

As deputacións, desde os seus inicios, acreditan un relevante protagonismo en materia de construción e conservación de camiños e obras públicas. Rodríguez Clavel indica que o impulso á política viaria sobrevén na [década do 1860](#), ao racionalizarse as súas competencias da man dos plans nacionais de estradas que propician, tanto a cooperación provincial na execución de obras de competencia estatal, como a cooperación municipal na construción e conservación de camiños de ligazón coas vías principais e unión de núcleos de poboación con estacións de ferrocarril próximas. De maneira que a elaboración de plans provinciais de camiños require o desenvolvemento de [departamentos de vías e obras](#), baixo a dirección de [enxeñeiros](#), na estrutura orgánica das deputacións. E, dado que, as vías de comunicación, xunto á beneficencia acaparan o foco de atención das deputacións no século XIX, a súa produción documental é unha fonte de [enorme riqueza](#).

En efecto, Galicia non experimenta cambios revolucionarios no transporte, antes da construción do ferrocarril. Así que ao resultar insuficiente o avance nas infraestruturas terrestres fronte ao illamento, faise indispensable o complemento da arriería maragata e o transporte marítimo. Elvira Lindoso investiga nestas orixes e factores do illamento terrestre galego. Demostra que o atraso no desenvolvemento das comunicacións terrestres está en relación co atraso do desenvolvemento económico, retroalimentándose nun círculo vicioso.

Na evolución histórica da rede nacional de estradas, desde os romanos ata o século XVIII non vemos unha revolución nos transportes e as comunicacións. A caída do Imperio implica o desastre comercial e entón as estradas son innecesarias. Durante a Idade Media e na época dos Austrias non necesitan manter unha rede de estradas centralizada, considerándose un mero asunto local. Por tanto será o reformismo borbónico o que promove a renovación interior e exterior. Necesita contar cunha adecuada rede de comunicacións para conseguilo, polo que custea os camiños reais. Implanta unha nova concepción da rede, moi distinta da romana, ou dos camiños medievais, segundo Víctor Sánchez Blanco. Este tipo de rede radial converte á capital no punto central a través do cal teñen que pasar todas as conexións interrexionais. Agora ben, isto significa a caída no esquecemento das estradas secundarias, xa que as corporacións locais carecen de medios para atender á súa conservación.

Ao fin trázase o camiño real a Galicia, o que suscita de inmediato un enconado debate ilustrado entre o roteiro norte e sur. A coroa necesita comunicacións regulares coas colonias. Os intereses políticos e militares da corte madrileña favorecen o acceso norte a Galicia, desprezando as vantaxes técnicas e económicas do sur, segundo Artaza Montero. É un debate político tras o que se esconde a rivalidade entre os portos de Vigo e A Coruña, por encabezar o comercio colonial. García-Fuentes explica como o mercantilismo borbónico privilexia o eixo Coruña-Ferrol-Betanzos, favorecido polas sedes da Capitanía, a Audiencia, o Consulado e o Arsenal.

No ano 1808, o estalido da guerra paraliza a construción de estradas. Pouco despois, a turbulenta historia do Trienio Constitucional non serve de gran axuda. No 1822, nas actas da sesión inaugural da Deputación da Coruña, o presidente Loriga advirte que a depositaría está exhausta de fondos. Logo, ata o ano 1840 a actividade na rede viaria é escasa.

No 1851 promúlgase a Lei de Estradas, que as clasifica en xerais, a cargo do Estado; transversais que financian o Estado e as deputacións; provinciais a cargo das deputacións con posibles subvencións estatais e locais a cargo dos municipios. Como consecuencia, as [actas dese ano](#) recollen o Proxecto de empréstito para impulsar na provincia a construción de estradas, detallando os capitalistas e propietarios que o subscriben. A Lei de Estradas modifícase no ano 1857 e introduce unha nova clasificación (de primeiro, segundo e terceira orde), na que se trata de coordinar a rede de estradas coa crecente [de ferrocarrís](#). No 1877, na Restauración publícase unha nova Lei que clasifica as estradas segundo o órgano que as custea. Cara ao 1900, o desenvolvemento da rede estatal parece o adecuado ás necesidades do país, pero non ocorre o mesmo na rede secundaria. O problema da rede provincial radica nos [escasos recursos](#) das Deputacións. O sistema de financiamento a través de recargas sobre tributos ao consumo demóstrase ineficiente, segundo Barreiro Gil. A partir do ano 1911 empezan a recibir subvencións estatais, que poden chegar ao 70% do investimento e de anticipos ás autoridades locais a devolver en 30 anos. Neste momento pónense as bases para a expansión da rede de estradas locais.

Agora ben, unha vez analizado o contexto de orixe da competencia clave en xestión do territorio provincial, non debe sorprender que preto do 15% da documentación do arquivo proceda dela. Por conseguinte, entre a cartografía histórica atesourada nun arquivo de Deputación sobresaen as cartas, coas estradas do estado, as provinciais e os camiños veciñais, debuxadas en [entelado de algodón vernizado](#) ou impresas [sobre papel](#) e mesmo en [cianotipo](#). A súa protección entra de cheo, dentro do plan de conservación. Prestamos atención especial ao proxecto de restauración de cartografías de vías provinciais, desde unha posición de respecto a todos os niveis: histórico, cultural, material e documental.

No 2023 restauramos o mapa cartográfico titulado [Carta de la provincia de La Coruña con las carreteras del estado y provinciales y caminos subvencionados](#), do 1897. O seu alarmante estado obriga a separar a litografía dun segundo soporte que lle transfira tanto acidez como tensións. Elimínase tamén a sucidade superficial, xunto coa adherida e redúcense as manchas. Estabilízase a uns niveis idóneos de pH e dótese dunha reserva alcalina, o que alonga a vida á obra. As zonas debilitadas nos perímetros ou onde se localizaron cintas adhesivas, refórzanse cunha laminación e enxértanse as partes con faltas. Finalmente alícase e elimínase as deformacións.

No 2024, restauraremos o [Croquis de la provincia con las vías de comunicación de la misma](#), debuxado a man polo mestre de obras provincial Gabriel Vitini Alonso, no 1868, sobre tea de algodón e tamén a [Carta de la provincia de La Coruña con las carreteras del estado y provinciales y caminos subvencionados](#), do 1910.

A través destes tres mapas de vías de comunicación da provincia da Coruña podemos ver a evolución no avance dos trazados provinciais, dentro do contexto institucional e económico de cada etapa histórica. O seu incalculable valor radica no papel desempeñado polas estradas na construción do territorio da provincia. Poñen de relevo a importancia que poden alcanzar os documentos de arquivo, en tanto que son capaces de achegar o valor engadido do coñecemento técnico e científico ao seu natural interese administrativo, legal e histórico.

[Bibliografía empregada.](#)

Textos e dirección de arte: Carmen Molina. Asistente de edición e maquetación: Yolanda Carro. Búsqueda documental: Begoña Rodríguez. Documentos: 1834, 1835, 1836, 1837, 1838, 2421, M-456, P 7-4/52, P 7-4/56.

CARTA DE LA PROVINCIA DE LA CORUÑA

CON LAS
Carreteras del Estado y Provinciales y caminos vecinales subvencionados

Publicada por acuerdo de la Excmo. Diputación provincial

AÑO DE 1897.

**“Veo mi camino, pero no sé adónde me lleva.
No saber adónde voy es lo que me inspira recorrerlo”.**

Rosalía de Castro

**La frustrante
política de caminos
del siglo XIX**



Las diputaciones, desde sus inicios, acreditan un relevante protagonismo en materia de construcción y conservación de caminos y obras públicas. Rodríguez Clavel indica que el impulso a la política viaria sobreviene en la [década de 1860](#), al racionalizarse sus competencias de la mano de los planes nacionales de carreteras que propician, tanto la cooperación provincial en la ejecución de obras de competencia estatal, como la cooperación municipal en la construcción y conservación de caminos de enlace con las vías principales y unión de núcleos de población con estaciones de ferrocarril próximas. De manera que la elaboración de planes provinciales de caminos requiere el desarrollo de [departamentos de vías y obras](#), bajo la dirección de [ingenieros](#), en la estructura orgánica de las diputaciones. Y, dado que, las vías de comunicación, junto a la beneficencia acaparan el foco de atención de las diputaciones en el siglo XIX, su producción documental es una fuente de [enorme riqueza](#).

En efecto, Galicia no experimenta cambios revolucionarios en el transporte, antes de la construcción del ferrocarril. Así que al resultar insuficiente el avance en las infraestructuras terrestres frente al aislamiento, se hace indispensable el complemento de la arriería maragata y el transporte marítimo. Elvira Lindoso investiga en estos orígenes y factores del aislamiento terrestre gallego. Demuestra que el atraso en el desarrollo de las comunicaciones terrestres está en relación con el retraso del desarrollo económico, retroalimentándose en un círculo vicioso.

En la evolución histórica de la red nacional de carreteras, desde los romanos hasta el siglo XVIII no vemos una revolución en los transportes y las comunicaciones. La caída del Imperio implica un desastre comercial y entonces las carreteras son innecesarias. Durante la Edad Media y en la época de los Austrias no necesitan mantener una red de carreteras centralizada, considerándose un mero asunto local. Por tanto será el reformismo borbónico el que promueve la renovación interior y exterior. Necesita contar con una adecuada red de comunicaciones para conseguirlo, por lo que costea los caminos reales. Implanta una nueva concepción de la red, muy distinta de la romana, o de los caminos medievales, según Víctor Sánchez Blanco. Este tipo de red radial convierte a la capital en el punto central a través del cual tienen que pasar todas las conexiones interregionales. Ahora bien, esto significa la caída en el olvido las carreteras secundarias, ya que las corporaciones locales carecen de medios para atender a su conservación.

Al fin se traza el camino real a Galicia, lo que suscita de inmediato un enconado debate ilustrado entre la ruta norte y sur. La corona necesita comunicaciones regulares con las colonias. Los intereses políticos y militares de la corte madrileña favorecen el acceso norte a Galicia, despreciando las ventajas técnicas y económicas del sur, según Artaza Montero. Es un debate político tras el que se esconde la rivalidad entre los puertos de Vigo y A Coruña, por encabezar el comercio colonial. García-Fuentes explica como el mercantilismo borbónico privilegia el eje Coruña-Ferrol-Betanzos, favorecido por las sedes de la Capitanía, la Audiencia, el Consulado y el Arsenal.

En 1808, el estallido de la guerra paraliza la construcción de carreteras. Poco después, la turbulenta historia del Trienio Constitucional no sirve de gran ayuda. En 1822, en las actas de la sesión inaugural de la Diputación de A Coruña, el presidente Loriga advierte que la depositaria está exhausta de fondos. Luego, hasta 1840 la actividad en la red viaria es escasa.

En 1851 se promulga la Ley de Carreteras, que las clasifica en generales, a cargo del Estado; transversales que financian el Estado y las diputaciones; provinciales a cargo de las diputaciones con posibles subvenciones estatales y locales a cargo de los municipios. Como consecuencia, las [actas de ese año](#) recogen el Proyecto de empréstito para impulsar en la provincia la construcción de carreteras, detallando los capitalistas y propietarios que lo suscriben. La Ley de Carreteras se modifica en 1857 e introduce una nueva clasificación (de primero, segundo y tercer orden), en la que se trata de coordinar la red de carreteras con la creciente [red de ferrocarriles](#). En 1877, en la Restauración se publica una nueva Ley que clasifica las carreteras según el órgano que las costea. Hacia 1900, el desarrollo de la red estatal parece el adecuado a las necesidades del país, pero no ocurre lo mismo en la red secundaria. El problema de la red provincial radica en los [escasos recursos](#) de las Diputaciones. El sistema de financiación a través de recargos sobre tributos al consumo se demuestra ineficiente, según Barreiro Gil. A partir de 1911 empiezan a recibir subvenciones estatales, que pueden llegar al 70% de la inversión y de anticipos a las autoridades locales a devolver en 30 años. En este momento se ponen las bases para la expansión de la red de carreteras locales.

Ahora bien, una vez analizado el contexto de origen de la competencia clave en gestión del territorio provincial, no debe sorprender que cerca del 15% de la documentación del archivo proceda de ella. Por consiguiente, entre la cartografía histórica atesorada en un archivo de Diputación sobresalen las cartas, con las carreteras del estado, las provinciales y los caminos vecinales, dibujadas en [entelado de algodón barnizado](#) o impresas [sobre papel](#) e incluso en [cianotipo](#). Su protección entra de lleno, dentro del plan de conservación. Prestamos atención especial al proyecto de restauración de cartografías de vías provinciales, desde una posición de respecto a todos los niveles: histórico, cultural, material y documental.

En 2023 restauramos el mapa cartográfico titulado [Carta de la provincia de La Coruña con las carreteras del estado y provinciales y caminos subvencionados](#), de 1897. Su alarmante estado obliga a separar la litografía de un segundo soporte que le transfiere tanto acidez como tensiones. También se elimina la suciedad superficial, junto con la adherida y se reducen las manchas. Se estabiliza a unos niveles idóneos de pH y se dota de una reserva alcalina, lo que alarga la vida a la obra. Las zonas debilitadas en los perímetros o donde se localizaron cintas adhesivas, se refuerzan con una laminación y se injertan las partes con faltas. Finalmente se alisa y se eliminan las deformaciones.

En 2024, restauraremos el [Croquis de la provincia con las vías de comunicación de la misma](#), dibujado a mano por el maestro de obras provincial Gabriel Vitini Alonso, en 1868, sobre tela de algodón y también la [Carta de la provincia de La Coruña con las carreteras del estado y provinciales y caminos subvencionados](#), de 1910.

A través de estos tres mapas de vías de comunicación de la provincia de A Coruña podemos ver la evolución en el avance de los trazados provinciales, dentro del contexto institucional y económico de cada etapa histórica. Su incalculable valor radica en el papel desempeñado por las carreteras en la construcción del territorio de la provincia. Ponen de relieve la importancia que pueden alcanzar los documentos de archivo, en tanto que son capaces de aportar el valor añadido del conocimiento técnico y científico a su natural interés administrativo, legal e histórico.

[Bibliografía empleada.](#)