



# A Estrada porta a porta: un achegamento ás portas cocheiras e aos portóns da vila

Carmen María Sánchez Arines

carmela.sanchez.arines@gmail.com

Fotografías: Marga Fraga

margafraga@gmail.com

**Resumo.** O termo «porta cocheira», hoxe en desuso, facía referencia na súa orixe ás entradas das edificacións que, debido á súa anchura, permitían o paso de carruaxes. Posteriormente, os avances automobilísticos xeneralizaron a palabra pasando a denominar ás portas grandes en xeral. Un patrimonio material que, na vila da Estrada, vincúlase coas vivendas máis antigas e do que cada vez quedan menos vestixios. Por iso, faremos unha aproximación aos portóns proxectados e aos que perviven xunto con outros vans amplos que sobresaen pola súa tipoloxía ou estado de conservación.

**Abstract.** The term «porte-cochère», now in disuse, originally referred to building entrances which, due to their width, allowed carriages to enter. Later, the automotive advances made the word more general and it started to designate any large door. This is a material heritage related to the oldest buildings in A Estrada and of which there are fewer and fewer traces. For this reason, we will make an approach to the remaining and designed gates, along with other doorways which stands out for their typology or state of preservation.

## As portas cocheiras

Desde finais do século XVIII, as portas cocheiras foron características en mansións e edificios públicos de toda Europa e parte de América. Construíanse a modo de pórtico para resgardar ás persoas que chegabán nun vehículo. Ao seu carón dispoñíanse tornacarros, tamén coñecidos como tornarrodas, gardarrodas ou gardacantóns. A súa función era a de protexer a estrutura da porta e evitar que fora danada polas carruaxes. Estes bolardos adoitaban ser de pedra ou de fundición, abarcando neste último caso desde simples pezas de ferro a decorados deseños [foto 1].

No período decimonónico, como consecuencia do crecemento urbano posterior á Revolución Industrial, as vilas e cidades comezaron a sufrir unha serie de cambios que sentaron as bases do urbanismo contemporáneo. Neste proceso tiráronse murallas, abríronse



Foto 1. Tornarrodas na N-640 ao seu paso por Carril

avenidas e ensancháronse rúas. Estas transformacións, incluídas na segunda fase do proceso urbanizador, provocaron a desaparición de portas cocheiras, igual que ocorreu cos soportais de pedra nos centros históricos galegos. Con todo, a denominación conservouse para o portón de entrada de carros, carruaxes e coches como sinónimo de porta grande ou ancha.

A importancia destas portas como elemento arquitectónico atopámola xa en época barroca. Así, por exemplo, o tratadista de orixe alemá Teodoro Ardemans<sup>1</sup> dedicoulle un capítulo<sup>2</sup> nas Ordenanzas de Madrid de 1719 dicindo o seguinte:

- 1 Teodoro Ardemans ampliou o conxunto de normas redactadas en 1661 polo tratadista, arquitecto e alarife Juan de Torija (Madrid, 1624-1666). Malia ás sucesivas reimpresións, nunca tiveron validez legal, pois o concello non chegou a aprobalas, tomándose só como unha recomendación.
- 2 Trátase do capítulo XII titulado «De las puertas cocheras en las calles públicas». Disponible no fondo antigo virtual da Universidade de Murcia: <https://bibliotecafloridablanca.um.es/bibliotecafloridablanca/handle/11169/7016>

Ningun vecino que tenga cochera, puede tenerla, que abran las puertas ázia la calle, no teniendo esta, á lo menos veinte y quatro pies de ancho; y demàs de esto, han de abrir dichas puertas doblandose todas, y arrimandose á su propia pared, porque todas las vezes que arrimare à otra de otro vecino, tiene el derecho á hazerlas quitar, ò que abran à dentro, para evitar su perjuizio, y que no le estorve, ni el paso, ni la luz. Y (sin embargo de lo referido) todas las vezes, que los coches, al salir, y entrar, hizieren perjuizio á las casas medianeras, ó á las fronteras, estará obligado el dueño de dichas cocheras, à los reparos, que por su causa sucedieren en las referidas casas, excepto si la cochera estuviere en calle mas ancha; pues en tal caso, no debe estàr obligado á cosa alguna, porque en mucha distancia no es capaz redunde perjuicio.

Y si la cochera estuviere arrimada á la pared medianera, ó á otra casa, y quando se encierra el coche, con los cubos de las ruedas maltratate dicha pared, y con la continuacion se arruinare, debe el dueño de la casa cochera aderezarla á su costa, y mantenerla reparada.

Y si al encerrar el coche en dicha cochera, pegasen con furia las ruedas traseras contra alguna la fabrica, que pared medianera, no solo la maltratarán mucho, sino que la atormentarán toda, y estuviere encima, ó arrimada, por lo que debe de ser el dueño de esta cochera prevenirlo de suerte, que no se cause daño al vecino; porque debe estar á todos los que de esto pueden resultar, constanding por declaracion de Alarife.

Y si casualidad debaxo de dicha cochera hay sótano, que sea de otra casa, ó hecho sin consideracion, ó con permiso del dueño de la casa donde está la dicha cochera, y ésta, por la continua humedad de lavar el coche, y por lo que atormenta su entrada, y salida, se arruinase la bóveda de dicho sótano, debe tambien estar á Derecho, ó á la composicion, si lo permite su estado, ó en hacersela nueva, si lo necesita, á su costa.

Pola súa banda, o arquitecto Athanasio Genaro Brizguz y Bru<sup>3</sup>, no tratado de 1738 titulado *Escuela de arquitectura civil, en que se contienen los órdenes de arquitectura, la distribución de los planos de templos, y casas, y el conocimiento de los materiales*, incidía nas medidas das portas, que variarían dependiendo da anchura das rúas.

Las puertas cocheras, como las de las Figuras 3, 6, y 9, si se hazen en calle muy ancha, bastará que tengan 9. pies de anchura; si se hazen en calle estrecha, por la qual no pueden passar dos coches a la par, se dará a las puertas 10. pies, y medio de ancho. Si por la puerta cochera huvieran de entrar carros, y galeras, aunque la calle sea muy espaciosa, será preciso darle de claro 10. pies, y medio lo que menos; y si la calle fuere muy estrecha, 12. pies. La altura de estas puertas ha de ser dupla, ó casi dupla; y aunque alguna vez sea de un ancho, y tres quartos, parecerá muy bien; mas no si fuere menor que un ancho, y medio. Las puertas cocheras pueden ser adinteladas, escařanas, semicirculares, &c. mas no polígonas.

3 Pseudónimo anagramático de Agustín Bruno Zaragoza y Ebrí (1664-1726).



Foto 1B. Imaxe publicada en 1928 no *Ideal Gallego* cun coche aparcado no camiño de Lalín, ao pé do monte da Rocha

Á vista do anterior, e tendo en conta que un pé equivalía a 28 centímetros, estaríamos falando de portas de entre 2,5 e 3 metros nas rúas anchas e ata 3,5 nas estreitas. Dimensións que, como veremos, aproxímanse ás das portas estradenses e permitirían o acceso tanto de carros, que medían sobre 1,3 metros de ancho, como de coches. Un dos modelos populares na década de 1920 foi o descapotable T4 da marca catalá Hispano-Suiza, coñecido co sobrenome de Afonso XIII, cunhas medidas de 1,5 metros de ancho e 4,1 de longo [foto 1B].

## A Estrada: unha vila oitocentista

A Estrada é unha vila de interior situada ao norte da provincia de Pontevedra. O seu desenvolvemento urbano foi tardío, pois non comezou ata mediados do século XIX. En 1859 acadou a declaración oficial de «villa» mediante o Real Decreto de 6 de xullo<sup>4</sup>. A par-

4 Este dato foi publicado en 1880 en «La Ilustración Gallega y Asturiana» polo escritor José Luces Miranda e en 1891 no Diario de Lugo «El Regional». Así mesmo, tamén fan referencia ao mesmo o xornalista Waldo Álvarez Insua, nunha reportaxe publicada en 1899 en «El Eco de Galica», e o avogado Pedro Varela Castro no libro *La Estrada* (1923).

tir dese momento, comezaron a xurdir as primeiras iniciativas para unha incipiente planificación urbanística coa dotación de servizos acordados á capitalidade municipal e comarcal que pretendía asumir. Decidiuse así, tal e como recolle Pedro Varela Castro<sup>5</sup>, *no permitir la construcción de edificios ni la reforma de los ya existentes sin conocimientos y licencia de la autoridad local; y se mandó demoler los tinglados y tejadillos que había delante de algunas puertas*. Anos despois, cara a 1878, expúxose a necesidade de realizar un plano, estando configurado o tecido urbano por unhas 300 casas<sup>6</sup>, a maior parte vivendas unifamiliares de planta baixa e unha altura<sup>7</sup>. Os anos finais da centuria estiveron marcados polos trámites para a instalación da luz eléctrica e a realización de edificacións para usos administrativos e relixiosos como a casa consistorial, a escola, o cárcere e o templo parroquial.

A chegada do século XX trouxo consigo a apertura de novas rúas<sup>8</sup> e unha lixeira febre construtiva, concedéndose trinta e nove licenzas de vivendas a particulares durante os primeiros vinte anos, e case outras tantas só no período comprendido entre 1921 e 1926. A maior parte erixíanse en pedra con alpendres ou hórreos na horta traseira. Tipoloxicamente, un 23% eran de planta baixa, un 71% de baixo e unha altura con galerías e balcóns na fachada á rúa, e só o 6% restante se correspondían con edificios, concentrándose na praza principal da vila<sup>9</sup>. Desta época datan tamén dous planos de poboación<sup>10</sup> que recollen os eixes viarios nos que centraremos este artigo.

5 Varela Castro, Pedro: *La Estrada*. El Eco de Santiago, 1923, p. 105.

6 Waldo A. Insua recolle nunha reportaxe publicada o 9 de setembro de 1899 en «El Eco de Galicia» que, segundo os seus cálculos, a vila tiña uns 3000 habitantes e máis de 400 casas, na súa maioría de dous pisos e bastantes de tres.

7 Fernández Bascuas, M<sup>a</sup>. J.: «Aproximación á xénese urbanística da vila de A Estrada. I», en *A Estrada. Miscelánea histórica e cultural*, número 2. A Estrada, 1999, pp. 50 - 54.

8 Fernández Bascuas, M<sup>a</sup>. J.: «Aproximación a xénese urbanística da vila da Estrada II. A transición urbanística. (1901 - 1926)», en *A Estrada. Miscelánea histórica e cultural*, número 3, 2000, p. 105.

9 Fernández Bascuas, op. cit., pp. 116-7.

10 Arca Caldas, Olimpio: *Callejero Histórico da la Villa de A Estrada*. Pontevedra, 1996.

## O topónimo e as vías de comunicación

Segundo o investigador Fernando Cabeza Quiles<sup>11</sup>, A Estrada é un topónimo viario referido a unha antiga vía que pasaba pola vila e que lle deu nome ao concello. A filóloga Clara Iglesias Cortizo<sup>12</sup> corrobora esta hipótese recollendo dúas procedencias etimolóxicas, que en todo caso, refírense a unha entidade de poboación nada a carón dunha encrucillada histórica pola que transitaban persoas arrieiras, peregrinas e labregas para as feiras da comarca.

En 1856 acordouse a cavadura da calzada a Silleda, cuxo tramo a Carril permanecía sen rematar dez anos despois. Ademais, en 1874 advertíase que debería pasar polo Foxo<sup>13</sup>. Esta vía, asentada sobre un camiño real, foi o xerme da nacional 640 que une a localidade asturiana de Vegadeo co concello pontevedrés de Vilagarcía de Arousa. Do último terzo do século XIX data tamén a apertura do camiño veñañal a Pontevea que favorecería a comunicación con Santiago de Compostela. Ambos viais condicionaron a trama urbana da vila da Estrada, edificándose casas ao seu carón. Se atendemos a súa tipoloxía, estas construcións tiveron que adaptarse ao ancho da rúa na que xurdiron, á existencia de hortas e xardíns e aos avances dos medios de transporte levando, por exemplo, á apertura de portas cocheiras [foto 2].

Neste sentido, o 20 de setembro de 1900, a *Gaceta de Madrid* publicaba un novo regulamento<sup>14</sup> para o servizo de coches automóbiles polas estradas do Estado. Este feito implicou a construción de casas con garaxes debido á necesidade de gardar os utilitarios baixo teito. Do mesmo xeito, o Real Decreto do servizo de carruaxes destinados á condución de viaxeiros<sup>15</sup> influíra décadas antes na planificación das cidades, tendo que adecuar accesos, paradas para o transporte público e mesmo talleres, como esta nave proxectada en 1926<sup>16</sup> para levantar un salón de pintura na feira do gando da Estrada [foto 3].

11 Cabeza Quiles, Fernando: *Toponimia da Estrada*. Real Academia Galega, 2018.

12 Iglesias Cortizo, Clara: *Os nomes da Estrada*. Orixe dos topónimos das parroquias e lugares do Concello da Estrada. Edicións Fervenza, 2018.

13 Varela Castro, Pedro: *La Estrada*. El Eco de Santiago, 1923, p. 53.

14 Disponible en <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/263/A01141-01142.pdf>

15 Disponible en <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1592/A00001-00001.pdf>

16 Arquivo Municipal da Estrada. Licenzas de obras de 1924 a 1935. Caixa 1382, expediente 29 a nome de José Campañó.



Foto 2. Carro de ferro no Foxo a carón do antigo camiño real, vía paralela á N-640



Foto 3. Bosquexo do proxecto de garaxe. Arquivo Municipal

Máis tarde, o 1 de xaneiro de 1910 entraba en vigor o *Regulamento de policía e conservación de estradas*<sup>17</sup> polo que se rexeron moitas das edificacións da vila. O capítulo III, dedicado ás obras contiguas ás estradas, recolle entre os artigos 30 e 32 que

<sup>17</sup> Disponible en <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/339/A00477-00480.pdf>



as peticións de licenzas para construír ou reedificar nas expresadas faixas de terreo a ambos os lados do camiño, dirixíranse ao Alcalde da respectiva localidade, expresando a paraxe, calidade e destino do edificio ou obra que se trate de executar, determinando exactamente a súa distancia á aresta exterior máis próxima da estrada e describindo clara e detalladamente as obras que se desexen executar. O Alcalde remitirá ditas peticións coas observacións que estime oportunas, ao Enxeñeiro afecto o servizo da estrada, para que, previo recoñecemento, sinala a distancia e aliñación á que a obra proxectada haxa de suxeitarse, coas demais condicións facultativas que deben observarse na súa execución, á fin de que non cause prexuízo á vía pública nin aos seus paseos, cunetas e arboredo. Os solicitantes estarán obrigados á presentar o plano da obra proxectada, se o enxeñeiro o cre necesario para dar ditame co debido coñecemento. Os Alcaldes nas súas respectivas xurisdicións, e en vista do citado informe do Enxeñeiro, concederán a licenza solicitada con suxeición á aliñación e demais condicións que este marcarse, coidando de que sexan observadas puntualmente polos donos da obra.

### **Portas cocheiras estradenses**

Segundo podemos ver nas rúas da vila e nos bosquejos das solicitudes de licenza do Arquivo Municipal da Estrada, todas as portas cocheiras eran alinteladas. Ademais, a gran maioría estaban incorporadas na estrutura da vivenda e só unha pequena porcentaxe abríanse acaroadas á edificación principal. En canto ás dimensións, oscilan entre os dous e os tres metros de ancho por dous e medio de alto, igual que nos tratados barrocos. Para o cerramento, empregábase carpintería de madeira con portas de dúas, tres ou ata catro follas con montante de cristal. Ningunha conserva o tornarrodas. No referente aos usos, moitas serviron para gardar carros, pois tiñan hortas e cortes na parte posterior. Hoxe, atopamos nelas garaxes, escaparates e entradas a baixos comerciais.

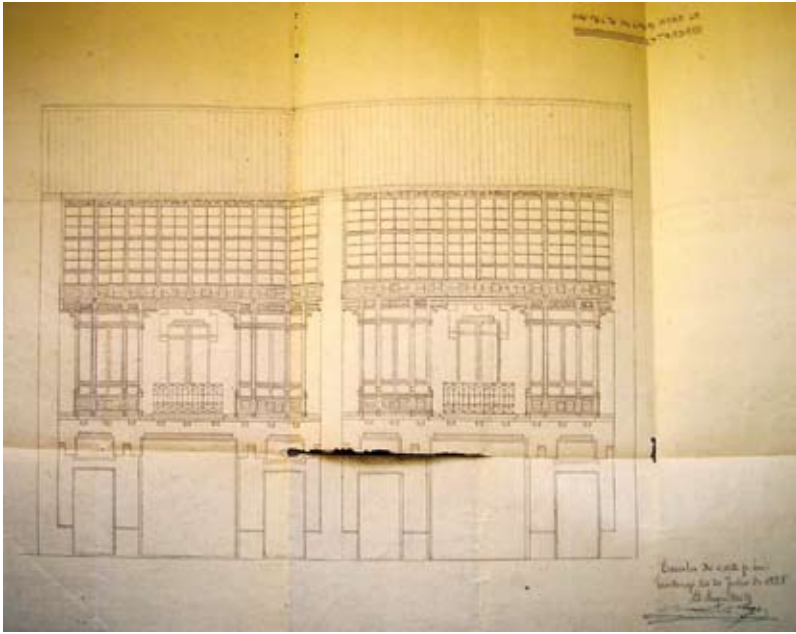
A maior concentración atopámola nas rúas Fernando Conde, Peregrina e San Paio, coincidindo coas principais arterias de comunicación do momento. Por iso, a continuación, realizaremos unhas breves referencias ás vías, identificando en cada unha os bens ou proxectos con portóns.



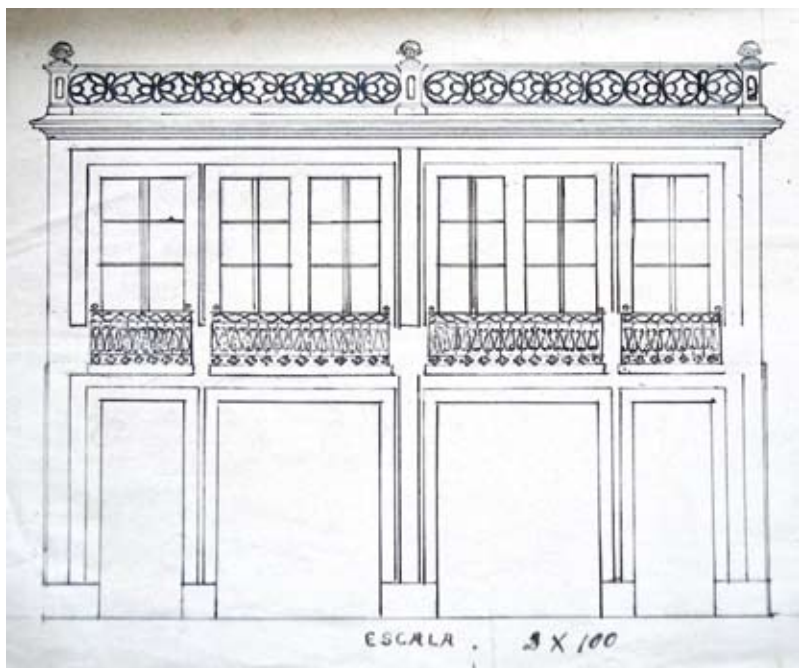
## Avenida de Fernando Conde

Cunha lonxitude aproximada dun quilómetro, a rúa nace na ronda das Colonias, xusto no linde co Sisto, lugar da parroquia de Lagartóns. Recibiu o nome do filántropo vigués Fernando Conde Domínguez (1858-1945), fundador en 1917 das «colonias» ou campamentos escolares. Dos proxectos conservados no Arquivo, un atopámolo in situ con varias reformas, mentres que os outros xa non se conservan.

- En 1925, Manuel Nodar Magán solicitou licenza municipal para a construción de dúas casas no quilómetro 21, hectómetro 10, da estrada Chapa a Carril. O proxecto está asinado en Santiago o 20 de xullo de 1925 polo arquitecto Jesús López de Rego (1876-1972). As vivendas respondían ao mesmo deseño e constaban de planta baixa e dúas alturas. No baixo, a porta cocheira abríase no centro da fachada estando flanqueada por dúas portas de entrada. No primeiro piso, seguindo o mesmo eixo de simetría, dispoñíase un balcón central entre galerías; e na planta superior unha galería corrida. A nivel arquitectónico destacan os enmarques dos vans e os modillóns que separan o baixo da primeira planta. Na actualidade, só se conserva a casa do número 12. Froito dunha reforma do século XXI, presenta a carpintería e a varanda do balcón de aluminio. Ademais, o portalón úsase como escaparate, non podendo apreciar o remate nin a decoración superior debido á situación do rótulo comercial. As súas dimensións son de 2,75 metros de ancho por 3,15 de alto sen incluír o rótulo. [fotos 4 e 5].
- En 1929, José Caramés Pazos solicitou licenza para a construción dunha casa no quilómetro 21, hectómetro 8, da estrada Chapa a Carril. Segundo o proxecto, na vivenda, de dúas alturas, abríanse dúas portas cocheiras flanqueadas de cadansúa porta de entrada. Enriba, balcóns simples e dobres na mesma liña de simetría. A edificación tirouse en 2003 para construír nesa parcela e nas contiguas un bloque de vivendas. As portas tiñan catro follas con montante de cristal [fotos 6 e 7].



Fotos 4 e 5. Proxecto e vivenda na actualidade



Fotos 6 e 7: Proxecto e imaxe do inicio de demolición

## Rúa Calvo Sotelo

Coñecida noutros tempos como rúa Principal ou Manuel Porto Verdura, as súas orixes remóntanse a 1856. Na actualidade, comunica a praza da Farola coa da Porta do Sol, denominándose rúa Ulla nese último tramo. Nela consérvanse varias casas datadas na primeira metade do século XX, sobresaíndo dúas pola tipoloxía dos seus escaparates.

- No número 21 sitúase un inmovible dos anos 20 que destaca pola súa decoración. Consta de baixo e tres alturas. A porta de entrada ás vivendas ábrese no lado esquerdo seguida dun baixo comercial de tres vans separados por pilastras acanaladas con capiteis vexetais. Os ocos laterais dedícanse a escaparate e o central a acceso, tendo unhas dimensións de 2,15 metros de ancho por 2,55 de alto. Na primeira planta, un balcón central cunha varanda decorada con motivos florais está flanqueada por dúas galerías, todas de formigón. Na segunda planta e no ático ábrense novas galerías e balcóns corridos [foto 8].
- No número 35 sitúase unha construción anterior a 1940, ano no que o inmovible cambiou de propietarios. Reformado en varias ocasións, na fachada principal pódese ver a porta de entrada á vivenda seguida dun escaparate e do acceso a unha tenda. Na primeira planta e na segunda ábrense dúas galerías, hoxe de formigón. O van que acolle o baixo comercial, cunhas dimensións de 3,10 metros de ancho por 2,90 de alto, é de estilo racionalista, destacando as baldosas hidráulicas con deseño xeométrico do solo. A situación na parte posterior dunha horta e dunha palleira abre a posibilidade a que, en orixe, o oco puidera ter sido unha porta cocheira pola que accedían os carros [foto 9].

## Rúa Peregrina

Recibiu este nome en 1859 por ser a vía que conducía á antiga capela da Virxe Peregrina, unindo na actualidade a praza da Farola coa do Mercado. Ten unha lonxitude duns 70 metros e unha dirección leste-oeste. Ata a apertura da estrada de circunvalación, era a principal rede viaria que conducía cara a Cuntis e Pontevedra. Nela pódense ver tres portóns co uso actual de entradas a baixos



Foto 8. Vivenda entre medianeiras en Calvo Sotelo

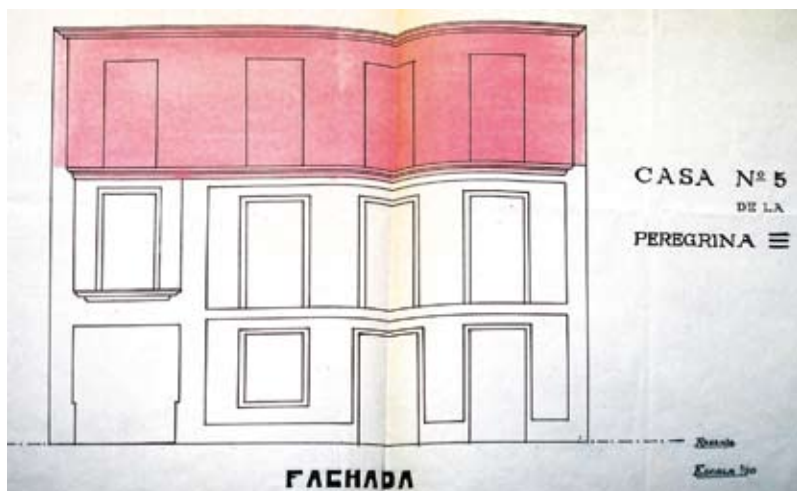


Foto 9. Detalle do baixo do nº 35 de Calvo Sotelo cun escaparate racionalista

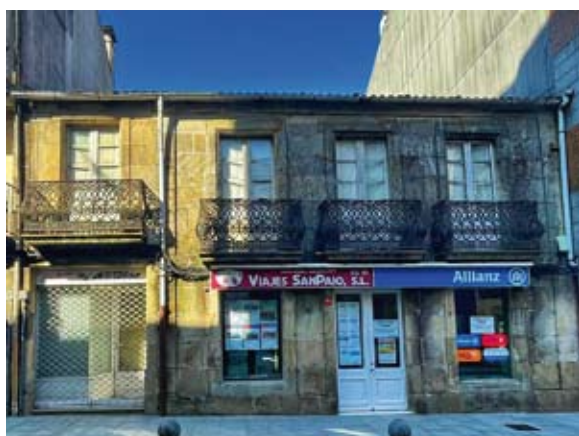


comerciais xunto con dous portalóns exentos entre medianeiras de acceso ás hortas.

- No número 8 érguese unha casa de planta baixa e unha altura. No baixo ábrese unha porta de entrada flanqueada por dúas fiestras, mentres que na alta dispóñense tres balcóns de miriñaque con varanda de fundición. No lado esquerdo sitúase a porta cocheira con rebaixas na parte inferior da xamba cumprindo a función dos tornarrodas. Enriba desta dispónse outro balcón que non garda a mesma liña que os contiguos. Na actualidade, o van do portalón péchase cunha reixa de persiana metálica, pois é un local comercial. A edificación correspóndese co proxecto de ampliación que en 1926 solicitou José Fernández Pereira para engadir unha planta na casa da súa propiedade do número 5 desta rúa. No bosquexo obsérvase que na planta baixa ábrese a porta cocheira seguida de dúas de acceso. As dimensións actuais do van son 2,10 de ancho por 2,50 de alto. As reducidas medidas, así como a tipoloxía dos balcóns, fálannos dunha vivenda de finais do século XIX ou principios do XX [fotos 10 e 11].
- No número 14 sitúase unha construción que consta de baixo, dúas alturas e baixo cuberta. A porta de entrada ábrese no lado dereito e o portón no esquerdo, estando pechado por unha reixa metálica de persiana. As dimensións son de 1,90 por 2,35 de alto. Na primeira planta dispónse un balcón corrido de fundición ao que se abren dúas portas, e na segunda unha galería, hoxe pechada con carpintaría de aluminio. Por último, o baixo cuberta deixa ver unha bufarda con dúas fiestras froito dunha ampliación das últimas décadas [foto 12].
- A vivenda contigua, sinalada co número 16, segue a mesma estrutura que a anterior, aínda que presenta maior anchura. No baixo, a porta de entrada tamén se sitúa no lado dereito, seguindo cara a esquerda outro van reconvertido en fiestra e a porta cocheira. Esta, cunha altura de 2,70 metros, reformouse a mediados dos anos 70 para albergar un local comercial. Na primeira planta dispóñense tres balcóns de pedra con varandas de ferro; mentres que na segunda ábrese unha galería con carpintaría de aluminio. [foto 12].



Fotos 10 e 11.  
Proxecto de  
ampliación e casa  
do nº 8



- Na casa que segue na mesma beirarrúa (nº 18), a porta cocheira está no lado dereito e a da entrada no esquerdo. O uso do baixo como local comercial levou á reforma do solo e da carpintaría. Así mesmo, outra obra substituíu a galería da segunda planta por dúas fiestras nunha estrutura voada. Pola contra, a planta principal conserva as varandas de fundición dos balcóns de pedra, aínda que non a carpintaría de madeira. As dimensións do van son 2,10 de ancho por 2,40 de alto, seguindo a media das outras vivendas da mesma beirarrúa [foto 12].





Foto 12. Vista xeral das vivendas dos números 14, 16 e 18

## Avenida de América

A rúa Peregrina remata na praza do Mercado, a partir da que, seguindo dirección Cuntis, sitúanse as rúas Capitán Bernal e Avenida de América. Nestes tramos atopamos dúas construcións de interese xunto cun proxecto.

- En 1928, Antonio Camba Mato solicitou licenza para construír unha casa cuxa fronte daría á estrada Chapa-Carril e o lateral á rúa 1, actual Padrón. Segundo o bosquexo, trátase dunha construción de dúas plantas coas esquina en chafrán. Á estrada de Pontevedra ábrense tres vans, outro dispónse na esquina e cinco xunto cunha porta cocheira de tres follas no lateral. A edificación, aínda que con cambios sobre o proxecto en ambas as fachadas, consérvase na mesma situación, aínda que en moi mal estado e co portón alterado [foto 15].
- En 1929, Manuel Pampín Pérez solicitou licenza para a construción dunha casa de planta baixa ao lado do campo de fútbol. O bosquexo que presenta é moi sinxelo, coa porta cocheira seguida de dúas entradas. A continuación, un valado pecha un pequeno xardín [foto 16].

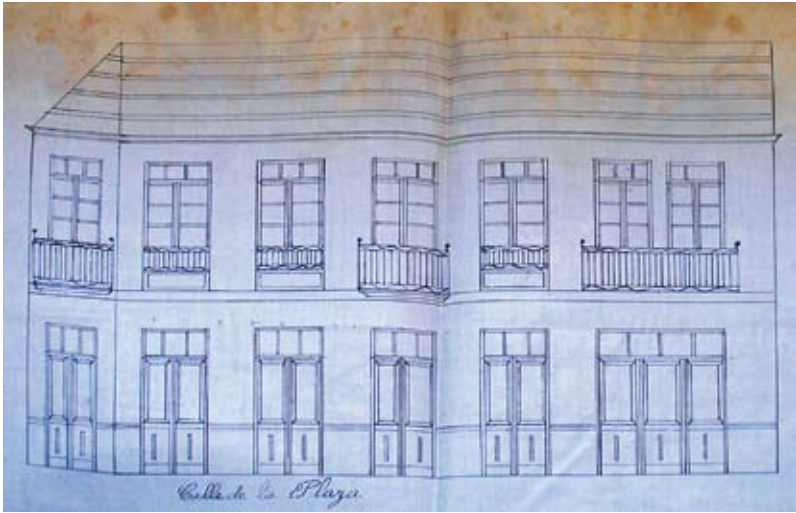


Foto 15. Proxecto de 1928. Arquivo Municipal



Foto 16. Proxecto de 1929. Arquivo Municipal

- No número 6 da avenida de América sitúase unha vivenda de planta baixa e unha altura con tres vans en cada planta. No baixo dispóñense dúas portas á esquerda e no centro seguidas dunha porta cocheira que se corresponden no primeiro piso con tres balcóns pechados con varanda de fundición. O van, cun portal metálico de dúas follas, segue a cumprir a función de garaxe e ten unhas dimensións de 2,30 por 3,35 metros [foto 16b].



Foto 16b. Vista xeral do nº 6 da avda. de América

## Rúa Waldo Álvarez Insua

Cunha lonxitude duns 160 metros, esta rúa comeza no cruzamento coa Peregrina e continúa dirección sueste cara á Nacional 640, denominada Benito Vigo neste tramo urbano. En orixe foi o camiño que levaba desde a capela ata o lugar do Castro, en Ouzande. Ata 1926, a vía tamén foi coñecida como Avenida da Fonte, por situarse un manancial na zona.

- Nese mesmo ano de 1926, Francisco Iglesias Pazos solicitou licenza para a construción dunha casa de planta baixa na prolongación da avenida da Fonte, fronte ao antigo campo de fútbol. No bosquejo ábreanse tres portas simétricas no lado esquerdo da fachada e unha porta cocheira no dereito, todas con enmarques [foto 17].
- En 1927, Albino Chacón Bergueiro solicitou licenza para a construción dunha casa. Segundo o proxecto, no baixo ábrese unha porta cocheira á esquerda seguida de tres portas simétricas cara a dereita, mentres que na planta alta dispóñense tres balcóns, o do centro cunha porta e os laterais con dúas [foto 18].



Foto 17. Proyecto de 1926. Archivo Municipal

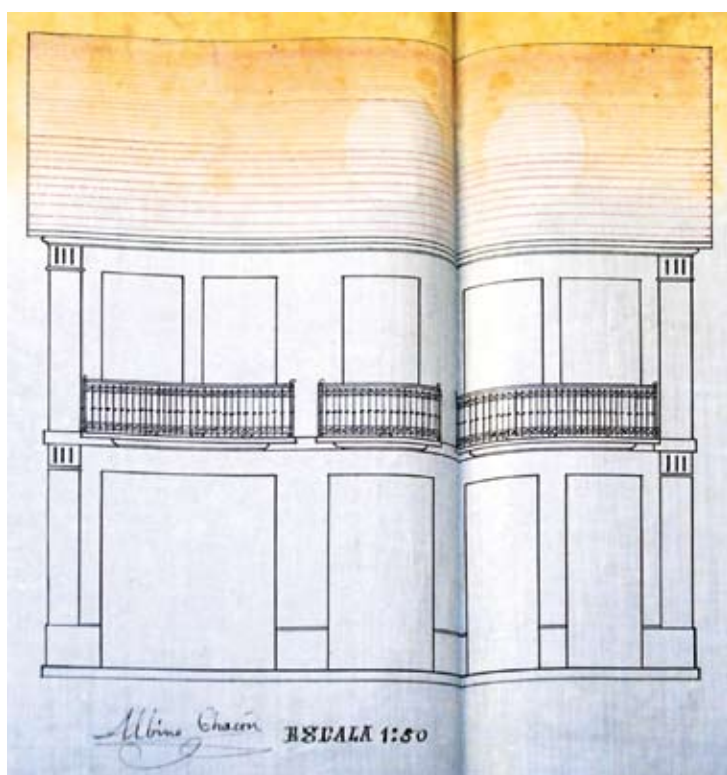


Foto 18. Proyecto de 1927. Archivo Municipal

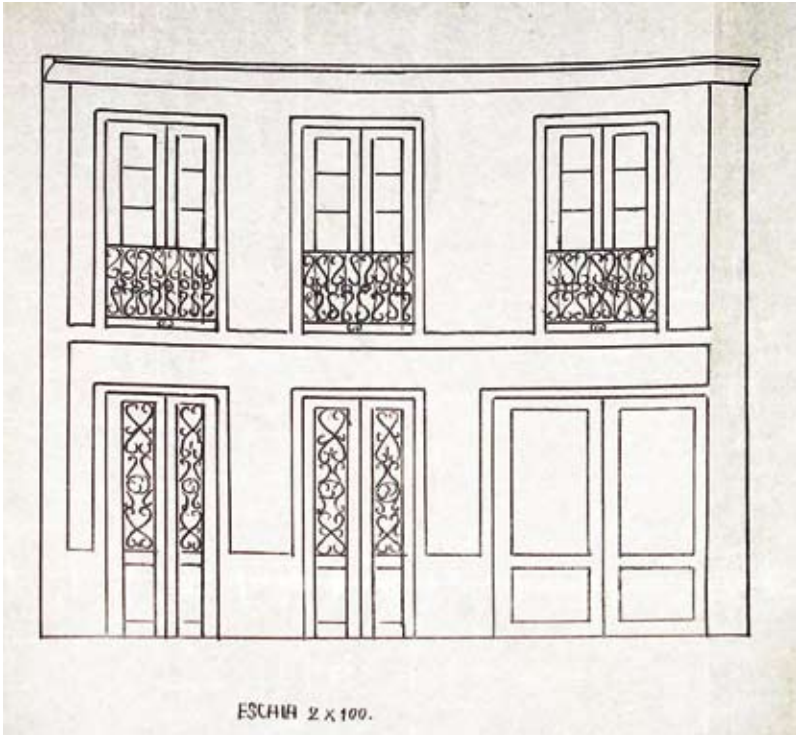


Foto 19. Bosquexo de 1929. Arquivo Municipal

- De 1929 data a solicitude de Juan Dopazo Hermida para unha casa na rúa do Mercado con tres balcóns na planta alta. No bosquexo obsérvase que no baixo ábrese unha porta cocheira de dúas follas no lado dereito da fachada [foto 19].
- No número 3 sitúase unha construción que consta de planta baixa e unha altura. Presenta un ancho de 20 metros cun xogo de entradas e portas de aire que só se rompe pola reconversión dun en escaparate no lado dereito e a porta cocheira no esquerdo. Enmarcada cunha xambas rebaxadas en chafrán, sitúanse sobre un pequeno baseamento a modo de tornarrodas. A carpintaría metálica e o sinal de vao indican que o último uso seguiu sendo entrada e saída de vehículos. As súas dimensións son de 2,50 por 2,90 metros [foto 20].





Foto 20. Detalle do nº 3

- A vivenda contigua, a número 5, ten dúas alturas e un ancho de tres vans. No baixo, dúas portas flanquean o portón, que funciona como entrada dun local comercial. As súas dimensións son de 2,05 de ancho por 2,95 de alto. Cómpre sinalar que a porta da dereita pechouse para convertela en escaparate. No primeiro piso ábrese unha porta de aire no centro a carón de dous balcóns, todos con varanda e carpintaría de aluminio [foto 21].



Foto 21. Fachada do nº 5

## Rúa Gradín

Esta vía, cunha lonxitude total de 380 metros, presenta na actualidade dous tramos diferenciados. O primeiro treito vai dirección noroeste desde a praza da Feira ata a encrucillada coas rúas 24 e 25 de xullo respectivamente. Desde este punto continúa cara ao oeste para desembocar no cruzamento coa rúa San Paio. A maior parte das casas unifamiliares foron construídas a partir da década dos 70, predominando os edificios e os bloques de vivendas. Así, centrámonos só nun proxecto.

- En 1927, José López Sangiao solicitou permiso para a construción dunha casa de dúas plantas no empalme do Camiño de Gradín coa rúa nº 7. O bosquejo presenta a particularidade de que reflicte un portón deseñado cunha persiana para un local comercial, polo que xa nos atopariamos ante un portalón deseñado cun uso diferente ao de cocheira [foto 22].





Foto 22. Proxecto de 1927. Arquivo Municipal

## Rúa irmáns Valladares

A vía dedicada a Avelina e Marcial Valladares ten 70 metros de lonxitude e presenta unha forma de «L». Na esquina con Pérez Viondi levantábase unha casa que, segundo rezaba no portal do xardín, dataría de 1889 e noutro tempo pertenceu á familia do avogado Camilo Pereira Freijenedo. Será nesta construción, remodelada en 2003 polo arquitecto Alejandro Torrado, na que nos fixaremos.

- En 1928, o novo propietario da casa, Manuel Durán Esmorís, solicitou permiso para construír unha fachada acaroada á súa casa. Situábase na esquina coa rúa Pérez Viondi e o proxecto estaba asinado polo construtor Antonio Loureiro. Trátase dunha modificación na que o promotor solicitou engadirille unha porta cocheira. Un portón que, con modificacións, consérvase hoxe como entrada a un garaxe [foto 23].

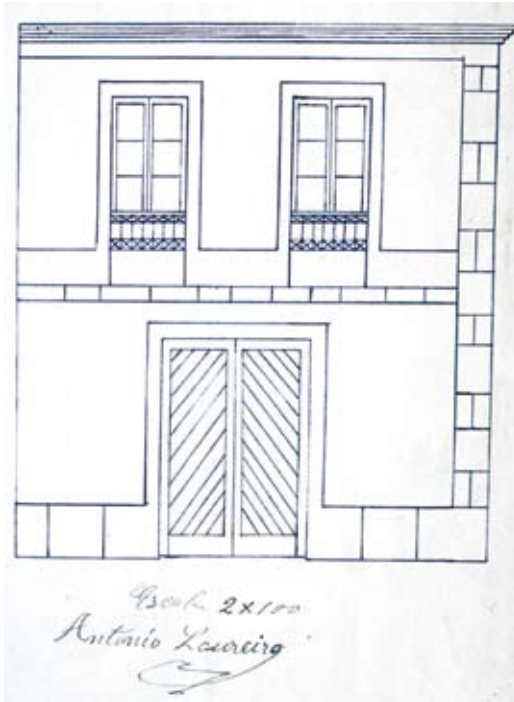


Foto 23. Bosquexo de 1927. Arquivo Municipal

## Rúa Baiuca

Cunha dirección leste-oeste e 250 metros de lonxitude, esta rúa comeza na encrucillada coa travesía Fernando Conde e remata na avenida de Ponteareas. Agás pola fachada de 1929 da antiga Casa do Pobo, que a duras penas sobrevive, presenta edificacións contemporáneas e moi modificadas. Por iso, citaremos só un proxecto que, en orixe, tivo un portón traseiro.

- En 1928, Perfecto Porto Fraíz solicitou permiso para construír unha casa entre Fernando Conde e a avenida das Moreiras ou camiño vello da Baiuca. No proxecto, a fachada traseira tiña un portón central flanqueado por dúas entradas. Porén, na actualidade, a vivenda non conserva a porta cocheira orixinal por mor das obras de reforma e ampliación ás que se viu sometida [foto 24].

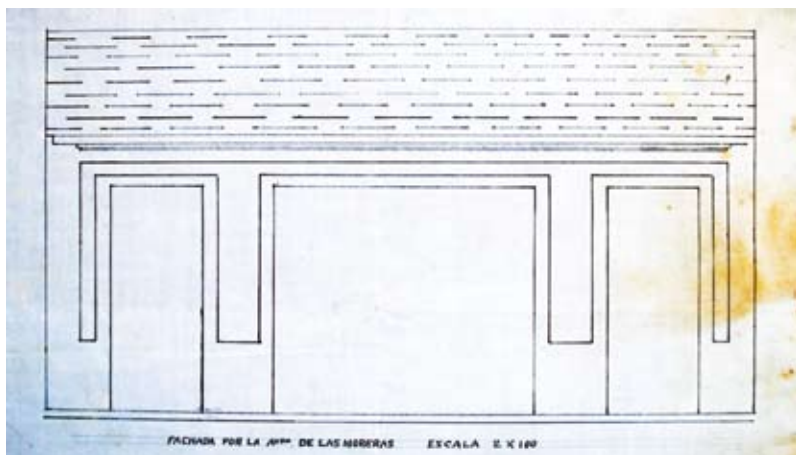


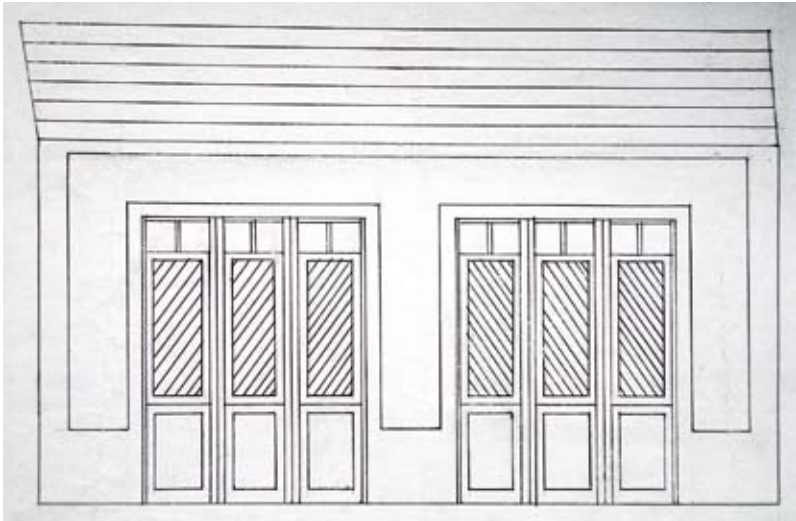
Foto 24. Bosquexo de 1926. Arquivo Municipal

### Rúa Marqués de la Vega de Armijo

Esta pequena travesía cunha lonxitude duns corenta metros está situada no entorno das prazas da Farola e da Igrexa, unindo as rúas San Paio e Don Nicolás. Das casas que continúan en pé, deterémolos no número 5, pois puido ser realizada a partir do proxecto que se comenta a continuación.

- O 29 de maio de 1929, o empresario Manuel Porto Verdura solicitaba licenza para *edificar una fachada en el solar que posee en la Travesía de Vega de Armijo y precisando para ello la autorización de la Excm. Comisión Municipal Permanente, acompaña plano*<sup>18</sup>. Este plano é un simple bosquexo dunha construción de planta baixa con dúas portas cocheiras de tres follas. Na actualidade, ese esbozo non se corresponde con ningunha das construcións da rúa. Porén, é probable que houbera un cambio de proxecto ou unha reforma posterior co engadido dunha planta, polo que se correspondería co número 5. Así mesmo, o bosquexo inicial e as características construtivas permítenos atribuírle o traballo ao mestre de obras Avelino Camba Mato. As portas, con diferentes usos na actualidade (local comercial e garaxe) teñen unhas dimensións de 3 metros de ancho por 3,75 de alto [fotos 26 e 27].

18 Arquivo Municipal da Estrada. Licenzas de obras de 1924 a 1935. Caixa 1382, expediente 97.



Fotos 26 e 27. Bosquexo e edificación na actualidade

## Rúa San Paio

Aséntase sobre a antiga estrada a Santiago de Compostela, cuxo tramo a Pontevea comezara a xestionarse en 1861. Con case medio quilómetro de lonxitude, une a praza da Farola con Figueiroa de Abaixo. As construcións que amosan máis interese atópanse no



Foto 28. Vista xeral da vivenda

primeiro tramo da rúa, próximas ao centro da vila. Ademais, presentamos un sinxelo bosquexo dunha das licenzas pedidas.

- No número 9 sitúase unha casa dos anos 30 que consta de baixo e unha altura. No andar térreo, a porta cocheira dispónse ao lado dereito precedida por dúas entradas. Enriba ábrese un balcón de pedra corrido con varanda de fundición de ferro. O portalón ten 2,40 metros de ancho por 2,90 de alto e está pechado cun portón automático en persiana de aluminio [foto 28].
- Segundo o lintel do número 11, a casa data de 1890, sendo das máis antigas conservadas na vila. A construción consta dun baixo no que se abren dúas portas con lintel escarzano e un piso pechado cunha galería de sete vans. A porta cocheira ábrese ao seu carón, con acceso directo á horta na que se gardaban os carruaxes, pois os propietarios orixinais, da familia Mato, tiñan un servizo de coches de alugueiro xa en 1915 e a concesión nesa década e na seguinte do transporte de viaxeiros a Santiago. A porta, que era de madeira e tivo enriba unha galería, ten unhas





Fotos 29 e 30. Vistas antiga e actual

dimensións de 2,30 metros de ancho por 2,70 de alto e hoxe está pechada cun portón de chapa [fotos 29 e 30].

- No número 17 érguese unha casa do primeiro cuarto do século XX reformada nos 80. Consta de planta baixa e unha altura. A porta cocheira ábrese ao lado dereito da fachada precedida pola entrada. Ten 1,90 metros de ancho por 2,50 de alto e péchase con dúas follas de aluminio. A planta superior atópase cerrada, perdendo a galería [foto 31].



Foto 31. Vista xeral da fachada

- No número 23 levántase unha casa da década de 1930 que consta de baixo e unha altura. Na planta térrea, a porta cocheira dispónse ao lado dereito xunto a unha fiestra e unha porta. A lectura de paramentos indica que o van central foi modificado, probablemente a mediados dos 80, pechándose a parte inferior. No que se refire á planta alta, cóbrese cunha galería, hoxe de aluminio. O portón ten 2,40 metros de ancho por 3,40 de alto e está pechado con dúas follas de madeira e un montante de cristal de 75 centímetros de altura [foto 32].
- A casa do número 33 está datada a finais dos anos 30. Conserva a porta cocheira con carpintaría de madeira cunha anchura de 2,70 metros e un alto de 3,10. O portalón ábrese no centro da fachada flanqueado por dúas portas, unha delas cegada na actualidade, a da dereita. Enriba dispónse un balcón entre portas de aire [foto 33].





Foto 32. Detalle da fachada do nº 23



Foto 33. Detalle da fachada do nº 33



Foto 34. Detalle da porta do nº 37

- Aínda que construída nos anos 50, incluímos a vivenda racionalista do número 37 pola tipoloxía da porta cocheira e o seu estado de conservación. Trátase dunha porta de entrepanos de madeira de castiñeiro con tres follas e mainel construída polo carpinteiro Severino Riveira Ferrín (A Estrada, 1909-1960) [foto 34].
- Na beirarrúa oposta, consérvanse outras portas cocheiras como as dos números 24 e 28. Trátase de vivendas nas que a porta cocheira conservou o seu uso orixinal, aínda que non a carpintaría de madeira [fotos 35 e 36].
- En 1924, Benito Baliño Garea pediu permiso para construír unha casa de planta baixa con tres portas, sendo cocheira á da esquerda. Trátase dun bosquexo moi sinxelo no que sobresaie o zócolo da fachada xunto cos enmarques dos vans [foto 37].



Fotos 35 e 36. Vista xeral das fachadas

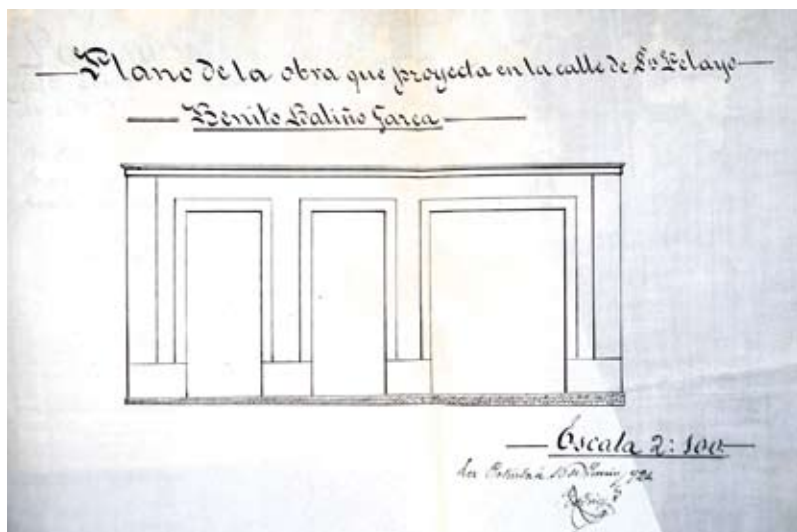


Foto 37. Bosquexo de 1924. Arquivo Municipal

## Rúa Pérez Viondi

Situada sobre a antiga estrada a Vilapouca, trátase dunha vía que se aproxima ao medio quilómetro. Cunha dirección norte-sur, nace na praza da Farola e conduce ata a encrucillada que leva a Ouzande. Por este motivo tamén foi coñecida como rúa de San Lourenzo, patrón da parroquia veciña. Do primeiro tramo da rúa deterémonos en dúas singulares construcións que conservan os portóns.

- No número 14 érguese unha casa dos anos 30 que posúe dúas portas cocheiras. A vivenda presenta unha estrutura simétrica con tres portas de entrada, unha central e dúas laterais, abríndose no medio os portais. A planta superior segue o mesmo esquema, cun balcón de formigón ao que se abren tres portas na mesma liña que as do baixo e dúas galerías de cemento enriba dos portálons. Un dos vans está pechado con dúas follas de aluminio mentres que o outro conserva a carpintería de madeira cunha porta de catro follas e montante de cristal que mide 2,10 por 3 metros [foto 38].
- No número 15 da beirarrúa oposta érguese outra casa que consta de baixo e unha altura. A porta cocheira sitúase no medio e está





Foto 38. Detalle dun dos baixos do nº 14



Foto 39. Vista xeral do nº 15

flanqueada por dúas entradas. Debido aos diversos usos que se lle deu ao baixo, a estrutura inferior está moi modificada. Pola contra, a nivel arquitectónico, sobresaie a planta alta na que se abre unha galería de madeira seguida dun balcón de pedra de dous



Foto 40. Detalle da fachada

vans con varanda de fundición. O portón ten unhas dimensións de 3,50 de ancho por 2,90 metros de alto e está pechado cunha reixa metálica de persiana [foto 39].

### Rúa Serafín Pazo

Trátase da antiga rúa da Consolación que conducía a Compostela a aos/ás arrieiros/as e camiñantes de Terra de Montes. O nome Serafín Pazo recibíuno en 1907 en recordo do médico da vila. Na actualidade divídese en dous tramos ao estar atravesada pola estrada de circunvalación. Así, fixarémonos en dúas obras do primeiro, que é o que une as prazas do Concello e da Farola.

- No número 9 sitúase unha casa de pedra que linda polo norte co antigo camiño real. Presenta un baixo cunha porta cocheira á esquerda á que segue cara a dereita a de entrada. Na primeira planta ábreanse tres balcóns con balaústres de ferro e na segunda unha galería. A vivenda foi rehabilitada e o portalón conservou o seu uso orixinal [foto 40].



Foto 41. Detalle da fachada

– Na mesma beirarrúa, a altura do 19, sitúase outra porta cocheira que tamén conservou o seu uso. Dispónse no centro da fachada dunha casa de planta baixa e unha altura. O portón está flanqueado por dúas portas de entrada e, seguindo o mesmo eixo de simetría, na planta alta ábreanse tres balcóns con varanda de fundición de ferro. As dimensións son de 2,55 por 3,25 metros. Trátase dunha porta cocheira na que destacan os enmarques de cantaría do van, coas esquinas en bisel e a clave decorada [foto 41].

### Praza da Feira

Neste espazo consérvanse diferentes tipoloxías de portas cocheiras. A primeira atopámola integrada na propia estrutura da

casa, a seguinte aparece acaroadada, vendo logo dúas pareadas e dous portais exentos que se corresponden coas entradas ás hortas de dúas casas con fachada á rúa Ulla [foto 42].

– No número 1 sitúase a vivenda de planta baixa e unha altura coa porta cocheira no lado dereito. Enriba da mesma sitúase un balcón de dous vans. Cara a esquerda ábreanse as entradas sobre as que se dispoñen dúas portas de aire. As varandas dos balcóns son de formigón, repetindo un modelo característico noutras obras da Estrada da década de 1920. A porta cocheira ten unhas dimensións de 2,60 metros de ancho por 2,90 de alto, dando paso en orixe a unhas cortes. Na carpintaría conserva a madeira das tres follas, estando reforzada a parte inferior cunha chapa metálica [foto 43].





Foto 42. Portóns de dúas hortas



Foto 43. Vista xeral da fachada do nº 1



Foto 44. Vista xeral do nº 4

- No número 4 a porta cocheira sitúase acaroada á vivenda principal polo lado dereito. A edificación, segundo reza enriba do lintel do balcón central, data de 1912, sendo das máis antigas da zona e da vila. Repite un esquema sinxelo e característico de casas construídas ao pé das vías de comunicación con tres portas no baixo que se corresponden na planta alta con balcóns con varanda de fundición de ferro. A porta cocheira, pechada cun portón metálico e cun engadido enriba, conserva o uso de garaxe. Mide 2,45 por 3,15 metros [foto 44].
- No número 16, as portas cocheiras dun antigo taller seguen a usarse como acceso a un local comercial. As súas dimensións son de 2,55 por 3,20 metros. Sitúanse no lado esquerdo da fachada, estando flanqueadas por dúas portas de entrada, unha dela exenta da estrutura principal da casa. Enriba ábrense cinco portas de aire coa mesma tipoloxía de varanda de formigón da casa nº 1. As portas sobresaen polo seu bo estado de conservación e pola tipoloxía, estando acristalada a parte media e superior. Igual que o portón próximo, a parte inferior reforzouse cunha chapa metálica [foto 45].



Foto 45. Vista xeral do nº 16

### **Pechando portas: conclusión**

A través deste percorrido pretendín poñer o foco de atención nun elemento arquitectónico que a miúdo pasa desapercibido: as portas cocheiras; elemento que fala do pasado rural dunha poboación agrícola e gandeira e do seu tránsito cara a unha vila comercial e de servizos. Se damos un paseo físico por estas rúas, seguro que nos fixamos nalgunhas desas portas pola súa carpintaría ou polo desgaste das xambas. Pero é probable que non reparemos nos amplos vans que están pechados con reixas ou persianas automáticas de garaxes. Así, as reformas ás que se viron sometidas estas edificacións polas adaptacións aos novos tempos e usos provocaron cambios que levaron á perda destas e doutras pezas como varandas, galerías ou baixantes. O mesmo ocorre coas construcións deshabitadas e en estado de abandono. Por iso, os traballos de divulgación e difusión convértese nunha das maneiras de concienciar sobre a importancia do noso patrimonio urbano e os bens que o conforman. A isto sería necesario engadir a necesidade de instrumentos legais, sensibilidade política e axudas á conservación e á rehabilitación.

## Fontes documentais

- Arquivo Municipal da Estrada. Licenzas de obras desde 1924 a 1935.  
 Arquivo fotográfico da familia Mato Oliveira.  
 Arquivo fotográfico da Asociación Cultural Vagalumes.

## Bibliografía

- ARCA CALDAS, Olimpio: *Callejero Histórico da la Villa de A Estrada*. Concello da Estrada, A Estrada, 1996.  
*De Carpinteiros, Ebanistas, Fragueiros e Torneiros estradenses ata 1985*. Pontevedra, 2012.
- CABEZA QUILES, Fernando: *Toponimia da Estrada*. Real Academia Galega, 2018.
- FERNÁNDEZ BASCUAS, M. J.: «Aproximación á xénese urbanística da vila de A Estrada. I», en *A Estrada. Miscelánea histórica e cultural*, número 2. A Estrada, 1999.  
 «Aproximación a xénese urbanística da vila da Estrada II. A transición urbanística. (1901 - 1926)», en *A Estrada. Miscelánea histórica e cultural*, número 3, 2000.
- GONZÁLEZ MARTÍN, Gerardo: *Gallegos al volante. 1900-1930. Orígenes del automóvil en la provincia de Pontevedra*. Instituto de Estudios Vigueses, Vigo 1995.
- IGLESIAS CORTIZO, Clara: *Os nomes da Estrada. Orixe dos topónimos das parroquias e lugares do Concello da Estrada*. Edicións Fervenza, 2018.
- VARELA CASTRO, Pedro: *La Estrada*. El Eco de Santiago, 1923.

## Webgrafía

- Fondo antigo virtual da Universidade de Murcia: <https://bibliotecafloridablanca.um.es/bibliotecafloridablanca/handle/11169/7016>
- Regulamento para o servizo dos carruaxes destinados á condución de viaxeiros, Gaceta de Madrid do 15 de maio de 1857: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1857/1592/A00001-00001.pdf>
- Regulamento para servizo de coches automóbiles polas estradas do Estado, Gaceta de Madrid do 20 de setembro de 1900: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1900/263/A01141-01142.pdf>
- Gaceta de Madrid nº 339 de 5 de decembro de 1909, dispoñible en <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1909/339/A00477-00480.pdf>  
[http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/1900\\_1924/rd1909.htm](http://www.carreteros.org/legislaciona/antigua/1900_1924/rd1909.htm)