

# Os marcos da legua do Camiño Real ou «carrileira» do arcebispo Sebastián Malvar: Ponte Valga - Ponte Sampaio

CLODIO GONZÁLEZ PÉREZ\*

Debuxos e fotografías: Xoán Ramón Marín Martínez\*\*

## Sumario

Entre os antigos *marcos da legua* que se conservan en Galicia, predecesores dos marcos e fitos quilométricos actuais, sobresaen cinco dos sete que hai no Camiño Real de Ponte Valga a Ponte Sampaio (actual estrada N-550), sufragado polo arcebispo compostelán Malvar e Pinto co capital que trouxo de Arxentina a finais do século XVIII (1788 – 1795). A súa feitura, de estilo neoclásico, é semellante á dalgúns elementos ornamentais da fachada da Acibecheira da catedral de Santiago. Rematan cun robusto pináculo piramidal no que campa un reloxo de sol no lado que dá ao sur, para que os viandantes, ademais da distancia, soubesen tamén a hora.

## Abstract

Among the league stones preserved in Galicia, predecessors of the current frames and milestones, stand out five of the seven in the Royal Way from Ponte Valga to Ponte Sampaio (current road N-550). This way was borne by Malvar e Pinto, archbishop of Compostela, with the capital that brought from Argentina, and was built from 1788 to 1795. Built in neoclastic style, it similar to some ornamental elements of the Acibecheira facade of Santiago de Compostela cathedral. They finish off with one strong pyramidal pinnacle with a sundial on the south side, so that pedestrians, in addition to the distance, knew also the time.

## I. INTRODUCCIÓN

En 1849 dicía o xornalista e editor granadino Francisco de Paula Mellado na obra *Recuerdos de un viaje por España*, no capítulo que lle dedica a Galicia, ao referirse en particular ás vías de comunicación: *Los caminos son en general muy malos y difíciles [...]* *Hay sin embargo, algunas hermosas carreteras construidas con el mayor lujo, tales son, la que desde la Coruña conduce por Santiago, el Padron y Pontevedra, á Tuy y Vigo, que atraviesa todo el reino, y la que va desde la Coruña á Lugo y Madrid...* E máis adiante, ao falar de Pontevedra, Vigo e Tui: *Al siguiente día salimos de Padron por el camino real que conduce á Pontevedra, que es una de las mejores y mas hermosas carreteras que tiene España, aunque descuidada como tantas otras cosas en nuestra patria. La hizo el ministro de Cárlos IV, don Pedro Acuña, natural del pais, y nada tenia*

\* **Clodio González Pérez:** Membro do Padroado do Museo do Pobo Galego, académico correspondente da Real Academia Galega e Cronista oficial do concello de Cenlle (Ourense). Autor de varios libros e traballos de investigación. Premio nacional «a la mejor labor continuada en prensa» do Ministerio de Cultura (1984, 1985, 1986 e 1987); de investigación da Deputación de Pontevedra (1987 e 1992); de investigación etnográfica «VII Romaría Etnográfica Raigame» (con X. R. Marín) da Deputación de Ourense (2008); premio «Lois Peña Novo, 2013», etc.

\*\* **Xoán Ramón Marín Martínez:** Técnico superior de Artes Plásticas e Deseño e Ilustración. Autor de varias publicacións, algunhas en colaboración co anterior. Premio «M. López Garabal» do concello de Santiago de Compostela (1983); de investigación etnográfica «VII Romaría Etnográfica Raigame» da Deputación de Ourense, 2008 (con Clodio González). Colaborador e ilustrador do Museo do Pobo Galego.

*que envidiar á las famosas vías romanas. Elegantes pirámides para marcar las leguas, cada una con su correspondiente reloj de sol, bellas fuentes, asientos cómodos, y por último altos y copudos árboles que ofrecían sombras al fatigado viajero, todo se reunió para formar un conjunto verdaderamente seductor; pero todo ó la mayor parte ha desaparecido por exceso de abandono...*<sup>1</sup>

Esta é a primeira referencia eloxiosa que coñecemos verbo destes marcos da legua, malia que o devandito escritor non estea no certo cando afirma que foi obra de Pedro Acuña, ministro de Carlos IV, senón do seu tío, o pontevedrés Sebastián Malvar e Pinto, que rexeu a arquidiocese compostelá entre 1784 e 1795.

Antes ocupara a sé arxentina de Buenos Aires (na que estaba ao fronte dende 1777), e ao regreso tivo serios problemas coa facenda real ao desembarcar en Cádiz pola rica equipaxe non declarada que traía en varios barcos, pero antes de que lla requisasen decidiu agasallar con ela ao rei, desaparecendo así o conflito aduaneiro por acharse exentos de pagar impostos os bens reais. Co fin de procurar unha saída digna a tan embarazosa situación, o seu sobriño, Pedro de Acuña, entrevistouse ata con Carlos III, convencéndoo de que era para mellorar as obras públicas da súa terra natal, tan necesitada de contar cunha rede viaria moderna para o seu desenvolvemento económico e comercial<sup>2</sup>. Un dos principais biógrafos do prelado, o pontevedrés José Millán, escribe referíndose a este asunto: *Después (de chegar de Arxentina e antes de tomar posesión da sé compostelá) se trasladó á Madrid donde permaneció una larga temporada. Allí dio gracias al Monarca por su nombramiento, haciendo constar á la vez que todo el capital que de América traía lo donaba á la Corona. El Rey le encomendó el empleo de aquél y de ahí la construcción de la carretera de Puente-Valga á Puente-Sampayo, que le valió la Cruz de Carlos III, «por hacer carreteras en Galicia por su propia cuenta»*<sup>3</sup>.

O arcebispo faleceu en Compostela o 25 de setembro de 1795, antes de que se concluíse o Camiño Real, xa que o *Real Plantío* (as ringleiras de árbores de froita, carballos, álamos e videiras que fan a ambos os dous lados de todo o traxecto), aínda se proxectou en 1797, dous anos despois do seu pasamento.

Para saber máis da vida e obra deste prelado pódense consultar, entre outras, as publicacións de Antonio López Ferreiro (*Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela*, XI, 1909); José Millán (*Notas históricas sobre Varones Ilustres de Pontevedra*, I, 1920); Samuel Eiján («Fr. Sebastián Malvar y Pinto, Obispo de Buenos Aires y Arzobispo de Santiago de Compostela, 1730-1795», 1930); Manuel R. Pazos (*El Episcopologio Gallego*, I, 1944); Alberto Vilanova Rodríguez (*Los Gallegos en la Argentina*, 1966), e Xosé Filgueira Valverde (*Fray Sebastián Malvar. El Arzobispo de la carretera y del Real Plantío*, 1973).

## II. O CAMIÑO REAL OU CARRILEIRA DE COMPOSTELA A PONTE SAMPAIO

### a) Antecedentes: A Coruña – Santiago de Compostela

Non é de estrañar que o ilustrado Carlos III aceptase a doazón do arcebispo Malvar, non obstante de estar en cuestión a súa legalidade, tendo en conta que dende algúns anos antes unha das súas preocupacións era a mellora das vías de comunicación, como amosa o Real Decreto do 10 de marzo de 1761 ordenando *hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el Comercio de unas Provincias á otras, dando principio por los de Andalucía, Cathaluña, Galicia y Valencia*<sup>4</sup>.

Unha mostra anterior do interese dos ilustrados polos camiños, constitúea a viaxe por diferentes países europeos que Fernando VI encargou o ano 1750 ao economista español de orixe irlandés Bernardo Ward, para coñecer como se desenvolvían a economía e as comunicacións e a súa aplicación en España. En 1762, ao ano seguinte do Real Decreto de Carlos III, publícase o *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas á proponer los intereses de España...*, obra póstuma do devandito economista, na que por primeira vez se suxire a construción dunha rede de seis estradas nacionais partindo de Madrid: *Necesita España de seis caminos grandes, desde Madrid á la Coruña, á Badajoz, á Cadiz, á Alicante y á la raya de Francia, así por la parte de Bayona, como por la de Perpiñan: y de estos se deben sacar al mismo tiempo para varios Puertos de Mar, y otras Ciudades principales...*<sup>5</sup>

A suxestión de Ward tivo tanto éxito que aínda hoxe en día as estradas por el propostas continúan sendo as principais que vertebran a península, entre as que se acha a N-VI ou estrada de Madrid á Coruña, aprobada en 1761 e concluída máis de dúas décadas despois, xa que un dos últimos tramos en Galicia foi o de Becerreá – Lugo, rematado en 1785<sup>6</sup>.

Das anteriores partirían outras vías transversais, das que en Galicia a máis importe era a da Coruña a Tui, pasando por Santiago de Compostela, Padrón, Caldas de Reis e Pontevedra, cun ancho de 10 varas castelás ou de Burgos (0,835905 m X 10 = 8,36 m), que se proxectou en 1770, facéndose cargo da dirección das obras o enxeñeiro e brigadier dos exércitos Fernando Gaber (ou Gaver), cargo que desempeñaría entre 1774 e 1793, polo que tamén se debe a el o tramo de Compostela a Ponte Sampaio<sup>7</sup>.

A nova estrada seguía o traxecto da vía XIX do emperador Antonino, que discorre pola depresión meridiana e que viña sendo o camiño principal dende a época romana e logo durante toda Idade Media, pero xurdiu a disxuntiva de buscar outro trazado ou procurar o xeito de evitar os efectos das enchentes invernales en Padrón. A tal fin en 1777 o conde de Floridablanca encargou ao enxeñeiro militar Bartolomé Amphoux o estudo do percorrido máis conveniente, dando instrucións ao ano seguinte de que os novos camiños debían seguir, dentro do posible, a traza dos antigos. O enxeñeiro propuxo entón dúas rutas ata Pontevedra: unha por Pontevea e outra por Padrón, pero triunfou a segunda para non deixar fóra unha poboación tan vinculada a Compostela dende a antigüidade, a pesar de que cando chovía moito e cadraba coa preamar, *como esta contiene las aguas, salen de madre, se extiende por el llano, cubren las calzadas actuales, queda cortada toda comunicación en el Padrón, las casas se ven anegadas y los barcos o lanchas paseando por sus calles hasta que, bajando la mar, vuelven a evacuarse las aguas que algunas veces son en tanta cantidad que quedan cuarenta y ocho horas aisladas*<sup>8</sup>.

## **b) Santiago de Compostela – Ponte Valga**

Non obstante de que a ruta de Pontevea fose ata a preferida polo ilustrado coruñés Cornide<sup>9</sup>, optouse por seguir o trazado do antigo camiño ante as protestas de Padrón e Caldas de Reis, malia que fose preciso levar a termo grandes obras para evitar no posible o efecto das enchentes na primeira, baixo a dirección do enxeñeiro Fernando Gaber.

O orzamento de Compostela a Pontevedra era de máis de catro millóns de reais de vellón (4.227.800 calculou o enxeñeiro Bartolomé Amphoux), correndo unha parte (a maior) a conta do Estado, para a que se implantou un arbitrio sobre o sobranche do 1% da prata procedente de América (ou das Indias, como se dicía daquela), ademais tamén se obrigou a colaborar ás poboacións por onde pasaba e aos bispos con rendas<sup>10</sup>. En particular a

última achega, a da sé compostelá, foi de 100.000 reais procedentes do espolio do arcebispo Bartolomé Rajoy, do conxunto de bens que lle quedaran á igrexa ao seu pasamento, o 17 de xullo de 1772, de aí que o tramo de Compostela a Ponte Valga tamén se coñece por «Camiño do arcebispo Rajoy»<sup>11</sup>.

As obras comezaron nas aforas da cidade en 1780, pero dous anos despois xa estaban paradas en Ponte Valga por falta de medios económicos.

### c) Ponte Valga – Ponte Sampaio

Cando frei Sebastián Malvar ocupou a cadeira compostelá en 1784, só estaba concluída a explanación ata Ponte Valga. Grazas a súa espléndida achega, retomouse a obra no mes de marzo de 1788 baixo a dirección do mesmo enxeñeiro, Fernando Gaber, que continuaría á fronte ata 1793 en que é substituído polo seu axudante o arquitecto salmantino José Pérez Machado, *maestro de obras y director por Su Majestad de las Reales obras de caminos general y transversales del Reino de Galicia y de Villafranca del Bierzo*, residente en Compostela e, xunto co tamén arquitecto Miguel Ferro Caaveiro, profesor de arquitectura e matemáticas na escola de debuxo da Sociedade Económica de Amigos do País<sup>12</sup>. Tamén cómpre ter moi en conta o contratista ou mestre de obras, Melchor Ricoy, natural da parroquia de San Miguel do Campo (Campo Lameiro), que antes traballara no convento de Santo Agostiño de Pontedeume, nas igrexas do Porto (Cabanas) e Abades (Silleda), na primeira parte do compostelán Pazo de Raxoi, etc.<sup>13</sup>.

A ponte de Valga foi a primeira grande obra que houbo que construír no novo camiño, para salvar o río do mesmo nome afluente do Ulla, pero non era a única, xa que no traxecto tiveron que reformar ou facer dende os alicerces outras máis, como as de Caldas de Reis e Cerponzóns, así como os peitorís, as fontes, os bancos e os marcos da legua para sinalar a distancia á Coruña e a Santiago de Compostela.

Nunha inscrición co brasón do arcebispo, situada antes de entrar na ponte Sampaio, actualmente ilexible en parte, consta que a obra se concluíu en 1795, o ano do pasamento do arcebispo. Pero quedaba pendente o *Real Plantío*, polo que este camiño foi único en Galicia, que se proxectou en 1797, consistente en catro ringleiras a ambos os dous lados de árbores de froita, carballos, álamos e videiras para dar sombra e solaz aos camiñantes. Só abranguía o tramo de Compostela a Pontevedra, aínda que a idea era que chegase a Ponte Sampaio: *Se halla existente a las margenes del Camino Real, que sigue desde esta Ciudad á la villa de Pontevedra, y se compone de Alamos, y Robles con su correspondiente Cepa de Viña enlazada en cada uno, puestos todos con el mejor orden y simetria, á los que acompañan otras dos diferentes hileras de Frutales de las mejores especies, plantados en medio de aquellos, asi en las tierras valdías, como en las testeras de las heredades, que confrontan con dho. Real Camino, formando asi la mas bella harmonia y hermosura que se dexa ver en Plano que acompaña á esta: cuyos arboles, que se hallan numerados se han repartido á los vecinos de las Parroquias mas inmediatas, y están hechos cargo de su conservación y subsistencia, como consta de los Testimonios que han dado las Justicias de sus respectivos territorios según la instrucción que para ello se le ha comunicado por dho. Sr. Exmo.; Y para que mas bien conste el numero de que se compone cada Parroquia, se insertan aquí en la manera siguiente...* En total plantáronse 11.638 carballos e álamos (danse xuntos por constar así nalgúns casos, pero a inmensa maioría foi dos primeiros), 11.152 videiras e 8.993 árbores de froita (faltan as dalgunhas parroquias). En total, entre Compostela e Pontevedra plantáronse máis de

31.783 árbores, das que actualmente non se sabe se aínda subsistirán algunhas<sup>14</sup>.

### III. DOS MARCOS DA LEGUA AOS FITOS QUILOMÉTRICOS

Nos nosos días non hai dúbida das distancias porque o quilómetro ten sempre o mesmo valor, tanto se é unha estrada que vai por unha chaira como se sobe ata o cume dunha montaña, pero antano non era así, por iso denantes de seguir cómpre que dediquemos unhas palabras á legua, a unidade de lonxitude utilizada dende a época romana ata o século XIX, con diferentes valores.

Considerábase a distancia que anda unha persoa durante unha hora, non obstante, como se pode comprender, non é o mesmo por un camiño chan que por un montañoso, de aí que o seu valor non fose sempre o mesmo, abranguendo dos 4 aos 7 km, tomándose entre ambos os dous extremos a medida que máis conviniere segundo a orografía, o clima, etc.

A denominada *legua legal*, por ser a utilizada polos tribunais, equivalía a 15.000 pés casteláns ou de Burgos:  $0,278635 \times 15.000 = 4.179,525$  metros. Mantívoase así ata que en 1587 o rei Filipe II ordenou que *en todas y qualesquier leyes y pragmáticas, cédulas y provisiones nuestras, de qualquier calidad que sean, que hablan y hacen mencion de leguas, y hablaren de aquí adelante, se hayan de entender y entiendan de leguas comunes y vulgares, y no de las que llaman legales...* A *legua vulgar* era máis grande, de 20.000 pés casteláns:  $0,278635 \times 20.000 = 5.572,699$  metros<sup>15</sup>.

En 1769, nove anos antes de comezar as obras da estrada da Coruña a Tui, Carlos III mandou que se puxesen marcos da legua (*leguarios*) nas principais vías, tomando como centro ou punto cero o que estaba na Porta do Sol de Madrid, e tamén que en adiante a legua tivese 24.000 pés casteláns:  $0,278635 \times 24.000 = 6.687,24$  metros.

Mantívoase con este valor ata que en 1801 Carlos IV dispuxo volver á legua de Filipe II, ou sexa á de 20.000 pés ou 5.572,699 metros, que foi a que estivo en vigor ata a adopción do sistema métrico decimal en 1849 (obrigatorio dende o mes de xullo de 1880). Agora xa poucas persoas falan de leguas, pero non así ata hai uns cincuenta anos en que aínda se dicía que a tal sitio había tantas leguas, dándolle a cada unha un valor equivalente a algo máis de cinco quilómetros, como era antes da xeneralización do sistema métrico.

Os marcos da legua (en portugués *marcos da légua*, en castelán *postes leguarios*, *mojones* e *leguarios*, en catalán *lleguari*, etc.)<sup>16</sup>, eran os equivalentes aos actuais marcos e fitos quilométricos, que sinalan a distancia a unha poboación dende a que se empeza a contar. En xeral, para as estradas nacionais ou radiais, antes a legua e agora o quilómetro «0» está na Porta do Sol de Madrid, como por exemplo a N-VI (ou N-6), Madrid – A Coruña.



O Cruceiro: marco da legua e fito quilométrico.



O sinalar as distancias dos camiños principais vén de antigo: no século II a. C. os romanos empezaron a poñer miliarios indicando as millas que había a unha cidade ou mansión. Durante toda a Idade Media e parte da Moderna non se lle deu importancia, ata que Carlos III, pola Real resolución do 16 de xaneiro de 1769, ordenou a obrigatoriedade de poñer marcos nas vías principais sinalando as leguas e as medias leguas, e que estas fosen de 8.000 varas castelás ou de Burgos ( $0,835905 \times 8.000 = 6.687,24$  m), coñecida dende entón por *legua real* ou de Carlos III, e, ademais, *que las leguas se contasen desde Madrid, y puerta que mas en derechura se dirigiese a la línea del camino, señalándolas con unos pilares altos de piedra, en cuyo frontis se esculpiese con letras Romanas la inscripción siguiente: á Madrid I legua, 2 leguas, 3 leguas &c.; y que las medias leguas se señalasen con pilares menores de la misma figura, poniendo en ellos el número que denote la distancia de este modo ½, I y ½, 2 y ½ &c.*<sup>17</sup>.

Pola mesma época tamén se fixo obrigatorio a presenza dos *marcos da légua* en Portugal, durante o reinado de Xosé I (1750-1777) e sendo primeiro ministro o marqués de Pombal, ao tempo que se recompoñía a rede viaria logo do terremoto de Lisboa de 1755. A diferenza dos españois, era obrigatorio que tamén estivesen equipados cun reloxo de sol, de xeito que os viandantes soubesen a distancia e a hora. A *légua* oficial ou de Lisboa equivalía a 6.660 m (27 m menos que a española), manténdose ata que se introduce en 1852 o sistema métrico (entrou en vigor dez anos máis tarde).

Tendo en conta que os do Camiño Real de Ponte Valga a Ponte Sampaio son da mesma época que os portugueses, non sería de estrañar que quen os deseñou, talvez o arquitecto Pérez Machado ou o mestre de obras Melchor Ricoy, tivese en conta as disposicións verbo dos mesmos de alén do Miño. Este feito, o de contar con reloxo, xa lle chamou a atención a algún viaxeiro do século XIX, como Francisco de Paula Mellado, que escribe en 1849 ao referirse a este tramo do camiño, que tiña *elegantes pirámides para marcar las leguas, cada una con su correspondiente reloj de sol*<sup>18</sup>. E tamén moitos anos despois, en 1959, ao astrónomo e historiador alemán Ernst Zinner (1886–1970): *En el norte de España, en la carretera de Vigo a Santiago, existen algunos obeliscos de piedra cuadriláteros, los cuales muestran en su parte sur un reloj en una losa puesta en relieve dentro del cuadrilátero. Su distancia ha de ser de unos 1.700 m, ellos serían montados alrededor de 1800 y recuerdan a los obeliscos, con reloj al sur, de la carretera de Bamberg a Coburg*<sup>19</sup>.

Os antigos eran de pedra, estendéndose posteriormente os de cemento, constando, ademais da distancia á poboación que se considera «0», o número e a categoría da vía (nacional, provincial, comarcal, etc). Nas últimas décadas xeneralizáronse os fitos quilométricos metálicos, que se diferencian dos de antes en que o indicador é un pequeno rectángulo sostido por un esteo, coa denominación da estrada e o número do quilómetro correspondente.

Como queda dito, nas estradas principais tamén había marcos da media legua, substituídos agora polos fitos correspondentes aos hectómetros.

Por último, como se verá máis adiante no apartado que se dedica a cada un dos marcos da legua, as distancias entre estes e os fitos quilométricos actuais non coinciden debido a que a N-550 non segue o mesmo trazo do antigo Camiño Real en todo o percorrido, pero aínda así nalgúns casos case non existe diferenza, como ocorre entre o da Tarroeira (Valga) e o do Cruceiro (Carracedo – Caldas de Reis), que agora hai entre eles, aproximadamente, 6.615 m, non máis que 72 m menos da legua (6.687 m)<sup>20</sup>.

#### IV. OS MARCOS DA LEGUA DO CAMIÑO REAL DE PONTE VALGA A PONTE SAMPAIO

Actualmente no tramo do Camiño Real do arcebispo Malvar consérvanse sete marcos, que corresponden ao número de leguas, cinco iguais e dous diferentes polo que atinxe á feitura, situados nos seguintes lugares: A Tarroeira (parroquia e concello de Valga), O Cruceiro (Carracedo – Caldas de Reis), Tivo (parroquia e concello de Caldas de Reis), A Gándara (Perdecanaí – Barro), O Cunchido (Cerponzóns – Pontevedra), O Marco (Pontevedra), e O Marco - A Cañoteira, parroquia e concello de Vilaboa).

Todos, agás o do Marco de Pontevedra están situados na beirarrúa dereita dirección sur da estrada xeral N-550, que segue en liñas xerais o mesmo trazado do antigo Camiño Real.

Non hai dúbida da época dos cinco que son iguais, da mesma feitura e dimensións, contemporáneos de cando se abriu o camiño, entre os anos 1784 e 1795 en que se dá por concluída a obra, agás o *Real Plantío* que se proxecta en 1797, pero non sucede o mesmo cos dous distintos: o da Tarroeira (Valga) e o do Marco de Pontevedra, que son anteriores, o primeiro de cando se fai o primeiro tramo entre Santiago e Ponte Valga, e o segundo máis antigo, pero de época non doada de precisar.

O da Tarroeira pode datar de contra 1780 (ou dous ou tres anos despois), do tempo en que se constrúe o primeiro tramo do Camiño, se se ten en conta que segue a feitura dos que por estes anos se poñen na estrada xeral de Madrid – A Coruña e, en particular, entre Becerreá – Lugo (1777–1785), no que se conservan cando menos tres, sendo ata de altura semellante (os lugueses de 2,40 m, e este de 2,52 m, aproximadamente), así como tamén noutras partes do Estado: Bizkaia, Cuenca e Toledo, por exemplo<sup>21</sup>.

Máis complexo é falar do Marco de Pontevedra pola carencia de exemplares semellantes con que comparalo en Galicia e tamén fóra. Case seguro que é anterior á construción do camiño de Malvar e que logo fose aproveitado, tendo en conta que preto estaba a ponte do Couto, medieval, tamén coñecida pola *Ponte do Marco*, non obstante con isto non queremos afirmar que sexa tan antigo, pero talvez dos séculos XVI ou XVII<sup>22</sup>.



Situación dos sete marcos da legua entre Valga e Vilaboa.



Marco da legua do Cunchido – Cerponzóns, co baseamento á vista (Fotografía: BASANTA CAMPOS, J. L.: *Relojes de piedra en Galicia*, 2ª ed. 2003; a foto é anterior a 1986, data da 1ª edición).

Verbo dos cinco da mesma feitura e que se sabe de certo que son da época do arcebispo Malvar, Xosé Filgueira Valverde afirma que a Pérez Machado e a Ricoy, é dicir, ao arquitecto e ao aparelador ou mestre da obra, *han de atribuírse los diseños y la pulcra ejecución de los puentes (algunos con cómodos asientos en los pretils), murallones y mojones «legoeiros», con relojes de sol*<sup>23</sup>. Pero tampouco é de rexeitar a posibilidade de que os deseñase o enxeñeiro Fernando Gaber, que dirixiu a obra dende o comezo na Coruña ata 1793, cando estaba moi adiantado o tramo de Ponte Valga a Ponte Sampaio, tanto que dous anos despois xa consta como concluído na inscrición situada á entrada da segunda<sup>24</sup>.

Polo de agora canto se ten dito relativo á autoría destes cinco marcos non deixa de ser unha suposición, tendo en conta que non se descubriu ningún documento onde conste quen os deseñou. O que si é moi posible que se inspirase nos pináculos que coroan a fachada da Acibechería da catedral compostelá, levantada entre 1757 e 1770 segundo deseño

de Ferro Caaveiro, encargándose da construción do corpo inferior Fernández Sarela e do superior Lois de Monteagudo, pero este despois de que fose «corrixido» o proxecto orixinal pola *Academia de Nobles Artes de San Fernando*, que é onde se achan estes remates ornamentais. Fronte á mesma fachada, a ambos os dous lados das escaleiras que descendén á mesma e ao pazo arcebispal, tamén hai outros dous semellantes aos marcos, pero máis estilizados e altos (3,83 m).

Non se sabe se foi a mesma persoa a que deseñou os pináculos neoclásicos da Acibechería e os marcos da legua do Camiño Real de Malvar, pero non se pode negar a posibilidade que os primeiros servisen de inspiración para os segundos, engadíndolle nunha das caras do pináculo un reloxo de sol en posición vertical.

A diferenza de medidas, en particular a altura, que se aprecia entre os cinco é tan pequena como para non a ter en conta nun deseño que se copia varias veces e, talvez, por distintos canteiros: O Cruceiro (3,37 m), Tivo (3,45 m), A Gándara (3,39 m), O Cunchido (3,48 m) e O Marco – A Cañoteira (3,40 m, aproximadamente)<sup>25</sup>.



Case seguro que todos foron movidos de sitio dende que se ergueron a finais do século XVIII, algúns non máis que un ou dous metros cara atrás ao ensanchar a estrada, agás o do Cruceiro que se sabe que se correu uns 50 m cara a Pontevedra por mor da entrada a unha casa. O único que posiblemente se mantén onde se puxo no seu día é o do Cunchido, na parroquia pontevedresa de Cerponzóns. Cremos que sexa así por ser o único que conserva o baseamento ou plataforma semellante ao dos cruceiros, con tres chanzos, que talvez tamén o tiveron os outros catro, xa que lle dá á obra máis altura e prestancia. Esta parte agora atópase case oculta pola vexetación pero aínda era ben visible hai uns corenta anos, antes do último ensanche da estrada. A única explicación lóxica de que se conserve neste e non nos demais, quizais se deba a que como por detrás existe un terraplén moi pronunciado a estrada foi ensanchada cara ao outro lado, evitando deste xeito a construción dun muro de contención.

Cando se restauren e se recoñeza o seu gran valor artístico como pezas únicas non só en Galicia, sería conveniente recuperar esta parte agora desaparecida ou oculta pola terra tamén nos outros catro.

### 1. Marco da legua da Tarroeira

#### *Localización*

42° 42' 15.83" N

8° 38' 58.80" O

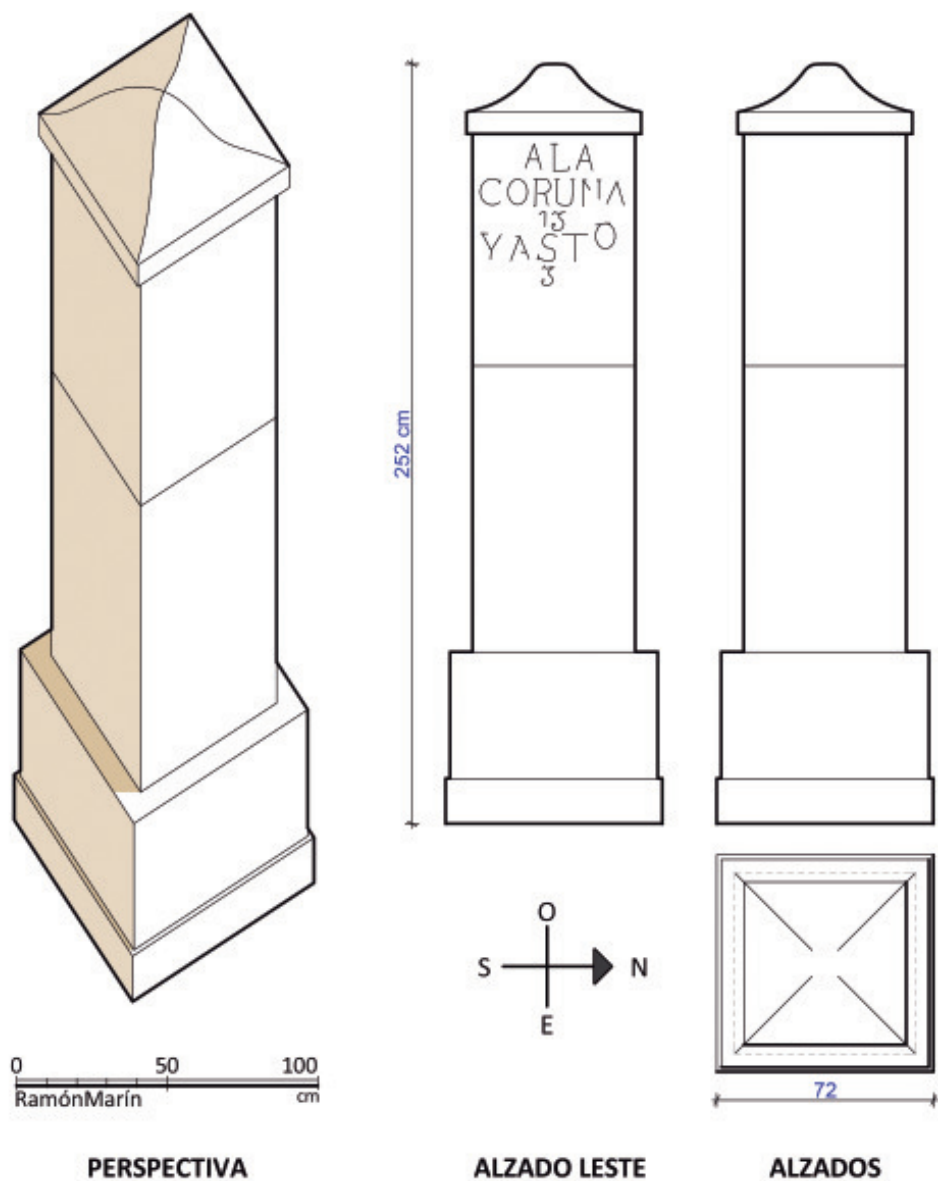
No lugar da Tarroeira, parroquia de San Miguel de Valga, concello de Valga, na beirarrúa dereita dirección sur da estrada N-550, km 86,380, aproximadamente.

#### *Cronoloxía*

Segunda metade do século XVIII, talvez antes de 1788 en que se retoman as obras do tramo entre Ponte Valga e Ponte Sampaio. Baseamos esta suposición en que é da mesma feitura e ata case dimensións dos do tramo Becerreá – Lugo da N-VI, que se constrúe entre 1777 e 1785.



Marco da legua da Tarroeira (Valga).



Marco da legua da Tarroeira (Valga).

*Descrición*

Consta dun zócolo (72 X 72 X 15 cm), asentado sobre un baseamento moderno de pedra e formigón, case seguro do último traslado que sufriu para arredalo da beirarrúa da estrada. Segue a base (69 X 69 X 42 cm), e sobre ela o corpo ou pilastra do marco (54 X 54 X 172 cm), composto por dúas pezas, a inferior máis alta (95 cm), aínda que a inscrición ou lenda campá na superior que dá fronte á estrada (77 cm). Está escrita con letras maiúsculas tipo romano e números arábigos (de entre 7 e 9 cm de alto):

A LA  
CORUÑA  
13  
YA STº  
3

Á Coruña 13 leguas (por 6.687,24 m = 86.934 m). O marco érguese no quilómetro 86,380, aproximadamente, polo que a diferenza entre o Camiño Real e a actual estrada N-550 é de pouco máis de medio quilómetro (que se debe en parte á circunvalación de Pontecesures).

A Santiago de Compostela 3 leguas (por 6.687,24 m = 20.061 m), neste caso non coincide coa distancia actual que é de 23 km. Sen dúbida tiña que poñer 3½ leguas (por 6.687,24 m = 23.405 m) que corresponden aos 23 km de agora. A proba de que debía ser 3½ leguas constituía o marco seguinte, o do Cruceiro, no que consta que á Coruña son 14 leguas e a Santiago 4½. Como se pode comprender, se á primeira cidade hai unha legua máis, igual ten que ser á segunda xa que están na mesma ruta. Este erro pode indicar que o marco estaba feito antes e que logo se lle engadiu a distancia a Compostela, sen ter en conta a sinalada no seguinte.

Por último, sobre a pilastra ten un ábaco (58 X 58 X 7 cm), e a xeito de chapeu un remate coa parte superior redondeada de feitura cuadrangular coas arestas convexas, de 16 cm de alto.

O marco consta de 4 pezas de granito, cunha altura total de 2,52 m.

#### *Historia*

Como queda dito, xunto co do lugar do Marco en Pontevedra, son os dous únicos de feitura diferente dos situados no tramo do camiño construído polo arcebispo Malvar. Este é case igual aos de Laxosa e Gomeán (O Corgo) e Garabolos (Lugo), que teñen de alto entre 2,40 e 2,52 m, os tres situados no tramo de Becerreá – Lugo da N-VI, aberto entre 1777 e 1785. Era o modelo que se pode considerar oficial, xa que da mesma época datan outros moi semellantes, situados tan lonxe como en Bizkaia, Cuenca ou Toledo. Tamén coinciden na legua de 8.000 varas castelás, equivalente a 6.687,24 m<sup>26</sup>.

Consonte coa feitura, coidamos que sexa un marco da primeira época deste camiño, do tramo entre Santiago e Ponte Valga, que se comezou o ano 1780 baixo a dirección do enxeñeiro militar Fernando Gaber, e para o que a igrexa compostelá achegou 100.000 reais do espolio do arcebispo Rajoy, finado en 1772.

#### *Estado de conservación*

Regular. Ata non hai moito tempo estaba cuberto de hedras que impedían ler a inscrición e ver a parte superior do monumento.

#### *Referencias bibliográficas*

<Patrimonio galego: «Legoario de Ponte Valga»>, 2013.



Marco da legua do Cruceiro (Caldas de Reis).

## 2. Marco da legua do Cruceiro

### *Localización*

42° 38' 57.02" N

8° 38' 43.74" O

No lugar do Cruceiro, parroquia de Santa Mariña de Carracedo, concello de Caldas de Reis. Na beirarrúa dereita dirección sur da estrada N-550, xusto no km 93.

Ata hai uns 40 anos estaba uns 50 metros antes cara á Coruña (no km 92,950, aproximadamente), de onde foi mudado para deixar libre a entrada dunha propiedade.

### *Cronoloxía*

Últimos anos da segunda metade do século XVIII, antes de 1795 en que se remata a obra do Camiño Real.

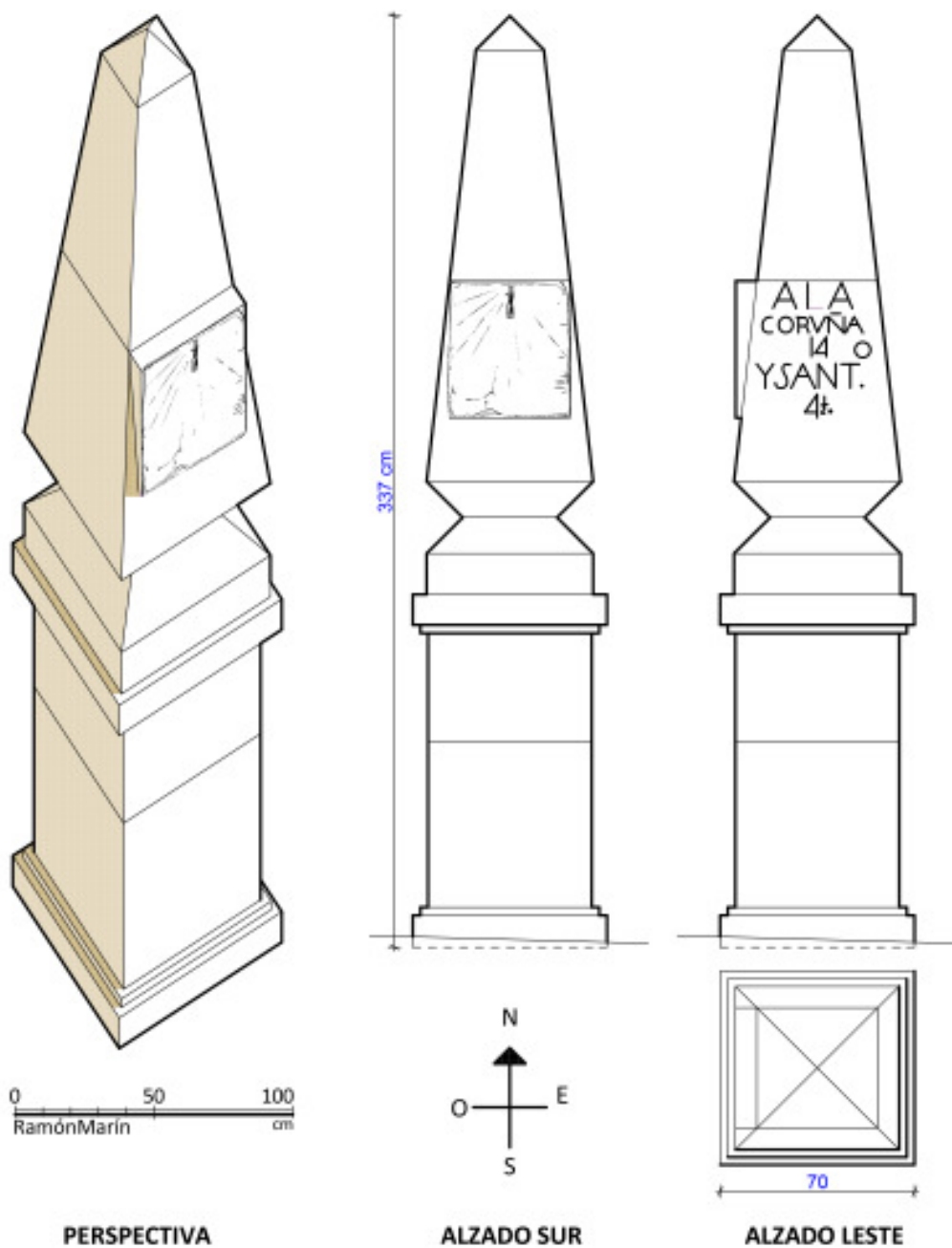
### *Descrición*

Esta formado por un zócolo (70 X 70 X 10 cm), adornado por arriba cun filete estreito (64 X 64 X 2,5 cm), sobre o que se asenta a pilastra ou corpo do marco (59 X 59 X 99 cm) de dous bloques, o inferior case o dobre de alto (60 cm) que o superior (39 cm), que remata nun ábaco liso (70 X 70 X 11 cm) cun filete por abaixo (65 X 64 X 3 cm), para facer xogo co do zócolo.

A seguinte parte consta dunha base cadrada (60 X 60 X 15 cm), sobre a que se asenta un pináculo troncopiramidal que na unión coa peza anterior fai un chafrán dobre inverso (na parte máis estreita, de 34 X 34 cm). O pináculo ten de lado 60 cm e de alto 169 cm, contando tamén o piramidió (24 X 14 X 12 cm).

Na cara meridional do anterior ten un reloxo de sol ou cuadrante (43,5 X 49,5 cm), en posición vertical con respecto ao lado da pirámide, para o que na parte inferior sobresa 2 cm e na superior 8 cm.

Actualmente atópase en mal estado, roto e a maioría dos números romanos e as liñas horarias case ilexibles. Tamén lle falta o gnomon ou estilo metálico, do que quedan os dous buratos onde se suxeitaba á pedra. Case seguro que estivo pintado: o fondo branco e o demais negro.



Marco da legua do Cruceiro (Caldas de Reis).



O campo epigráfico, situado no lado do pináculo que dá ao oeste, á estrada, está gravado en letras maiúsculas ou capitais de trazos rectos e pouco fondos, de diferentes alturas (entre 6 e 9 cm), que lembran as das inscricións romanas, mentres que os números son árabes:

A LA  
CORVNA  
14  
Y SANT.º  
4 ½

Á Coruña 14 leguas (por 6.687,24 m = 93.621 m), como queda dito, xusto a carón do marco atópase o fito correspondente ao quilómetro 93, polo que a diferenza entre ambos os dous de pouco máis de medio quilómetro. Tamén neste caso está ben a distancia a Santiago de Compostela: 4½ leguas (por 6.687,24 m = 30.0092 m, que veñen a ser os 30 km actuais).

Consta de 4 pezas, e mide de alto 3,37 m, sen ter en conta a parte oculta do zócolo pola beirarrúa, que talvez non chegue a 10 cm.

#### *Historia*

É o primeiro do Camiño Real de Malvar desta feitura, labrados nos últimos anos do século XVIII, antes de 1795.

Non se sabe nada do autor do deseño, pero suponse que fose o arquitecto José Pérez Machado ou o mestre de obras Melchor Ricoy<sup>27</sup>.

#### *Estado de conservación*

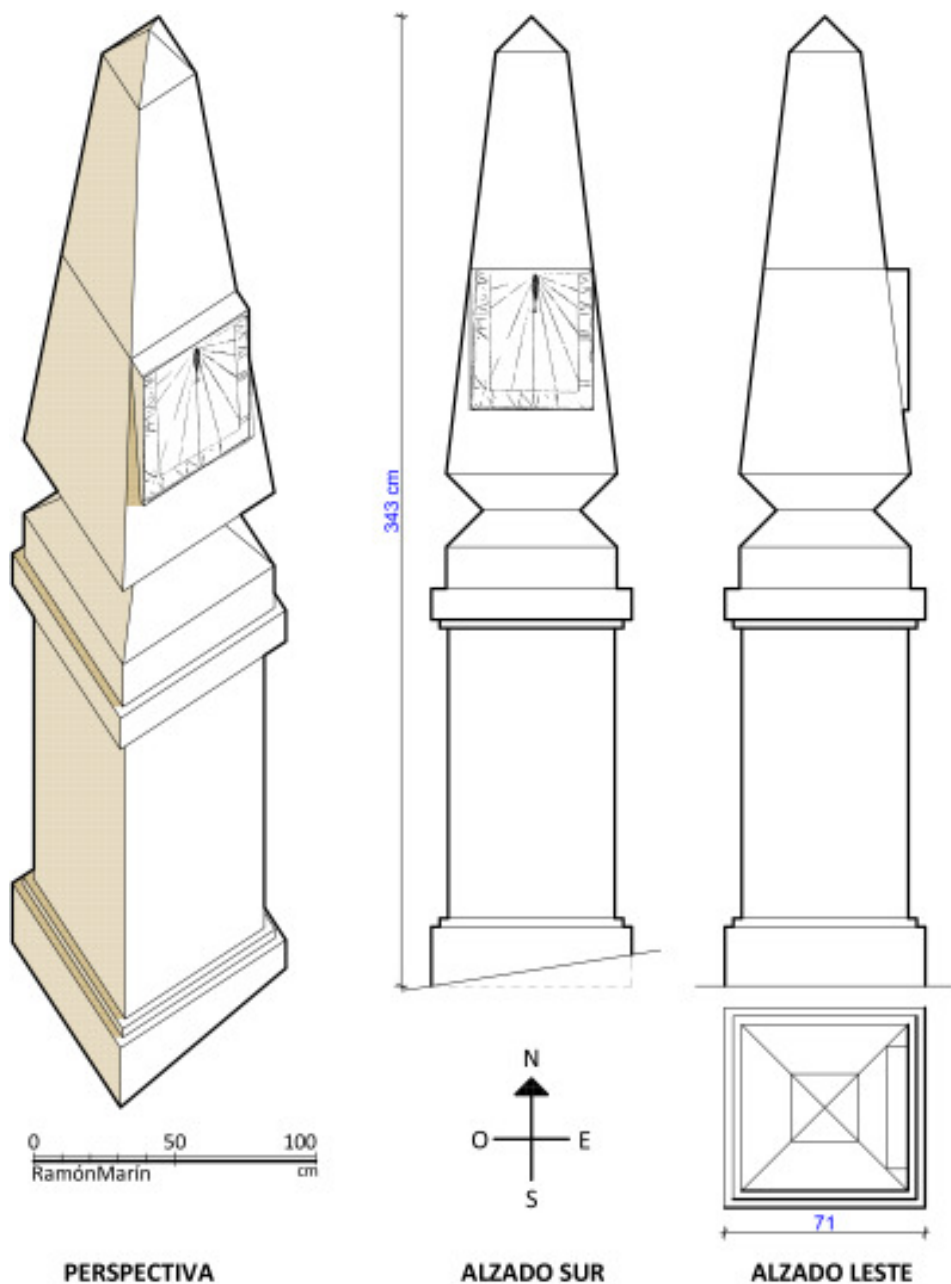
Regular. O reloxo que está roto, fáltalle o gnomon, e os números romanos e as liñas horarias son case ilexibles.

#### *Referencias bibliográficas*

< Património galego: «Legoario do Cruceiro»>, 2013.



Marco da legua de Tivo (Caldas de Reis).



Marco da legua de Tivo (Caldas de Reis).

### 3. Marco da legua de Tivo

#### *Localización*

42° 35' 30.04" N

8° 38' 35.17" O

En Tivo, aldea da parroquia e concello de Caldas de Reis. Como os anteriores, na beirarrúa dereita dirección sur da estrada N-550, km 99,900, aproximadamente. Coidamos que está no sitio orixinal, pero afastado cara atrás por mor dos ensanches da estrada.

#### *Cronoloxía*

Últimos anos do século XVIII, antes de 1795 en que se conclúe este tramo do camiño.

#### *Descrición*

É da mesma feitura que o anterior, do que non se diferenza máis que nas medidas.

Comeza co zócolo (71 X 71 X 21 cm), do que parte está oculto pola terra, cun filete (65 X 65 X 3 cm) por arriba. A continuación a pilastra (59 X 59 X 103 cm), labrada nun único bloque xunto co zócolo e o ábaco, este último na parte superior (71 X 71 X 11 cm), cun filete por debaixo (65 X 65 X 3 cm).

O seguinte consta dunha base cadrada (60,5 X 60,5 X 14 cm), na que se asenta o pináculo de feitura troncopiramidal, cun chafrán dobre invertido na unión coa anterior (na parte estreita de 34 cm de lado). O pináculo ten de ancho 60 cm e de altura 163 cm, sumando tamén o piramidión (25 X 25 X 13 cm).

Na cara sur do anterior hai un reloxo de sol (43,5 X 50 cm), que só se diferenza do do Cruceiro en que é 5 cm máis alto. Está en posición vertical, separado por debaixo 2 cm e por arriba 8 cm. Non conserva o gnomon e os números romanos e as liñas das horas case non se distinguen, pero quedan restos de chumbo nos dous buratos onde encastaba o primeiro na pedra. É de supoñer que estivese pintado: o cuadrante de branco e o resto de negro.

Carece de campo epigráfico gravado, pero talvez o tivo pintado do que agora non quedan vestixios apreciables, dando fronte á estrada, aínda que pola distancia que hai ao anterior, sábese que non falta ningún marco intermedio e que corresponde ao da legua 15 á Coruña (por 6.687,24 m = 100.308 m), que agora está no km 99,900, aproximadamente, situación que confirma que debe continuar no sitio orixinal. No tocante a Santiago de Compostela, quedaría a 5½ leguas (por 6.687,24 m = 36.779 m), 36,5 km.

Consta só de 3 pezas de granito: unha corresponde ao zócolo, fuste, ábaco, base e parte do pináculo ata máis arriba do reloxo, e a outra ao remate deste último e ao piramidión. Mide en total 3,45 m, de xeito que é o segundo en altura dos cinco deste tipo, superado unicamente por 3 cm polo do Cunchido.

#### *Historia*

A mesma do anterior, só que é o segundo que hai no Camiño desta feitura de estilo neoclásico, e que, como queda xa dito, suponse que o deseñador fose o arquitecto José Pérez Machado ou o mestre de obras Melchor Ricoy.

#### *Estado de conservación*

Regular. O reloxo perdeu o gnomon e os números e as liñas horarias non se distinguen.

#### *Referencias bibliográficas*

BASANTA CAMPOS, J. L.: *Relojes de piedra en Galicia*, 1986, p. 53<sup>28</sup>.

#### 4. Marco da legua da Gándara

##### *Localización*

42° 31' 58.75" N

8° 38' 16.90" O

No lugar da Gándara, parroquia de Santa María de Perdecanaí e concello de Barro. Como os anteriores, na beirarrúa dereita dirección sur da estrada N-550, aproximadamente no km 106,460.

Case seguro que está no sitio orixinal, aínda que puido ser arredado cara atrás algúns metros cando se ensanchou a estrada.

##### *Cronoloxía*

Últimos anos do século XVIII (antes de 1795 en que se conclúe a obra do Camiño).

##### *Descrición*

Trátase doutro marco da mesma feitura que os dous anteriores, non variando entre eles máis que as medidas, e moi pouco.

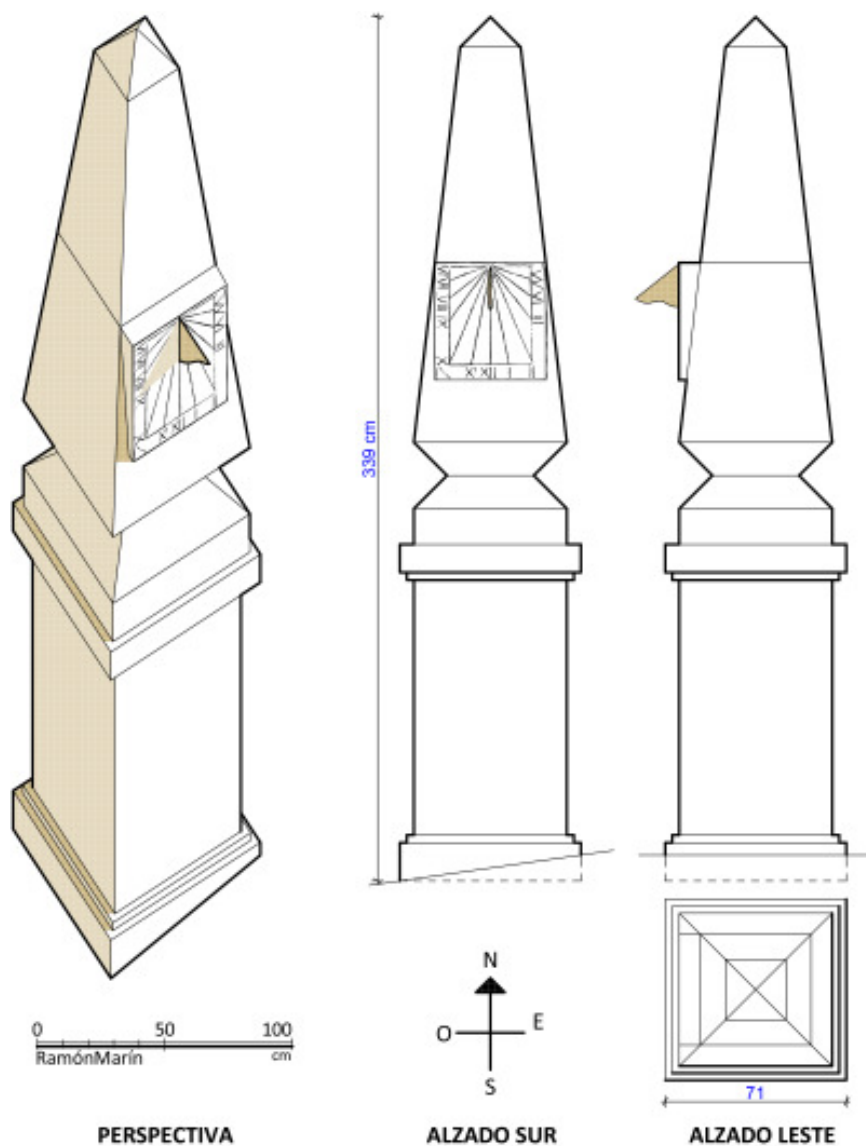
Aséntase sobre un zócolo cadrado (71 X 71 X 15 cm) cun filete pola parte de arriba (66 X 66 X 3 cm), ao que segue o corpo ou pilastra (60 X 60 X 100 cm) que remata nun ábaco (71 X 71 X 11 cm) cun filete (66 X 66 X 3 cm) en sentido contrario do do zócolo. A continuación está a base que terma do pináculo trocopiramidal (60 X 60 X 14 cm), separados ambos os dous por un chafrán dobre invertido, na parte máis estreita de 34 cm de lado. O pináculo no arranque ten de lado 60 cm, e de altura 169 cm, incluído o piramidión (24 X 14 X 12 cm).

O reloxo, orientado ao mediodía, é igual que os anteriores e ata case das mesmas dimensións (43,5 X 46 cm), en posición vertical separado do lado do pináculo na parte de abaixo 2,5 cm e na de arriba 8 cm. É o que mellor se conserva dos cinco marcos que posúen este elemento: ten o gnomon metálico (de forma triangular co lado inferior ondulado), e ademais tamén se distinguen ben case todos os números romanos e as liñas das horas. Orixinalmente estivo pintado: o cuadrante de branco e o resto de negro.

Como o anterior de Tivo, este tamén carece de inscrición gravada, aínda que é de supoñer que tivese cando menos pintado o número correspondente á legua. En particular na pilastra quedan restos de pintura branca. Como non falta ningún intermedio, sabemos que corresponde ao da legua 16 dirección á Coruña (por 6.687,24 m = 106.995 m). Agora está no km 106,450, aproximadamente, do que se deduce que a diferenza entre o camiño



Marco da legua da Gándara (Barro).



Marco da legua da Gándara (Barro).

antigo e a actual estrada é pequena. A Santiago serían 6½ leguas (por 6.687,24 m = 43.467 m), hoxe en día pouco máis de 43 km.

Consta de 3 pezas graníticas, e mide en total 3,39 m.

### *Historia*

A mesma da dos dous anteriores de igual feitura. Foi labrado nos últimos anos do século XVIII e quizais deseñado por Pérez Machado ou Melchor Ricoy.



### *Estado de conservación*

Bo. Ademais é o único dos cinco que o reloxo conserva o gnomon metálico.

### *Referencias bibliográficas*

BASANTA CAMPOS, J. L.: *Obr. cit.*, pp. 53 e 55; 2ª edición, p. 91<sup>29</sup>.

<Xunta de Galicia: Consellería de Cultura e Turismo: *Inventario Xeral do Patrimonio*> (só consta que se trata dun elemento de arquitectura civil, denominado *Marco das leguas*).

## **5. Marco da legua do Cunchido**

### *Localización*

42° 28' 42.38" N

8° 38' 33.92" O

A curta distancia da aldea do Cunchido, parroquia de San Vicente de Cerponzóns e concello de Pontevedra. Como os anteriores, na beirarrúa dereita dirección sur da estrada N-550, no km 113,150, aproximadamente.

Case seguro que no sitio orixinal, onde se puxo a finais do século XVIII.

### *Cronoloxía*

Últimos anos do século XVIII, antes de 1795, en que se remata a obra do Camiño Real.

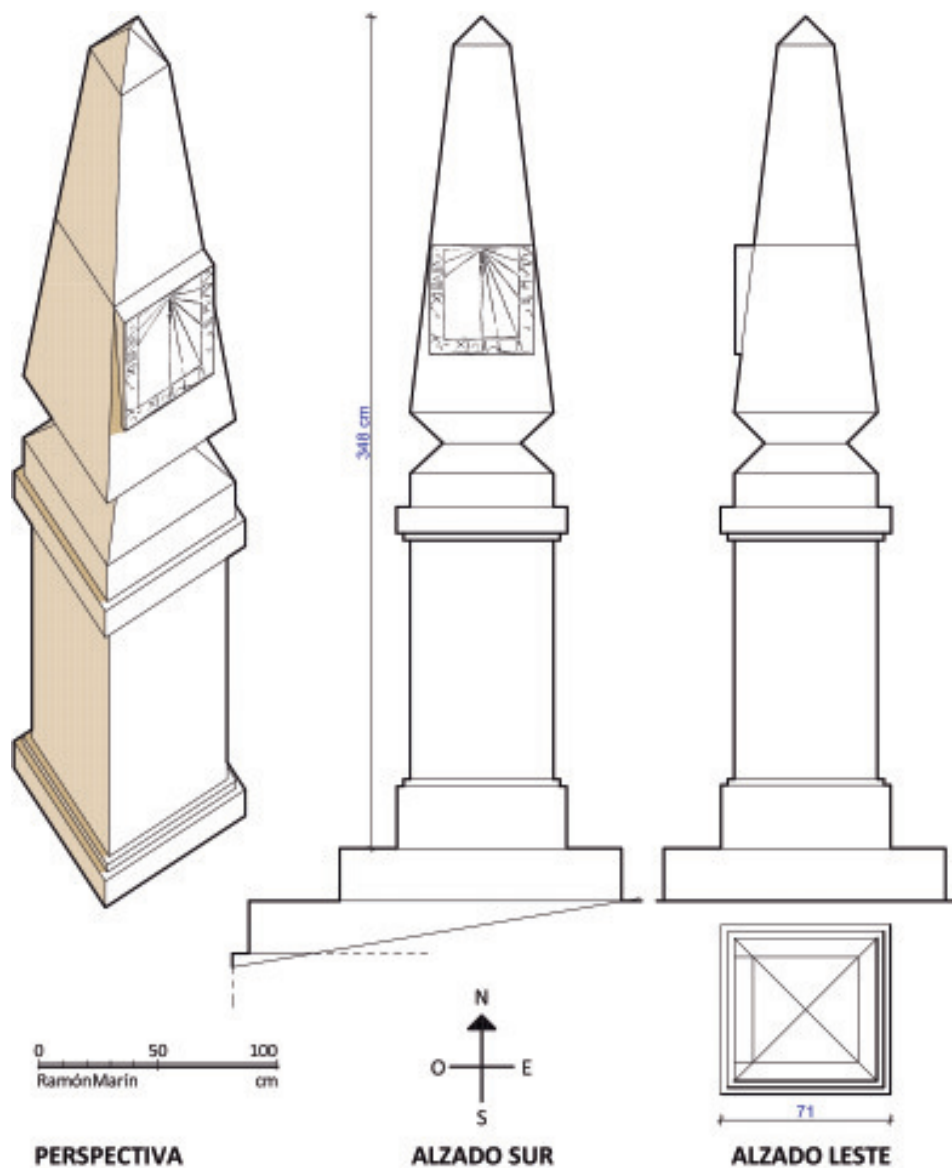
### *Descrición*

É o único que está asentado sobre un baseamento semellante ao dos cruceiros, formado por tres chanzos desiguais, tanto de ancho como de alto (24 X 22 cm, 38 X 22 cm, e 7 X 38 cm), que con moita seguranza pode ser orixinal, o que significaría que non se mudou de sitio dende finais do século XVIII. Posiblemente os cinco do mesmo estilo tivesen este baseamento ou plataforma que desapareceu ao trasladalos de sitio, pero neste caso debido a que se acha a rentes dun terraplén a estrada foi ensanchada cara ao outro lado para non ter que construír un muro de contención.

Sobre o último chanzo aséntase o zócolo cadrado (71 X 71 X 26 cm), adornado cun filete por arriba (66 X 66 X 2,5 cm), ao que segue a pilastra (66 X 66 X 100 cm), e o ábaco (71,5 X 71,5 X 11 cm) tamén cun filete (66 X 66 X 3 cm) neste caso pola parte de abaixo dando fronte ao do zócolo. A peza seguinte é a base cadrada (60 X 60 X 14 cm), que fai de asento do pináculo troncopiramidal que se unen por medio dun chafrán dobre invertido,



Marco da legua do Cunchido (Pontevedra).



Marco da legua do Cunchido (Pontevedra).

de 32,5 cm de lado na parte máis estreita. O pináculo ten de lado 60 cm e de alto 169 cm, incluído o piramidió (24 X 24 X 12 cm).

Na cara do último que dá ao sur campá o cuadrante, da mesma feitura e case medidas que os anteriores (43,5 X 45 cm), en posición vertical (separado 2,5 cm no lado inferior e 8 cm no superior), sen gnomon e os números romanos e raias horarias case ilexibles. Debeu estar pintado: o cuadrante de branco e o demais de negro.

Carece de inscrición, pero puido tela pintada, cando menos, o número correspondinte á legua, que é o 17 dirección á Coruña por non faltar ningún marco intermedio neste tramo (por 6.687,24 m = 113.683 m). Actualmente érguese no km 113,150, aproximadamente, amosando, unha vez máis, que a actual vía case segue o trazado do camiño antigo. A Santiago de Compostela 7½ leguas (por 6.687,24 m = 50.154 m), que corresponden aos a 50 km actuais.

Consta de 3 pezas de granito, e mide, sen contar o baseamento cos tres chanzos, é dicir, dende o zócolo, 3,48 m.

#### *Historia*

A mesma dos tres anteriores, dos que se supón que os deseñase o arquitecto José Pérez Machado ou o mestre de obras Melchor Ricoy.

O 25 de setembro de 1998 celebrouse en Cerponzóns o *I Festival Folk-rock «Marco da Legua»*.

#### *Estado de conservación*

Bo, agás o reloxo que non ten o gnomon e case non se distinguen os números e as liñas das horas.

#### *Referencias bibliográficas*

BASANTA CAMPOS, J. L.: *Obr. cit.*, pp. 53 e 56; 2ª ed., p. 96<sup>30</sup>.

<Patrimonio galego: «Leguario de Cerponzóns»>, 2014.

<Meu pobo: Cerponzóns.blog: «O festival folk-rock en Cerponzóns no ano 1998»>, 2014.

<Meu pobo: Cerponzóns.blog: «O Camiño Real: a súa creación e a súa pegada en Cerponzóns»>, 2014.

<O Roque de Cerponzóns: «O marco da legua»> 2018.

### **6. Marco da legua do Marco**

#### *Localización*

42° 25' 4.01" N

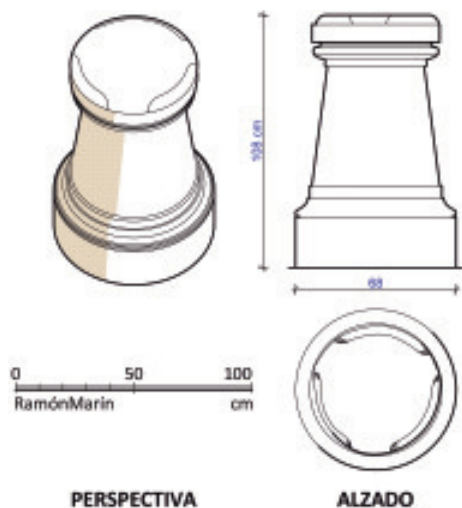
8° 38' 0.69" O

No lugar do Marco, parroquia de Tomeza, concello de Pontevedra, na confluencia das rúas Conde de Bugallal e Pozo da Barcia, e a poucos metros da rúa do Marco. Queda a uns 400 m afastado cara ao oeste da N-550 (Avenida de Vigo).

Se a estrada seguise o traxecto do



Marco da legua do Marco (Pontevedra).



Marco da legua do Marco (Pontevedra).

Camiño Real, cruzando polo casco urbano como antano, estaría, aproximadamente, no quilómetro 120, pero como circunda a cidade, queda á altura do 124. A diferenza entre a vía antiga e a actual é de case 4 km, que, como se verá, tamén lle afecta ao seguinte marco.

### *Cronoloxía*

Non temos coñecemento da existencia de ningún documento gráfico ou descritivo deste monumento, que é anterior á construción do Camiño do arcebispo Malvar, aínda que de data non doada de precisar. Tampouco hai dúbida que se achaba nunha vía moi transitada: primeiro porque preto existía unha ponte –talvez medieval–, coñecida pola «Ponte do Marco», e segundo por se tratar dunha obra de calidade e non dunha sinxela pedra, como sería normal nun camiño secundario.

Malia que sexa totalmente diferente aos outros seis que existen no tramo do Camiño Real de Ponte Valga a Ponte Sampaio, seguro que correspondente á legua 18, xa que coincide na distancia co anterior (o do Cunchido – Cerponzóns) e tamén co posterior (o do Marco – A Cañoteira en Vilaboa).

### *Descrición*

Non se sabe se xa era así ou se só se conserva a parte inferior, a base, formada por un único bloque de granito de forma troncocónica.

Consta dun zócolo cilíndrico (68 cm de diámetro por 21,5 cm de altura), ao que seguen unha escocia e un filete, de 8 e 5 cm de alto, respectivamente. O corpo do marco mide 51 cm de alto, e os diámetros: 56 cm o inferior e 41 cm o superior. A poucos centímetros do remate ten un filete e un bocel (10 cm entre ambos os dous) e, por último, unha rañura todo arredor de sobre 1 cm.

O cimacio é de feitura circular, de 54 cm de diámetro e 9 cm de alto, co parte de arriba redondeada (en chafrán convexo), de sobre 4 cm. de alto, no que hai tres rebaixes laterais iguais, que talvez facían xogo coa parte superior que falta, da que non se coñece a forma.

Non sabemos de ningún marco da legua semellante en Galicia, nin tampouco fóra. O único que garda certo parecido, aínda que ten planta cadrada, é un que se acha en El Escorial, fronte á fachada norte, que se data da mesma época do mosteiro entón sería da segunda metade do século XVI. A diferenza do noso, este posúe campo epigráfico<sup>31</sup>.

### *Historia*

A carencia de datos non permite aventurar ningunha hipótese. Só que lle deu nome ao lugar onde se acha (non se sabe dende cando), así como a un camiño e a unha ponte (esta

agora desaparecida). O máis seguro é que non se ache no sitio orixinal, senón que se mudase varias veces, ao urbanizar a zona e ensanchar a estrada.

Non obstante de non ser da mesma feitura, nin da época da obra do arcebispo Malvar, non hai dubida que foi aproveitado como un dos marcos da legua do camiño, que dende a cidade (a porta da muralla de Trabancas), fronte ao santuario da Peregrina, continuaba á desaparecida capela da Virxe do Camiño, e logo polas actuais rúas do Gorgullón e Otero Pedrayo ata o cruce coa do Conde de Bugallal, rúa do Pozo e rúa do Marco, seguindo pola parroquia de Tomeza cara ás de Bértola, Figueirido e Vilaboa, onde se acha o seguinte marco, este xa como os anteriores do Cunchido, A Gándara, Tivo e O Cruceiro, é dicir, dos labrados nos últimos anos do século XVIII.

#### *Estado de conservación*

Bo. Pero coidamos que non está completo, que lle falta a parte superior, quizais de forma cónica.

#### *Referencias bibliográficas*

Non temos constancia de ningunha.

### **7. Marco da legua do Marco ou da Cañoteira**

#### *Localización*

42° 21' 58.76" N

8° 37' 50.22" O

A curta distancia da aldea da Cañoteira, no lugar do Marco, parroquia de San Martiño de Vilaboa, concello do mesmo nome. Na beirarrúa dereita, dirección sur, é dicir, cara a Ponte Sampaio, no actual km 129,950, aproximadamente, da N-550. Así era cando se fixo o traballo de campo (xullo de 1918), xa que con posterioridade foi desmontado e retirado co gallo de ensanchar a estrada. Cando este artigo entrou no prelo aínda non se volvera poñer.

Se a estrada non circundase a cidade de Pontevedra e seguise o traxecto do Camiño Real, habería sobre tres quilómetros e medio menos, cadrando entón co sitio onde se acha agora (sería o km 126,650, aproximadamente).

#### *Cronoloxía*

Últimos anos do século XVIII, contra 1795, en que se conclúe a obra ata Ponte Sampaio.

#### *Descrición*

É o último que hai no traxecto Ponte Valga – Ponte Sampaio, no tramo do Camiño Real sufragado polo arcebispo Malvar. No mes de setembro de 2018 foi desmontado e retirado, polo que a descrición que se dá corresponde a antes desa data.

Daquela a terra cubría o zócolo e o filete, que supoñemos de semellante altura aos anteriores: o primeiro, estaría entre os 26 e 10 cm dos do Cunchido e O Cruceiro; e o segundo, entre os 3 e 2,5 cm dos de Tivo e A Gándara, e O Cruceiro e O Cunchido. O corpo ou pilastra (60 X 60 X 100 cm), remata nun ábaco (71 X 71 X 11 cm) adornado pola parte inferior cun filete (65 X 65 X 3 cm). Na cara que dá á estrada atópase o campo epigráfico ou





Marco da legua do Marco ou da Cañoteira (Vilaboa).

lenda, con letras maiúsculas de tipo romano e por debaixo o número das leguas en caracteres arábigos (entre 6 e 7 cm de altura):

*A LA CORUÑA*

*?0*

O primeiro díxito non está claro, máis parece un 1 que un 2, pero tendo en conta a numeración dos marcos anteriores, non corresponde a ningún dos dous, e nin tampouco o segundo, o 0. Descoñecemos o motivo deste erro, pois nin é a legua 10 nin tampouco a 20, senón a 19. O único que se nos ocorre é un fallo involuntario de cando puxeron o marco, que como está gravado mantívose ata agora:

-A Tarroeira: 13 leguas á Coruña e 3 a Santiago (con inscrición, pero en vez de 3 debiera dicir 3½).

-O Cruceiro: 14 á Coruña e 4 ½ a Santiago (con inscrición).

-Tivo: 15 leguas á Coruña e 5½ a Santiago (sen inscrición).

-A Gándara: 16 leguas á Coruña e 6½ a Santiago (sen inscrición).

-O Cunchido: 17 leguas á Coruña e 7½ a Santiago (sen inscrición).

-O Marco de Pontevedra: 18 leguas á Coruña e 8½ a Santiago (sen inscrición).

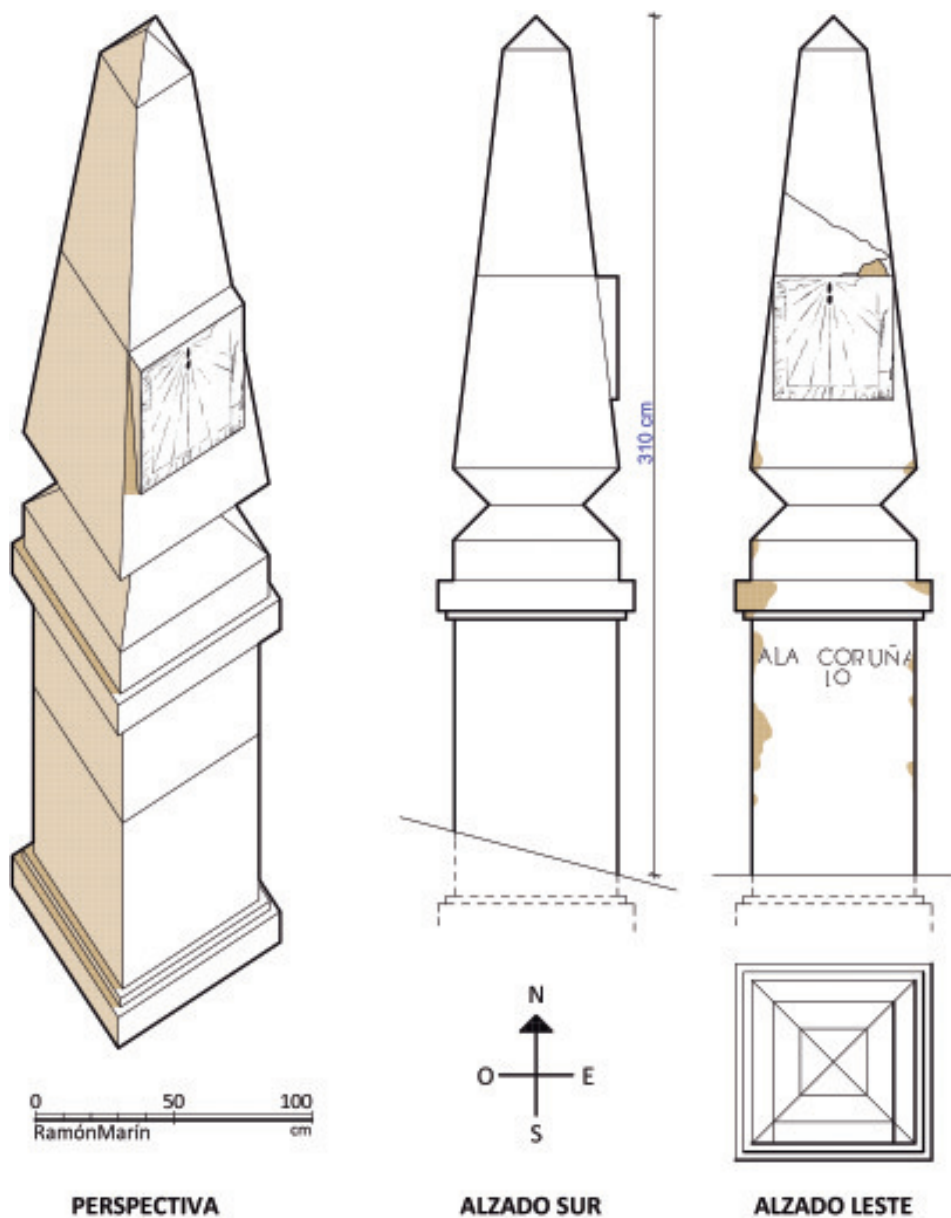
-O Marco - A Cañoteira: 19 leguas á Coruña e 9½ a Santiago (con inscrición, pero só consta a distancia á primeira cidade e está mal).

Non hai dúbida que é a legua 19 (por 6.687,24 m = 127.057 m), é dicir, 127 km), aínda que agora se atopa case no 130 (129,950), polo arrodeio que dá a estrada en Pontevedra.

Como os catro anteriores da mesma feitura, a parte superior consta dunha base cadrada (60,5 X 60,5 X 14 cm), sobre a que se asenta un pináculo trocomiramidal que na unión de ambos os dous fai un chafrán dobre invertido (na parte máis estreita de 34 cm de lado). O pináculo ten de base

60 X 60 cm, e de altura 163 cm, contando tamén o piramidión (24 X 24 X 12 cm).

Case seguro que colidiu contra el algún vehículo que o debeu derrubar, como amosan as pedras escachadas e, en particular, a superior do pináculo, ademais quen o restaurou descoñecía o funcionamento dos reloxos de sol, e en vez de orientalo cara ao sur, como estaba, púxoo dándolle a fronte á estrada (ao oeste). O cuadrante (43,5 X 44,5 cm), igual que outros catro, está en posición vertical con referencia ao pináculo, separado do mesmo na parte inferior 2,5 cm e na superior 8 cm.



Marco da legua do Marco ou da Cañoteira (Vilaboa).

O marco conta con 3 pezas de granito, e mide máis de 3,18 m de alto, pois, como queda dito, a parte inferior, o zócolo e o filete, estaban ocultos pola terra cando se levou a termo o traballo de campo.

### *Historia*

A mesma dos catro anteriores de igual feitura. Puideron ser deseñados polo arquitecto José Pérez Machado ou o mestre de obras Melchor Ricoy.

### *Estado de conservación*

Malo. O peor dos sete, non xa polos golpes que teñen as pedras, senón por estar mal posto o pináculo co reloxo de sol orientado ao oeste.

### *Referencias bibliográficas*

BASANTA CAMPOS, J. L.: *Obr. cit.*, p. 53<sup>32</sup>.

<Patrimonio galego: «Legoario de Vilaboa»>, 2013.

## V. OS RELOXOS DE SOLO OU CUADRANTES

Non coñecemos ningunha disposición oficial na que se ordene poñer reloxos nos marcos da legua, un complemento moi importante para que os viandantes saiban a distancia e a hora. Isto polo que se refire a España, pero non a Portugal, que sendo primeiro ministro o marqués de Pombal, a partir do terremoto de Lisboa de 1755 ordenou que os *marcos da légua*, ademais de sinalar as distancias correspondentes tamén tivesen un *relógio de sol*. Tendo en conta a proximidade, non sería de estrañar que a presenza deste elemento nos do Camiño Real de Malvar quizais se deba a influencia do país veciño.

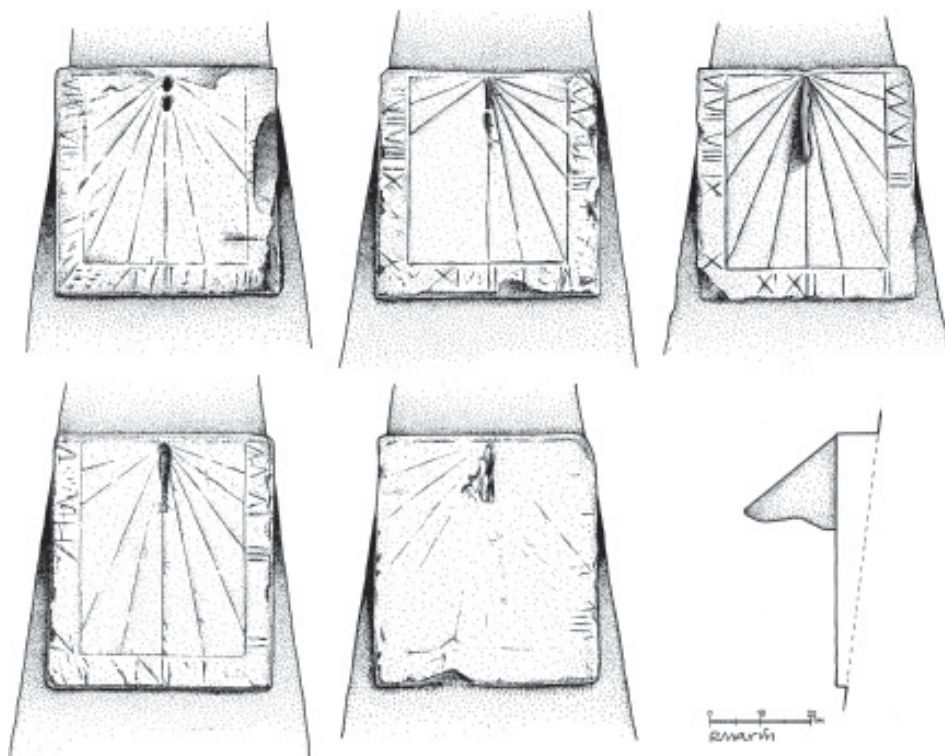
Os cinco son dos denominados reloxos ortomeridianos, os máis común en Galicia, verticais e orientados ao sur, nos que a liña correspondente ás XII (o mediodía) cae en vertical. As demais horas están repartidas en dúas partes: como o sol sae polo oeste, as da mañá sinálanse no lado contrario, no leste: VI, VII, VIII, IX, X e XI; e no do oeste as da tarde, cando o sol está no leste: I, II, III, IV, V e VI. Como se pode ver, de estar bo tempo, marcan dende as seis da mañá ata as seis da tarde, porque, como di nalgúns deles (os destes marcos non teñen ningunha inscrición): *Sine sole soleo* (Sen o sol, calo).

Os cinco son semellantes tanto na forma (rectangular), como nas dimensións:

| Marco               | ancho/cm | alto/cm |
|---------------------|----------|---------|
| O Cruceiro          | 43,5     | 49,5    |
| Tivo                | 43,5     | 50      |
| A Gándara           | 43,5     | 46      |
| O Cunchido          | 43,5     | 45      |
| O Marco - A Cañoira | 43,5     | 44,5    |

Todos teñen o mesmo ancho, 43,5 cm, pero no o alto, que vai de 44,5 cm (o menos), a 50 cm (o máis).

O gnomon ou estilo é metálico, de forma triangular –case rectángulo– co lado inferior ondulado e os outros dous rectos. Dos cinco só o conserva un, o da Gándara, non quedando nos outros máis que os dous buratos na pedra e, nalgún caso, restos do chumbo que lle metían para encastalos. Mide: o lado vertical, que é o incrustado na pedra, 17 cm; o inclinado, 22 cm; e o inferior –ondulado–, 17 cm.



De esquerda a dereita: reloxos dos marcos do Cruceiro, Tivo, A Gándara, O Cunchido e O Marco ou A Cañoteira, e gnomon do da Gándara.

O estado de conservación dos cinco reloxos é malo: só un conserva o gnomon, e en todos case non se distinguen as liñas horarias e os números. O máis seguro é que os cuadrantes estivesen pintados de branco, e o gnomon, as cifras, as raias e o recadro de negro, como aínda se percibe no da Gándara.

## VI. CODA

O tramo do Camiño Real custeado polo arcebispo Malvar foi no seu tempo a obra pública máis importante que se levou a termo en Galicia e, tendo en conta tamén o *Plantío Real* (posterior ao pasamento do prelado), sen dúbida a estrada máis fermosa non só das nosas, senón tamén das estranxeiras: un extraordinario paseo de Santiago de Compostela a Pontevedra con sombra, froita, uvas, bancos para descansar e fontes para saciar a sede.

Non coñezo outras vías semellante na península, nin anteriores nin tampouco posteriores a esta, construída a finais do século XVIII. A mágoa é que non chegase aos nosos días aínda que non fose máis que unha pequena parte desta «carrileira» para que amosase como era: a súa importancia en todos os aspectos, sen faltar tampouco o artístico, dos que son boa mostra os cinco marcos da legua con reloxo de sol que se sabe seguro que formaron parte dela<sup>33</sup>.

Ten razón, sen dúbida, o P. Juan Francisco Villar cando di que a estrada que se fixo co capital que o arcebispo Malvar trouxera de Arxentina, era a *mas hermosa, y la mas perfecta que tiene España* (y aun la Europa, según el sentir de un Sabio Teniente General –Mr. Orrelli– [...]) *En esta grande Obra se consumieron muchos millones de reales; y con ellos se mantuvieron millares de familias pobres, en unos años que valian carisimos los frutos ...*<sup>34</sup>

## NOTAS

<sup>1</sup> MELLADO, F. de P.: *Recuerdos de un viage por España*, 2ª ed., Madrid, 1862, I, pp. 334 e 348. O mesmo repite J. MILLÁN: *En ella se veían hasta hace pocos años, pirámides esbeltas con su correspondiente reloj de Sol que marcaba las leguas recorridas; bellas fuentes y amplios asientos brindaban regalo y descanso al caminante, mientras copudos árboles le cobijaban con su sombra bienhechora...* (Notas históricas sobre Varones Ilustres de Pontevedra, I, Pontevedra, 1920, p. 264).

<sup>2</sup> FILGUEIRA VALVERDE, J.: *Fray Sebastián Malvar. El Arzobispo de la carretera y el «Real Plantío»*, Pontevedra, 1973, -pp. 20 ss.-.

<sup>3</sup> MILLÁN, J.: *Obr. cit.*, p. 262.

<sup>4</sup> GARCÍA-FUENTES, M.: *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*, A Coruña, 1987, pp. 95 ss.

<sup>5</sup> WARD, B.: *Proyecto Económico...*, 2ª. ed., Madrid, 1779, p. 55.

<sup>6</sup> O Camiño Real a Galicia sufragouse co diñeiro recadado cun imposto de dous reais sobre cada fanega de sal que se consumise aquí, a contar dende o primeiro de xullo de 1761 (GARCÍA-FUENTES, M.: *Obr. cit.*, pp. 60 ss.).

<sup>7</sup> CAPEL, H., E OUTROS: *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*, Barcelona, 1983, p. 204.

<sup>8</sup> NÁRDIZ ORTIZ, C.: *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*, Madrid, 1992, p. 379.

<sup>9</sup> ÍDEM, p. 228.

<sup>10</sup> ÍDEM, p. 224.

<sup>11</sup> O conde de Floridablanca dirixiuse ao cóengo subcolector de espolios dándolle as grazas *por el esmero con que concurrieron (de los efectos de la vacante del arzobispo Rajoy) a la empresa del camino* (LÓPEZ FERREIRO, A.: *Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela*, X, p. 197).

<sup>12</sup> COUSELO BOUZAS, J.: *Galicia artística en el siglo XVIII y primer tercio del XIX*, Compostela, 1932, pp. 520-522.

<sup>13</sup> COUSELO BOUZAS, J.: *Obr. cit.*, pp. 567-568; MACEDO CORDAL, C. / OTERO ROBERES, C.: «Melchor Ricoy: mestre de obras», *Cátedra: revista eumesa de estudos*, XI, Pontedeume, 2004.

<sup>14</sup> COUSELO BOUZAS, J.: *Obr. cit.*, pp. 668-671.

En 1973 dicía Xosé Filgueira Valverde que algúns carballos situados á saída de Santiago, preto da ponte da Rocha, podían ser os derradeiros que se conservaban deste *Real Plantío* (*Obr. cit.*, -p. 25-).

<sup>15</sup> *Novísima Recopilación de las Leyes de España...*, lib. VII, tít. XXXV, lei III, (Madrid, 1805).

<sup>16</sup> A palabra *legoario* que empregan algún autores non existe en galego. A única é *legoeiro*, tamén relacionada coa legua, pero só se aplica á persoa encargada do coidado dos camiños e estradas.

<sup>17</sup> *Novísima Recopilación de las Leyes de España...*, lib. VII, tít. XXV, lei III, nota 1 (Madrid, 1805).

<sup>18</sup> MELLADO, F. de P.: *Obr. cit.*, Madrid, 1862 (2ª. ed.), I, p. 434.



<sup>19</sup> Citado por BASANTA CAMPOS, J. L.: *Relojes de piedra en Galicia*, 1986, p. 53 (2ª. ed., 2003, p. 88). Hai un erro, non sabemos se de Zinner ou de Basanta: os marcos non están a 1.700 m de distancia entre eles, senón a case 7.000 (6.687 m, valor da legua).

<sup>20</sup> Foi maior ata haberá uns 40 anos, en que se moveu uns 50 m cara a Pontevedra por mor de que entorpecía a saída dunha propiedade.

<sup>21</sup> GÓMEZ VILA, J.: «Leguas e leguarios no Camiño Real de acceso a Galicia. Pedrafitas do Cebreiro – Lugo», *Lucensia*, XXIII, Lugo, 2001; <Patrimonio galego: «Leguario de Gomeán»>, 2017, e <Patrimonio galego: «Leguario de Laxosa»>, 2017. Para os de feitura semellante situados fóra de Galicia: entre Bilbao e Pancorbo (NOLTE Y ARAMBURU, E.: «Caminos Reales y leguarios de Bizkaia (Siglos XVIII-XIX)», *Kobie* (Serie Antropología Cultural), Bizkaiko Foru Aldundia – Diputación Foral de Bizkaia, VI, Bilbao, 1992/93); e entre Toledo e Cuenca (LÓPEZ-BARRAJÓN BARRIOS, Z.: «Jalonamientos en la caminería hispánica del siglo XVIII: Los leguarios de Quintanar de la Orden y Santa María de los Llanos», *Anales de Toledo*, 38, Toledo, 2001).

<sup>22</sup> O único exemplar de que temos novas que garda certa semellanza, malia que sexa de planta cadrada e non circular, é un que se acha en El Escorial, fronte á fachada norte do mosteiro. De ser da mesma época da edificio dataría da segunda metade do século XVI.

<sup>23</sup> *Obr. cit.*, -p. 24-.

<sup>24</sup> Non negamos que non existan outros semellantes ou mesmo iguais, pero polo de agora non temos coñecemento de ningún en España, nin tampouco en Portugal. O máis semellante, só polo que atinxe ao pináculo piramidal (1,32 m de altura), xa que a base sobre a que se asenta é unha pilastra (0,93 X 0,93 X 1,36 m), na que unicamente está gravado o número das leguas, 56, atópase en Bocos, no Camiño Real de Burgos a Bercedo (NOLTE Y ARAMBURU, E.: «Breves notas introductorias al estudio etnohistórico del Camino Real de Burgos a Bercedo (s. XIX)», *Kobie* (Serie Antropología Cultural), V, Bizkaiko Foru Aldundia - Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1991, p. 185).

<sup>25</sup> O último tiña a parte inferior da pilastra e todo o zócolo atoados pola terra cando se fixo o traballo de campo. Pouco despois, setembro de 2018, foi retirado por mor de obras na estrada.

<sup>26</sup> GÓMEZ VILA, J.: «Art. cit.», pp. 350-351; <Patrimonio galego: «Leguario de Gomeán»>, 2017, e <Patrimonio galego: «Leguario de Laxosa»>, 2017; NOLTE Y ARAMBURU, E.: «Art. cit.», pp. 118-119, e LÓPEZ-BARRAJÓN BARRIOS, Z.: «Art. cit.», pp. 190-193.

<sup>27</sup> FILGUEIRA VALVERDE, J.: *Obr. cit.*, -p. 24-.

<sup>28</sup> Non di máis que hai un marco da legua entre o km 100 e 101, que corresponde a este.

<sup>29</sup> Di que hai un marco entre os quilómetros 106 e 107, que corresponde a este. Tamén publica unha fotografía do reloxo na primeira edición, e do marco na segunda.

<sup>30</sup> Di que hai un marco entre os quilómetros 113 e 114, e publica a fotografía do mesmo.

<sup>31</sup> <San Lorenzo del Escorial, leguario, mojón>

<sup>32</sup> Só di que hai un marco con reloxo entre os quilómetros 127 e 128.

<sup>33</sup> Tan pouco valor se lles dá a estes monumentos que só un, o da Gándara, figura no *Inventario Xeral do Patrimonio* da Xunta de Galicia.

<sup>34</sup> VILLAR, J. F.: *JHS. El hombre. Oración fúnebre en las solemnísimas exequias celebradas en la gran Capilla de Nuestra Señora de la Soledad de la Metropolitana Iglesia de Santiago a la piadosa inmortal memoria del Excmo. Sr. D. Fr. Sebastián Malvar...*, Santiago de Compostela, 1796, p. 57.

## BIBLIOGRAFÍA

- BASANTA CAMPOS, J. L. (1986): *Relojes de piedra en Galicia*, A Coruña, (2ª ed. 2003).
- COUSELO BOUZAS, J. (1932): *Galicia Artística en el siglo XVIII y primer tercio del XIX*, Compostela.
- FILGUEIRA VALVERDE, J. (1973): *Fray Sebastián Malvar. El Arzobispo de la carretera y el Real Plantío*, Pontevedra.
- GARCÍA-ALCAÑIZ YUSTE, J. (1989): *Arquitectura del Neoclásico en Galicia*, A Coruña.
- GARCÍA-FUENTES, M. (1987): *El camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*, A Coruña.
- GÓMEZ VILA, J. (2001): «Leguas e leguarios no Camiño Real de acceso a Galicia. Pedrafitas do Cebreiro – Lugo», *Lucensia*, XXIII, Lugo.
- LÓPEZ-BARRAJÓN BARRIOS, Z. (2001): «Jalonamientos en la caminería hispánica del siglo XVIII: Los leguarios de Quintanar de la Orden y Santa María de los Llanos», *Anales de Toledo*, 38, Toledo.
- MACEDO CORDAL, C. / OTERO ROBERES, C. (2004): «Melchor Ricoy: mestre de obras», *Cátedra: revista eumesa de estudos*, XI, Pontedeume.
- MELLADO, F. de P. (1862): *Recuerdos de un viage por España*, 2ª ed., I, Madrid.
- MILLÁN, J. (1920): *Notas históricas sobre Varones Ilustres de Pontevedra*, I, Pontevedra.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*, A Coruña.
- NOLTE YARAMBURU, E. (2004/5): «Los leguarios de Corrales de Buelna y Arenas de Iguña (Cantabria), en el Camino Real de Santander-Reinosa. Algunas notas etnohistóricas (s. XVIII). Some old leaguestones belonging to the route Santander-Reinosa (XVIII c.)», *Kobie* (Serie Antropología Cultural), XI, Bizkaiko Foru Aldundia - Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao.
- <Meu pobo: Cerponzóns.blog (2014): «O Camiño Real: a súa creación e a súa pegada en Cerponzóns»>.
- <Reloxos de sol (2013): «Leguarios en el Camino Real».
- <Reloxos de sol (2014): «Leguarios en la N-550»>.
- VIGO TRASANCOS, A. (1999): «Camino de Iria Flavia. De la vía romana del itinerario antonino al real plantío del Arzobispo Malvar (1784-1795)», *El Extramundi y los Papeles de Iria Flavia*, núm. XVIII, Iria Flavia – Padrón.
- VILLAR, J. F. (1796): *JHS. El hombre. Oración fúnebre en las solemnísimas exequias celebradas en la gran Capilla de Nuestra Señora de la Soledad de la Metropolitana Iglesia de Santiago a la piadosa inmortal memoria del Excmo. Sr. D. Fr. Sebastián Malvar...*, Santiago de Compostela.
- WARD, B. (1779): *Proyecto económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas á proponer los intereses de España...*, 2ª ed., Madrid.
- <Xunta de Galicia: Consellería de Cultura e Turismo: *Inventario Xeral do Patrimonio*>

## Agradecementos

J. David Conde Lourido e Francisco J. Sanjiao Otero (Museo do Pobo Galego).