



As orixes da vila da Estrada.

I. O factor xeográfico

Juan Andrés Fernández Castro
juanandresfc@yahoo.es

Resumo. Na confluencia de dúas importantes vías de comunicación, a que dende a Ría de Arousa penetraba cara ao interior e aquela outra que unía o surleste de Galicia coa cidade compostelana estableceuse xa en época medieval un importante mercado. Traficantes, arrieiros, peregrinos e xentes de toda condición transitaron aqueles vellos camiños e cruzaron as tres pontes que sobre o río Ulla existen no concello estradense. A partir da segunda metade do XIX aquel lugar y aldea de La Estrada inicia un proceso simultáneo de crecemento demográfico e relevancia institucional.

Abstract. In medieval times, a significant market was established in the junction of two important communication roads, one from Ría de Arousa to the inland and the other from the Southeast to Santiago de Compostela. Dealers, mule drivers, pilgrims and all type of people travelled by those old roads and crossed the three bridges over the Ulla River, in A Estrada. From the second half of the 19th century, that place began a simultaneous process of demographic growth and institutional importance.

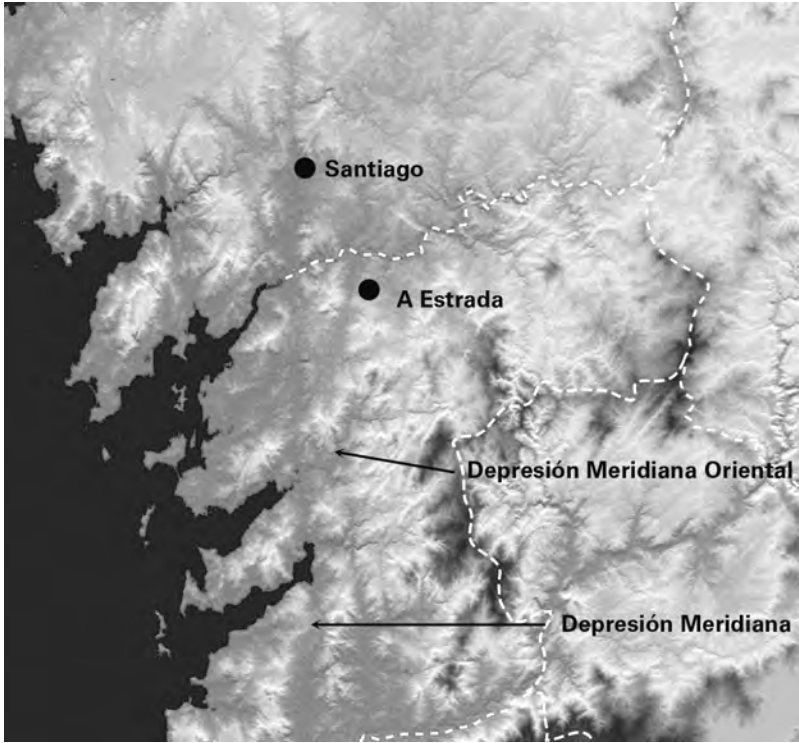
A Estrada naceu nunha encrucillada de camiños que percorrían o territorio de sur a norte e de oeste a leste. Da antigüidade daqueles itinerarios, sen dúbida medievais e quizás trazados sobre calzadas romanas secundarias, fálanos o feito de que, ao tempo do nacemento das parroquias, estaban xa tan consolidados que serviron de límite das tres freguesías –Ouzande, Guimarei e Figueroa– que cunfluían naquela intersección, hoxe praza principal da vila e centro urbano onde se celebrou durante séculos unha importante feira. Así mesmo aqueles camiños, hoxe incorporados á rede urbana estradense, delimitaron as tres xurisdicións onde aquelas parroquias se integraban e que, así mesmo, se xuntaban no mesmo punto: Ouzande na xurisdición do Coto do Viso; Figueroa na de Veá e Guimarei na de Tabeirós. Velaquí pois como naquela vella encrucillada de camiños, xentes, parroquias e xurisdicións xermolou a aldea que un día había ser a vila de A Estrada.

As rutas naturais. As rutas S-N

Durante a maior parte da historia de Galicia a configuración orográfica e os cursos fluviais condicionaron de maneira significativa o planeamento da rede viaria. Evitar na medida do posible o cruce dos ríos caudalosos e fuxir do terreo áspero eran circunstancias determinantes para o trazado dos camiños nuns tempos de penurias económicas e insuficiencias tecnolóxicas –feita quizás a salvedade da enxeñería romana– que chegaron ata ben entrada a Idade Moderna.

O trazado de vías de comunicación e o establecemento dunha rede suficiente de camiños que comuniquen o territorio –que en Galicia estaba xa consolidada na Idade Media– esixía un perfecto coñecemento do medio. Dirixir os camiños polos interfluvios, aínda que o traxecto fose abondo largacío, e aproveitar as facilidades que ofrecían as rutas naturais foron dúas eficaces maneiras de afrontar as dificultades.

A máis importante ruta natural que percorre o territorio galaico en dirección N-S é a Depresión Meridiana, zona de fracturación que conforma unha depresión topográfica dunha extensión aproximada de 140 km. entre Tui e Carballo. É moi posible que xa en tempos prehistóricos fose aproveitado este corredor que une a Galicia setentrional e meridional facendo moi doado o establecemento de camiños e vías de comunicación polo seu suco. O que sí parece seguro é que os trazadores romanos, destacados enxeñeiros de camiños, souberon apreciar as posibilidades que esta longa depresión ofrece para o trazado de vías e calzadas, instrumento imprescindible para a ocupación e explotación do territorio. A perfecta elección do antedito itinerario veríase ratificada séculos máis tarde, cando se elixiu para aloxar a infraestrutura viaria máis importante do occidente galego: a estrada nacional 550 de Tui a Coruña e a Autopista do Atlántico (N-550, A-9). Na Depresión Meridiana, importantísima vía de penetración en Galicia dende a Lusitania, establecéronse abondosos núcleos de poboación que naceron ao abeiro do camiño romano: Tui, Mallón, O Porriño, Redondela, Rande, Figueirido, A Carballa, San Cibrán, Pontevedra, Alba, Verducido, Barro, Portas, Caldas de Reis, Reirís, Setecoros, Valga, Ponte Cesures, Padrón, A Escravitude, A Picaraña, Bastavales, Ortoño, Bertamiráns, Ames, Troitosen, Bembibre e Carballo.



No mapa físico de Galicia apréciase con claridade a Depresión Meridiana e a “Depresión Meridiana Oriental”, sucos xeolóxicos que conducen importantes vías de comunicación.

Paralela a esta vía natural de entrada, se ben desprazada uns 15 km cara ao oriente e cunha lonxitude bastante inferior, discorre outra depresión en dirección S-N, que chamaremos “Depresión Meridiana Oriental”. Comeza na vila portuguesa de Monçao, cruza o Miño polo lugar de O Castelo e segue por Salvaterra de Miño, San Mateo de Oliveira, Angoares, Pontearreas, Fozara, Pazos de Borbén, Amoedo, Soutomaior, A Reigosa, Xeve, A Lagoa, Casoirado, Soar, Alende, O Souto, Meira e Portela, no concello de Cuntis. Neste lugar conecta co tramo superior do val do río Veá e segue ata o encontro co río Ulla na Ponte Veá, seguindo despois pola Ramallosa e Cacheiras deica Santiago de Compostela. Ambas dúas rutas naturais albergaron importantes tramos das vías XIX e XX do

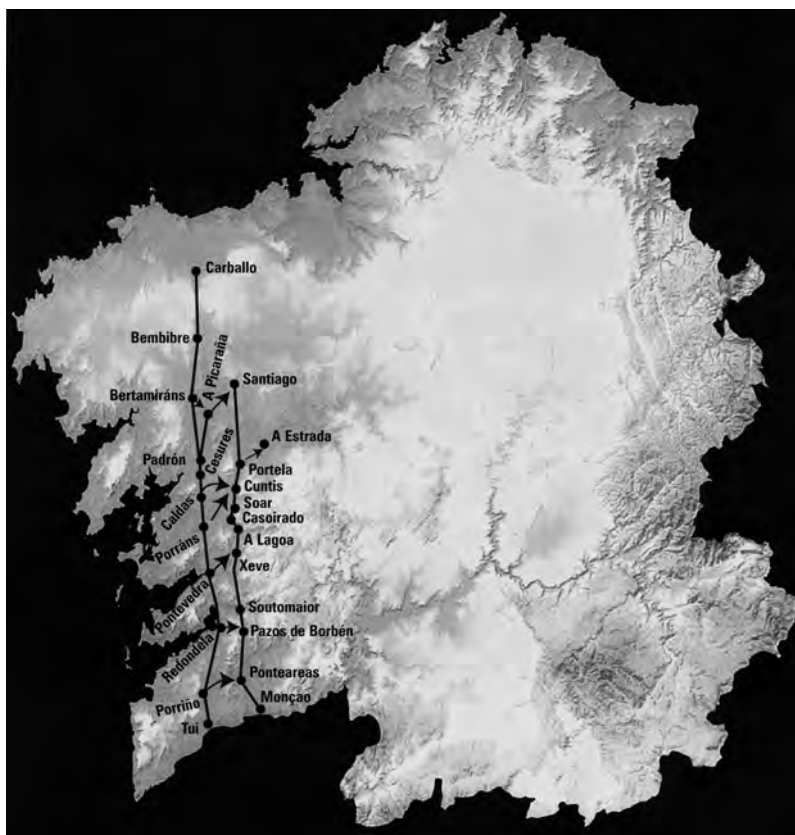
Itinerario de Antonino Augusto facilitando o traslado de tropas e mercadorías na época romana, tráfico que se complementaba, en sentido paralelo pola costa, coa navegación de cabotaxe.

As rutas transversais ou de enlace oeste-leste

Entre os dous grandes sucos xeolóxicos que, case paralelos, percorren o occidente de Galicia en dirección S-N, existen algunhas rutas naturais de comunicación que, ao tempo de establecerse a rede viaria (especialmente a romana) foron oportunamente aproveitadas a modo de interconexión entre ambos os dous.

Estas serían, de sur a norte: 1. A conexión O Porriño-Ponteareas, por onde hoxe discorren a estrada N-120 e Autovía do Atlántico A-52. 2. Redondela-Pazos de Borbén, estrada provincial PO-250. Arcade-Soutomaior (PO-244). 3. Pontevedra-Xeve; por esta ruta natural que forma o val do río Lérez discorren as estradas N-541 e PO-223. 4. Porráns-Cuntis. 5. Caldas de Reis-Cuntis, aproveitado para o trazado da estrada nacional N-640, que pasa por A Estrada; 6. Ponte Cesures-Baloira. 7. Ponte Cesures-Couso (A Estrada) e Padrón-Reis (Teo) seguindo o curso do río Ulla, polas marxes esquerda e dereita, respectivamente. E 8. A Picaraña-Santiago de Compostela.

Certamente o trazado das rutas naturais S-N que denominabamos Depresión Meridiana (DM) e “Depresión Meridiana Oriental” (DMO) non coincide xeográficamente coa ubicación da vila de A Estrada, de modo que o acceso natural dende o sur establecíase da seguinte maneira: dende a DM á DMO pola transversal nº 5, Caldas de Reis-Cuntis, e dende este último punto pola ruta natural que, partindo do lugar de A Portela (Cuntis) sobe polo Castro Loureiro ata o Alto da Cruz e baixa despois deica A Estrada en dirección oeste-leste. Este trazado transversal de penetración cara ao interior conformaría así mesmo a ruta natural de saída ao mar da vila estradense: A Estrada-Cuntis-Caldas-Pousadoiro-Vilagarcía de Arousa, se ben polos extremos norte e sur da serra do Xesteiras (importante enclave orográfico que separa ambas as dúas depresións meridianas) discorren dous trazados alternativos ben coñecidos xa no medioevo; trátase dos itinerarios A Estrada-Cuntis-Estacas-Carracedo-Caldas



As depresións meridianas e pasos transversais.

de Reis-Vilagarcía e A Estrada-Baloira-Barcala-Ponte Cesures, vila situada no último punto navegable do Ulla e onde existiu na época romana unha ponte por onde cruzaba o río a Vía XX do Itinerario de Antonino, tamén coñecida como *per loca maritima* pois o seu trazo seguía o límite interior da Galicia litoral. Por este último camiño, e procedentes do porto fluvial de Cesures, chegaban á Estrada sal, peixe e demais mercadorías que se desembarcaban en Ponte Cesures, onde embarcaban madeira, viño, liño e produtos hortícolas da comarca estradense que se distribuían, mediante a navegación de cabotaxe, no litoral noroccidental hispano.

Controversia histórica sobre o trazado da estrada Santiago-Pontevedra

Durante o reinado de Carlos III acométese unha importante tarefa de construción de novos camiños na procura dunha eficiente rede viaria que contribuíse á vertebración, organización e defensa do territorio. En aplicación deste principio ilustrado encárgase ao inxeñeiro militar Bartolomé Amphoux Bonavia a elaboración dun proxecto de comunicación moderna e rápida entre Santiago de Compostela e Pontevedra unidas daquela por vellos camiños medievais. Estas eran as alternativas entre as que Amphoux podía elixir: seguir o trazado da Depresión Meridiana, como un día fixeran os inxeñeiros trazadores romanos, en dereitura ao N deica chegar ao lugar da Picaraña e alí torcer cara ao NL ata Santiago; ou ben inclinarse pola ruta natural paralela á anterior que, compartindo o primeiro tramo ata Porráns (concello de Barro) para salvar o monte do Coto do Medio, desvíabase naquel punto enfiando a “Depresión Meridiana Oriental” por Moraña, Cuntis, Portela, Couso, Ponte Veá, A Ramallosa, Cacheiras e Santiago de Compostela. Ambos os dous trazados deberían salvar o cauce do río Ulla –por Cesures o primeiro deles e por Pontevea o segundo– por pontes xa construídas; a ruta interior por Cuntis precisaba atravesar o Umia pero as dificultades que ofrecía a construción dunha ponte naquel tramo eran mínimas. Había, sen embargo, unha dificultade na alternativa que pasaba por Caldas e Padrón: as frecuentes enchentes dos ríos Sar e Umia que sen dúbida ían afectar o trazado e mantemento da nova vía, como de feito sucedeu ata os derradeiros anos do século vinte, cando se construíron a canle de desaugue do Sar e o encoro do Umia en Cuntis. Efectuadas as medicións e calculados os custos o dictame de Bartolomé Amphoux foi claramente favorable ao trazado polo interior. Sen embargo as presións e influencias de Caldas e Padrón foron tan intensas que o goberno acabou cedendo e ordenou o irrazoable trazado que atravesa aquelas vilas, alonxando deste modo o territorio estradense dunha vía de primeiro orde.

A encrucillada estradense

No punto onde había nacer o lugar, feira, e posteriormente vila de A Estrada confluían dous pasos naturais de capital importancia no ámbito local. O primeiro deles, en dirección oeste-leste, comezaba en Vilagarcía de Arousa, atravesaba a Depresión Meridiana en Caldas e ascendía por Troáns ao encontro da “Depresión Meridiana Oriental”, pola que seguía deica Portela. Neste punto, sorteando o sistema montanoso configurado polo Monte Redondo, Cabalar e a Somoza, continuaba en dirección leste en dirección ás terras do interior. Este itinerario natural transversal acabou aloxando a principal vía de saída ao mar do amplo territorio interior conformado polas terras de Deza e Tabeirós. O segundo paso natural, procedente do sur, parte da depresión de Ourense, atravesaba as terras de Punxín, Maside e O Carballiño e colle logo cara a Boborás en dirección ás estribacións dos montes do Cando, Candán e Testeiro, que cruza por O Regueiro e A Ermida, punto onde conflúe outra vía natural procedente da feracísima comarca do Ribeiro. Salva logo as terras menos fragosas de Soutelo de Montes e Forcarei para dirixirse xa en dereitura á encrucillada estradense seguindo polo val do Veá cara a Santiago. Esta ruta do sur cobrou especial significación ao tempo do esplendor da cidade de Santiago, e por ela trazáronse na idade media diversos camiños que confluían na cidade apostólica.

O paso do Ulla

O río Ulla, o segundo máis caudaloso de Galicia despois do Miño, constitúe o obstáculo natural máis destacado no tránsito N-S do occidente galego. Marcaba o límite meridional da Terra de Santiago e, posteriormente, sinalou o límite entre as provincias de A Coruña e Pontevedra. As rutas naturais procedentes do sur achegadas ao meridiano estradense (DM, “DMO” e Candán-Testeiro) e os camiños por elas construídos topábanse inevitablemente con aquel importante cauce no seu avance cara ao norte. Sabemos que unha vía romana cruzaba o río polo actual lugar de Cesures-Padrón e outra, quizás secundaria, facíao nun lugar próximo a Ponte Veá, onde aínda se conserva unha ponte de orixe moderna como se deduce da súa

Velaquí pois que tres das cinco importantes pontes que cruzan o río Ulla (Cesures-Padrón, Ponte Veá, Sarandón, Ponte Ulla e Ponte Ledesma) tres delas, Ponte Veá, Sarandón e Ponte ulla, enclavan a metade dos seus arcos en territorio estradense.

A ponte de Ponte Veá

É posible que nas proximidades da ponte de Ponte Veá, hoxe afortunadamente fóra de servicio, houbera outra de fábrica romana da que nada se conserva. Poida que se ubicase no mesmo sitio que a actual –que data do século XVI– e que incluso algunhas das súas pedras fose reutilizada na moderna. Esta de Ponte Veá é a penúltima das pontes antigas do Ulla ata o paso de Cesures-Padrón pois o tramo de río que media entre estes puntos, fortemente encaixado, facía moi difícil e custoso construír outra.

Por esta ponte canalizábase cara a Santiago de Compostela e norte de Galicia o tráfico camiñeiro e de bastimentos procedente do sur da provincia de Pontevedra tralo seu paso alternativo polo lugar de A Estrada. Tamén confluían en Pontevea o camiño trazado polo paso natural da “Depresión Meridiana Oriental”, hoxe Estrada Cuntis-O Souto de Veá, que discorre polo tramo final do val do río Veá, e diversos camiños secundarios que unían as fértiles parroquias ribeireñas.

Sarandón e Ponte Ulla. Dúas pontes alternativas e intermitentes

Antes de entrar no estudo de detalle, permítasenos efectuar unha breve reflexión sobre a existencia de nada menos que tres pontes (Sarandón, Ponte Ulla e Ponte Ledesma) nun tramo de 11 km. que é a distancia que media entre a primeira e a última delas. A construción dunha ponte responde sempre á necesidade de dar continuidade a un camiño consolidado e é o resultado dun profundo coñecemento do territorio. Supón ademais un acto responsable por canto esixe unha importante decisión política ou administrativa que conleva a participación dun arquitecto que deseñe a obra, uns operarios especializados, un considerable investimento económico e o compromiso de manter a obra ben composta e en condicións de uso.

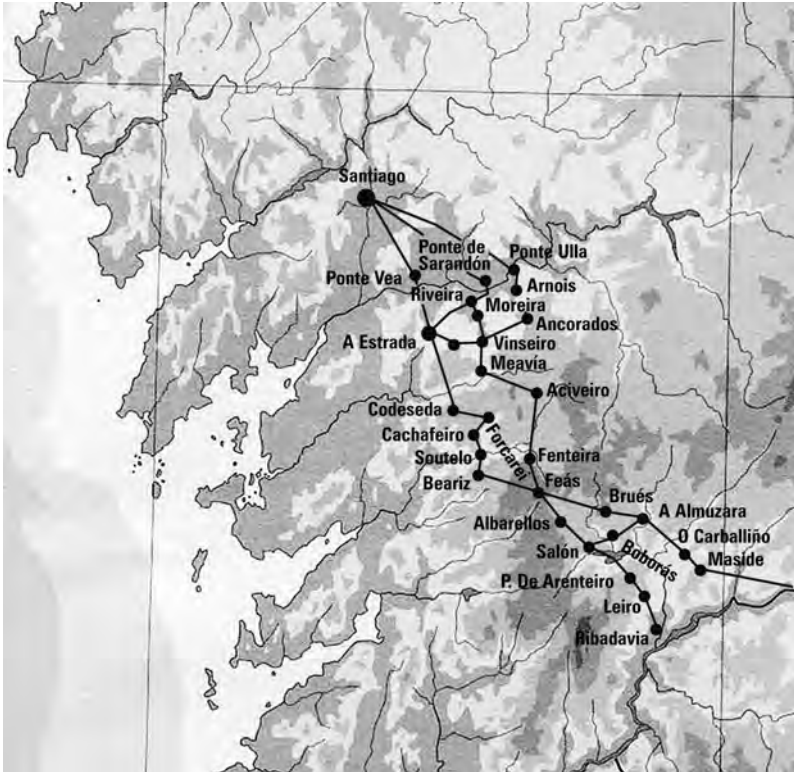
Deducimos, xa que logo, que a decisión de construír tres pontes en tan curto treito non resultou en sí un acto irreflexivo: erguéronse porque as tres eran necesarias, incluso cabería engadir que imprescindibles. En primeiro lugar porque era de vital importancia para a cidade de Santiago de Compostela –destino habitual dos camiños que cruzaban o río por este lugar– manter permanentemente expedita a lo menos unha vía que asegurase o tránsito de abastos, tropas, viaxeiros e peregrinos. Neste sentido cómpre engadir que existiu entre Ponte Veá, Sarandón e Ponte Ulla unha conexión viaria transversal paralela ao río que comunicaba as tres pontes asegurando en todo caso o cruce do río por algunha delas. En segundo lugar porque, en virtude do punto de partida e todo un conxunto de factores moi diversos (traslado a pé, dacabalo, de roda, con ou sen mercadorías, tipo de carga, estacións de parada, tempo, pousadas, etc.) elixíase unha ou outra ruta e, consecuentemente, atravesábase o río por unha ou outra ponte. Debemos incluír outras circunstancias, unhas de índole económica (pago do barqueiro e dereitos de pontádegos) ou político-social pois, por poñer un exemplo, en tempo de guerra as pontes considerábanse puntos estratéxicos vitais e por iso sometidos a unha especial protección e vixilancia; prohibíase o seu tránsito ou, en última instancia, eran destruídas. As pontes antigas, especialmente as medievais, adocían frecuentemente de graves fallos estruturais e de deseño que as facían moi vulnerables ás enchentes e avenidas. A topografía do curso do Ulla no lugar de San Xoán da Cova define un paso estreitísimo que lanzaba a auga a enorme velocidade cando, por efecto das chuvieiras torrenciais, se producía un considerable aumento do caudal. Con extraordinaria frecuencia a natureza desatada destruía nunhas poucas horas aquilo que os homes ergueran con tanto traballo pero hai que comprender a súa teimuda insistencia por reconstruír aquelas pontes que resultaban vitais para a supervivencia da cidade compostelana. E sempre quedaba a alternativa dunha pontella provisional construída con troncos de madeira e taboas (*pons tabulata*) sobre piares de pedra, o vadeo durante a estiaxe ou a travesía en barcas. Sen embargo ningún destes recursos provisionais se consideraba seguro e barato. Entre outras circunstancias porque era moi difícil acomodar nunha daque-

las fráxiles naves unha grea de mulas ategada de odres de viño, un carro de bois ou unha das carruaxes que facían, por poñer un exemplo, a viaxe entre Ourense e Santiago. A alternativa segura pasaba sempre por Ponte Ledesma ou a Ponte Veá, e neste último caso era preciso pasar polo incipiente lugar da Estrada.

Sarandón foi a ponte alternativa a Ponte Veá e Ponte Ulla que permite o paso do río dende a Idade Media e xa aparece reseñada no *Gallaecia Regnum* de Xerardo Mercator, mapa publicado a principios do século dezasete. Sarandón e Ponte Ulla deberon adoeecer de graves defectos construtivos pois as enxurradas do río derrubáronas no 1571 e, trala súa reconstrución, outra vez no 1708, polo que nalgúns mapas antigos ou ben a primeira non se menciona ou se reseña como *Barca de Sarandón* ou *Puente arruinado y barca de Sarandón*, método alternativo de travesía vixente ata 1930, ano en que se inaugura a ponte actual: nada menos que 222 anos. É de salientar a circunstancia de que algúns quilómetro río arriba a ponte de Ponte Ulla sufríu idénticas circunstancias pois trala destrución de 1708 permaneceu derrubada ata o 1835, o que supón un total de 127 anos con ambas as dúas pontes intransitables. Estes incompreensiblemente longos periodos de carencia encontran explicación na penuria económica do Estado, a súa escasa atención ás obras públicas e no recurso a itinerarios e pasos alternativos; mais tamén nos intereses particulares dos propietarios ou rendeiros do servizo das barcas que, como quedou dito, facían uso das súas influencias para perpetuar aquela situación que os favorecía.

Xentes, pontes e camiños

Nas entradas das pontes xuntábanse multitude de vereas que ao cabo, xusto no momento de pisar as primeiras lousas, reducíanse a un único camiño. Na Ponte Veá confluían os vellos itinerarios procedentes do sur con mercadorías e xentes de Portugal, da cidade de Ourense, dos úbedos vales do Ribeiro e do Ulla, das feiras de Xinzo. Enfermos na procura de saúde; estudantes, peregrinos, negociantes, arrieiros, tratantes, curas e frades en dereitura á cidade compostelana que na Idade Media, en detrimento da venerable *Lucus Augusti*,



Os camiños dos arrieiros e rutas alternativas.

acada a primacía urbana de Galicia erixíndose en centro do sistema viario do Reino. Os cenobios cistercienses e beneditinos ubicados ao sur do Umia (Armenteira, Oia, Xunqueira de Espadanedo, Melón, Ribas de Sil, A Franqueira, Aciveiro...) contribúen tamén á reordenación do territorio e da rede viaria na procura dunha doada comunicación coa sé metropolitana.

Como xa quedou dito á Ponte Vea chegaba o camiño que, desviándose da ruta trazada pola Depresión Meridiana en Caldas de Reis pasaba a Cuntis para continuar polo val do Vea deica a ponte sobre o Ulla; na Portela salía unha desviación cara ao leste en dirección á Estrada polo trazado que hoxe ocupa a N-640 e, dende este punto podíase coller cara ao norte en dirección ao Ulla. Existiron entre Cuntis e A Estrada –e continúan todavía en uso a pesar da súa

escasa capacidade de tránsito— vieiros alternativos interiores trazados conforme ao curso superior do río Gallo: un deles partía do Carrapucho e o segundo do lugar da Anllada (este último recollido no *Mapa Itinerario do Distrito Militar de Galicia de 1884*), a carón da ermida do San Ramón; ambos os dous tramos uníanse na Gándara, continuando cara ao norte por un único camiño que, despois de cruzar a aldea da Casiña e bordear o Castro Loureiro continuaba en dirección a Matalobos. A estrada N-640 veu cortar esta antiga verea, sen embargo aínda se pode recoñecer un pequeno tramo abandonado, insigne vestixio arqueolóxico que merece conservación. Tamén podían pasar o Ulla pola Ponte Vea os camiños que viñan do Ribeiro e de Ourense. Os arrieiros que transportaban viño do Ribeiro ao mercado compostelano e viaxeiros en xeral confluían na Área Estradense e podían optar por cruzar o Ulla por algunha das tres pontes descritas. O itinerario máis antigo sería aquel que discorría polo interfluvio Umia-Deza-Liñares e atravesaba as fragosas terras do Testeiro, e o Candán evitando, na medida do posible, a travesía de ríos non vadeables. Partindo de Ribadavia, o camiño vello dos arrieiros pasaba por Salón, Albarelos e Feás, onde podían incorporarse viaxeiros procedentes de Ourense, Boborás e O Carballiño; continuaba por Fenteira, Tras do Monte, Monte Castelo, Monte da Barreira, Pozos da Neveira, Aciveiro e Meavía¹. Neste último punto tomábase un ramal que por A Pena, Vinseiro e Cereixo (sé do primitivo axuntamento estradense ata o 1840) pasaba á Estrada. Existía tamén a variante Quintillán, Liripio, Codeseda e A Estrada. Continuando este vello camiño medieval cara ao norte continuábase por Pardemarín, Lamas, A Bemposta, Moreira, Ribeira e Ponte (ou barca) de Sarandón. Por Ancozados, Riobó e Arnois chegábase á Ponte Ulla. O tramo inicial deste itinerario (deica Aciveiro) acabou abandonándose por mor da súa fragosidade e afastamento, que o inhabilitaban para o tráfico de roda e propiciaba os asaltos de bandoleiros.

1 Tomo estes itinerarios de Luís Manuel Caxide Diéguez e Francisco Rozados “Rochi” nos seus artigos “Os derradeiros arrieiros de Tabeirós-Terra de Montes” e “O vreeiro por Terra de Montes e Tabeirós. Comercio e peregrinaxe” publicados nos volumes XI (2008) e XIII (2010) de *A Estrada, miscelánea histórica e cultural*, respectivamente.

Como alternativa empregouse o camiño menos arredado que, partindo de Ribadavia e Leiro, pasaba polos lugares de Pazos de Arenteiro, Salón, Albarellos, Feás, Beariz, Soutelo de Montes, Cachafeiro, Gaxín (Forcarei), Ponte Gomail sobre o Lérez, Portela, Codeseda e A Estrada. Procedentes tamén do Ribeiro, de Ourense, Ribadavia, Maside, Boborás e O Carballiño, pasando por A Almuzara e Brués, podíanse incorporar viaxeiros mediante o camiño transversal que se unía ao anterior no lugar de Feás. Esta segunda ruta encóntrase xa plasmada na *Carta Geométrica de Galicia* (1817-1834) de Domingo Fontán, Impresa en París por L. Bouffard no 1845. O *Camiño vreeiro* (de *verea*: camiño do gando ou cabalerías) percorría, tamén, paraxes arredados, montesíos e inhóspitos unindo as terras meridionais do Ribeiro de Avia coa cidade de Santiago de Compostela. Partía de Ribadavia e, collía a *verea* paralela ao río Miño deica Francelos para logo virar cara a Codesás e Quins; polas estribacións da Serra do Faro, e xa en dirección norte, pasábase a Vilar de Condes, Os Prados e Camposancos (Avión). Dende este punto subíase ao Porto da Arca, no Suído, Carixa, Porto de Rodeiro, Laxe Branca, Marco da Corchela e Portela da Cruz. Dende este lugar alteiroso baixábase pola Costa da Bouza pasando pola Ponte Baíste, perto de Doade, deica Candedo. Entra o *vreeiro* en Terra de Montes por Alfonsín e continúa por Morgade e Folgoso (Cerdedo), Ponte Parada sobre o río Lérez, Lama Ferrada, Liñares, A Mámoa, Cima da Costa, Baiucas, Quintillán, Rúa (Meavía), ponte de San Amaro sobre o Umia a carón das ruínas da ermida do santo homónimo, e logo O Cruceiro. De Meavía o camiño continúa avanzando cara ao N penetrando no *círculo estradense* por Pardemarín (aquí podía desviarse ao oeste por Cereixo cara á Estrada), Olives e Curantes polo interfluvio Deza-Liñares e de seguido xiraba ao oeste Por Acorados e Riobó hacia a Ponte Ulla ou por Ribeira cara a Sarandón.

Unha vez construída a estrada EP-7001, A Estrada-Vilapouca (Forcarei), a mediados do século XIX, a meirande parte daquel tráfico mercantil e humano adopta esta nova ruta, apta, ademais, para o tráfico de roda. Entraba na vila da Estrada polo barrio de Bedelle e saía cara a Santiago polo do Cruceiro.

O “Arco Estradense”

Así denominamos ao territorio comprendido entre o límite inferior dos rebordes montanosos periféricos (isohipsa de 300 m) e o curso do río Ulla desde a parroquia de San Miguel de Castro deica a de Couso. O sistema orográfico que circunda esta área está conformado, de oeste a leste, da seguinte forma:

- I. A Serra do Xesteiras que, dende Estacas (Cuntis) a San Xurxo de Veá (A Estrada), cerra o Arco Estradense polo oeste, aínda que entre as súas derradeiras estribacións septentrionais –contra San Xurxo de Veá– e o curso do Ulla, establécese un paso transversal natural de acceso ao mar por Ponte Cesures comunicando tamén o val do Veá coa gran arteria vial galega coñecida como Depresión Meridiana.
- II. O Cordal Meridional, cun rango de altitudes que fluctúa entre os 300 e os 750 m., coas seguintes cotas salientables en sentido O-L: Monte cabalar (651 m.), O Penedo (474 m.), Altos de Carráns (574 m.), Cerradas da Costa (600 m.), San Sebastián (750 m.), Monte dos Pobres (485 m.) e Muxardía, xa na parroquia de Loimil, con 358 m. Entre as estribacións occidentais deste cordal, en territorio da parroquia de Matalobos, e as do cordal do Xesteiras, establécese outro acceso natural transversal que comunica o Arco Estradense coa Depresión Meridiana e, sobrepasada esta cara ao oeste, coa Ría de Arousa por Vilagarcía. Outro paso natural se abre contra o leste, entre os montes de Loimil e o río Ulla, facilitando o acceso ás pontes de Ponte Ulla e Ponte Ledesma e ás terras de Deza. O acceso ao Arco Estradense dende o S trazouse polos pasos naturais establecidos a través das abas menos alteirosas dos montes, por Forcarei, Quintillán e Meavía lugar este último que, xunto con Cereixo (A Estrada), actuaron a modo de puntos de distribución do tránsito camiñeiro durante varios séculos. Outro acceso posterior estableceuse por Codeseda e Tabeirós.

O Arco Estradense conforma unha conca fluvial perfectamente definida xeográficamente e os seus ríos, todos eles subsidiarios do Ulla, nacen nos rebordes montanosos que o cerran polo sur e oeste; o principais son:

- * Liñares, que nace na Cerrada de Leira (Parada) a uns 385 m. de altitude mesmo a carón da divisoria de augas co río Umia.
- * Bo, resultado da confluencia do río Mao (Currelos, Orazo, a 320 m. de altura) e Bo (Penalva, Rubín, a 340 m. de altura).
- * Veá, nace en Novás (Portela, Cuntis, a 240 m. de altitude).

Dende o punto de vista das altitudes, podemos definir nesta área xeografica tres niveis ben caracterizados:

- I. As terras baixas, situadas entre os 50 e os 100 m. de altitude. Conforman *stricto sensu* as ribeiras do Ulla que, como se dixo, percorre o límite norte do Arco Estradense por unha cota media de 50 m. Pero esta terraza non é exactamente paralela ao río grande senón que nalgúns lugares penetra cara ao interior do Arco conformando micro vales de próspera agricultura, como sucede co do Regato do Pumariño, na parroquia de San Miguel de Barcala; o do val do río Veá; o curso inferior do Liñares deica Trasmonte (San Martiño de Barbude) e as agras de Ribeira, Celeiróns e Servide, na parroquia de Berres, perto da desembocadura do río Bo.
- II. As terrazas medias, entre os 100 e os 300 m. sobre o nivel do mar, que constitúen aproximadamente o 90% do territorio do Arco Estradense. Xusto no límite superior desta plataforma, compartindo parte do seu territorio coa terraza inmediatamente superior, encontramos unha serie de 14 parroquias abertas cara ao norte.
- III. Áreas exteriores ao Arco Estradense, ubicadas en altitudes comprendidas entre os 300 e os 600 m.
- IV. As terras altas do sur e sur leste, con altitudes superiores a os 600 m. A cota superior do territorio estradense encóntrase no cumio do Monte Cádavo con 804 m., punto de intersección entre os municipios de A Estrada, Cuntis e Campo Lameiro.

A creación *ex novo* da parroquia da Estrada

Na alta idade media —e nomeadamente no período suevo-visigótico— iníciase na vella Gallaecia un proceso de reordenamento territorial no que as igrexas se van erixir en núcleo aglutinante en torno

ao que se concentra e organiza a poboación. Aquelas estruturas deron en chamarse parroquias e cada unha delas exercía a súa xurisdición sobre un territorio antropizado e con lindes ben delimitadas. O seu éxito foi tan rotundo que deu lugar á organización do espazo máis antiga, forte e específica de Galicia. A salvo sempre das diversas modificacións político administrativas implantadas ao longo dos séculos, as parroquias perviviron deica os nosos días sen apenas alteracións. É por iso que o proceso de formación da parroquia da Estrada –consumado moi serodiamente, na segunda metade do século XIX– constitúe un caso bastante inusual, que se levou a cabo a expensas do territorio completo dunha parroquia –Figuroa, que desapareceu como tal–, e a anexión da parte urbana de Ouzande e Guimarei. Neste proceso concorren un conxunto de circunstancias que, de modo abreviado, enumeramos a continuación:

- I. Na intersección de dous vellos camiños medievais que serviron de linde parroquial (Ouzande, Guimarei e Figuroa) e xurisdicional (Tabeirós, Vea e Coto do Viso) estableceuse un importante mercado.
- II. Un dos camiños mencionados, aquel que percorría o territorio en sentido S-N, formaba parte da ruta xacobeá e mesmo no antigo lugar da Estrada documéntase un hospital ou albergue de peregrinos.
- III. A “eira da feira”, lugar onde se efectuaban as transaccións de produtos agrícolas, gando e liño, principalmente, coincide hoxe coa praza principal da vila, ubicábase en terreos pertencentes ás tres parroquias.
- IV. Co paso do tempo vanse establecendo naquel lugar diversas instalacións e edificios permanentes destinados ao servizo dos viaxeiros e feirantes. Daquela os terreos revalorízanse.
- V. A finais do século XVIII as vivendas organízanse –no que se podería definir como proceso protourbano– en torno ao mercado e principais vías de acceso en sentido radial
- VI. A mediados da seguinte centuria o lugar de A Estrada acada a etapa preurbana dictando as autoridades municipais as primeiras normativas específicas (alieneación, alturas, rúas...).



As tres parroquias (Figueroa, Guimarei e Ouzande) antes da modificación territorial.

VII. A finais do século XIX A Estrada acada os mil habitantes (908 h. no ano 1887 e 1.224 h. no 1900). Consolídase como capital económica da comarca e centraliza as institucións: concello e partido xudicial entre outros.

VIII. O establecemento das institucións político administrativas naquel lugar obedece, en primeiro lugar á importancia que acada a poboación e ao afloramento de capitais que se van invertindo en empresas e negocios de diversa índole, máis tamén é froito da permanente e inequívoca vocación liberal (e xa que logo anti carlista) que amosaron os habitantes



A Estrada, Guimarei e Ouzande tras a modificación dos lindes.

máis significados, quen acaparan no seu momento as recompensas e prebendas que reparte o Estado liberal.

- IX. Cando as circunstancias políticas lles son favorables, entre 1840 e 1870, os líderes locais, co decidido apoio da burguesía emerxente, emprende un ambicioso proxecto de remodelación territorial que supón a alteración do estatus secular pois contempla a desaparición da parroquia de San Paio de Figueroa, que pasa a denominarse San Paio da Estrada e incorpora a esta nova entidade a porción urbana das parroquias de Guimarei e Ouzande.

Nas fontes documentais podemos encontrar información que nos permite trazar cun moi aceptable marxe de aproximación as lindes parroquiais dentro da área urbana. Estas delimitacións coinciden sempre con rúas, herdeiras dos antigos camiños medievais que, como se dixo, atravesaban o territorio na dirección dos catro puntos cardinais. Así, a liña que forman as actuais rúas Avda. de América, Capitán Bernal, Peregrina, Calvo Sotelo, Ulla, Avda. de Pontearreas e Baiuca separaba Figueroa de Ouzande e Guimarei. E entre estas dúas últimas marcaba a fronteira o camiño que, subindo a costa de Bedelle, internábase despois na área urbana conformando a rúa Serafín Pazo. No centro mesmo da Praza principal da Estrada confluían as tres parroquias e mesmo as tres xurisdicións ás que cada unha estaba adscrita.

A reconstrución cartográfica das primitivas parroquias permítenos coñecer non só o perímetro senón tamén o tamaño de cada unha delas:

Táboa I. Superficie das antigas parroquias	
Parroquia	Superficie has.
Figueroa	311 '5
Guimarei	493 '5
Ouzande	420
Total	1225

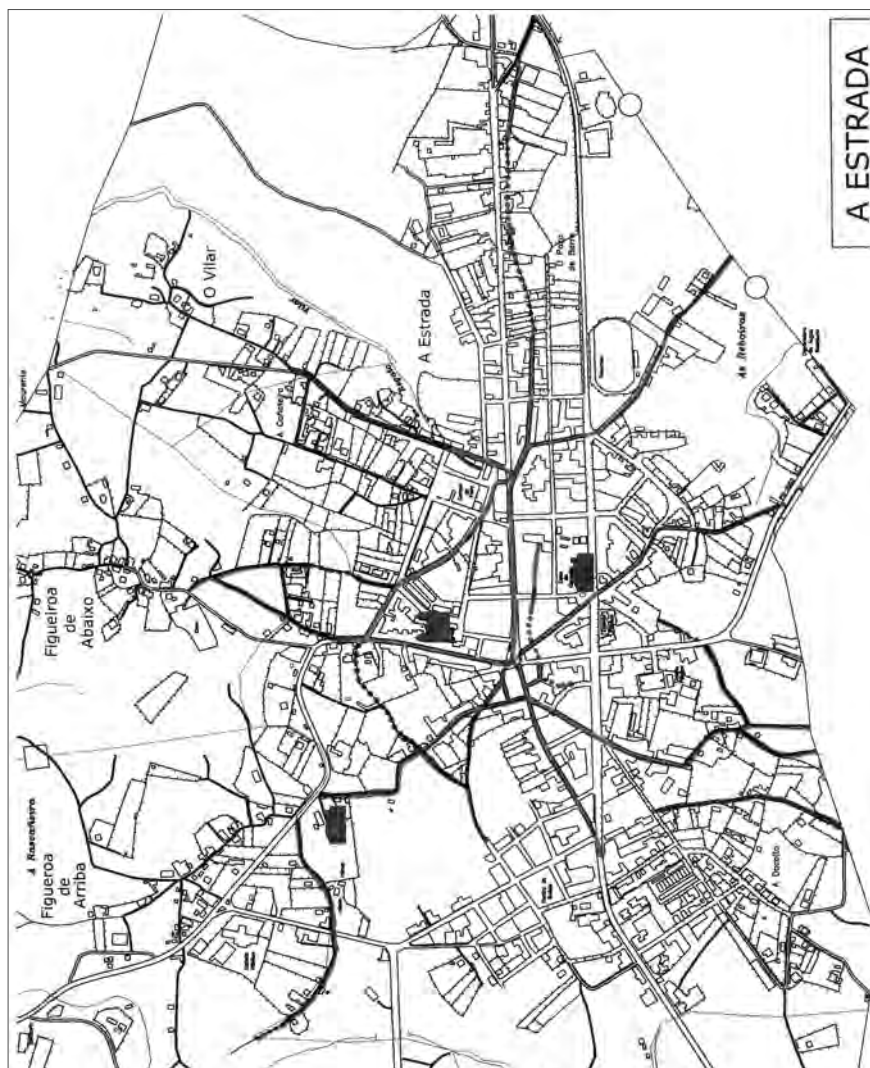
Táboa II. Superficie actual das parroquias	
Parroquia	Superficie has.
A Estrada	430
Guimarei	435
Ouzande	360
Total	1225

Táboa III. Territorio anexionado por parroquias		
Parroquia	Superficie primitiva	Territorio subtraído
Figueroa	311 '5 has.	311 '5 has.
Ouzande	420 has.	60 has.
Guimarei	493 '5 has.	58 '5 has.
Total	1.225 has.	430 has.

Aqueles camiños, estas rúas

A orixe da vila estradense determina de maneira significativa a súa posterior evolución urbana. Podemos definir dous núcleos xenerativos: o primeiro comprendía os arredores da primitiva feira (terreos onde hoxe se ubica a Praza de Galicia) nun radio duns 80 m. con centro na citada praza, e outro no entorno da actual Praza do Mercado, pertencente antano a Ouzande e onde se ubicaron, ademais do antigo mercado de produtos agrícolas, o cárcere de partido e a capela da Virxe Peregrina. Cómpre significar que na porción urbana correspondente a Figueroa existiron, tamén, importantes edificios como a capela do Espírito Santo no extremo norte da praza de Galicia; un hospital de peregrinos a carón da antiga vereía a Santiago, nun lugar indeterminado entre o Cruceiro e o centro da vila e, por último, xa de época máis serodia, a igrexa parroquial de San Paio de Figueroa (máis tarde da Estrada) lembrada aínda por moitas persoas e da que se conservan abondosos testemuños gráficos. Unha vez completada a urbanización nos núcleos orixinarios –entorno da praza de abastos, rúa Peregrina, Travesía de Veá, Travesía da Igrexa, primeira porción da rúa San Paio, Cruceiro e Serafín Pazo-Bedelle– as preferencias construtivas dos estradenses trasládanse ás marxes do camiño que percorre o territorio en dirección oeste-leste de modo que, co paso do tempo este trazado case rectilíneo consolídase como eixe rector do urbanismo estradense o que confería a esta vila o típico deseño alongado que perviviu ata hai ben poucos anos. Arredor daquel núcleo orixinario foise tecendo

toda unha rede de camiños secundarios convertidos hoxe en rúas e, ao mesmo tempo, a propia expansión da vila incorporou á trama urbana as vereas vellas, congostras e corredoiras que cruzaban o territorio e daban acceso ás hortas, salidos, leiras, chousas e cortiñas. Característica común daqueles camiños primitivos sería a súa estreitura e trazado sinuoso que poden apreciarse aínda hoxe no plano urbano estradense. Sen embargo a rede viaria orixinal non se conserva na súa integridade pois moitos dos seus tramos foron eliminados unha vez perdida a súa función a causa do trazado de novas e mellores vías alternativas. No Arquivo Municipal estradense encóntanse algúns expedientes de desafectación de camiños públicos que pasan a mans privadas. O exemplo máis característico encontámolo na intersección da rúa Baiuca coa Travesía de Fernando Conde 1. No plano urbano observamos a repentina interrupción da rúa Baiuca no lugar aproximado onde hoxe existe un portal metálico. O certo é que o antigo camiño que orixinou esta rúa non remataba neste lugar senón que continuaba, atravesando as actuais hortas, en dirección a Vinseiro, Cereixo e Meavía marcando a divisoria entre as parroquias de Figueroa e Guimarei. Unha vez consumada a incorporación á parroquia estradense a porción deste territorio que hoxe coñecemos xenericamente como Pozo do Barro e, fundamentalmente, trala construción da paralela Avenida de Fernando Conde, aquel camiño perdeu utilidade polo que foi abandonado e vendido a particulares como terra de labor da forma que antes se explicou. Aparte dos testemuños documentais a observación atenta de calquera versión dixital de fotografía aérea (*Sixpac*, *Google Maps* ou *Google Earth*, por exemplo) ofrécenos indicios abondo desta transformación: acceso privado a vivendas e fincas e alineación das cabeceiras das parcelas coincidindo co antigo trazado. Mais velaquí que aquela vereas vella continuación da rúa Baiuca reaparece uns centos de metros máis abaixo en forma de camiño asfaltado que discorre pola parte traseira do supermercado Dia, incorpórase á antiga estrada a Vinseiro pasando por diante dunha casa arruinada e, logo de atravesar a N-640, continúa cara aquela parroquia e Meavía.



Plano urbano da Estrada cos antigos camiños remarcados en vermello.

A Estrada na cartografía antiga

O noso topónimo *La Estrada* encóntrase ausente da cartografía antiga de Galicia ata ben entrado o século XVIII, sendo habitualmente consignada a parroquia de *Tabeyrós* como entidade xurídico administrativa territorial máis relevante. Esta circunstancia é perfectamente acorde coa evolución urbana estradense e a progresiva ubicación nesta vila das institucións que hoxe a caracterizan: capitalidade municipal e cabeza de partido xudicial.

- I. *Gallaecia Regnum*. Jodocus Hondius. Ámsterdam 1611 ca. Aparece *Tabeyrós* e as pontes de Ponte Veá, Sarandón e Ponte Ulla.
- II. *Galecia*. Jodocus Hondius II. Ámsterdam 1616. Representáanse as pontes de Ponte Veá, Sarandón e Ponte Ulla.
- III. *Gallaecia Regnum*. Fr. Fernando de Ojea. Ámsterdam 1635. Consígnase *Tabeyrós* e aparecen as tres pontes.
- IV. *Regno di Galicia*. Giacomo Cantelli da Vignola. Roma 1696. Non ofrece ningún topónimo estradense. Consígnanse as tres pontes.
- V. *Royaume de Galice*. Nicolás de Fer. París 1705. Aparecen as pontes de Ponte Veá e Ponte Ulla pero non a de Sarandón. Consígnase *Tabeyrós*.
- VI. *Mapa geográfico del Reyno de Galicia*. Tomás López. Madrid 1784. Aparece por primeira vez *La Estrada* xunto coas tres pontes.
- VII. *Mapa geográfico del Arzobispado de Santiago*. Ángel Marín, cura de San Salvador de Poio. Santiago 1825. Representa a rede viaria principal, o lugar de *Estrada* e parroquias limítrofes e as pontes de Ponte Veá, Sarandón e Ponte Ulla.
- VIII. *Carta Geométrica de Galicia*. Domingo Fontán. París 1845. Aparece *La Estrada* e a rede parroquial, xunto coa rede viaria, relevo e a ponte de Ponte Veá, barca de Sarandón e Ponte Ulla. Lembremos que o autor foi auxiliado na elaboración do mapa por don Dionisio Valladares (Vilancosta, Berres) pai de Marcial Valladares, quen aportou datos da comarca estradense.

- IX. *Mapa de Galicia*. Adolphe H. Dufour. París 1849. Representa o relevo, aínda que non as pontes sobre o Ulla. Aparecen Figueroa e Tabeyrós.
- X. *Mapa de la provincia de Pontevedra*. Martín Ferreiro. Madrid 1850. Representase *La Estrada* o *Tabeyrós*.
- XI. *Mapa de la provincia de Pontevedra*. Francisco Coello, enxeñeiro militar auxiliado nas notas estatísticas e históricas por Pascual Madoz. Madrid 1856. Aparece *La Estrada* e representa a ponte de Ponte Veá, *punte arruinado y barca de Sarandón* e non menciona Ponte Ulla.
- XII. *Carta de Galicia con designación de sus Partidos judiciales*. Vese o topónimo *La Estrada*. Santiago 1857 ca. Foi impreso este mapa no taller de Jorge Osterberger, litógrafo e retratista que viviu algúns anos na Estrada e posteriormente estableceu en Santiago o seu obradoiro.
- XIII. *Mapa Itinerario del Distrito Militar de Galicia*. Ministerio de la Guerra. Madrid 1884. Representase a rede viaria, o lugar de *La Estrada* e as pontes de Ponte Veá, Sarandón (consignado erroneamente como Veá) e Ponte Ulla.



Antigo camiño que levaba á igrexa parroquial e cemiterio de Figueroa, hoxe Rúa 62.



O Camiño da Congostra, de significativo nome, rodeaba a muralla da Casa Grande de Figueroa.



Acaroadas a esta antiga vereia aínda poden verse algunhas casas tradicionais que contrastan coas moles das modernas construcións.



O camiño de Figueroa, por onde transitaban os arrieiros, camiñantes e peregrinos camiño de Compostela.



O entrañable Camiño da Caldesiña na súa intersección coa rúa Antón Losada Diéguez.



O mesmo camiño pouco antes de chegar ao barrio do Cruceiro.



Dende o fuste do cruceiro da Estrada (século XVII), Santiago e San Roque miran a Compostela.



A Travesía de Veá, no corazón urbano da vila.



A rúa Peregrina establecía a fronteira entre Figueroa (á esquerda) e Ouzande.



Moitas humildes rúas estradenses revelan no seu nome a orixe do seu trazado.



O camiño de Ouzande.



Asoballados polo mato vemos restos do antigo camiño de acceso á Estrada polo Alto da Cruz.



A costa do camiño de Bedelle, antigo lindeiro con Guimarei e lugar por onde entraban na Estrada viaxeiros procedentes do Ribeiro, Ourense e Terra de Montes.



Algunhas rúas estradenses interrompen subitamente o seu trazado nas veigas á espera dunha futura ampliación do casco urbano. Nas fotos as rúas Iryda e Bouza Brey, respectivamente.



Remate da rúa Baiuca na súa confluencia con Travesía de Fernando Conde 1. O antigo camiño continuaba tralo portal metálico que se ve na foto.



A anómala situación desta casa, ao principio da rúa Baiuca, denota o trazado do antigo camiño que, despois de atravesar a vila, continuaba cara a Vinseiro e Meavía.



Aquel camiño (á esquerda) reaparece uns 450 m. máis abaixo.