoninos.
- (29) O Camiño Portugués coincide en gran medida coa Vía XX. En 997 Almanzor utiliza para desprazarse desde Braga até Compostela. Da mesma maneira admítase a coincidencia dunha parte do Camiño Francés e do Camiño Primitivo coa Vía XIX.
- (30) Circunstancia que se mantivo en moitos lugares de Galiza até meados do século XX como lembra moita xente.
- (31) En 1711 críase o Real Corpo de Enxeñeiros Militares; en 1718 dase a “*Real Ordenanza*” onde se fixan os contidos dese corpo; en 1799 A. De Bethancourt crea o corpo civil de enxeñeiros. Da mesma maneira aparece aparecen institucións técnicas como a Real Academia de Matemáticas (1720) e tratados como o “*...de Canales, Puentes y Caminos*” (anónimo) ou o “*Tratado de desmontes para carreteras*” de Lucue (1766).
- (32) Aínda que apartir de 1749 con Fernando VI estímase que unha estrada moderna é a que permite o tránsito de carretas, eis a orixe da demoninación de “carreteras” para estas novas vías.
- (33) Por enxeñeiros (Carlos Lamaur) e ilustrados (Cornide).
- (34) Hai uns anos con motivo do noso traballo “Contexto ambiental e implicacións socioculturais do fenómeno megalítico das bacías do Mendo e Mandeo” (Fernández Malde, 1993-1994) revisamos en campo os datos aportados por Monteagudo con resultado negativo.
- (35) Non é usual a partir da Idade Media pola sinerxía de Compostela que imprime à rede viaria un sentido vertical. Por outra parte na época Moderna e Contemporánea non comunicaba nen sequer pequenas vilas. Por tanto a razón da súa existencia tivo que ser anterior, senón sería desnecesaria.
- (36) Franco Maside (2004:309ss) para o caso A Castellana (Aranga) - Santaia de Curtis.
- (37) Fonte: servizo de arqueoloxía, consellaría de cultura, Xunta de Galicia.
- (38) En época moderna ademais de importante porto tivo estaleiros relevantes. Depois do ataque de Drake en 1589 se encarga a construción dunha escuadra galega que tentou ser destruída polos holandeses.
- (39) Outros investigadores como Hervás Roldán identifican ese treito co camiño de Santiago que parte desde A Fonsagrada para a zona de Lugo de la Llanera (Lucus Asturum?)
- (40) Até o punto que este Camiño à Costa Norte tamén foi utilizado como camiño de Santiago para a zona norte, como menciona José Cornide no seu mapa do Obispado de Mondoñedo de 1764.
- (41) Para alén do gran protagonismo destes asentamentos nesta área.
- (42) “*Hemos de atenernos a que Atricondo, Trigondo es prerromano definitivamente perdido, al contrario que sus posibles afines Abegondo, Bergondo, Cullergondo y Mabegondo, todos ellos en la provincia coruñesa, próximos al posible emplazamiento de Atricondo (¿y compuestos con céltico \*-kond(n)o 'cabeza, joroba, protuberancia'?, cf. LEIA s.u. conn).*”