XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE CULTURA, EDUCACIÓN E ORDENACIÓN UNIVERSITARIA
Secretaría Xeral de Cultura
Dirección Xeral do Patrimonio Cultural

SEPARATA

DELIMITACIÓN DO TRAZADO E O ÁMBITO VINCULADO AOS CAMINOS DE SANTIAGO DE FISTERRA, PORTUGUÉS, RUTA DA PRATA E CAMIÑO NORTE DA COSTA NO CONCELLO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA



XUNTA DE GALICIA
CONSELLERÍA DE CULTURA, EDUCACIÓN E ORDENACIÓN UNIVERSITARIA
Secretaría Xeral de Cultura
Dirección Xeral do Patrimonio Cultural

Edificio Administrativo San Caetano. Bloque 3 - 2º
15781 Santiago de Compostela

galicia

ÍNDICE

1. MEMORIA HISTÓRICA 1

1.1. ASPECTOS XERAIS SOBRE OS CAMIÑOS DE LONGA DISTANCIA A SANTIAGO DE COMPOSTELA ... 1

1.2. O CAMIÑO DE FISTERRA 4

1.3. O CAMIÑO PORTUGUÉS 13

1.4. O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA 19

1.5. O CAMIÑO NORTE DA COSTA 21

2. OS TRAZADOS 23

2.1. DESCRICIÓN DOS TRAZADOS 23

2.2. ESTADO DE CONSERVACIÓN DO CAMIÑO 28

3. OS ÁMBITOS 32

3.1. O CAMIÑO DE FISTERRA 32

3.2. O CAMIÑO PORTUGUÉS 33

3.3. O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA 34

3.4. O CAMIÑO NORTE DA COSTA 36

4. ELEMENTOS PATRIMONIAIS VINCULADOS AOS CAMIÑOS DE SANTIAGO 37

5. ANEXO FOTOGRÁFICO (2012-2013) 39

5.1. O CAMIÑO DE FISTERRA 41

5.2. O CAMIÑO PORTUGUÉS 67

5.3. O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA 95

5.4. O CAMIÑO NORTE DA COSTA 124

***6.* ANEXO PLANOS** 127

1. MEMORIA HISTÓRICA

1.1. ASPECTOS XERAIS SOBRE OS CAMIÑOS DE LONGA DISTANCIA A SANTIAGO DE COMPOSTELA

A historia dos camiños corre paralela á historia das comunidades que se asentan sobre o territorio, a súa xenealoxía é tan antiga como a da sociedade que, ininterrompidamente, ocupa o NW ibérico desde o paleolítico. Os primeiros grupos humanos estaban caracterizados pola súa mobilidade, eran grupos nómades que coñecían os mellores lugares para cruzar ríos, para atravesar cadeas montañosas, para desprazárense. Este coñecemento específico e experto do territorio, baseado na experiencia, foi transmitido ininterrompidamente desde o paleolítico. Podemos albiscar o trazado xeral destes camiños co comezo da sedentarización, ou mellor sería dicir co cambio para un nomadismo de menor distancia que sucede no Neolítico e máis co inicio da construción física da paisaxe, coa aparición do cultivo da terra e, nomeadamente no NW Ibérico, coa construción de enterramentos megalíticos ao longo das vías de tránsito que marcan as divisorias das augas. A aparición das sociedades divisas e xerarquizadas implica o xurdimento de centros de poder, de lugares de actividades colectivas ou grupais de todo tipo. Os camiños tamén empezan agora a xerarquizarse para comunicar lugares a curta, media ou longa distancia. Para unir os principais núcleos de poboación estables da Idade do Ferro, pero tamén para comunicar estes cos centros relixiosos e económicos. Na Idade do Ferro o territorio de Gallaecia conforma un espazo cunha densidade habitacional considerable e se observa un territorio organizado, orgánico. A conquista romana implica a aparición de novos núcleos de poder e o potenciamento dos camiños que os unen, pero tamén a existencia dun estado que fomenta, constrúe e conserva a rede viaria; ao tempo que modifica a xerarquía dos camiños.

A rede viaria romana, con todas as aparentes contradicións que ten entre as fontes escritas e as arqueoloxías, queda fixada no medievo pola razón de que os centros de poder imperial pasan a ser os centros de poder eclesiástico, así Asturica, Bracara, Lucus, Iria, Tude, Aurea, Aquae Flavia... son os núcleos do poder episcopal e, loxicamente, os camiños de longa distancia seguen a comunicar estes lugares. Porén sucede un acontecemento que suporá o inicio da modificación desta rede xeral: o achado da tumba de Santiago Apóstolo en Compostela, sito no camiño que unía a sede episcopal de Lugo e Iria (única en toda a península que conservada a continuidade apostólica). Santiago será a partir deste momento o centro da Gallaecia e un dos centros de Europa. Santiago non é só a capital relixiosa e espiritual do Reino de Galiza, senón que será tamén un dos tres principais centros de peregrinación da cristiandade, xunto con Xerusalén e Roma. Por tanto, exercendo a súa xerarquía, Santiago será o destino da maior parte dos camiños de longa distancia da NW Ibérico.

Durante os longos séculos do medievo xorden novos burgos, castelos, feiras que perviven desde épocas antigas e outras novas, señores laicos, mosteiros; o que sucede entón é unha reorganización da xerarquía dos camiños, a suma e síntese dos vellos camiños megalíticos cos castrexos, romanos, adaptados aos tempos medievais: é o momento das pontes. O camiño, en esencia, segue sendo o mesmo que en tempos

anteriores, pero a vitalidade da sociedade, as súas mudanzas, as conxunturas, implican cambios puntuais, adaptativos, do camiño no seu trazado, mudanzas imprescindibles para dar resposta ás novas necesidades da incesante vitalidade e dinamismo da sociedade humana. O camiño, en si mesmo, é un proceso de continuidade.

Até o século XVII os camiños son de ferradura e de pé, son camiños pensados para a mobilidade de persoas, cavalos e carruaxes lixeiros; a partir desde século aparece a necesidade de camiños de roda e, con evidente retraso, aparecen no século XVIII os Camiños Reais e o Transversais e no século XIX as estradas.

Ao abeiro do Real Decreto de 1761, para facer «caminos rectos y sólidos» constrúese en Galicia o Camiño Real de Madrid a Coruña (acabado no século XIX) e varios camiños transversais, entre eles o de Santiago a Pontesampaio (que se corresponde co camiño portugués). Este camiños reais tomaron como referencia os "camiños francos ou franceses" anteriores pero efectuaron transformacións importantes respecto ao trazado do recorrido anterior.

As estradas do século XIX, como norma xeral, obraron sobre os *camiños franceses* anteriores (agora tamén chamados reais), acometeron traballos de pavimentación, ampliación da caixa mediante a construción de muros laterais e desmontes de ladeiras, rectificación de curvas pechadas e novos trazados para evitar as pendentes excesivas, os traballos de prestación persoal e comunitaria para a reparación de camiños, como a sexta-feira, mostráronse insuficientes e foi necesario contar cos traballos forzados de presidiarios. Malia ser esta a norma xeral, para dar resposta ás novas necesidades de accesibilidade, en moitos casos foi preciso realizar modificacións do trazado importantes, encaixando as novas estradas en ladeiras para superar as divisorias de augas, dando ás veces rodeos. Estas modificacións afectaron, como veremos, os trazados tradicionais dos camiños de Santiago de Fisterra, Ruta da Prata e Norte.

A diferenza do que sucede noutros culturas, como a xaponesa, os camiños de peregrinación no occidente europeo non constitúen rutas exclusivas senón que estas se realizan sobre a rede de camiños existente. A día de hoxe podemos diferenciar dúas redes de camiños, ou vías de comunicación:

En primeiro lugar temos as estradas e autoestradas, ou o ferrocarril, que foron deseñadas por enxeñeiros para satisfacer as demandas do Estado e dos novos medios de locomoción. Esta rede ten un baixo valor desde o punto de vista do patrimonio cultural, se ben é preciso ter en conta que nalgúns casos esta rede, deseñada por enxeñeiros, foi incorporada e integrada no sistema da paisaxe tradicional. Os camiños realizados nos século XVIII e XIX, ao implementarse no mundo galaico tradicional vivo, puideron por veces converterse en eixos vertebradores do espazo circundante, de xeito que viñeron a substituír aqueloutros camiños anteriores. Estes camiños, nos seus diversos treitos, terán un valemento patrimonial variable en función do contexto cultural, que deberá ser estudado para cada caso, ou para cada treito.

Por outra banda temos a rede viaria tradicional, ou histórica, que é o resultado final dun longo proceso histórico acumulativo, con raíces moi profundas no tempo. Esta rede ten maior valemento patrimonial que a anterior por diferentes e evidentes motivos, tanto pola súa antigüidade e historicidade como por ser unha creación tradicional no sentido antropolóxico do termo. Esta rede, ao mesmo tempo, ten como característica

a súa vitalidade e diacronía, e constitúe cronotopos, ou elementos culturais nos que o espazo e o tempo están unidos intrínsecamente de maneira dinámica, son espazos de memoria, presente e pasado simultaneamente representados, e portadores de significación cultural pertinente. Son os denominados na tradición “camiños reais”, recollendo a denominación daqueloutros feitos desde o Estado no século XVIII, e que chegaron ata nós a través das sucesivas xeracións.

Á hora de fixar sobre o terreo o camiño de peregrinación, desde un punto de vista patrimonial, parece evidente que deberemos escoller aqueles que posúen maior valor, quere dicir, os camiños tradicionais deben ser escollidos preferentemente sobre calquera outro, por ser os herdeiros vivos da tradición e por estar vinculados ao fenómeno xacobeo desde que este existe, e tamén por seren pensados para ser camiñados. Os camiños tradicionais de longa distancia son camiños históricos porque posúen un pasado e unha entidade propia, por eles discorreron os peregrinos, aínda que sufrisen modificacións puntuais no seu trazado ao longo da súa dilatada vida. Cómpre facer unha pequena advertencia no sentido de que estes camiños, dinámicos e cambiantes as veces en puntos concretos no seu trazado, por veces aparecen reflectidos en documentos históricos e que esta documentación debe ser vista como marcas puntuais que axudan a deseñar a historia do camiño, pero que teñen o perigo de que, debido ao poder do documento escrito, poder levarnos a pensar que o que se relata nun escrito concreto dun ano determinado é algo inmutable para sempre, cando en realidade só informa sobre un instante, por veces efémero, da historia do camiño. Esta variabilidade, no caso dos accesos a Compostela, é moi grande e cambiante en función de numerosos factores históricos e sociais, os documentos informan sobre a historia do camiño, pero non sobre o camiño de seu. Afortunadamente, na maioría dos casos, o camiño aínda existe ou é documentable para os momentos anteriores á súa desaparición. Só existe un camiño tradicional e histórico: aquel que é recoñecido como tal polos portadores vivos da tradición, aquel que posúe nome de seu, aquel que ten existencia ontolóxica, que ten nome propio, aquel que, variando ao longo de séculos, chegou a nós co nome de camiño real, ou camiño francés, ese é o camiño que debemos buscar.

1.2. O CAMIÑO DE FISTERRA

A primeira referencia inequívoca de Fisterra como lugar de peregrinación de longa distancia aparece nunha manda dun cóengo de Santiago do ano 1283 que sinala como lugares de peregrinación Rocamadour, Roncesvalles, Fisterra, Sta. María de Eremita, san Paulo e san Lourenzo do Monte Gaudio. Antes desta data temos outras referencia que falan dunha romaxe a Santa María de Fisterra, pero semellan ser de ámbito local ou comarcal, non internacional.

Polo que respecta a Muxía a noticia máis antiga data de 1446. Sebastian Ilsung, de Augsburgo, a continuación de Fisterra, visita a barca da Nosa Señora:

> *este é o maior dos milagres que eu teño visto nesta viaxe. Alí hai unha barca de pedra que está construída totalmente de pedra, parece un barco xigantesco e é moi grande (…). E ó redor todo é un deserto, pois unha igrexa que a causa do milagre se edificou alí está en ruínas*

Xa neste momento existe o rito de abalar a pedra:

> *Chegan alí moitas persoas que a poden mover, e eu tamén o vin persoalmente*

A devoción ao Cristo, á Virxe de Fisterra e á Nosa Señora da Barca en Muxía vai continuar con puxanza durante a Idade Moderna como algo con entidade propia, capaz de atraer peregrinos estranxeiros que visitan estes lugares despois de chegar a Santiago.

Temos testemuños de tres vías que partían desde Santiago para a Costa da Morte. Segundo Ferreira Priegue a máis antiga cruzaba o Tambre pola desaparecida ponte de Ons. Outra –a que se consolidará a partir do século XIII como camiño de peregrinación a Fisterra, a mellor documentada– segue unha traxectoria intermedia polas Maroñas, seguindo pola antiga verea da Pesadoira e descendendo polo Monte da Armada a Cee e Corcubión, e de alí a Fisterra. Un terceiro e importante camiño –pero que documentalmente consta utilizado só ocasionalmente polos peregrinos– é o que ía polo Val de Barcala e ponte de Brandomil directamente á ría de Camariñas e Muxía (Ferreira, E., *Los caminos medievales de Galicia,* Santiago, 1988, pp. 135-136.)

As indulxencias plenarias que se conceden en Fisterra e Muxía non son un incentivo moi forte para peregrinos porque xa as teñen conseguido no punto de partida: Santiago. A maioría dos relatos reflicten nos viaxeiros unha actitude ben pasiva (van porque lles dixeron en Santiago que había que ir), curiosa (para ver o fin do mundo) e mesmo displicente (Laffi: “tivemos o capricho de chegar a Santa María de Fisterra. Esta viaxe contareina brevemente para que se algún peregrino quixese ir alá, saiba o camiño”).

FITOS HISTÓRICOS. DOCUMENTACIÓN RELACIONADA.

Desde Compostela a viaxe a Fisterra faise polo camiño Real Santiago-Corcubión, que é a vila e o porto máis importante dese sector de costa. Como é normal este camiño ofrece algunhas variantes e alternativas no

tempo e no espazo, pero ten sempre unhas etapas obrigadas e reiteradamente documentadas: Santiago – Augapesada – paso do Tambre pola Ponte Maceira (construída nalgún momento do séc. XV) e, antes, por barcas aproximadamente polo mesmo sitio - As Maroñas – Bo Xesús – Ponte Olveira – Olveiroa –Hospital de Logoso – A Fonte Santa – Ermida da Nosa Señora das Neves – San Pedro Mártir –Cee – Corcubión. De Corcubión a Fisterra –un porto insignificante– parece que non hai camiño real.

No treito que nos ocupa, que é o correspondente ao concello de Santiago, contamos cos seguintes testemuños:

- **Vasco da Ponte. Finais do século XV**. Convento de S. Lourenzo de Trasouto, etapa do camiño de Santiago a Maia

- **1536.** Porta da Trindade – Rúa das Hortas. Ruta a Fisterra sinalada en documento de 1536 (AHUS, Fondo "Bens", ed. M.J. Portela, nº 411)

- **Erich Lassota (1580-84)**.-Puente de Mazera (aldea) 1 milla – paso do Tambre.
- **Christoph Gunzinger (1654**): Santiago – Ponte Maceira. Camiño de Santiago deica a Ponte Maceira "bastante pasable"
- **Domenico Laffi (1673)**: Santiago – Ponte Maceira
- **Giacomo Antonio Naia (1718):** San Lourenzo de Trasouto – Ponte Maceira
- **José Cornide (1785):** : O camiño real de Santiago a Ponte Maceira pasa pola parroquia de Santa María de Villestro. Cornide informa sobre o estado dos camiños previo ás reparacións e variantes que se fixeron posteriormente

Xa que logo parece evidente que o camiño de Fisterra tiña como primeiro fito indiscutible a Ponte Maceira, que no ano de 1787 foi descrita así:

> *De siete arcos, que se halla próxima a arruinarse" (AHUS, FM, 909, f. 191).*
>
> *La vereda para correos (…) que ba desde la ciudad de Santiago al puerto de Corcubion, Camariñas y otros … principia en el puente Mazeira, cuyo puente es largo y aunque se halla de calzada esta destruida no solo del rio sino que le faltan las orillas … amenazando ruina esta peligroso y el referido transito sigue a la parte del Lebante. Sera el de este referido distrito de Altamira como media legua… (AHUS, Fondo Municipal, 915, ff. 185-186).*

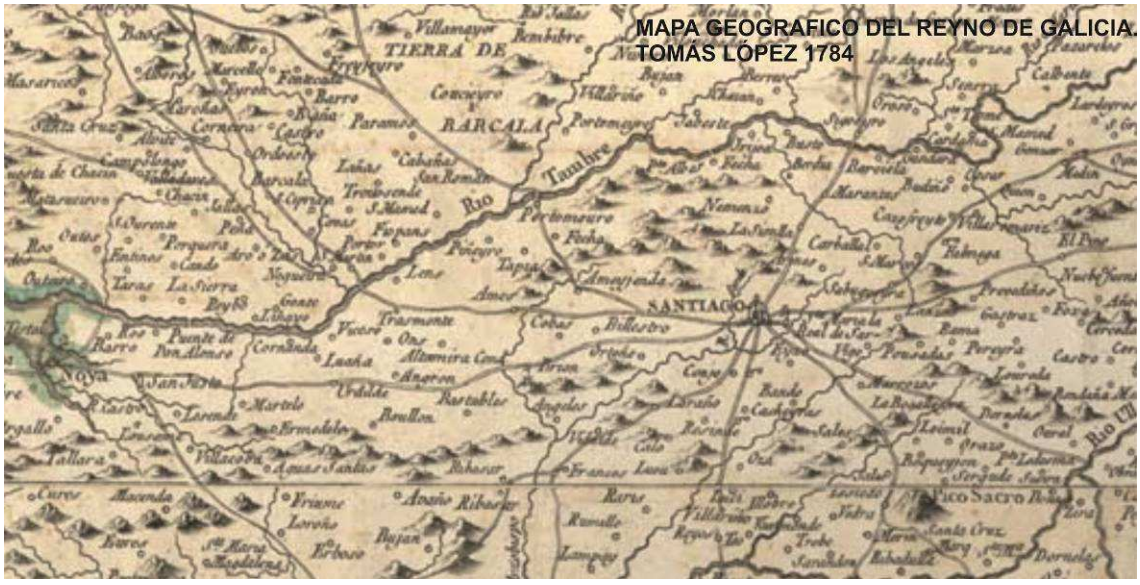
Agora ben, para axustar máis o camiño debemos encontrar outros fitos intermedios; para iso podemos utilizar a información puntual que sobre o trazado deste camiño ofrecen outros documentos:

Das informacións contidas no preito Tavera-Fonseca (1525) pode deducirse que o camiño real a Fisterra, no seu primeiro tramo desde Santiago, é o mesmo de Noia e Muros, e que está controlado, como o camiño a Padrón e Pontevedra, pola fortaleza da Rocha Forte. Tendo en conta esta información é de utilidade saber o que indica un documento de 1416 recollido no Libro do Concello de Santiago, fol. 2, que sinala que "o qual

terreo suýa seer barreira da dita cidade ennos tempos antiguos…" e que limita "de parte de juso (abaixo) enno camiño que vay para Padron et da outra parte contra çima ven topar enno camiño que vay para a vila de Noya" A barreira está na zona de Santa Susana. Aínda que o documento non dá para moitas precisións parece indicar que o camiño de Noia discorre pola zona do Cruceiro de Pero Galo (agora chamado cruceiro do Gaio)

Na serie de planos de Santiago datados en 1595, procedente de Simancas (Archivo General de Simancas, G.A., leg. 43. Plano de la ciudad y sus murallas, publ. VIGO, A., *Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo*, Nº 467),aparece claramente o camiño de Fisterra que sae pola "Porta das Hortas" e discorre pola rúa das Hortas. Este plano ofrece información redundante cos textos sinalados máis arriba.

No mapa de Tomás López de 1784 observamos como o Camiño de Fisterra e o de Noia son un só ata que cruzan o río Sarela, para separarse despois.



A partir do século XIX contamos con mapas que botan moita luz sobre o trazado dos camiños que entran en Compostela. Se ben a algúns, como o Mapa Geográfico del Arzobispado de Santiago, realizado por Ángel Marín en 1830, non se lle pode pedir moita precisión, si que sirve como esquema xeral da disposición da rede de camiños e a súa posición relativa con respecto aos cursos de auga e núcleos habitados.

Neste mapa de 1830 observamos que, neste momento, o camiño de Noia e o de Fisterra son dous camiños diferentes, sen ningún treito común e como o camiño de Fisterra discorre ao norte do río Sar, sen cruzalo, e como pasa polo lugar de Covas (Ames). Pola contra o camiño de Noia ten un treito común na saída de Compostela co de Padrón e cruza dúas veces o río Sar, unha vez antes da súa confluencia co Sarela e outra antes de Bertamiráns; convén dicir que neste momento xa estaba construído o camiño do século XVIII de Santiago a Pontesampaio, o que talvez teña modificado o trazado anterior do camiño de Noia á saida da cidade.

Outro mapa importante é o de Domingo Fontán, de 1845, tamén anterior á rede de estradas, e que mostra información máis detallada que o anterior, pero redundante con el; aínda que dá maior precisión pois permite observar como o camiño de Fisterra atravesa os regueiros que discorren N-S, como pasa ao norte do Monte da Costa (Aldea Nova) e discorre lindeiro polo norte do lugar de Covas (Ames). Antes de chegar a este lugar o camiño vai afastándose do río Sar e tomando dirección NW.



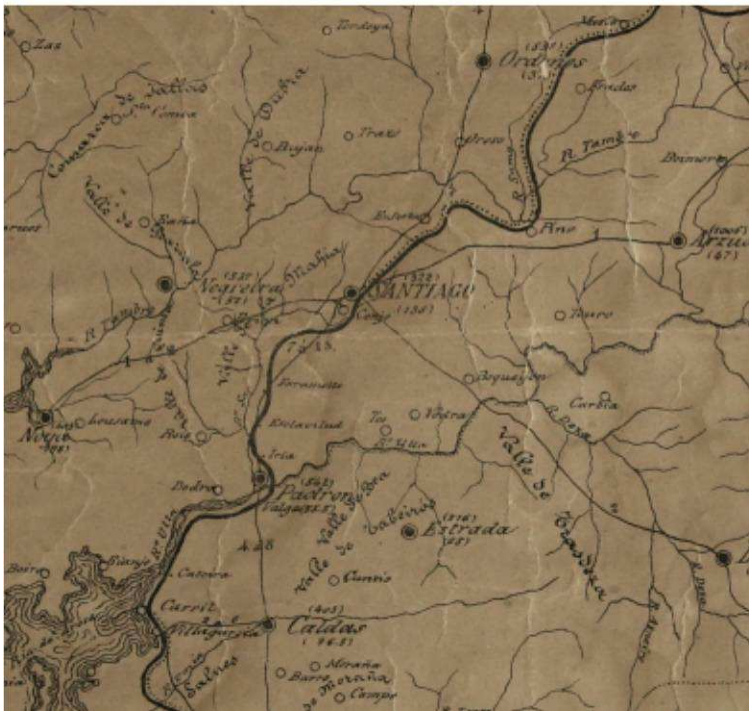


Na década de 1860 constrúese a estrada de Santiago a Noia, que varía substancialmente o trazado do camiño real entre Santiago e Bertamiráns.Esta estrada parece ter un novo trazado, recto e chan pola beira norte do Sar, evita o encaixonamento do río polo norte e abre unha trincheira a media ladeira para retomar o camiño real á saida de Bertamiráns; é un trazado que sigue os preceptos dos camiños do momento. Sobre este trazado, coincidente coa estrada actual no fundamental, está a aldea de Pedra da Legua, que ten un

cruceiro sobre unha laxe, que marca a legua de distancia desde o centro de Santiago e marca o paso da estrada ou, talvez, do camiño real de Fisterra no caso de que esta estrada de Noia aproveitase parcialmente o seu trazado.

A construción da estrada de Noia supón a decadencia deste camiño e a súa confusión coa nova estrada. No mapa de Osterberger, impreso na década de 1870, vemos que xa non aparece o camiño de Fisterra e a estrada de Noia está xa deseñada polo trazado actual; observamos tamén a perda de interese por sinalar os camiños de segunda orde, que discorren cara a Fisterra neste caso.

Nos estudos que se teñen realizado para a delimitación deste camiño non foi posible obter información sobre o terreo acerca do camiño real a Ponte Maceira ou a Corcubión, de maneira que parece que se perdeu a súa memoria entre os veciños do lugar.



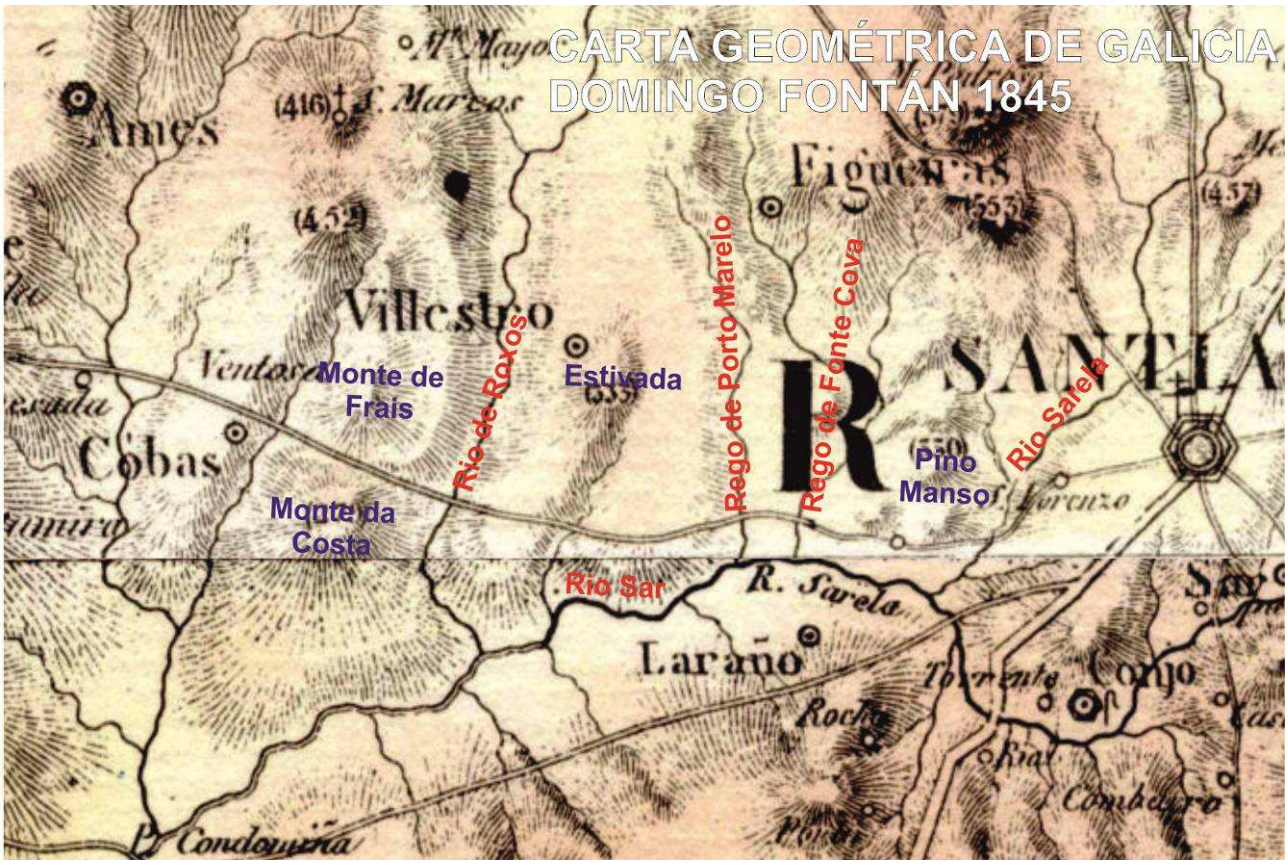
Carta de Galicia con designación de sus partidos judicilaes, población de los mismos, situación de los valles más importantes, l red de sus carreteras con el movimiento de carruajes que se advierten en ellas, la red de ferro-carriles y líneas complementarias de dicha red.
Jorge Osterberger. Data aproximada: década 1870

O CAMIÑO SOBRE O TERREO: CAMIÑO REAL DE PONTE MACEIRA

O traballo de campo tivo como principal obxectivo identificar e recoñecer este camiño a Fisterra que aparece no mapa de Fontán, e que se corresponde co camiño real a Ponte Maceira referido na documentación. A hipótese de partida era dupla, por un lado se contemplaba a posibilidade de que fose coincidente coa estrada de Noia, que na súa construción tería aproveitado parcialmente o seu trazado; por outro lado estaba a posibilidade de que o esta estrada de novo trazado non tivese aproveitado o antigo camiño real.

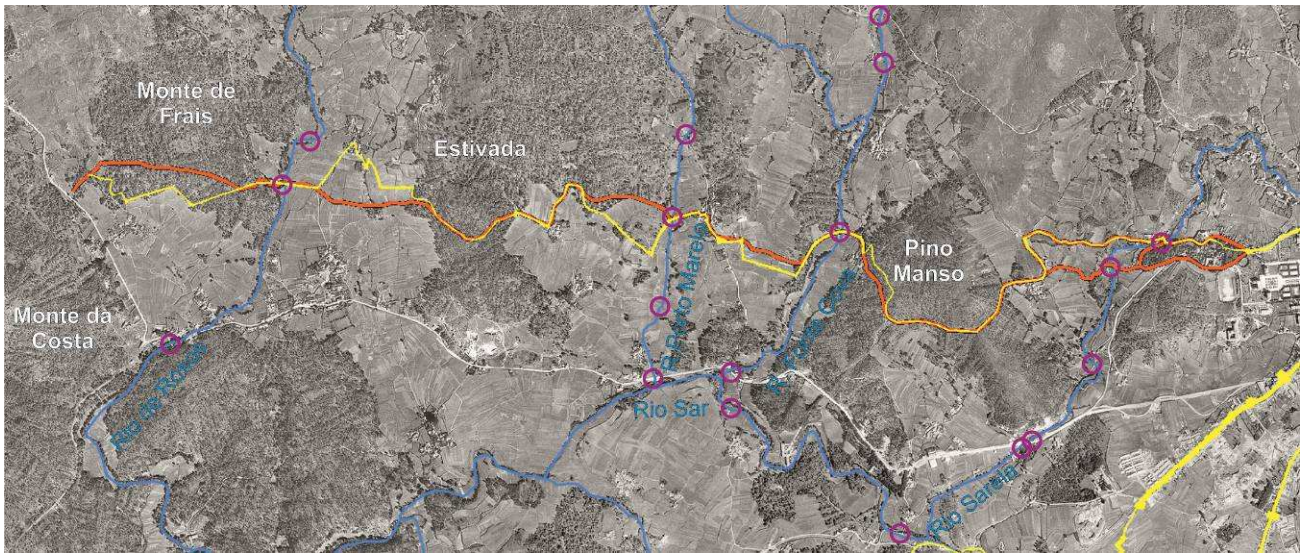
Tomando como base o mapa de Fontán, e atendendo a como este excelente cartógrafo realizaba a súa carta xeométrica, tivemos en conta o seguinte: Fontán establecía unha xeometría taquimétrica baseada na triangulación, tomando como referencia os cumes, que aparecen anotados coa súa cota; son por tanto referencias fiables. Desde estes cumes debuxa as pendentes mediante raias no sentido da mesma, de xeito semellante a como se realizan os esquemas arqueolóxicos clásicos. Fontán deseña tamén os ríos e regueiros como puntos máis baixos do relevo e, finalmente, anota parroquias, lugares e camiños. Segundo se pode observar nas notas manuscritas de Fontán, as que utilizou para o deseño da carta, os camiños se marcan a partir de referencias xeométricas pero tamén, sobre todo, como notas do tipo “pasa a dereita de tal aldea”, “o camiño sube”... é dicir, anota referencias relativas (o que ás veces lle fai cometer erros) e despois deseña un trazado simplificado do camiño. Así a descrición que podemos inferir para buscar o camiño de

Fisterra marcado por Fontán sería así: Desde Santiago o camiño pasa polo núcleo de San lourenzo e despois baixa para o sur até cruzar o río Sarela, ascende pola ladeira SE do alto do Pino Manso e discorre pola súa pendente inferior sur (non pola zona chan), a certa distancia do Río Sar (rotulado Sarela) e pasando por unha aldea sen nome. Para cruzar os regos de Fonte Cova e Porto Marelo o camiño describe una curva para o norte, separándose do río Sar. Este é un dato importante pois a estrada de Noia fai exactamente o contrario, curva para o sur e supera estes regos nun trazado que discorre inmediato ao río Sar. Unha vez superado o rego do Porto Marelo ascende lixeiramente en curva para o sur, supera unha valiña e toma dirección WNW ao tempo que ascende á penichaira do alto da Estivada, por onde discorre a certa distancia da ladeira do val do Sar; seguindo unha liña máis ou menos recta supera o río de Roxos e pasa por unha portela, entre o Monte de Fraís e o Monte da Costa, en dirección a Covas (Ames).



Este trazado presenta algunhas diferenzas significativas coa estrada de Noia, que busca evitar as pendentes e que atravesa os regos citados por un lugar inmediato ao río Sar (A Barcia). Con todo o mapa de Fontán ten unha precisión relativa e só o recoñecemento sobre o terreo, a análise estratigráfica do parcelario, a consulta do mapa de Coello de 1865 e o estudo da fotografía aérea de 1956/57 foi capaz de darlle mais verosimilitude á hipótese de que o camiño real de Fisterra e a estrada de Noia eran dúas vías distintas.

Se ubicamos sobre a fotografía de 1956 (na que figura a estrada de Noia) as referencias de Fontán dos regos e montes e sobre ela observamos os lugares nos que os camiños existentes cruzaban os cursos de auga o resultado é o que se mostra aquí:



Os círculos sinalan as pontes, a cor laranxa marca un camiño existente nese ano de 1956, en diferente estado de uso, pero continuo. A cor amarela sinala a proposta de camiño funcional para comunicar os treitos de camiño tradicional conservado (laranxa) alí onde este falta, debido á acción da concentración parcelaria.

Observamos que para cruzar o Rego de Fonte Cova só existen dúas posibilidades nesta zona: Unha está na Barcia, por onde discorre a estrada de Noia, inmediata ao río Sar; e a outra por Moas de Abaixo. Para pasar por esta ponte, lonxe do Sar, é preciso describir unha curva como a que indica Fontán. O lugar por onde discorre este camiño se axusta ao descrito no mapa de Fontán: Pasa pola penichaira da Estivada (non pola chaira) e describe una recta que cruza o Roxos e pasa pola portela dos montes de Fraís e Costa.

A hipótese de que a estrada de Noia tivese sido antes, neste treito, o Camiño Real foi desbotada por estimala menos verosímil. Primeiro porque, como se dixo, o treito inicial non se corresponde co paso por San Lourenzo, despois porque discorre inmediata ao río Sar e alí cruza os regos, aspecto moi diferente do descrito por Fontán. Máis adiante encontramos o lugar da Pedra da Legua, que marca con claridade o paso dun vial importante; porén, se adoptásemos como válida a hipótese de que esta pedra de legua está referida ao Camiño de Fisterra, teríamos moi serias dificultades para conectar mediante camiños existentes en 1956 esta zona con Covas trazando unha liña en esencia recta que cruzase o río de Roxos por unha ponte tradicional.

Finalmente é a ter en conta o mapa de Coello de 1865. Lamentablemente a única copia da que puidemos dispor, tomada dos fondos cartográficos do IGN, está deteriorada parcialmente xusto na zona que nos interesa. O mapa de Coello toma como base o de Fontán e o enriquece con pormenores e anotacións novas, tamén sinala as estradas en proxecto e construción segundo as informacións que lle proporciona o enxeñeiro xefe do distrito, José María Pérez.



Neste mapa aparece o proxecto da estrada de Noia en construción, e tamén o camiño de Fisterra, identificado como camiño de ferradura.



No pormenor do mapa vemos con claridade como o proxecto de estrada e o camiño de Fisterra son dúas vías diferentes e como, para cruzar o rego da Fonte Cova, a estrada discorre pegada ao río (como realmente foi construída) entanto que o camiño cruza máis ao norte. Neste mapa tamén se lle pon nome á aldea pola que discorre o camiño e que no mapa de Fontán ficara anónima: é Sarela. Malia que este mapa representa o proxecto da estrada de Noia (en construción no ano da impresión do mapa), e por tanto ten unha forza

argumental relativa ao non ser realizada a estrada tal e como indica o mapa, pensamos que actúa en sinerxía cos argumentos anteriores, que ofrece información redundante co resto dos documentos e coa súa interpretación, e que, por tanto, reforza a hipótese de que o camiño real de Ponte Maceira, Corcubión e Fisterra é diferente da estrada de Noia, e que esta vía, construída na década de 1860, non se sobrepón ao trazado do camiño de ferradura.

Con base nos argumentos anteriores realizouse a proposta de trazado que figura no expediente e que aparece marcada neste informe sobre a fotografía aérea de 1956. O camiño identificado nesta fotografía foi recoñecido sobre o terreo e presenta as características habituais dos camiños reais tradicionais e camiños de ferradura, con pendentes xeralmente uniformes rotas por costas pronunciadas e curtas, anchura media duns 5 metros e delimitado por valos de pedra. Cómpre sinalar que nesta área as liñas estruturais do relevo (dorsais e vales) discorren en sentido norte – sur, entanto que o camiño vai de este para oeste, polo que non aproveita as dorsais, como é habitual nestas vías.

1.3. O CAMIÑO PORTUGUÉS

As relacións históricas entre Galicia e Portugal teñen unhas profundas raíces, tanto no plano político como no cultural e, sobre todo, no eclesiástico. Alén das relacións máis obvias e coñecidas como son as culturais e as políticas, pois até que no século XIII Portugal fai efectiva a súa independencia a historia de ambos territorios foi a mesma.

Desde o punto de vista eclesiástico e relixioso estas relacións son menos coñecidas pero, para este caso que nos ocupa, semellan máis importantes e pertinentes, pois do que se trata é da existencia dunha peregrinación desde a Idade Media ata hoxe en día, peregrinación á tumba apostólica de Santiago. A continuidade que a división administrativa romana tivo no ámbito eclesiástico, alén do propio feito da cristianización, contribuíu a reforzar unha unidade que proviña da prehistoria, continuidade que se racha no plano político coa independencia de Portugal, pero que perdura no plano cultural pois nese momento de ruptura o territorio galego-portugués será unha potencia europea de creación e difusión. Estamos no tempo dos trobeiros e xograres como Afonso X “o sabio”, Don Dinís de Portugal, Martín Codax, Joam de Cangas, Airas Nunes, Joam Airas, Meendinho... A lingua e a literatura galego-portuguesa coñecen neste tempo un esplendor sen precedentes. No ámbito eclesiástico aparecerán agora disputas entre as xerarquías de Compostela e Braga, o bispado de Tui manterá posesións en Galicia e en Portugal, son momentos de desavinza e loita de poder que, no ámbito eclesiástico, chegará a un equilibrio de unidade e o territorio portugués, reino independente, seguirá sendo galego e obedecendo ao arcebispo de Compostela durante moitos séculos despois.

Diego Gelmirez deu pasos esenciais para a constitución da provincia eclesiástica de Compostela. Primeiro logra, o 5 de decembro de 1095, a exención da igrexa de Iria-Compostela do metropolitano de Braga e despois a elevación da igrexa compostelá á categoría de metropolitana e do propio Gelmirez á condición de legado pontificio para as provincias eclesiásticas de Braga e Mérida (1120-1124). Desde esta condición de legado pontificio e a categoría de metropolitana para Compostela o novo arcebispo, Diego Xelmírez, e os seus sucesores, lograron o control das novas sés episcopais portuguesas que ían liberándose co avance da conquista do sur, como Coimbra, por pertencer á antiga provincia eclesiástica de Mérida, agora trasladada a Compostela; e despois as novas sés de Lisboa (1147), Évora (1166), Lamego e Viseu (1144-1149) e Idaña-A Guarda (1199). No ano 1199 o papa Inocencio III asigna definitivamente á provincia compostelá as novas sés episcopais portuguesas de Lisboa, Évora, Lamego e Idaña. Esta unidade no campo eclesiástico, non exenta de disputas, foi unha realidade institucional e humana que facilitou os contactos relixiosos e repercutiu na promoción da peregrinación; as tensións pola loita de poder entre Santiago e Braga non repercutiron directamente nos fieis, que se alimentaban da de vivencia devocional e non da pertenza institucional.

Nas ordes relixiosas esta confrontación non se deu, os mosteiros galegos tiñan posesións e intereses en Portugal e viceversa, e os mosteiros galegos mantiveron os seus señoríos portugueses até os tempos modernos As ordes mendicantes, sobre todo os franciscanos, formaron xa no século XIII a súa provincia de Santiago, que se estendía a Portugal e perdurou ao longo da Idade Media sen tensións que puidesen levar á ruptura e separación. Isto débese á maior flexibilidade da organización mendicante e, moi particularmente, ás

intensas relacións dos frades cos soberanos, que consideraban aos primeiros emisarios e conselleiros hábiles e nunca señores territoriais e xurisdicionais. Porén, por mor da división de Occidente, déronse tamén importantes cambios na organización territorial e xurisdicional dos mendicantes portugueses, que formaron dende o século XV unha provincia portuguesa.

Santiago seguía a ser o padroeiro do reino portugués, até a súa progresiva substitución por san Xurxo durante o século XIV. Esta devoción explica que as peregrinacións comezase, desde Portugal, moi cedo e que xa estivese forxado o fenómeno desde mediados do século XI. Os testemuños desta peregrinaxe son moitos; así xa na obra do xeógrafo andalusí nacido en Ceuta Al-Idrisi (1165), aparece amentado Santiago como o principal destino de peregrinacións europeo. Al-Idrisi manexa fontes escritas árabes e latinas e recolle información oral de viaxeiros e peregrinos e define catro rotas a Compostela: 1)Coimbra-Santiago por mar, 2) Baiona (de Francia)-Santiago por mar, 3)Coimbra-Santiago por terra e 4) O Camiño Francés (Ana M. Carballeira Debasa. *Galicia y los gallegos en las fuentes árabes medievales.* Cuadernos de Estudios Gallegos. Madrid 2007.). Desde este punto de vista a peregrinaxe a través do Camiño Portugués establécese como a máis importante, xunto coa do Francés, xa dende mediados do século XII.

A partir do s. XV contamos cos relatos de diferentes viaxeiros e peregrinos que se dirixen a Santiago por esta rota, confirmando a importancia do trazado Portugués. Entre eles se contan portugueses, dos que a máis célebre peregrina real foi Santa Isabel de Portugal, esposa do rei Don Dinís, que a fins de 1325 emprendía con certo misterio a súa peregrinación a Santiago, que só desvelaba en Padrón, enfervorizada pola vista dos recordos da predicación, persecución e translación do Apóstolo. Tamén temos constancia de peregrinos máis picarescos no s. XVIII como Nicola Albani, pasando pola sonada comitiva de León de Rosmithal, príncipe bohemio que acude a Compostela no momento de maior conflitividade de todo o século XV, en plena revolta irmandiña. Así e todo cómpre ser prudentes co uso destas fontes, pois os camiños escollidos por estes persoeiros non sempre coincidían cos do peregrino máis humilde. Eles podían afastarse da traza na busca de certos lugares de interese, ou ben escoller rotas alternativas trocando distancia por comodidade e seguridade para o seu séquito.

Este camiño, co decorrer da historia galego-potuguesa, adquire unha máxima importancia, ate ser "[...]eje de las comunicaciones del Noroeste peninsular..." (Armas Castro, J., *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia medieval*, Fundación Pedro Barrié de la Maza Conde de Fenosa, Pontevedra, 1992, 48). Este antigo camiño será anovado mercé ao impulso do mandato arcebispal de Malvar e Raxoi (1751-1772), dentro do proxecto estatal de camiños reais e transversais. O ámbito de actuación foi entre Santiago e Ponte Sampaio, entre a capital e o límite territorial do arcebispado.

Neste camiño existían numerosos hospitais de peregrinos e, dalgúns deles, temos documentación, como é o caso do hospital de Pobres e Peregrinos de Tui, de gran tradición medieval, e reorganizado polos bispos tudenses en época moderna; ou o hospital de Pobres e Peregrinos de Pontevedra (advocación a Santiago), os de Caldas de Reis e Padrón, establecementos particularmente vinculados á espiritualidade franciscana.

Na documentación do hospital de Pobres e Peregrinos de Tui establécese como norma a estadía curta para os peregrinos sans e tempo indefinido para os enfermos, que son asistidos de balde con médico, boticario e, en caso de defunción, con misa exequial solemne (á que asiste a clerecía tudense). Nos rexistros dos hospitais do Camiño Portugués aparecen as doenzas máis comúns e as causas de morte máis frecuentes. A meirande parte dos peregrinos falecen por mor das afeccións típicas da longa xornada itinerante: doenzas nas pernas, quenturas e disentería, así como esgotamento por fatiga e fame.

A documentación tudense subliña a pluralidade dos camiñantes xacobeos galego-portugueses na época moderna: a maioría, loxicamente, son portugueses mas tamén aparecen, navarros, casteláns, cataláns e, nunha porcentaxe elevada, italianos (venecianos, milaneses, xenoveses e sicilianos) con profesión descoñecida; en menor número flamengos e irlandeses, en ocasións familias enteiras que teñen que agardar semanas a que os menores estean en boas condicións para proseguir a ruta; non falta unha discreta presenza de franceses do Sur, centroeuropeos de lingua alemán e mesmo algún camiñante procedentes de Polonia. Xa que logo a documentación hospitalaria indica a grande vitalidade e tránsito deste camiño, que non se limita ao paso de peregrinos procedentes de Portugal ou do sur da península, senón de toda Europa até época moderna.

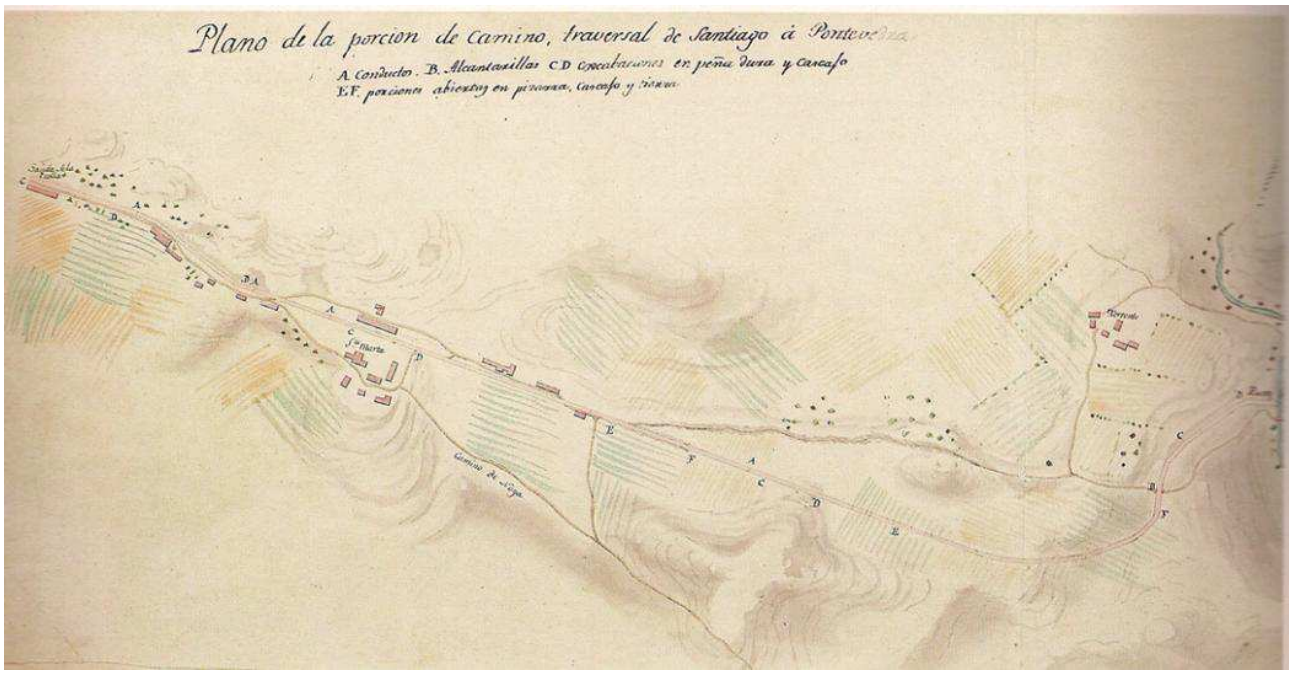
FITOS HISTÓRICOS. DOCUMENTACIÓN RELACIONADA.

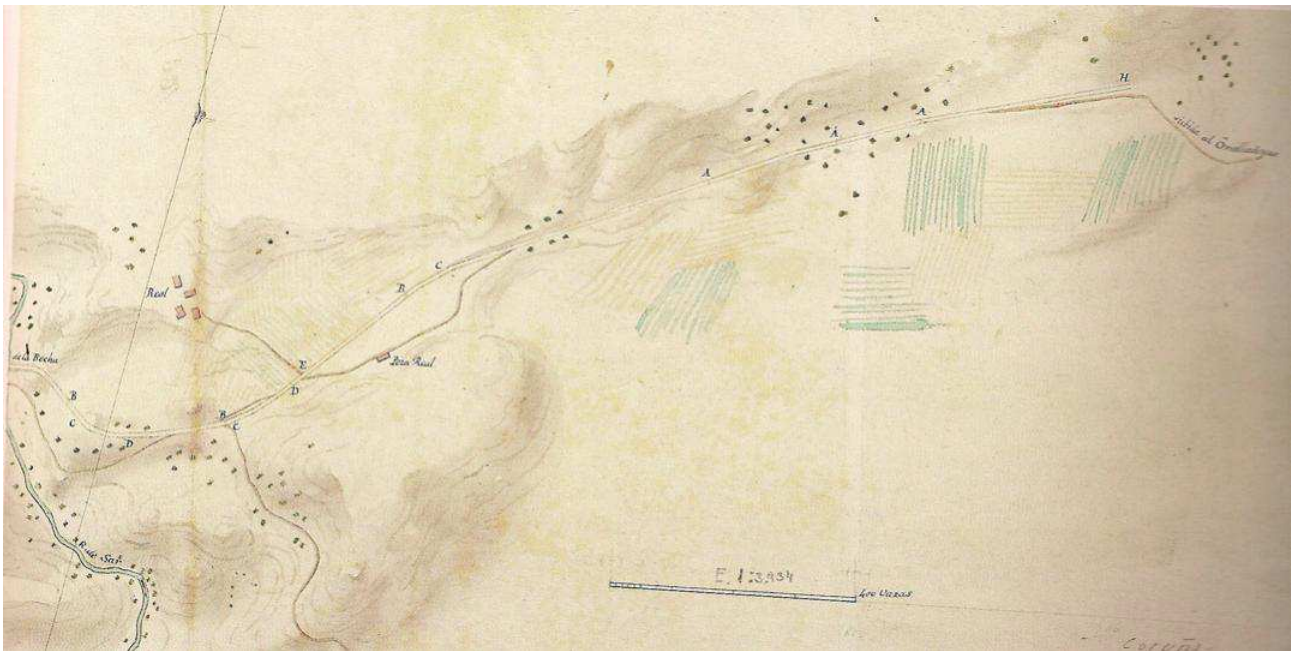
Na documentación referida a esta vía quedan definidas as principais etapas, ou lugares de parada, coincidentes coas mansións viarias romanas neste tramo da Vía XIX, que no seu percorrido de Sur a Norte son: TUDE (Tui), BURBIDA (Redondela), TUROQUA (Pontevedra), AQUIS CELENIS (Caldas de Reis) e IRIA (Iria Flavia/Padrón). Andando o tempo, será esta mesma calzada romana a que na súa maior parte aproveite Almanzor no ano 997 para dirixir o seu exército contra Santiago, cruzando o Miño por Tui, saqueando O Morrazo ao igual que Iria Flavia no seu cruce do Ulla. A mesma vía debeu ser percorrida por Diego Gelmírez pouco máis tarde, no ano 1102, cando aconteceu o famoso episodio do “traslado forzoso” das reliquias de San Covade, San Silvestre, San Froitoso e Sta. Susana desde a sé bracarense a Compostela, espolio en toda regra, chamado polo redactor da Historia Compostelá “pío latrocinio”.

No treito máis próximo a Compostela, o que aquí interesa, tenos a referencia do Milladoiro. Na narración da viaxe de Roszmihal aparece a súa descrición, referíndose a unha fonte da que é común beber para liberarse durante todo o ano do perigo de ter "quenturas".

Este camiño, xa modificado a finais do século XVIII pola construción do Camiño Real, era coñecido como camiño real de Pontevedra e no concello de Santiago sofreu modificacións no seu trazado durante o tempo.

Nos planos da “*porción del camino transversal de Santiago a Pontevedra*”do ano 1775 do Servizo Xeográfico do Exercito. Cartoteca Histórica, realizados por Fernando de Gaver, vemos como o treito entre Santiago e Milladoiro está composto por dúas longas alienacións que se desvían augas arriba do Sar para buscar o cruce do río no lugar de Poza Real construíndo unha Ponte de silleria con arco de medio punto de 10 m de luz, e que acabaría por chamarse Ponte da Rocha. Este “*Camino Transversal de Santiago a Pontevedra*”, que se continuaba até Ponte Sampaio, na saída de Santiago se corresponde co Camiño Novo.





Nestes anos, no 1772, foi publicada a *Real Cedula de su Magestad y Señores del Consejo por la Qual se dan Varias Reglas para la Conservación de los Camiños Generales Construidos y los que se Vayan Construyendo en este Reyno*, na que se pode ler o seguinte:

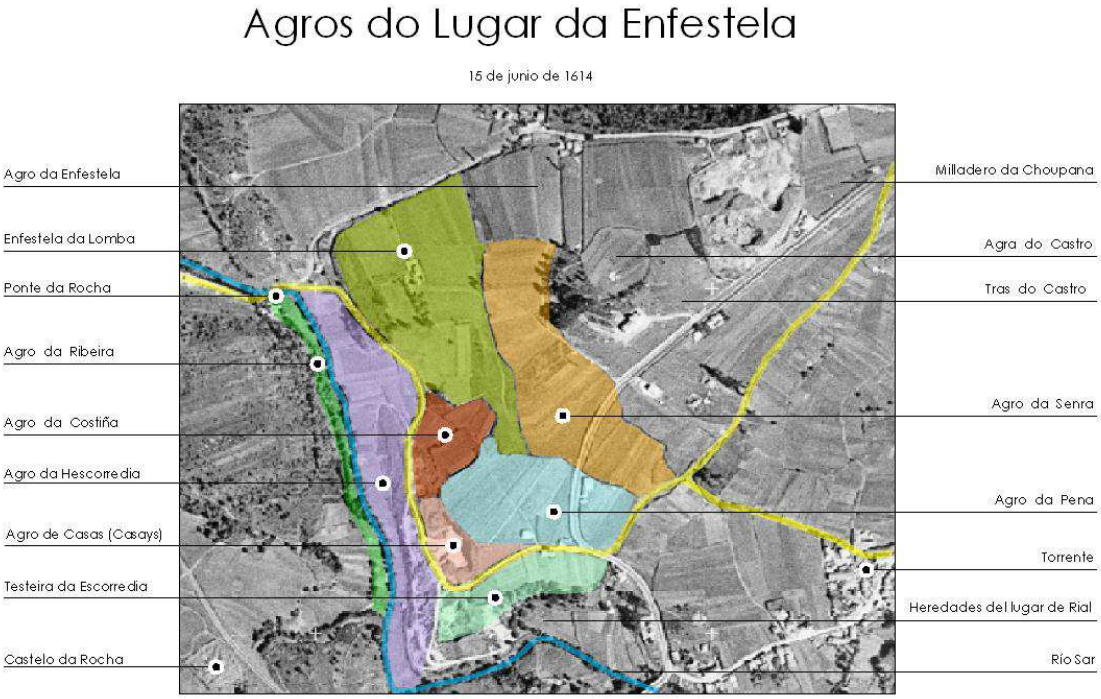
> *…y pidiendo se tomasen para su conservación en lo succesivo las providencias correspondientes, pudiendo ser algunas de ellas la prohibicion de, transitar por dichos Caminos los Carros herrados con berrage, ó calce de llanta angosta, ó cortante, por lo que destruyen el Camino haciendo surcos, separando los cascajos de su pavimento, y desuniendo el relleno de piedra , dandose nueva forma en el calce de*

> *ellos, por lo respectivo á los que huviesen de transitar , y atravesar los citados nuevos Caminos, pudiendo servir los del calce angosto para los Caminos viejos , monte, y acarreo de las mieses: Que las maderas que se condugesen por dichos Caminos nuevos, vayan sobre quatro ruedas, por el daño que su arrastre ocasiona en ellos , por su gran peso, haciendo vaches, pantanos, y batideros, encargandose estrechamente á las respectivas Justicias del transito, que zelen el exacto cumplimiento de estas providencias. (/) Que en los citados Caminos se use de Carros con ruedas de llanta ancha, lisas, ó rasas, con tres pulgadas de huella á lo menos y sin clavos prominentes, embebiendose estos en la llanta, observandose lo mismo en las Galeras, Coches, Calesas, y otra qualquiera especie de Carruage, excluyendo de esta providencia los Carros recalzados de madera, como son los de las Carretas de Cabañas, y orcas, que no solo no perjudican los Caminos, sino que les hacen beneficio, pues con sus huellas anchas aprietan mas los rellenos , y suavizan el transito.*

A construción desta nova obra elimina a vella traza do camiño existente por Poza Real. E a prohibición do tránsito dos carros de rodas de ferro por este, provoca que os carreteiros do Xiro da Rocha e os que viñan de Padrón, seguiran usando o camiño vello polo Porto, a Rocha Vella e o cruce do río pola Ponte Vella, subindo a carón da Enfestela pola Escurridía, para Conxo e a Choupana, tal e como se pode ver en diferente documentación recollida nun documento inédito achegado pola asociación cultural Rocha Forte e que se reproduce aquí glosado.

Esta documentación, do ano 1614, é a concesión dun foro do lugar de Enfestela. Neste foro noméanse numerosas lindes e aparece en varios puntos como tal o "*Camino Francés que viene de Padrón"*; sabendo que a denominación de camiño francés é o nome tradicional e antigo para os camiños de primeira orde, camiños que despois do século XVIII adoptarían a denominación de *camiño real* por influencia dos que daquela mandou construír Carlos III. Tamén no documento aparece un linde denominado "Milladero junto a la Choupana", o que alerta da existencia dun amilladoiro e, por tanto, do paso dun antigo camiño de peregrinación e da realización neste lugar do ritual de deixar a pedra que os peregrinos traían, en ofrecemento, desde a súa terra; amilladoiro que marca a entrada no territorio sagrado e que, neste caso, cabe que fose anterior ao amilladoiro de Milladoiro.

A identificación dos topónimos e a súa restitución sobre a fotografía aérea de 1956, permiten trazar este camiño francés do século XVII:



Neste documento observamos a duplicidade do camiño, un que se encamiña para Santa Marta, pasando polo amilladoiro da Choupana, e outro por Torrente e Conxo; lugar onde segundo a documentación recollida por esta asociación, se realizaban as recepcións da Entrada Real; cerimonia coa que as cidades dos séculos XIV ao XVIII recibían os reis cando acudían a visitalas, recepcións que tamén se lles ofrecía aos bispos cando tomaban posesión dos seus bispados; recepción que no caso de Compostela era feita no cruceiro de Conxo:

> *Pero no sólo la llegada de un miembro de la familia real generaba una recepción espectacular que también se ofrecía a los obispos cuando tomaban posesión de sus sedes y a los señores que visitaban las villas sobre las que ejercían su jurisdicción. La entrada del arzobispo D. Cristóbal de Valtodano en Compostela en 1570, ocasión en la que los gremios sacaron sus entremeses del Corpus y se representó un "Auto", y lo mismo sucedió en las de los arzobispos Liermo (1582), Andrade (1645), Carrillo (1656) y Spínola (1668). Los arzobispos eran recibidos en el Crucero de Conxo donde se les entregaban las llaves "de palo doradas" de la ciudad, desfilaban los cortejos gremiales, había representaciones teatrales en la Plaza del Campo, toros y juegos de sortija.*

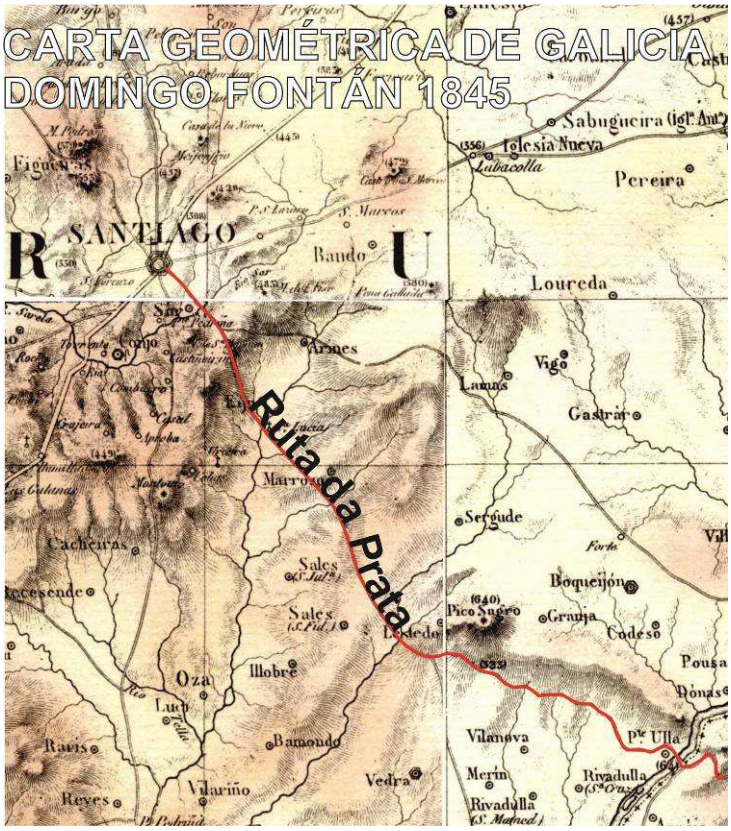
Tanto as informacións derivadas da consulta documental, como as informacións etnográficas recollidas nos veciños da zona, mostran unha duplicidade de trazas para o camiño real de Pontevedra na entrada de Santiago de Compostela. Este desdobramento do camiño real, un no que se facía entrega das chaves da cidade, no cruceiro de Conxo, e outro que discorría por Santa Marta, ficou reflectida na proposta de delimitación realizada.

1.4. O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA

Esta ruta tivo un papel secundario dentro das peregrinacións a Compostela, motivo que xustifica a súa ausencia dos repertorios até que no século XVIII apareza recollido no itinerario de Escribano como un camiño de ferradura que se corresponde co camiño real de Ourense a Santiago de Compostela. Esta vía documéntase de xeito amplo nos documentos medievais, e é herdeira do viario romano e castrexo.

A Santiago de Compostela chegaban dous camiños reais procedentes de Ourense, que confluían no cruceiro de Sar, lugar onde estivo o amilladoiro de Sar. Un deles proviña de Ponte Ledesma e o outro de Ponte Ulla, sendo este último o máis transitado e, por tanto, o utilizado polos peregrinos.

Xa que logo a Ponte Ulla é un fito de paso obrigado, cómpre agora coñecer os lugares concretos polos que discorría este camiño real entre este punto e o amilladoiro de Sar, hoxe cruceiro de Sar. Este camiño fica vivo na memoria dos veciños, portadores da tradición, e tamén pode ser identificado na fotografía aérea de 1956. O seu trazado, neste ámbito, non ofrece dúbidas.



No treito que se corresponde co concello de Santiago sofre con especial intensidade os efectos da concentración parcelaria e, tamén, o impacto das novas infraestruturas de comunicación, polo que para o treito inicial foi preciso establecer unha ruta funcional que mantivese, en primeiro lugar, os valores patrimoniais do camiño.

O CAMIÑO SOBRE O TERREO: CAMIÑO REAL DE OURENSE POR PONTE ULLA

A cartografía histórica é coincidente na traza sinalada para o camiño, que entra no concello de Santiago polo lugar de A Susana.

Entre a Susana e o lugar de Piñeiro, o camiño real foi eliminado pola concentración parcelaria, de xeito que é preciso buscar unha alternativa para restaurar a súa continuidade. O parcelario antigo, as fotos de 1956 e a información oral dos veciños permite coñecer o paso do camiño real, que discorre desde Susana ata Aldrei. Diante da imposibilidade de recuperar esta traza a proposta discorre por aqueles lugares que manteñen valores patrimoniais. En xeral o camiño real está destruído até chegar á capela de Santa Lucía, aínda que puntualmente a pista da parcelaria foi marcada sobre este

antigo camiño, en concreto ao seu paso por Aldrei. O paso por este núcleo, asemade, resulta de interese por manter unha representativa arquitectura popular, cun conxunto formado por unha fonte cruceiro, con lavadoiro, e un magnífico alpendre ao outro lado do camiño

Desde a capela de Santa Lucía ata o seu fin en Santiago, o camiño mantén a traza orixinal relativamente ben conservada. Desde o lugar de Piñeiro até o cruzamento coa autoestrada e o AVE o camiño conserva os seus valores, chegando así ao lugar de Angrois, onde aparece o asfalto. O trazado orixinal continúa deica o cruceiro de Sar, lugar onde estivo o antigo amilladoiro deste camiño, e continúa pola calzada de Sar, xa unido á variante de Ponte Ledesma, que conflúe neste punto.

1.5. O CAMIÑO NORTE DA COSTA

Desde o comezo das peregrinacións ata inicios da Idade Moderna a área xeográfica pola que discorre este camiño sofre numerosas modificacións no que se refire aos centros de poder, e, por tanto, á xerarquización e potenciación da rede de camiños existente. A aparición de novos polos como Ribadeo, Vilalba, Parga ou Sobrado sumouse en diferentes momentos aos xa existentes de Mondoñedo e Compostela, obrigado a reconfigurar os fluxos de xentes e mercadorías.

No treito máis próximo a Santiago o fluxo de peregrinos provén de Sobrado e de Parga, e sigue o itinerario xeral da vía XIX e/ou dunha calzada romana secundaria que comunicaba Lucus Augusti con Asseconia. O centro de poder de Sobrado dos Monxes comeza cando, no 952, a familia do conde Hermenegildo funda o cenobio familiar dúplice nun lugar ben comunicado. Baixo o padroado dos condes de Présaras a fundación viviu no século X unha prosperidade na que resalta a figura do abade san Pedro de Mezonzo, futuro arcebispo compostelán. Nos séculos seguintes, nomeadamente a partires do século XIII, o mosteiro irá medrando en poder e acabará por converterse nun dos máis importantes do reino.

No plano do poder laico temos en Parga o solar dunha das familias máis nobres do reino, matriz da casa de Medinacelli, e emparentada de cerca coa liñaxe real dos Trastámara.

O peregrino máis ilustre que usou este camiño, aínda que só en parte, foi San Francisco de Asís, quen, segundo a tradición, peregrinou a San Salvador de Oviedo e Santiago de Compostela en 1214.

Este camiño, con todos os seus cambios que se consolidan ao longo do tempo, queda *solidificado* nos anos inicias da Idade Moderna, cando adquire o nome de Camiño Francés e mais tarde, a finais do XVIII, como camiño Real, momento no que queda recollido con suficiente detalle na cartografía histórica co nome de Camiño de Santiago.

FITOS HISTÓRICOS. DOCUMENTACIÓN RELACIONADA.

Contamos con, fundamentalmente, dous relatos de itinerarios de viaxeiros ou peregrinos que chegaran a Compostela por esta vía do norte. O primeiro deles non é exactamente un peregrino, senón un viaxeiro ilustrado que sinala con detalle o percorrido que fai desde Sobrado dos Monxe deica Compostela:

Frei Martín Sarmiento (1745):

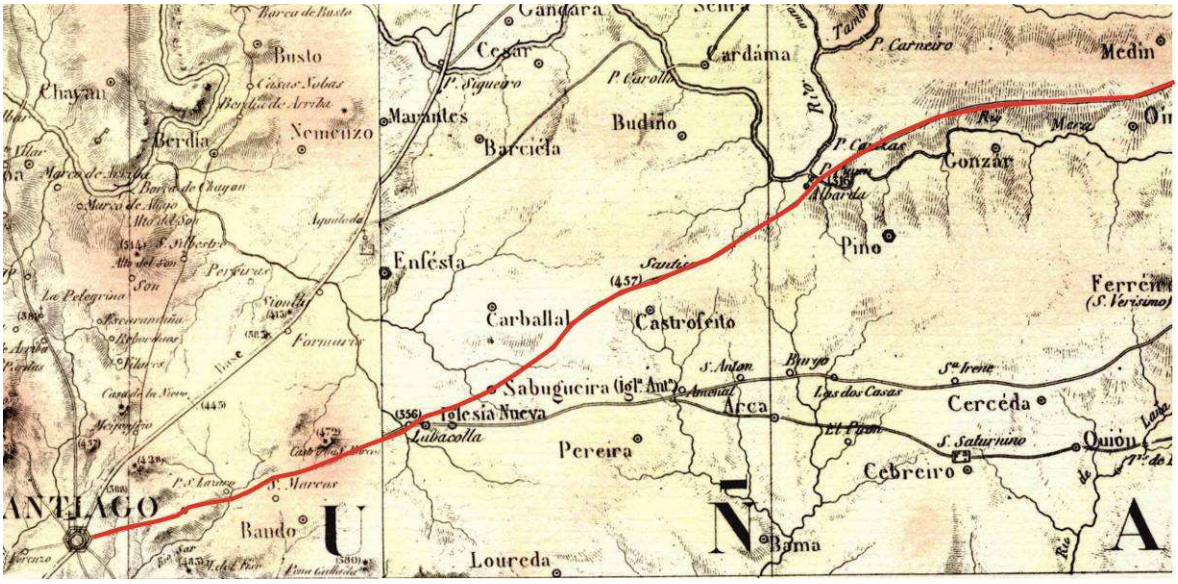
> *O día 4 de xuño, venres, saín de Sobrado para Santiago, unha xornada que é de oito leguas, bo camiño pero todo serra v.g.: a Farracal, a Boimorto, a Cinco Calles e ao poñente Fonte Aldala; a Medín, a San Gregorio (de Sobrado catro leguas). Mediodía. A Gonzar, á esquerda. Á Ponte Aponiña sen lugar, bo río. A Santiso, a San Paio de Sabugueira. A Lavacolla. A San Marcos. A San Lázaro. A Santiago (desde San Gregorio catro leguas). Noite*

Anos despois chega a Compostela un peregrino que , polo que el mesmo relata, cumpría escrupulosamente cos ritos e costumes e que deixará constancia da súa viaxe. Por tanto o seu relato está informando sobre o camiño de peregrinación do norte desde a costa:

Jean Pierre Racq (1790):

> *Feites provision de pain pour trois jours. De Bilhabbe a Pargue, 3 lieues. De Pargue a Grucharbe, 3 lieues. De Grucharbe a St. Bartoulomerou de la Matte qui n'est qu'une eglise au milieu dun bousquet, 6 lieues. De St. Bartoulomerou de la Matte il faut demander le chemin droite a Ste. Iglesie et jusqua St. Jacques, 6 lieues.*
>
> *Facede provisión de pan para tres días. De Vilalba a Parga, tres légoas. De Parga a Grixalba, tres légoas. De Grixalba a San Bartolomeu da Mota, que non é máis que unha igrexa no medio dun bosque, seis légoas. Desde San Bartolomeu da Mota hai que seguir camiño dereito deica a Santa Igrexa de Santiago, seis légoas.*

Este camiño é exactamente o mesmo que aparece na cartografía histórica e aínda está vivo na memoria dos portadores da tradición en numerosos lugares polos que discorre, polo que o seu trazado ofrece poucas dúbidas.



O exemplo máis antigo que fai referencia a este tramo é mapa de Cornide de 1764 da diocese mindoniense. Establece este mapa un itinerario terrestre cos seus principais puntos intermedios: Vilalba, Baamonde, Parga, Vilar, Negrada e Grixalba, e aparece rotulado como "*Camino de Santiago*".

Mais tarde Fontán publica o seu mapa no que aparece recollido este mesmo camiño, no que se nos informa que se xuntaba co camiño francés antes de igrexa de Lavacolla, no lugar da Esquipa.

O CAMIÑO SOBRE O TERREO: CAMIÑO REAL DE SOBRADO E PARGA

Este camiño entra no concello de Santiago pola zona da cabeceira do aeroporto, coincidente coa estradeade Curtis e coa autovía, polo que a traza tradicional só esta conservada entre San Paio de Sabugueira e A Esquipa; sendo ademais coincidente neste treito co Camiño Francés, na súa traza funcional, para salvar o aeroporto de Lavacolla.

2. OS TRAZADOS

2.1. DESCRICIÓN DOS TRAZADOS

O CAMIÑO DE FISTERRA

O Camiño de Fisterra parte da praza do Obradoiro e descende cara ao oeste pola Costa de Cristo para internarse na rúa das Hortas tras pasar xunto á igrexa de San Frutuoso. Unha vez rematada a rúa das Hortas e tras cruzar rúa dás Galeras intérnase na rúa Poza de Bar e posteriormente na rúa de San Lourenzo para alcanzar a Carballeira do mesmo nome.

Unha vez neste punto o Camiño atravesa a carballeira en diagonal para chegar á Costa do Cano, rúa de forte pendente formigonada que descende ata o río Sarela bordeando o recinto do Convento de San Lorenzo. Unha vez se rematou a pronunciada baixada crúzase á outra beira a través da Ponte Sarela para xirar ao oeste e pasar entre as antigas fábricas de curtidos de Ribeira.

A partir deste punto e ata alcanzar as primeiras edificacións de Sarela de Abaixo o Camiño discorre por un sendeiro pedregoso cunha forte suba final dende a cal se divisan por última vez as torres da Catedral. Neste punto comeza unha suave baixada por estrada asfaltada cara ao sur que se verá interrompida aos poucos metros para tomar un desvío ascendente cara ao oeste. Á vez que deixamos atrás as últimas vivendas de Sarela de Abaixo, o Camiño intérnase nun estreito tramo sombrío que mantén os muros de peche e vexetación autóctona.

O sendeiro comeza novamente a coller altura ata que a vexetación autóctona deixa paso a plantacións de eucalipto que unha vez alcanzado o punto máis alto da lomba se abren para deixar paso a unha zona de toxos, antes de que o firme empeore e comece o descenso cara a A Moa de Abaixo novamente entre eucaliptos que deixan paso a unha bosquete autóctono antes de alcanzar a estrada que dende A Moa de Abaixo seguiremos en descenso ata cruzar o rego de Fontecova.

Unha vez na zona baixa do val ignoraremos as estradas que nos saen á dereita para continuar paralelos ao rego. O Camiño abandona a estrada principal para continuar en dirección sueste en lixeiro ascenso por pista asfaltada con irregularidades aos pés dun terreo pechado que queda a man dereita. Pouco máis adiante alcánzase un cruzamento no que o Camiño xira cara ao oeste manténdose sobre plataforma asfaltada entre terras de labor en Fonte Carballo ata chegar ao núcleo de Carballal xa na parroquia de Villestro.

Unha vez chega a Carballal, o Camiño intérnase no núcleo en lugar de continuar pola estrada Roxos-Figueiras e diríxese cara a Pedrido despois de atravesar unha pequena ponte sobre o Rego de Porto Marelo e despois de xirar cara ao oeste unha vez máis en Chousiña. A estrada asfaltada comeza a subir deixando edificacións pechadas por muros a ambos os dous lados na súa primeira parte e á dereita unha vez a pendente suavízase.

Pouco máis adiante a pista asfaltada deixa paso a un camiño de terra moi deteriorado cun andadero de grandes lousas de granito na súa marxe esquerda que novamente comeza a gañar altura. O andadero

desaparece pouco máis adiante á vez que a pendente se suaviza permitindo enxergar o núcleo de Pedrido e o seu agro cara ao sur. Cando a pendente desaparece o camiño de terra e pedras soltas dá paso a unha pista asfaltada que se interna en Pedrido e o abandona xirando cara ao noroeste ata que en Pozo do Monte se interna nun bosque de eucalipto hoxe en día intransitable por falta de limpeza.

Unha vez atravesados os eucaliptos, xa por sendeiro de terra e pedra solta nalgúns tramos, o Camiño cruza perpendicularmente unha devasa de considerables dimensións antes de volver continuar por camiño entre unha mestura de arboredo autóctono e bosques de reforestación achegándonos a Vilariño da Abaixo entre o Castro de Villestro e a zona norte da nova urbanización de Roxos.

Ao chegar a Vilariño, o Camiño volve converterse en pista alfaltada que descende ata a CP-5702 antes de internarse en Quintáns. Unha vez na zona máis baixa do núcleo e seguindo por estrada asfaltada, o Camiño xira cara ao sueste cara a Portela de maneira que discorre aproximadamente 250 metros de xeito paralelo ao río de Roxos bordeando os seus brañas. Pouco máis adiante o Camiño chega ata o campo de fútbol de Roxos, onde seguindo a estrada asfaltada que xira cara ao oeste, xira cara a Portela para pasar por Ponte Brea.

Unha vez no agro de Portela o Camiño toma un desvío cara á dereita, de novo por pista asfaltada para gañar a parte a faldra do Monte de San Miguel bordeando o agro de Portela. Antes de chegar ao núcleo o Camiño xira á dereita por un camiño de terra e pedra solta que pouco máis adiante conserva os seus muros de peche e que remata no Alto do Vento no límite municipal dos concellos de Ames e de Santiago.

O CAMIÑO PORTUGUÉS

O Camiño Portugués no concello de Santiago de Compostela atravesa tres parroquias: Conxo, Vidán e Santiago de Compostela. Presenta a peculiaridade de que na parroquia de Conxo, a metade do seu trazado, á altura de Santa Marta, se bifurca en dous trazados diferentes, un polo sueste a través de Conxo e outro en diagonal cara ao nordés a través do barrio de Santa Marta. Ambos os dous trazados xúntanse de novo na Praza de Vigo.

Tramo inicial

O trazado do Camiño Portugués polo Concello de Santiago deCompostela, comeza na parroquia de Conxo, a pé da Avenida Muiño Vello no seu encontro coa rúa do Rapo, xunto a unha nova zona residencial. Percorre en diagonal cara ao nordés un camiño de terra atravesando unha zona de bosque ata a rúa dás Espiñas onde continúa por pista e zonas arboladas ata o tramo asfaltado de dita rúa, que toma cara á esquerda (dirección norte) bordeando a Pena do Moucho e discorrendo entre parcelas de labor e zonas arboladas.

Unha vez alcanzada a rúa do Porto de Conxo, atravesa o núcleo de O Porto pola súa rúa principal, tomando máis adiante cara á dereita a rúa dás Covas do Porto, un tramo de estrada asfaltada que, entre vivendas e parcelas de cultivos, descende ata o seu encontro co nó viario de conexión entre a AG-56 e a N-550 (Avda, Pontevedra). Pasa por debaixo do viaduto e toma dirección norte, paralelo ao Rego de Vilar, para de novo salvar por debaixo o viaduto da estrada AG-56, tras o cal comeza o seu ascenso pola rúa do Veado cara a A Rocha Vella.

Atravesa esta zona entre vivendas e muros de pedra de peche ata a rotonda do núcleo, para continuar atravesando o núcleo polas estreitas rúas de Piñeiro e rúa de Serafín Zas. A metade de altura da devandita vía e nada máis entrar na parroquia de Vidán, o camiño xira perpendicularmente cara á dereita e cruza a liña de ferrocarril a través dunha ponte para xirar de novo en dirección noroeste xunto ao ferrocarril. Uns metros máis adiante toma de novo dirección nordés por pista asfaltada ata alcanzar a rúa dá Ponte Vella de Arriba, na zona de Rocha Nova, onde discorre entre árbores e vivendas dispersas.

Á altura do muiño dá Canaleta e os muiños de Carmela cruza pola ponte o Rego de Vilar, e inmediatamente xira á dereita da rúa da Canaleta para percorrer, por camiño de terra, a zona de vexetación autóctona ao sur da avenida. Xosé Filgueira Valverde en dirección sueste. Cruza por debaixo o viaduto dá Rocha e xa por pista asfaltada toma a rúa dá Escurridia para entrar de novo na parroquia de Conxo. Tras cruzar a rúa Volta do Castro continúa cara ao nordés pola avenida de Syra Alonso.

Variante Conxo

Dende a avenida de Syra Alonso o camiño toma cara ao leste a Travesía de Torrente en descenso cara ao núcleo de Torrente, que atravesa por estreitas rúas ata alcanzar a rúa dá Benéfica de Conxo a cal percorre pola súa marxe dereita, nunha zona máis urbana, e ascendendo alcanza a parroquia de Santiago de Compostela. Continúa cara ao norte pasando xunto ao Hospital de Conxo ata chegar á rotonda na que cruza a avenida Antonio Fraguas.

Agora comeza a parte máis urbana do percorrido pola rúa de Sánchez Freire, por beirarrúas peonís e rúas con bloques de vivendas de maior altura. Tras cruzarse coa rúa de Xosé Pasín continúa pola rúa de García Prieto coa mesma tónica, e cruza diagonalmente a avenida Romero Donallo para continuar pola avenida de Vilagarcía ata Praza de Vigo onde se unifica de novo coa traza da variante de Santa Marta.

Variante Santa Marta

Dende a Avenida de Syra Alonso pasa sobre a Avenida de Antonio Fraguas (N-550) en dirección nordés bordeando polo sur a nova zona residencial de vivendas en bloques de maior altura que alternan con zonas verdes. Unha vez pasada as edificacións toma un camiño lateral estreito que discorre entre parcelas con algunhas edificacións antigas, ata desembocar na rotonda da rúa Volta do Castro.

Neste punto, continúa pola rúa dá Choupana, vía principal da zona de Santa Marta, que se converte en le rúa de Santa Marta de Arriba, e que é unha rúa urbana con vivendas en bloque e baixos comerciais. Pasa xunto ao cruceiro e igrexa de Santa Marta, e cruza a avenida Romero Donallo para pola avenida Rosalía de Castro alcanzar a Praza de Vigo e xuntarse de novo coa traza da variante de Conxo.

Tramo final

Dende Praza de Vigo o Camiño continúa pola avenida Rosalía de Castro e avida Xoan Carlos I, para entrar no Casco histórico dende o parque da Alameda. Unha vez alcanzada a parte vella da cidade de Santiago percorre a rúa de Franco ata a Praza do Obradoiro.

O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA

A Ruta da Prata intérnase no concello de Santiiago de Compostela pola parroquia de Marrozos no núcleo de A Susana e atravesa as parroquias de O Eixo e Santiago de Compostela.

O trazado, proveniente de Boqueixón, é coincidente coa antiga calzada romana de A Susana, actualmente un camiño asfaltado que se interna no núcleo deixando a man dereita unha gasolineira en desuso. Pouco máis adiante o Camiño xira cara á esquerda para internarse en A Travesa da Susana, onde o pavimento pasa a ser de terra e se atopa en bastante mal estado.

Tras pasar pola parte traseira dunha serie de edificacións tradicionais o Camiño cruza a estrada da Susana para descender xunto a un merendeiro que deixa á esquerda ata o túnel que cruza a N-525 por debaixo para poder alcanzar O Outeiro a onde se chega por estrada asfaltada tras recuperar a altura perdida para realizar o paso baixo a nacional. A saída do núcleo eféctuase en baixada deixando a man dereita o muíño de Outeiro alimentado polo Rego de Marrozos, que se cruza pouco máis adiante. Unha vez atravesada a ponte a estrada xira cara á dereita ata atoparse cun cruzamento no que o Camiño toma a variante ascendente da dereita, de maneira que pouco máis adiante se chega ao núcleo de Cañoteira.

O núcleo atravésase de xeito perpendicular entre peches de terreos en busca do paso sobre as vías da liña férrea Coruña-Zamora ata chegar á Rúa do Redondelo, unha pista asfaltada de concentración parceira na parte baixa de Argadán, que o trazado segue ata que se atopa co desvío da Pista de A Veiga a man esquerda en metade dunha suba.

El Camino prosigue por pista de concentración parcelaria asfaltada hasta llegar al núcleo de Aldrei que atraviesa de manera que pasa junto al conjunto formado por el crucero, la fuente y el lavadero y que abandona una vez más por carretera asfaltada siguiendo en este caso el trazado del antiguo camino real que se pierde debido a las concentraciones parcelarias al llegar a la rúa do Carballo. Ahí se gira a la izquierda para pasar por debajo de las vías del tren que con anterioridad se han cruzado por encima y nada más terminar el túnel se asciende a mano derecha para acompañar brevemente las vías hasta el lugar de Vixoi, donde nuevamente el antigua Camino Real se cruza con la pista asfaltada por la que discurre el Camino.

A partir deste momento comeza un descenso cara á ermida de Santa Lucía zigzagueando entre pistas de concentración parceiras, sempre asfaltadas, que sigen a dirección do perdido Camiño Real. Ao chegar á ermida, o Camiño abandona a estrada para discorrer paralelo a esta pasando pola antiga ponte sobre o rego dás Covas e a fonte que atopa á súa beira. Unha vez atravesada a ponte, o Camiño segue un paseo de pedra bastante irregular e escorregadizo xunto ao Rego de Angrois ata que se atopa coa estrada que une a N-525 co lugar de O Eixo de Abaixo. Tras subir un curto tramo de escaleiras vólvese gañar a cota da pista asfaltada que vén da ermida e intérnase no núcleo de Piñeiro seguindo o antigo Camiño Real.

No momento no que o camiño volve poñerse horizontal aparece ante os ollos o taboleiro da autoestrada que se pasa por debaixo. A partir dese momento o Camiño volve ser de asfalto e atopa coas novas instalacións da AVE que cortan o Camiño Real e que se atravesan mediante unha ponte que conecta con Angrois e o seu

Camiño Real que o Camiño segue rodeado de casas e terreos de labor ata chegar ao Cruceiro de Sar onde as edificacións comezan a gañar en densidade.

Tras cruzar a AC-261 o Camiño intérnase na Calzada de Sar pola que comeza a baixar cara ao río Sar deixando a man dereita a Cidade da Cultura. Unha vez alcanzado a ponte sobre o río Sar o Camiño comeza a suba a Santiago deixando a man esquerda a Colexiata de Santa María de Sar polas rúas de Sar, Castrón e Patio de Madres ata chegar ao arco de Mazarelos e internarse na zona Monumental.

O paso polo núcleo realízase rodeado de altos muros de peche de parcelas e baixo emparrados ata que aproximadamente no centro do núcleo aparece un estilizado cruceiro xunto á pista que baixa a Braña Prado. A partir desta encrucillada de camiños o trazado continúa rodeado de muros e emparrados sobre un pavimento bastante deteriorado ata saír do núcleo, momento no cal se abren as vistas cara ao agro situado ao noroeste e o novo viaduto da AVE.

O Camiño prosegue polo Camiño Real de Piñeiro que pouco máis adiante, ao achegarse ao Castro de Angrois, convértese en camiño de terra. Practicamente no momento no que se dá o cambio de material da calzada arboredo autóctono acompaña o trazado pechando as vistas practicamente ata chegar ao punto máis alto da suba.

O CAMIÑO NORTE DA COSTA

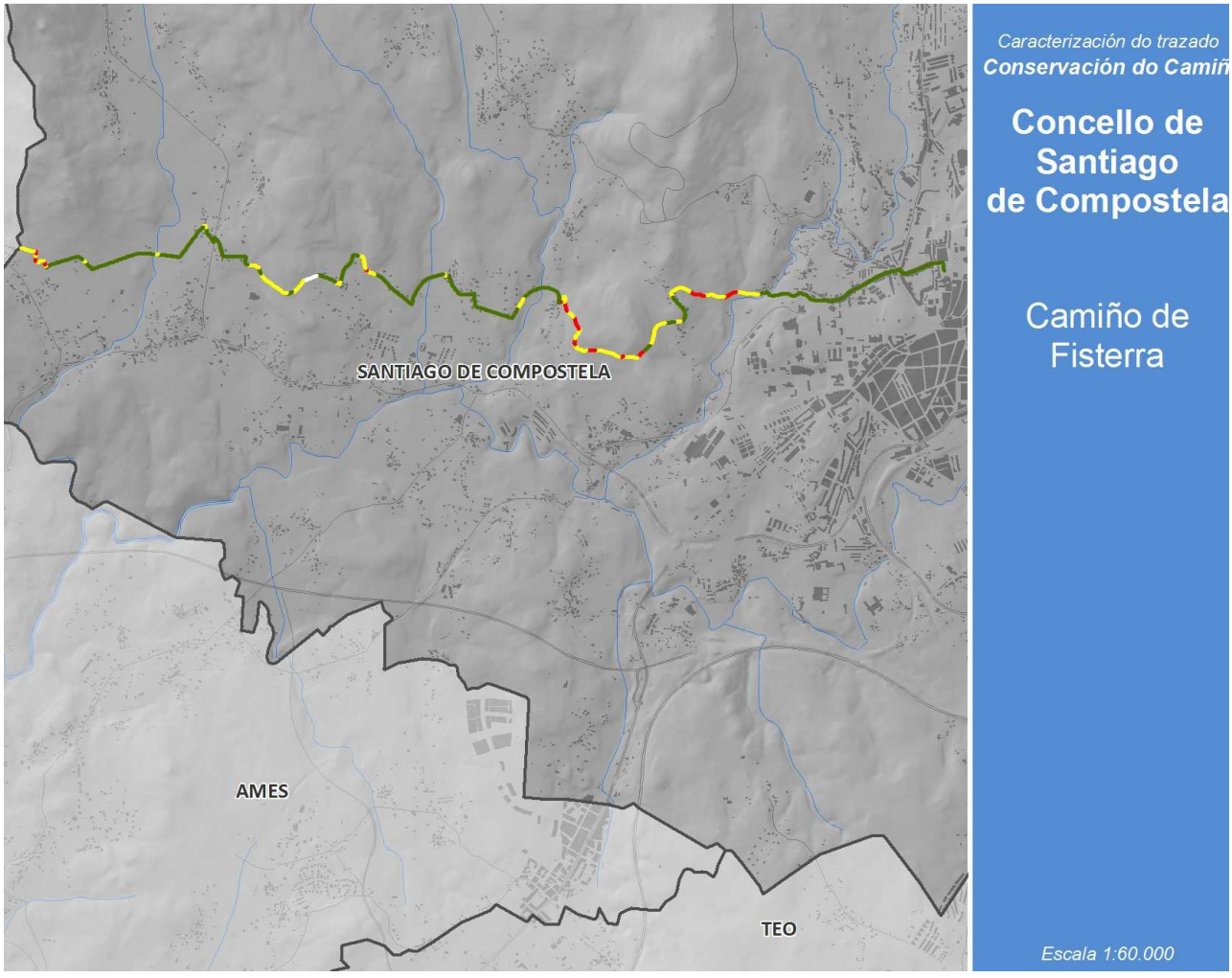
O trazado do Camiño Norte da Costa intérnase no Concello de Santiago de Compostela pola estrada N-634 no núcleo de Amarelle. Tras cruzar a autovía de Labacolla discorre por un sendeiro de grava marcado por arboredo autóctono e que vai perdendo cota respecto á autovía e que se sitúa entre esta e a cabeceira da pista do aeroporto. Ao chegar aos sinais de fin de pista atópase co trazado do Camiño Francés que proveñen de O Pino.

2.2. ESTADO DE CONSERVACIÓN DO CAMIÑO

Para todos os tramos do Camiño recoñecidos no traballo se fai unha análise dos seus parámetros técnicos que os definen fisicamente. Deste estudo preséntase neste documento a información que resume o estado de conservación actual destes trazados, mediante o mapa do estado de conservación do pavimento. Defínese unha situación denominada "Recuperable/Cautela" para identificar aqueles tramos que na actualidade non poden ser transitados de forma cómoda pero que poden chegar a selo con intervencións lixeiras, e tamén aqueles tramos que debido a diversos motivos son dificilmente recuperables a curto prazo e quedan como cautela arqueolóxica.

O CAMIÑO DE FISTERRA

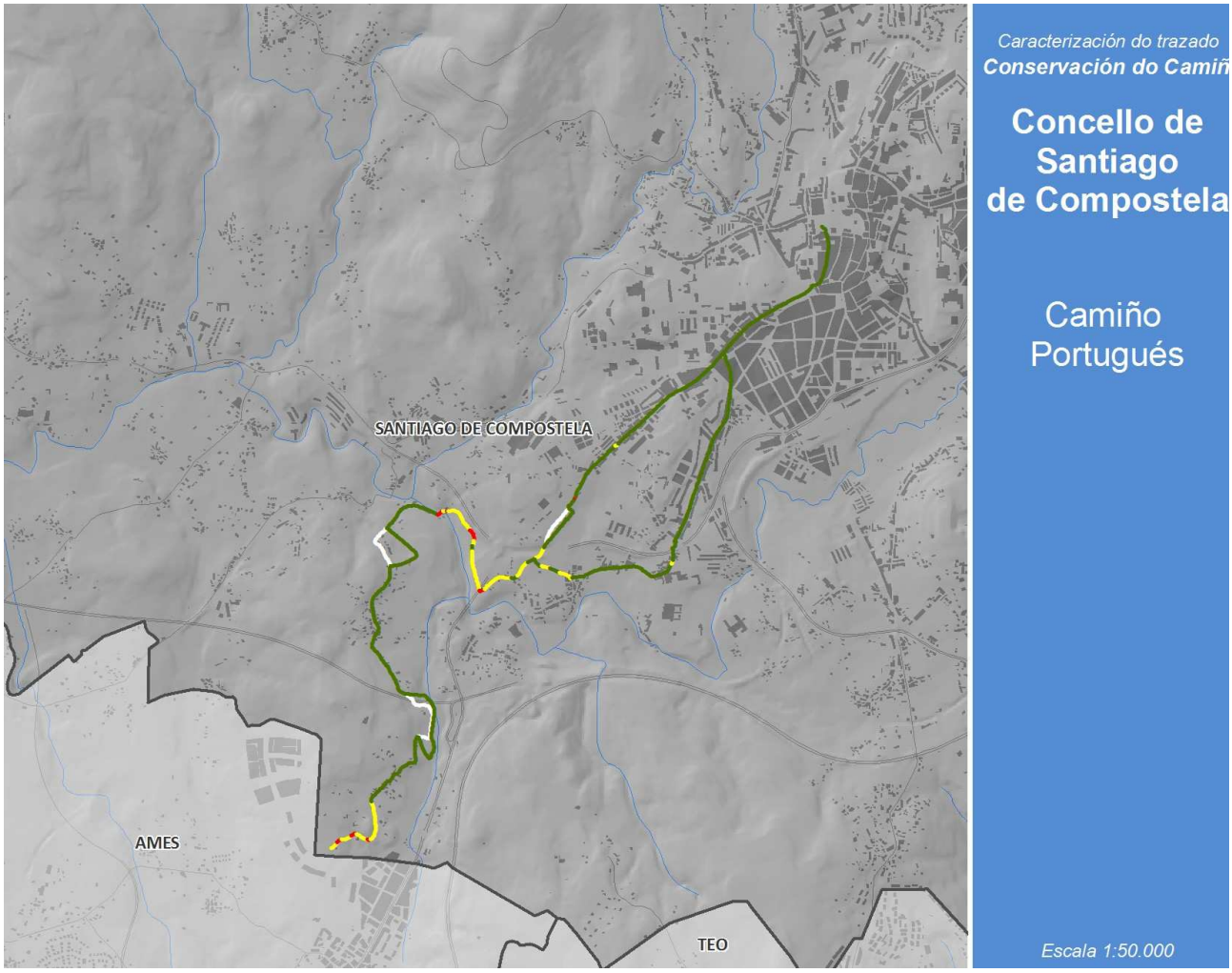
Estado de conservación do pavimento e plataforma do Camiño de Fisterra.



Conservación do Camiño	Lonxitude (Km)	Lonxitude (%)
Boa	5,68	65%
Regular	2,31	26%
Mala	0,66	8%
Cautela / Recuperable	0,1	1%
Total Xeral	**8,75**	**100%**

O CAMIÑO PORTUGUÉS

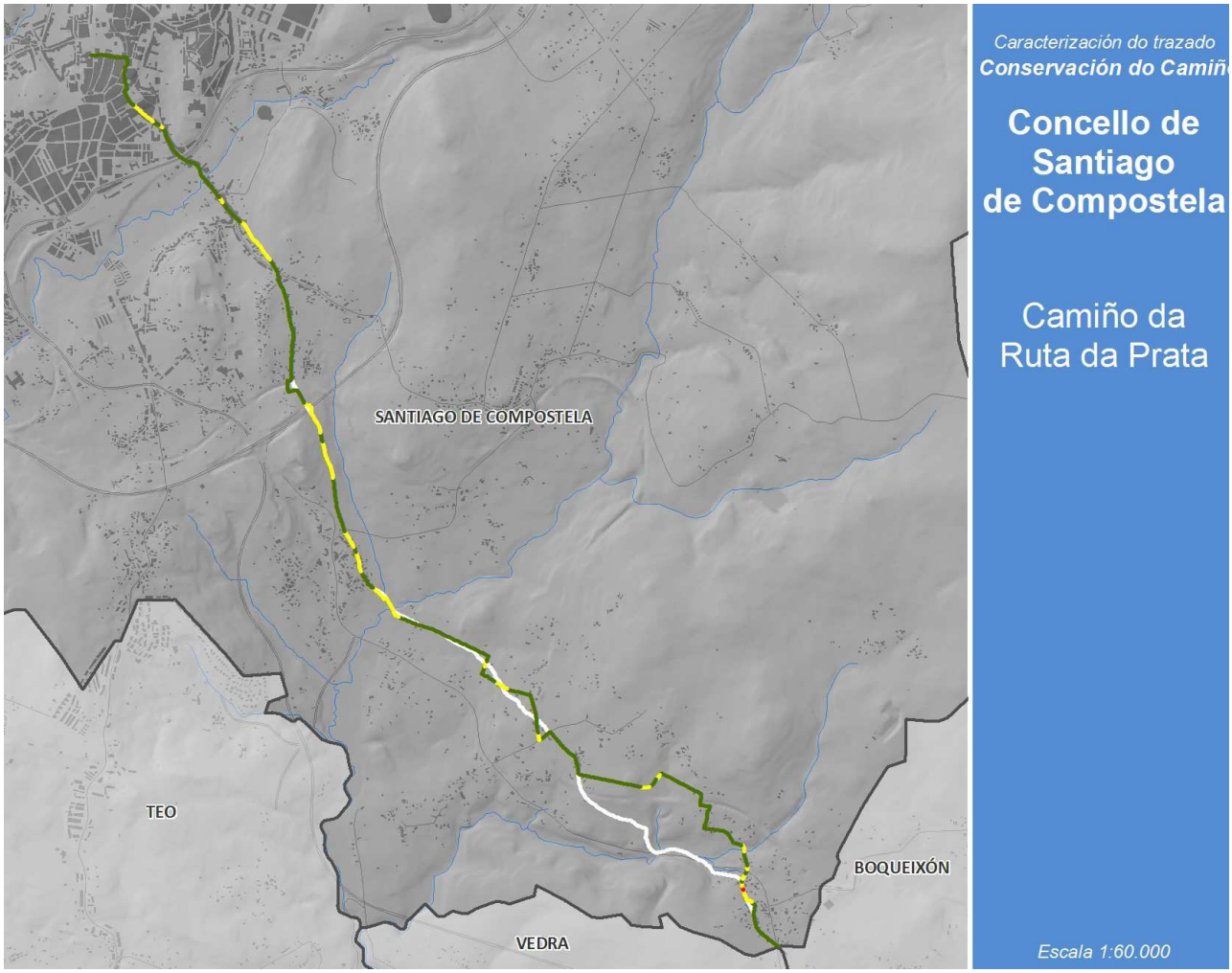
Estado de conservación do pavimento e plataforma do Camiño Portugués.



Conservación do Camiño	Lonxitude (Km)	Lonxitude (%)
Boa	7,51	74%
Regular	1,41	14%
Mala	0,26	3%
Cautela / Recuperable	0,95	9%
Total Xeral	**10,13**	**100%**

O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA

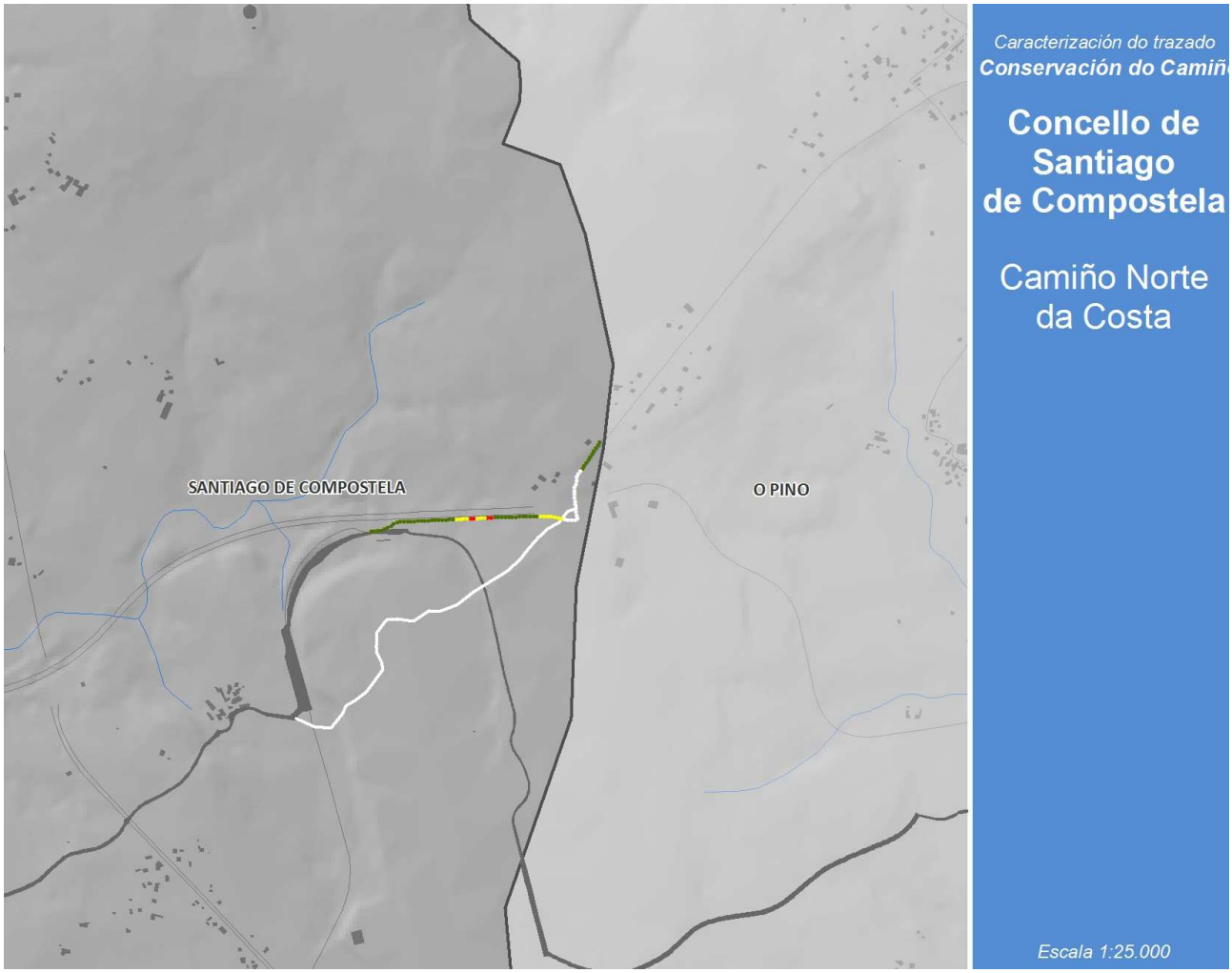
Estado de conservación do pavimento e plataforma do Camiño da Ruta da Prata.



Conservación do Camiño	Lonxitude (Km)	Lonxitude (%)
Boa	6,97	57%
Regular	2,19	18%
Mala	0,03	0%
Cautela / Recuperable	3,07	25%
Total Xeral	**12,26**	**100%**

O CAMIÑO NORTE DA COSTA

Estado de conservación do pavimento e plataforma do Camiño Norte da Costa.



Conservación do Camiño	Lonxitude (Km)	Lonxitude (%)
Boa	0,48	24%
Regular	0,14	7%
Mala	0,04	2%
Cautela / Recuperable	1,34	67%
Total Xeral	**2**	**100%**

3. OS ÁMBITOS

3.1. O CAMIÑO DE FISTERRA

O ámbito de delimitación do Camiño Fisterra no concello de Santiago comeza ao norte do Pazo de San Lorenzo e da zona universitaria de Arcos dá Condesa cunha anchura menor que o resto do ámbito. Segue en dirección oeste mantendo unha anchura na súa maioría homoxénea, que presenta dous ensanchamentos na súa sección coincidentes cos vales dos lugares de Moas de Abaixo e O Carballal, e un estreitamento no seu lado sur coincidente coa nova zona residencial do núcleo de Roxos, en Villestro.

O ámbito atravesa as parroquias de Santiago de Compostela, San Paio, Vidán, Figueiras, Laraño e Villestro.

Polo norte o límite comeza na parroquia de Santiago de Compostela, de sur a norte dende a Costa do Cano xunto á carballeira de Santa Susana, unha vez pasada a parcela da grande casa, a cal bordea polo oeste ata alcanzar a Corredoria dos Muiños, xa na parroquia de San Paio. Intérnase na zona de bosques de A Granxa cara ao noroeste, para xirar máis de 90º cara ao sur pola Rúa dos Asidros. Antes de alcanzar a curtidoira do Ponte Sarela desvíase cara ao oeste, na zona de Agro do Piñeiral, para seguir cara ao noroeste a través de parcelas de monte baixo e bosque. Unha vez alcanzado o Camiño de Bar a Sarela, continúa cara ao oeste cruzando o Penedo de Pereiro onde quebra cara ao sur entrando na parroquia de Figueiras para alcanzar a Rúa Sarela de Abaixo, a cal cruza a través de parcelas forestais na zona de Campo de Arriba. Nesta zona a liña do límite fai un percorrido en forma de U baixando ao sur cara a Campo de Abaixo, xirando ao oeste entes das parroquias de San Paio e Vidán, e subindo de novo en dirección norte cara a Agro das Moas, onde enlaza coa Pista a Cascalleira en dirección oeste. Continúa do mesmo modo cara ao oeste bordeando polo norte a zona residencial de parcelas con vivendas illadas, pola Rúa dá Eira Nova, e pasa á parroquia de Villestro, a través de parcelas de monte ata tomar a pista ao Monte Desabanda cara ao norte. Antes de internarse no monte, volve quebrarse cara ao sur xunto ao río Porto Marelo, e á altura do Chan do Laxe, quebra cara ao oeste por o Alto de Braxe ata alcanzar o Camiño Parabedre que acompaña cara ao sur para tomar de novo cara ao norte a pista que dirixen cara a o Castro de Tras Igrexa (Castro de Villestro), na meseta de Sabachán, o cal bordea polo nordés. Atravesa deste a oeste o núcleo de Quintáns de Villestro e continúa pola pista a Cernadas a través de parcelas de monte e bosque do Monte de San Miguel, finalizando ao chegar ao límite da parroquia de Covas.

Polo sur o límite do ámbito comeza coincidente co propio trazado do Camiño pola Costa do Cano na parroquia de Santiago de Compostela, e xa na parroquia de San Paio se separa deste ao sur da Fábrica de curtidos da Ribeira de San Lourenzo (Ponte Sarela). Bordea polo norte a zona de bosque ata alcanzar o conxunto de casas preto dá Ponte Sarela onde toma dirección oeste pola pista de acceso ás vivendas situadas máis adiante. Antes de alcanzalas toma unha pista cara ao sur e xira ao oeste polo Camiño dá Estivada, alcanzando o núcleo de Sarela de Abaixo o cal bordea polo leste pola Rúa do Sarela de Abaixo. Cara ao sueste atravesa o monte en Seixo seguindo un percorrido quebrado e penetrando na parroquia de Vidán a través de parcelas rurais para continuar cara ao oeste, deixando ao sur o núcleo de Vidán, entrando

polo Camiño Valdío e de xeito puntual na parroquia de Figueiras. De novo cambia de parroquia para pasar á de Laraño, atravesando ou Agro do Foxo, e internándose outra vez na parroquia de Figueiras para pasar xunto á subestación eléctrica e tomar dirección norte cara ao núcleo de Carballal. Antes de alcanzalo xira de novo cara ao oeste e volve baixar cara ao sur cara ao Centro Superior de Hostalaría no núcleo de Munín e tomar cara ao oeste pola Rúa do Doutor Martínez Morán a cal percorre ata enlazar coa rúa do Piñeiro de Villestro e rúa do Pedrido. Entre os núcleos de Piñeiro e Pedrido québrase cara ao sueste pasando entre parcelas de vivendas illadas e zonas de monte en Sabachan. Bordea polo leste e o norte a nova zona residencial do núcleo de Roxos, descendendo de novo cara ao sur paralelamente á rúa de Nabal ata a rúa Barrosa, a cal percorre cara ao oeste ata a rúa Vilastrexe que percorre de modo quebrado cara ao núcleo de Portela o cal bordea polo sur tomando a estrada principal AC-453 onde remata ao alcanzar a parroquia de Covas.

3.2. O CAMIÑO PORTUGUÉS

O ámbito do Camiño Portugués, dentro do concello de Santiago, caracterízase por presentar unha clara direccionalidade suroeste-nordés e un desdobramento no seu trazado preto da chegada ao núcleo de Torrente (Conxo), para despois converxer de novo na Praza de Vigo e continuar até a Praza do Obradoiro, punto final de todos os camiños.

TRAMO INICIAL

Tras saír do núcleo urbano do Milladoiro (Concello de Ames) o ámbito abrangue as terras da contorna do asentamento do Porto de Conxo. O borde oeste deixa ao leste as vivendas situadas máis próximas ao limite administrativo que separa estes dous concellos, para despois continuar ao carón do entorno inmediato do núcleo anteriormente citado e atravesar en perpendicular o camiño que sube á subestación eléctrica, deixando fóra un grupo de casas unifamiliares. Posteriormente o ámbito continua polas inmediacións do nó de conexión entre a AG-56 (Autovía Santiago –Muros),a SC-20 (ou nacional 550, A Coruña –Tui) e a autoestrada do Atlántico (AP-9). Ao cruzalo, desemboca na Rocha Vella. Pasado este núcleo o borde oeste atravesa o monte próxima a aldea de Santomil, cruza a liña de ferrocarril e deixa o núcleo da Amanecida e o da Ponte Vella fóra do ámbito. Continúa pola Rúa Cotón e atravesa a avenida Xosé Figueira Valverde deixando a rotonda na que desemboca a rúa da Cantaleta á dereita. O limite toma un cambio de dirección, cara ao sureste, cinguíndose a avenida anteriormente citada. Neste punto, o camiño posúe dúas variantes, que se explicaran separadamente a continuación.

O borde leste transcorre polo camiño que une a rotonda do Milladoiro co núcleo de Porto de Conxo, deixándoo á esquerda para, despois de atravesar terras de labor, cinguirse á banda dereita da estrada N-550, até chegar a unas naves terciarias (hoxe,talleres Yañez) que deixa á dereita, fóra do ámbito. Despois de bordear o núcleo de Carballal polo leste pasa pola banda sur da rúa Churruchao e atravesa o Viaducto da Rocha deixando ao norte o Castelo da Rocha. Continua próxima aos núcleos do Rial, A Poza Real e a Rocha Vella.

VARIANTE DE CONXO

O borde norte deixa ao sur o núcleo da Volta do Castro e Conxo de Abaixo para despois cruzar a avenida Antón Fraguas e tomar as fachadas sur da travesía de Conxo de Arriba e da avenida de Ferrol. Ao final deste treito, próximo á unión das dúas variantes o limite discorre polo limite da parcela do pavillón polideportivo da rúa Doutor Maceira.

O limite sur atravesa o rueiro de Torrente discorrendo paralelo á rúa do mesmo nome até chegar a unhas naves terciarias, na actualidade pertencentes á empresa Televés. De aquí, o ámbito abrangue o Hospital de Conxo e o conxunto das súas dependencias e deixando ao leste o Hospital provincial. Colle a fachada norte da rúa Joam Airas de Santiago, atravesa a avenida Antón Fraguas tomando a rúa de Banquete de Conxo e Manuel Beiras até chegar a antiga estación de Cornes, incluída dentro do ámbito. Antes de chegar ao ensanche santiagués, onde o ámbito se cingue a fachada oeste da rúa Santiago de Chile e atravesando o cuarterón comprendido entre Santiago de Chile e Rúa Nova de Abaixo, o ámbito pasa pola fachada das casas situadas máis ao leste do asentamento.

VARIANTE DE SANTA MARTA

O limite norte atravesa o novo desenvolvemento de Santa Marta percorrendo a Avenida da Liberdade até o seu fin, onde toma a rúa da Volta do Castro e posteriormente a rúa Escultor Ferreiro situada lixeramente máis ao norte para proseguir pola fachada sur da rúa Santa Marta de Abaixo. Unha vez chegado á praza Pascual Veiga e continuando polas traseiras dos edificios do extremo nordés da rúa de Barcelona, bordea polo norte á facultade de Ciencias Políticas, tras cruzar a avenida Mestre Mateo. Continua por unha calexa, continuación da rúa dos Feáns e finaliza na confluencia desta rúa e a avenida da Coruña.

O borde sur cínguese á fachada sur da avenida da Liberdade, até o fin desta na rúa Emilia Pardo Bazán, rúa que toma até continuar pola primeira rúa á esquerda, bordeando o pavillón de deportes, continuando polo limite sur da parcela co IES Eduardo Pondal e do Hotel Peregrino. Remata tras cruzar a rúa Doutor Maceira.

TRAMO FINAL

Os trazado das variantes converxe na Praza de Vigo, na banda da avenida de Rosalía de Castro. A banda surleste do ámbito percorre a fachada sur la rúa Nova de Abaixo, até a rúa Montero Ríos. O limite norte, despois de recoller o edificio universitario de Ciencias Políticas, pasa pola traseira das edificacións con fronte á Rosalía de Castro, moitas delas catalogadas, chegando a rúa dos Feáns até a avenida da Coruña.

3.3. O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA

O ámbito de delimitación da Vía da Prata no concello de Santiago comeza na parroquia de Marrozos coincidindo coa Calzada romana dá Susana, xusto no límite coas parroquias de Sergude e San Fin de Sales. Leva un percorrido dende o sueste ao noroeste. A anchura do ámbito é moi variable, cunha zona máis ancha debido á presenza de trazados de vestixios históricos cara ao sur entre os núcleos de A Susana e O Sisto, e

dous ensanchamentos máis coincidentes coa presenza do Castro de Angrois-Santa Lucía-Eixo e o Castro do Coto. Nas zonas máis urbanas, como na chegada a Santiago de Compostela, reduce a súa anchura axustándose máis ás parcelas urbanas.

O ámbito atravesa as parroquias de Marrozos, OU Eixo, Aríns (puntualmente) e Santiago de Compostela.

Polo norte o límite comeza no núcleo de A Susana, parroquia de Marrozos, á altura da calzada romana, pola parte traseira da primeira liña de parcelas edificadas a pé de estrada. Cínguese inmediatamente ao límite da estrada nacional N-525, a cal bordea ata tomar dirección nordés á altura de Fada cara ao percorrido do tren onde discorre pola Cañoteira Marrozos cara ao núcleo de Cañoteira ao oeste. Cruza as vías do tren polo paso elevado e toma a estrada de Ardagán cara ao oeste, xirando ao norte ata a pista da Cume dás Fervenzas, a cal toma dirección oeste ata alcanzar o núcleo de Argadán. Atravésao xunto ao Conxunto parroquial de Santa María de Marrozos e volve saír cara á rúa do Redondelo cara ao sueste. Continúa por esta vía cara ao oeste, discorrendo ao norte do núcleo de Aldrei, e toma dirección norte pola rúa de Marrozos bordeando parcelas de vivendas en Leira de Abaixo, para cruzar as vías do tren e seguir xunto a estas cara ao norte ata tomar cara ao oeste a pista a Medas. Ao chegar ao Castro do Coto xira perpendicularmente cara ao norte pola pista a Piñeiro entrando na parroquia de O Eixo, e bordeando polo norte a zona de bosque de Cibrao seguindo o curso do Rego dás Covas de Santa Lucía, límite á súa vez coa parroquia de Marrozos. Cruza cara á estrada Eixo Abaixo para tomar dirección oeste cara a Piñeiro e seguir cara ao norte pola Rúa As Laranxeiras e a pista a Braña do Prado (Piñeiro Eixo). Novamente cínguese ao curso do Rego

Angrois cara ao noroeste, cruzando a pista A Barca Arriba, ata alcanzar a pista Agra dá Barcia en dirección nordés, onde entra na parroquia de Arins e acompaña o trazado do ferrocarril Coruna-Zamora, entrando finalmente na parroquia de Santiago de Compostela. Tras cruzar a autoestrada a-9 Coruña-Vigo toma cara ao oeste a Travesía de Angrois para cruzar o núcleo do mesmo nome, e xirar cara ao norte en paralelo ao trazado do camiño pola parte traseira da primeira liña de parcelas que se sitúan a pé deste na rúa do Camiño Real de Angrois. Discorre cara ao norte entre parcelas de labor e penetra na zona urbana de Santiago pola rúa de Sandino a cal atravesa cara ao norte polas traseiras das parcelas ao pé do Camiño. Continúa paralelo á rúa do Cruceiro de Sar polas faldras do monte Gaiás, e segue cara ao norte xunto á Travesía da Calzada de Sar. Neste punto xira de novo cara ao oeste pola rúa de Diego Bernal onde remata.

Polo sur o límite do ámbito arranca paralelo á estrada N-525 cara ao norte, xirando cara ao oeste entre parcelas de cultivo ata alcanzar o Camiño de Sales, por onde continúa internándose no núcleo ata xirar de novo cara ao oeste pasadas as dúas primeiras parcelas edificadas. Nesta zona atravesa áreas de monte baixo e torna de novo en dirección norte ata a Travesa da Susana pola que xira de novo cara ao oeste seguindo polo seu lado sur o trazado da estrada de Santiago a Ourense (N-525) e acompañando o trazado de camiño con vestixios históricos. Á altura da pista de Veiga cruza a estrada N-525 e pasa ao lado norte desta para seguir en dirección oeste ata o lugar de O Sisto, o cal bordea polo norte percorrendo as rúas de Sisto, a liña do ferrocarril e de novo a rúa do Sisto, en dirección noroeste. Ao chegar á Costa do Sisto xira perpendicularmente en dirección sueste durante uns metros para volver xirar cara ao noroeste pola rúa de Xubris, no final da cal xira de novo ata a

estrada principal N-525. A partir de agora percorre unha boa parte acompañando a estrada polo seu lado norte, pasando xunto ao núcleo de A Veiga polo sur e entrando na parroquia de O Eixo. Alcanzado o rego dás Covas de Santa Lucía discorre polo seu curso uns metros ata tomar a rúa Vixoi e Eixo de Abaixo onde, a metade da cal e antes de chegar ao Camiño Piñeiro, cruza a través das parcelas agrarias ao sur do núcleo de Piñeiro para chegar a este. O devandito núcleo atravésao pola metade en dirección sur-norte, entre as parcelas de vivendas, ata que pola rúa Padrones se posiciona para acompañar á rúa de Santa Lucía polo seu lado norte. Por esta discorre ao sur do Castro de Santa Lucía (Castro do Eixo) e cínguese ao nó viario da Autovía central Galega (AP-53) no seu cruzamento coa Autoestrada Coruña-Vigo (a-9). Unha vez cruzada a autoestrada percorre a Travesía dá Chaparra e a rúa do Limpadoiro para entrase na parroquia de Santiago de Compostela a través do ferrocarril Coruna-Zamora, á altura da rúa de Mouronzón, no núcleo de Angrois. Unha vez en Angrois discorre dirección norte paralelo á rúa do Sol polas traseiras das parcelas edificadas, e continúa cara ao norte ata enlazar de novo coa rúa do Mouronzon. Neste punto volve xirar ao leste cara ao trazado do Camiño, axustándose ás traseiras das parcelas da primeira liña do trazado, e, pasadas unhas poucas delas, volve de novo cara ao oeste ata a rúa dás Canteiras pola que discorre uns metros cara ao nordés. Á altura do número 26 da rúa volve xirar cara ao noroeste polas traseiras das vivendas da rúa do Cruceiro do Sar, ata cruzar a devandita rúa á altura do número 48. Entón cínguese á fachada das vivendas e continúa pola mesma rúa ata o número 16 onde xira cara ao oeste e volve a discorrer polas traseiras das parcelas coincidindo coa zona de Picaños. De novo percorre as traseiras das parcelas de vivendas da rúa Ponte de Sar, ata a rúa Carreiro de Picaños por onde remata enlazando co límite norte do ámbito.

3.4. O CAMIÑO NORTE DA COSTA

O ámbito do Camiño do Norte discorre deste a oeste, ten un tamaño reducido, sitúase totalmente na parroquia de Sabugueira e presenta unha forma asimétrica poligonal, adaptada ao contorno do aeroporto de Lavacolla.

O límite norte comeza xunto á estrada N-634 e discorre por un camiño perpendicular a esta, bordeando unha parcela edificada. Xira cara ao oeste ata a estrada a Estivada por onde chega á avenida de Camilo José Cela onde remata.

O límite sur comeza perpendicularmente ás pistas do aeroporto de Lavacolla, nunha zona de parcelas forestais e de cultivo. Ao alcanzar a estrada de Santiago a Lugo descende cara ao sueste ata o límite do aeroporto que bordea en ángulo recto para dirixirse perpendicularmente á avenida Camilo José Cela onde remata ao oeste das balizas de sinalización aeroportuarias.

4. ELEMENTOS PATRIMONIAIS VINCULADOS AOS CAMIÑOS DE SANTIAGO

O CAMIÑO DE FISTERRA. ELEMENTOS PATRIMONIAIS DENTRO DO ÁMBITO

NOME	PARROQUIA	LUGAR	TIPOLOXÍA	UTM X	UTM Y
Fonte en Quintáns	Santa María de Villestro	Quintáns de Villestro	Patrimonio	532165	4748230
Ponte en Quintáns	Santa María de Villestro	Quintáns (Villestro)	Patrimonio	531830	4747960
Muíño en Quintáns	Santa María de Villestro	Quintáns (Villestro)	Patrimonio	531913	4748061
Casa en O Carballal	Santa María de Villestro	O Carballal (Villestro)	Patrimonio	533869	4747711
Conxunto en A Portela	Santa María de Villestro	A Portela (Villestro)	Patrimonio	531048	4747713
Fábrica de curtidos	San Paio	Ribeira de Sarela	Patrimonio	535961	4747697
Conxunto de casas preto da Ponte Sar	San Paio	Ponte Sarela	Patrimonio	535887	4747574
Muíño nas proximidades de Ponte Sare	San Paio	Ponte Sarela	Patrimonio	536083	4747781
Muíño na Ponte Sarela	San Paio	Ponte Sarela	Patrimonio	536046	4747730
Muíño preto da fábrica da Ribeira de San Lourenzo	San Paio	Ribeira de Sarela	Patrimonio	535894	4747675
Fonte na Fábrica da Ribeira de San Lourenzo	San Paio	Ribeira de Sarela	Patrimonio	535944	4747673
Ponte Sarela	San Paio	Ponte Sarela	Patrimonio	536022	4747693
Camiño de Ponte Sarela a Bar	San Paio	Ponte Sarela	Patrimonio	535995	4747798
Petroglifo do Rexio	Santa María de Villestro	A Portela	Xacementos arqueolóxicos	531543	4747924
Castro de Villestro / Castro de Tra	Santa María de Villestro	Villestro	Xacementos arqueolóxicos	532608	4748116

O CAMIÑO PORTUGUÉS. ELEMENTOS PATRIMONIAIS DENTRO DO ÁMBITO

NOME	PARROQUIA	LUGAR	TIPOLOXÍA	UTM X	UTM Y
Lavadoiro en Ponte Vella	Vidán	Ponte Vella (Vidán)	Patrimonio	534781	4746287
Fonte na Ponte Vella	Vidán	Ponte Vella (Vidán)	Patrimonio	534788	4746283
Cruceiro en Santa Marta	Santiago de Compostela	Santa Marta (Vidán)	Patrimonio	536189	4746681
A Ponte Vella	Vidán	Ponte Vella (Vidán)	Patrimonio	535060	4746203
Ponte nos Muíños de Carmela	Vidán	Vidán	Patrimonio	534781	4746311
Muíño na Cantaleta	Vidán	Vidán	Patrimonio	535088	4746198
D·as casas en O Carballal	Santa María de Conxo	O Carballal (A Rocha Vella)	Patrimonio	534691	4745485
Conxunto en O Porto de Conxo	Santa María de Conxo	O Porto de Conxo	Patrimonio	534728	4744654
Capilla de Santa Marta	Santiago de Compostela	Santa Marta (Santiago)	Patrimonio	536209	4746673
Rúa Rosalía de Castro, 97	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536594	4746998
Rúa Rosalía de Castro, 24	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536852	4747323
Rúa Rosalía de Castro, 48, 50, 52	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536740	4747210
Rúa Rosalía de Castro, 66, 68	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536703	4747172
Rúa Rosalía de Castro, 72, 74, 76, 78	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536684	4747149
Rúa Rosalía de Castro 80 A, 82-84	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536668	4747129
Rúa Rosalía de Castro, 88, 90, 92	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536657	4747116
Rúa Rosalía de Castro, 96, 98, 100, 102	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536636	4747094
Rúa Rosalía de Castro, 108, 110, 112	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536609	4747067
Rúa Rosalía de Castro 114, 116	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536564	4747024
Rúa Rosalía de Castro, 126	Santiago de Compostela	Rúa Rosalía de Castro	Patrimonio	536515	4746976
Avenida de García Prieto, 23	Santiago de Compostela	Avenida de García Prieto	Patrimonio	536616	4746579
Avenida de García Prieto, 43	Santiago de Compostela	Avenida de García Prieto	Patrimonio	536595	4746498
Cruceiro de Conxo	Santa María de Conxo	Conxo	Patrimonio	536400	4745975
Hospital de Conxo e dependencias	Santa María de Conxo	Conxo	Patrimonio	536389	4745856
Castelo da Rocha	Santa María de Conxo	A Rocha Vella	Xacementos arqueolóxicos	534993	4745647
Mámoa do Porto	Santa María de Conxo	O Porto	Xacementos arqueolóxicos	534345	4744360

O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA. ELEMENTOS PATRIMONIAIS DENTRO DO ÁMBITO

NOME	PARROQUIA	LUGAR	TIPOLOXÍA	UTM X	UTM Y
Fonte na Ermida de Santa Lucía	O Eixo	Santa Lucía (O Eixo)	Patrimonio	539317	4744000
Cruceiro na Ermida de Santa Lucía	O Eixo	Santa Lucía	Patrimonio	539352	4743963
Cruceiro en Aldrei	Santa María de Marrozos	Aldrei (Marrozos)	Patrimonio	540605	4742904
Cruceiro do Sar	Santiago de Compostela	Sar (Santa María do Sar)	Patrimonio	538548	4746293
Ponte en Casa do Chico	O Eixo	O Eixo de Abaixo	Patrimonio	540104	4744206
Ponte na Ermida de Santa Lucía	O Eixo	Santa Lucía (O Eixo)	Patrimonio	539318	4744010
Muíño no Eixo de Abaixo	Santa María de Marrozos	Eixo de Abaixo	Patrimonio	539788	4744128
Muíño en Ermida de Santa Lucía	O Eixo	Santa Lucía (Eixo)	Patrimonio	539397	4744044
Muíño en Outeiro	Santa María de Marrozos	Outeiro (Marrozos)	Patrimonio	541750	4742337
Muíño en Santa Lucía	O Eixo	Santa Lucía (O Eixo)	Patrimonio	539177	4743919
Casa e finca en Aldrei	Santa María de Marrozos	Aldrei (Marrozos)	Patrimonio	540579	4743006
Conxunto en Cruceiro de Sar	Santiago de Compostela	Cruceiro de Sar	Patrimonio	538536	4746261
Conxunto Parroquial de Santa María de Marrozos	Santa María de Marrozos	Santa María de Marrozos	Patrimonio	541178	4743112
Igrexa en Santa Lucía	O Eixo	Santa Lucía (O Eixo)	Patrimonio	539346	4743997
Castro de Angrois / Castro de Santa	O Eixo	Angrois	Xacementos arqueolóxicos	538681	4745081
Castro do Coto	Santa María de Marrozos	Coto (Vixoi)	Xacementos arqueolóxicos	539962	4743989
Calzada Romana da Susana	Santa María de Marrozos	A Susana	Xacementos arqueolóxicos	541904	4741743

5. ANEXO FOTOGRÁFICO (2012-2013)

5.1. O CAMIÑO DE FISTERRA



FIST_001



FIST_002



FIST_003



FIST_004



FIST_005



FIST_006



FIST_007



FIST_008



FIST_009



FIST_010



FIST_011



FIST_012



FIST_013



FIST_014



FIST_015



FIST_016



FIST_017



FIST_018



FIST_019



FIST_020



FIST_021



FIST_022



FIST_023



FIST_024



FIST_025



FIST_026



FIST_027



FIST_028



FIST_029



FIST_030



FIST_031



FIST_032



FIST_033



FIST_034



FIST_035



FIST_036



FIST_037



FIST_038



FIST_039



FIST_040



FIST_041



FIST_042



FIST_043



FIST_044



FIST_045



FIST_046



FIST_047



FIST_048



FIST_049



FIST_050



FIST_051



FIST_052



FIST_053



FIST_054



FIST_055



FIST_056



FIST_057



FIST_058



FIST_059



FIST_060



FIST_061



FIST_062



FIST_063



FIST_064



FIST_065



FIST_066



FIST_067



FIST_068



FIST_069



FIST_070



FIST_071



FIST_072



FIST_073



FIST_074



FIST_075



FIST_076



FIST_077



FIST_078



FIST_079



FIST_080



FIST_081



FIST_082



FIST_083



FIST_084



FIST_085



FIST_086



FIST_087



FIST_088



FIST_089



FIST_090



FIST_091



FIST_092



FIST_093



FIST_094



FIST_095



FIST_096



FIST_097



FIST_098



FIST_099



FIST_100



FIST_101



FIST_102



FIST_108



FIST_109



FIST_110



FIST_111



FIST_112



FIST_113



FIST_114



FIST_115



FIST_116



FIST_117



FIST_118



FIST_119



FIST_120



FIST_121



FIST_122



FIST_123



FIST_124



FIST_125



FIST_126



FIST_127



FIST_128



FIST_129



FIST_130



FIST_131



FIST_132



FIST_133



FIST_134



FIST_135



FIST_136



FIST_137



FIST_138



FIST_139



FIST_140



FIST_141



FIST_142



FIST_143



FIST_144



FIST_145



FIST_146



FIST_147



FIST_148



FIST_149



FIST_150



FIST_151



FIST_152



FIST_153



FIST_154



FIST_155



FIST_156



FIST_157



FIST_158



FIST_159



FIST_160



FIST_161



FIST_162



FIST_163



FIST_164



FIST_165



FIST_166



FIST_167



FIST_168



FIST_169



FIST_170



FIST_171



FIST_172



FIST_173



FIST_174



FIST_175



FIST_176



FIST_177



FIST_178



FIST_179



FIST_180



FIST_181



FIST_182



FIST_183



FIST_184



FIST_185



FIST_186



FIST_187



FIST_188



FIST_189



FIST_190



FIST_191



FIST_192



FIST_193



FIST_194



FIST_195



FIST_196



FIST_197



FIST_198



FIST_199



FIST_200



FIST_201



FIST_202



FIST_203



FIST_204



FIST_205



FIST_206



FIST_207



FIST_208



FIST_209



FIST_210



FIST_211



FIST_212



FIST_213



FIST_214



FIST_215



FIST_216



FIST_217



FIST_218



FIST_219



FIST_220



FIST_221



FIST_222



FIST_223



FIST_224



FIST_225



FIST_226



FIST_227



FIST_228



FIST_229



FIST_230



FIST_231



FIST_232



FIST_233



FIST_234



FIST_235



FIST_236



FIST_237



FIST_238



FIST_239



FIST_240



FIST_241



FIST_242



FIST_243



FIST_244



FIST_245



FIST_246



FIST_247



FIST_248



FIST_249



FIST_250



FIST_251



FIST_252



FIST_253



FIST_254



FIST_255



FIST_256



FIST_257



FIST_258



FIST_259



FIST_260



FIST_261



FIST_262



FIST_263



FIST_264



FIST_265



FIST_266



FIST_267



FIST_268



FIST_269



FIST_270



FIST_271



FIST_272



FIST_273



FIST_274



FIST_275



FIST_276



FIST_277



FIST_278



FIST_279



FIST_280



FIST_281



FIST_282



FIST_283



FIST_284



FIST_285



FIST_286



FIST_287



FIST_288



FIST_289



FIST_290



FIST_291



FIST_292



FIST_293



FIST_294



FIST_295



FIST_296



FIST_297



FIST_298



FIST_299



FIST_300



FIST_301



FIST_302



FIST_303



FIST_304



FIST_305



FIST_306



FIST_307



FIST_308



FIST_309



FIST_310



FIST_311



FIST_312



FIST_313



FIST_314



FIST_315



FIST_316



FIST_317



FIST_318



FIST_319



FIST_320



FIST_321



FIST_322



FIST_323



FIST_324



FIST_325



FIST_326



FIST_327



FIST_328



FIST_329



FIST_330



FIST_331



FIST_332



FIST_333



FIST_334



FIST_335



FIST_336



FIST_337



FIST_338



FIST_339



FIST_340



FIST_341



FIST_342



FIST_343



FIST_344



FIST_345



FIST_346



FIST_347



FIST_348



FIST_349



FIST_350



FIST_351



FIST_352



FIST_353



FIST_354



FIST_355



FIST_356



FIST_357



FIST_358



FIST_359



FIST_360



FIST_361



FIST_362



FIST_363



FIST_364



FIST_365



FIST_366



FIST_367



FIST_368



FIST_369



FIST_370



FIST_371



FIST_372



FIST_373



FIST_374



FIST_375



FIST_376



FIST_377



FIST_378



FIST_379



FIST_380



FIST_381



FIST_382



FIST_383



FIST_384



FIST_385



FIST_386



FIST_387



FIST_388



FIST_389



FIST_390



FIST_391



FIST_392



FIST_393

5.2. O CAMIÑO PORTUGUÉS



PORT_01_001



PORT_01_002



PORT_01_003



PORT_01_004



PORT_01_005



PORT_01_006



PORT_01_007



PORT_01_008



PORT_01_009



PORT_01_010



PORT_01_011



PORT_01_012



PORT_01_013



PORT_01_014



PORT_01_015



PORT_01_016



PORT_01_017



PORT_01_018



PORT_01_019



PORT_01_020



PORT_01_021



PORT_01_022



PORT_01_023



PORT_01_024



PORT_01_025



PORT_01_026



PORT_01_027



PORT_01_028



PORT_01_029



PORT_01_030



PORT_01_031



PORT_01_032



PORT_01_033



PORT_01_034



PORT_01_035



PORT_01_036



PORT_01_037



PORT_01_038



PORT_01_039



PORT_01_040



PORT_01_041



PORT_01_042



PORT_01_043



PORT_01_044



PORT_01_045



PORT_01_046



PORT_01_047



PORT_01_048



PORT_01_049



PORT_01_050



PORT_01_051



PORT_01_052



PORT_01_053



PORT_01_054



PORT_01_055



PORT_01_056



PORT_01_057



PORT_01_058



PORT_01_059



PORT_01_060



PORT_01_061



PORT_01_062



PORT_01_063



PORT_01_064



PORT_01_065



PORT_01_066



PORT_01_067



PORT_01_068



PORT_01_069



PORT_01_070



PORT_01_071



PORT_01_072



PORT_01_073



PORT_01_074



PORT_01_075



PORT_01_076



PORT_01_077



PORT_01_078



PORT_01_079



PORT_01_080



PORT_01_081



PORT_01_082



PORT_01_083



PORT_01_084



PORT_01_085



PORT_01_086



PORT_01_087



PORT_01_088



PORT_01_089



PORT_01_090



PORT_01_091



PORT_01_092



PORT_01_093



PORT_01_094



PORT_01_095



PORT_01_096



PORT_01_097



PORT_01_098



PORT_01_099



PORT_01_100



PORT_01_101



PORT_01_102



PORT_01_103



PORT_01_104



PORT_01_105



PORT_01_106



PORT_01_107



PORT_01_108



PORT_01_109



PORT_01_110



PORT_01_111



PORT_01_112



PORT_01_113



PORT_01_114



PORT_01_115



PORT_01_116



PORT_01_117



PORT_01_118



PORT_01_119



PORT_01_120



PORT_01_121



PORT_01_122



PORT_01_123



PORT_01_124



PORT_01_125



PORT_01_126



PORT_01_127



PORT_01_128



PORT_01_129



PORT_01_130



PORT_01_131



PORT_01_132



PORT_01_133



PORT_01_134



PORT_01_135



PORT_01_136



PORT_01_137



PORT_01_138



PORT_01_139



PORT_01_140



PORT_01_141



PORT_01_142



PORT_01_143



PORT_01_144



PORT_01_145



PORT_01_146



PORT_01_147



PORT_01_148



PORT_01_149



PORT_01_150



PORT_01_151



PORT_01_152



PORT_01_153



PORT_01_154



PORT_01_155



PORT_01_156



PORT_01_157



PORT_01_158



PORT_01_159



PORT_01_160



PORT_01_161



PORT_01_162



PORT_01_163



PORT_01_164



PORT_01_165



PORT_01_166



PORT_01_167



PORT_01_168



PORT_01_169



PORT_01_170



PORT_01_171



PORT_01_172



PORT_01_173



PORT_01_174



PORT_01_175



PORT_01_176



PORT_01_177



PORT_01_178



PORT_01_179



PORT_01_180



PORT_01_181



PORT_01_182



PORT_01_183



PORT_01_184



PORT_01_185



PORT_01_186



PORT_01_187



PORT_01_188



PORT_01_189



PORT_01_190



PORT_01_191

CAMIÑO PORTUGUÉS POR CONXO



PORT_02_001



PORT_02_002



PORT_02_003



PORT_02_004



PORT_02_005



PORT_02_006



PORT_02_007



PORT_02_008



PORT_02_009



PORT_02_010



PORT_02_011



PORT_02_012



PORT_02_013



PORT_02_014



PORT_02_015



PORT_02_016



PORT_02_017



PORT_02_018



PORT_02_019



PORT_02_020



PORT_02_021



PORT_02_022



PORT_02_023



PORT_02_024



PORT_02_025



PORT_02_026



PORT_02_027



PORT_02_028



PORT_02_029



PORT_02_030



PORT_02_031



PORT_02_032



PORT_02_033



PORT_02_034



PORT_02_035



PORT_02_036



PORT_02_037



PORT_02_038



PORT_02_039



PORT_02_040



PORT_02_041



PORT_02_042



PORT_02_043



PORT_02_044



PORT_02_045



PORT_02_046



PORT_02_047



PORT_02_048



PORT_02_049



PORT_02_050



PORT_02_051



PORT_02_052



PORT_02_053



PORT_02_054



PORT_02_055



PORT_02_056



PORT_02_057



PORT_02_058



PORT_02_059



PORT_02_060



PORT_02_061



PORT_02_062



PORT_02_063



PORT_02_064



PORT_02_065



PORT_02_066



PORT_02_067



PORT_02_068



PORT_02_069



PORT_02_070



PORT_02_071



PORT_02_072



PORT_02_073



PORT_02_074



PORT_02_075



PORT_02_076



PORT_02_077



PORT_02_078



PORT_02_079



PORT_02_080



PORT_02_081



PORT_02_082



PORT_02_083



PORT_02_084



PORT_02_085



PORT_02_086



PORT_02_087



PORT_02_088



PORT_02_089



PORT_02_090



PORT_02_091



PORT_02_092

CAMIÑO PORTUGUÉS POR SANTA MARTA



PORT_03_001



PORT_03_002



PORT_03_003



PORT_03_004



PORT_03_005



PORT_03_006



PORT_03_007



PORT_03_008



PORT_03_009



PORT_03_010



PORT_03_011



PORT_03_012



PORT_03_013



PORT_03_014



PORT_03_015



PORT_03_016



PORT_03_017



PORT_03_018



PORT_03_019



PORT_03_020



PORT_03_021



PORT_03_022



PORT_03_023



PORT_03_024



PORT_03_025



PORT_03_026



PORT_03_027



PORT_03_028



PORT_03_029



PORT_03_030



PORT_03_031



PORT_03_032



PORT_03_033



PORT_03_034



PORT_03_035



PORT_03_036



PORT_03_037



PORT_03_038



PORT_03_039



PORT_03_040



PORT_03_041



PORT_03_042



PORT_03_043



PORT_03_044



PORT_03_045



PORT_03_046



PORT_03_047



PORT_03_048



PORT_03_049



PORT_03_050



PORT_03_051



PORT_03_052



PORT_03_053



PORT_03_054



PORT_03_055



PORT_03_056



PORT_03_057



PORT_03_058



PORT_03_059



PORT_03_060



PORT_03_061



PORT_03_062



PORT_03_063



PORT_03_064

CAMIÑO PORTUGUÉS



PORT_04_001



PORT_04_002



PORT_04_003



PORT_04_004



PORT_04_005



PORT_04_006



PORT_04_007



PORT_04_008



PORT_04_009



PORT_04_010



PORT_04_011



PORT_04_012



PORT_04_013



PORT_04_014



PORT_04_015



PORT_04_016



PORT_04_017



PORT_04_018



PORT_04_019



PORT_04_020



PORT_04_021



PORT_04_022



PORT_04_023



PORT_04_024



PORT_04_025



PORT_04_026



PORT_04_027



PORT_04_028



PORT_04_029



PORT_04_030



PORT_04_031



PORT_04_032



PORT_04_033



PORT_04_034



PORT_04_035



PORT_04_036



PORT_04_037



PORT_04_038



PORT_04_039



PORT_04_040

5.3. O CAMIÑO DA RUTA DA PRATA



PRATA_001



PRATA_002



PRATA_003



PRATA_004



PRATA_005



PRATA_006



PRATA_007



PRATA_008



PRATA_009



PRATA_010



PRATA_011



PRATA_012



PRATA_013



PRATA_014



PRATA_015



PRATA_016



PRATA_017



PRATA_018



PRATA_019



PRATA_020



PRATA_021



PRATA_022



PRATA_023



PRATA_024



PRATA_025



PRATA_026



PRATA_027



PRATA_028



PRATA_029



PRATA_030



PRATA_031



PRATA_032



PRATA_033



PRATA_034



PRATA_035



PRATA_036



PRATA_037



PRATA_038



PRATA_039



PRATA_040



PRATA_041



PRATA_042



PRATA_043



PRATA_044



PRATA_045



PRATA_046



PRATA_047



PRATA_048



PRATA_049



PRATA_050



PRATA_051



PRATA_052



PRATA_053



PRATA_054



PRATA_055



PRATA_056



PRATA_057



PRATA_058



PRATA_059



PRATA_060



PRATA_061



PRATA_062



PRATA_063



PRATA_064



PRATA_065



PRATA_066



PRATA_067



PRATA_068



PRATA_069



PRATA_070



PRATA_071



PRATA_072



PRATA_073



PRATA_074



PRATA_075



RATA_076



PRATA_077



PRATA_078



RATA_079



PRATA_080



PRATA_081



RATA_082



PRATA_083



PRATA_084



RATA_085



PRATA_086



PRATA_087



RATA_088



PRATA_089



PRATA_090



PRATA_091



PRATA_092



PRATA_093



PRATA_094



PRATA_095



PRATA_096



PRATA_097



PRATA_098



PRATA_099



PRATA_100



PRATA_101



PRATA_102



PRATA_103



PRATA_104



PRATA_105



PRATA_106



PRATA_107



PRATA_108



PRATA_109



PRATA_110



PRATA_111



PRATA_112



PRATA_113



PRATA_114



PRATA_115



PRATA_116



PRATA_117



PRATA_118



PRATA_119



PRATA_120



PRATA_121



PRATA_122



PRATA_123



PRATA_124



PRATA_125



PRATA_126



PRATA_127



PRATA_128



PRATA_129



PRATA_130



PRATA_131



PRATA_132



PRATA_133



PRATA_134



PRATA_135



PRATA_136



PRATA_137



PRATA_138



PRATA_139



PRATA_140



PRATA_141



PRATA_142



PRATA_143



PRATA_144



PRATA_145



PRATA_146



PRATA_147



PRATA_148



PRATA_149



PRATA_150



PRATA_151



PRATA_152



PRATA_153



PRATA_154



PRATA_155



PRATA_156



PRATA_157



PRATA_158



PRATA_159



PRATA_160



PRATA_161



PRATA_162



PRATA_163



PRATA_164



PRATA_165



PRATA_166



PRATA_167



PRATA_168



PRATA_169



PRATA_170



PRATA_171



PRATA_172



PRATA_173



PRATA_174



PRATA_175



PRATA_176



PRATA_177



PRATA_178



PRATA_179



PRATA_180



PRATA_181



PRATA_182



PRATA_183



PRATA_184



PRATA_185



PRATA_186



PRATA_187



PRATA_188



PRATA_189



PRATA_190



PRATA_191



PRATA_192



PRATA_193



PRATA_194



PRATA_195



PRATA_196



PRATA_197



PRATA_198



PRATA_199



PRATA_200



PRATA_201



PRATA_202



PRATA_203



PRATA_204



PRATA_205



PRATA_206



PRATA_207



PRATA_208



PRATA_209



PRATA_210



PRATA_211



PRATA_212



PRATA_213



PRATA_214



PRATA_215



PRATA_216



PRATA_217



PRATA_218



PRATA_219



PRATA_220



PRATA_221



PRATA_222



PRATA_223



PRATA_224



PRATA_225



PRATA_226



PRATA_227



PRATA_228



PRATA_229



PRATA_230



PRATA_231



PRATA_232



PRATA_233



PRATA_234



PRATA_235



PRATA_236



PRATA_237



PRATA_238



PRATA_239



PRATA_240



PRATA_241



PRATA_242



PRATA_243



PRATA_244



PRATA_245



PRATA_246



PRATA_247



PRATA_248



PRATA_249



PRATA_250



PRATA_251



PRATA_252



PRATA_253



PRATA_254



PRATA_255



PRATA_256



PRATA_257



PRATA_258



PRATA_259



PRATA_260



PRATA_261



PRATA_262



PRATA_263



PRATA_264



PRATA_265



PRATA_266



PRATA_267



PRATA_268



PRATA_269



PRATA_270



PRATA_271



PRATA_272



PRATA_273



PRATA_274



PRATA_275



PRATA_276



PRATA_277



PRATA_278



PRATA_279



PRATA_280



PRATA_281



PRATA_282



PRATA_283



PRATA_284



PRATA_285



PRATA_286



PRATA_287



PRATA_288



PRATA_289



PRATA_290



PRATA_291



PRATA_292



PRATA_293



PRATA_294



PRATA_295



PRATA_296



PRATA_297



PRATA_298



PRATA_299



PRATA_300



PRATA_301



PRATA_302



PRATA_303



PRATA_304



PRATA_305



PRATA_306



PRATA_307



PRATA_308



PRATA_309



PRATA_310



PRATA_311



PRATA_312



PRATA_313



PRATA_314



PRATA_315



PRATA_316



PRATA_317



PRATA_318



PRATA_319



PRATA_320



PRATA_321



PRATA_322



PRATA_323



PRATA_324



PRATA_325



PRATA_326



PRATA_327



PRATA_328



PRATA_329



PRATA_330



PRATA_331



PRATA_332



PRATA_333



PRATA_334



PRATA_335



PRATA_336



PRATA_337



PRATA_338



PRATA_339



PRATA_340



PRATA_341



PRATA_342



PRATA_343



PRATA_344



PRATA_345



PRATA_346



PRATA_347



PRATA_348



PRATA_349



PRATA_350



PRATA_351



PRATA_352



PRATA_353



PRATA_354



PRATA_355



PRATA_356



PRATA_357



PRATA_358



PRATA_359



PRATA_360



PRATA_361



PRATA_362



PRATA_363



PRATA_364



PRATA_365



PRATA_366



PRATA_367



PRATA_368



PRATA_369



PRATA_370



PRATA_371



PRATA_372



PRATA_373



PRATA_374



PRATA_375



PRATA_376



PRATA_377



PRATA_378



PRATA_379



PRATA_380



PRATA_381



PRATA_382



PRATA_383



PRATA_384



PRATA_385



PRATA_386



PRATA_387



PRATA_388



PRATA_389



PRATA_390



PRATA_391



PRATA_392



PRATA_393



PRATA_394



PRATA_395



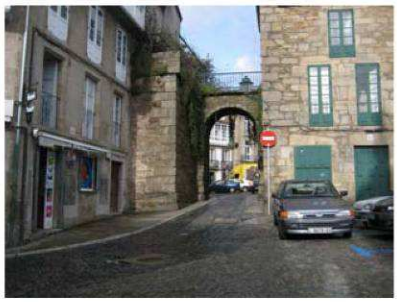
PRATA_396



PRATA_397



PRATA_398



PRATA_399



PRATA_400



PRATA_401



PRATA_402



PRATA_403



PRATA_404



PRATA_405



PRATA_406



PRATA_407



PRATA_408



PRATA_409



PRATA_410



PRATA_411



PRATA_412



PRATA_413



PRATA_414



PRATA_415



PRATA_416



PRATA_417



PRATA_418



PRATA_419



PRATA_420



PRATA_421



PRATA_422



PRATA_423

5.4. O CAMIÑO NORTE DA COSTA



NORTE_001



NORTE_002



NORTE_003



NORTE_004



NORTE_005



NORTE_006



NORTE_007



NORTE_008



NORTE_009



NORTE_010



NORTE_011



NORTE_012



NORTE_013



NORTE_014



NORTE_015



NORTE_016



NORTE_017



NORTE_018



NORTE_019



NORTE_020



NORTE_021



NORTE_022



NORTE_023



NORTE_024



NORTE_025



NORTE_026



NORTE_027



NORTE_028



NORTE_029

6. ANEXO PLANOS