

OBSTÁCULOS ESTRUCTURALES AL DESARROLLO DE LOS INTERCAMBIOS COMERCIALES EN LA GALICIA DE LA EDAD MODERNA

Hortensio Sobrado Correa
Universidade de Santiago de Compostela

RESUMEN. En la Galicia de la Edad Moderna la existencia de toda una serie de obstáculos geográficos y legales, tales como la insuficiencia y mal estado de los caminos, el rudimentario sistema de transportes, así como la pervivencia de aduanas interiores, de peajes y derechos de paso y tránsito, limitaban el desarrollo de los intercambios comerciales y favorecían la fragmentación de los mercados. Asimismo, también hay que tener presentes los obstáculos coyunturales o de carácter socioeconómico, ya que la dinámica de los flujos comerciales dependía de la capacidad de generar excedentes productivos comercializables y de una demanda que dinamizase los consumos. En el caso de una región básicamente agraria como Galicia ambos factores estructurales se caracterizaban por su debilidad, pues primaba un alto grado de autosuficiencia familiar, así como un escaso poder de compra, lo que, en su conjunto, determina el predominio de un comercio débil estructuralmente, arcaizante y poco arraigado en el marco regional.

Palabras Clave: Galicia, Antiguo Régimen, obstáculos estructurales, comercio, transportes, autosuficiencia familiar.

ABSTRACT. The development of trade in Galicia in the Modern Age suffered from both geographical and legal limitations, including a sparse, ill-kept highway network, rudimentary transport practices, and the persistence of internal customs duties and highway tolls. There were also both long- and short-term socioeconomic obstacles, since trade depended on both demand and the capacity to produce marketable surpluses, both of which were weak in a primarily agrarian Galicia characterized by subsistence farming and low family purchasing power. In short, commerce was structurally weak, antiquated and poorly established at the regional level.

Keywords: Galicia, Ancien Regime, structural obstacles, commerce, transports, subsistence farming.

A TRAVÉS de nuestra aportación a este volumen monográfico sobre el comercio trataremos de reflexionar en torno a los obstáculos estructurales que en la Galicia de la Edad Moderna limitaban el desarrollo de los intercambios comerciales, especialmente de aquellos que se realizaban por vía terrestre. Aunque esta es una cuestión que ya hace años ocupó la atención de varios investigadores, estimamos que es de gran relevancia para comprender en su justa medida algunas de las claves del comercio gallego de esta época.

Haciendo balance de la evolución de las investigaciones en el ámbito de la Galicia del Antiguo Régimen, salta a la vista que la historiografía gallega ha prestado poca atención al estudio del comercio, y de modo particular al análisis del comercio interior de bienes y servicios, que ha padecido un mayor desinterés, orientándose buena parte de las investigaciones hacia el comercio marítimo¹, y fundamentalmente al colonial², al que se ha prestado una atención preferente en detrimento del comercio interior.

Las razones de tal relegación son diversas, y en la mayoría de los casos provienen de la propia penuria documental, de la escasez de fuentes que permitan medir con garantía los flujos mercantiles interiores. Aunque tampoco hay que olvidar que a menudo el descuido hacia el tema proviene del desinterés demostrado por los historiadores, más fascinados por el tráfico marítimo a gran distancia, atraídos por los aspectos más brillantes de un comercio transoceánico que giraba alrededor de ricas mercancías, frente a las que los intercambios del interior parecen cosa de poco lustre, negocio de campesinos. Tal desatención historiográfica no deja de sorprender, cuan-

1 FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, 1988; “La villa de Pontevedra y el comercio de Galicia en la primera mitad del siglo XVI”, en EIRAS ROEL, A. (Coord.): *El reino de Galicia en la época del emperador Carlos V*, Santiago, 2001, pp. 581-606; “Galicia en la marisma de Castilla: la dinámica de los intercambios mercantiles”, en ARÍZARANA, B. et alii (Coords.): *Ciudades y villas portuarias en el Atlántico en la Edad Media*, Logroño, 2005, pp. 165-186; MEIJIDE PARDO, A.: “El comercio marítimo de los países del norte con Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios Geográficos*, nº 81, 1960, pp. 443-453; *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña (1689-1815)*, A Coruña, 1966; *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, 1971; BRAVO CORES, D.: “Las relaciones comerciales entre Pontevedra y Andalucía a mediados del siglo XVI”, en *Actas II Coloquio Historia de Andalucía. Andalucía Moderna*, Córdoba, 1983.

2 RODRÍGUEZ VARELA, E.: “El Real Consulado de comercio de La Coruña y la apertura del comercio indiano”, en EIRAS ROEL, A. et alii: *Las fuentes y los métodos*, Santiago, 1977, pp. 307-318; MARTÍNEZ BARREIRO, E.: *La Coruña y el comercio colonial gallego en el siglo XVIII*, Sada, 1981; ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1770-1818*, A Coruña, 1986; QUINTANA GARRIDO, X. R.: “Atraso económico e historia: burguesía e comercio colonial en Galicia”, *Grial*, XXV, nº 95, 1987, pp. 95-100; LOSADA ÁLVAREZ, A.: “A nova percepción do mundo colonial, as colonias americanas no século XVIII galego, comercio colonial expedicións colonizadoras”, en *Congreso Internacional do Tricentenario de Fr. Martín Sarmiento, 1695-1995*, Santiago, 1997; MONTERO AMENEIRO, L.M.: “Una compañía de comercio Internacional en la Galicia del s. XVIII”, en *Coloquio Internacional “Los extranjeros en la España Moderna”*, Málaga, 2002, pp. 519-528; MARIÑO BOBILLO, M^a.C.: “La crisis del comercio colonial en La Coruña, el corso y el comercio de esclavos”, en *La Coruña: historia y turismo*, A Coruña, 2005.

do, tal y como señaló en su momento Marcos Martín, si bien el comercio interior no ofrecía las mismas posibilidades de acumulación de beneficio a corto plazo, sin embargo movilizaba un volumen de mercancías mucho mayor, siendo asimismo más cuantiosas en conjunto las cifras de su valor³; con lo que, en realidad, los intercambios del interior resultan enormemente trascendentes a nivel socioeconómico, ya que en sociedades eminentemente rurales como la gallega, es fundamentalmente este tipo de tráfico el que tiene verdadera relevancia económica y no el más lejano y exótico, que puede llegar a resultar intrascendente para una buena parte de la población.

No hay que olvidar que, en perspectiva histórica, en el seno de la red de tráfico e intercambios los flujos económicos tienden a superponerse en sucesivas capas o estratos. Así, en la base se sitúan tráfico casi siempre de corto recorrido pero de enorme volumen, en los que “se desarrollan los intercambios más primarios derivados de la explotación agraria y de las opciones pluriactivas campesinas”⁴. Por encima se situarían las relaciones económicas intercomarcales e interregionales que implica la circulación de menos bienes, pero más remuneradores y más monetizadores (vino, lana, ganado, artesanías rurales, etc.). A continuación se podría distinguir un comercio básicamente urbano, de bienes de lujo y manufacturas de calidad, mucho más restringido; y finalmente, coronando la red de intercambios estaría el gran comercio transoceánico⁵, que aunque más espectacular y vistoso, sin embargo tenía una menor trascendencia económica para el conjunto de la población, y particularmente para la dinámica de los intercambios en el mundo rural.

Hay que tener presente que en la base de la red de tráfico e intercambios era donde circulaban los excedentes agrarios y donde se movilizaba la fuerza de trabajo disponible estacionalmente, mientras que las tres capas superiores requerían “la existencia de redes financieras que engrasaran a base de dinero los movimientos de bienes”⁶. Evidentemente, en el caso de la Galicia del Antiguo Régimen, dadas sus características socioeconómicas, no cabe duda de que es en el estrato inferior (de corto radio) en el que se desarrollan una parte muy importante de los intercambios mercantiles, aunque exista una representación de todos los demás estratos (incluido el protagonismo de las ciudades como redistribuidoras de mercancías), y a lo largo del período moderno, sobre todo en el XVIII, se hayan producido momentos en que

3 MARCOS MARTÍN, A.: “Comunicaciones, mercados y actividad comercial en el interior peninsular durante la época moderna”, en LOBO CABRERA, M. y SUÁREZ GRIMÓN (Eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas, 1994, pp. 187-204.

4 MORENO FERNÁNDEZ, J.M.: “La articulación y desarticulación de regiones económicas en la época de la Revolución Liberal”, *VII Encuentros de didáctica de la Historia Económica*, 2003.

5 MORENO FERNÁNDEZ, J.M.: *Ibidem*.

6 MORENO FERNÁNDEZ, J.M.: *Ibidem*.

tanto el comercio interregional como incluso el transoceánico han conocido momentos de cierto auge.

Mayoritariamente se ha apuntado que en la Galicia de la Edad Moderna predominaba un comercio débil estructuralmente, arcaizante y poco arraigado en el marco regional. Un comercio escasamente articulado y muy poco desarrollado. Tradicionalmente se ha supuesto que la causa fundamental que explica el escaso desarrollo de los intercambios en la Galicia del Antiguo Régimen es la inexistencia o mal estado de las infraestructuras camineras, idea que habría que revisar, o cuanto menos, matizar. Es cierto que en la falta de articulación de los mercados jugaban un papel destacado una serie de obstáculos geográficos y legales, tales como las insuficiencias y mal estado de los caminos, el rudimentario sistema de transportes, e incluso la pervivencia de aduanas interiores, de peajes y derechos de paso y tránsito, factores que oponían serios obstáculos a la comercialización y favorecían la fragmentación de los mercados⁷. No obstante, frente a la idea, quizás escasamente contrastada, de que dichos obstáculos estructurales constituyen la causa principal del escaso desarrollo de los intercambios mercantiles en Galicia, hay que tener presente, que no se deben confundir caminos con tráficos, ya que el volumen de mercancías transportadas por caminos seguramente fue mucho más grande que el sugerido por las impresiones de las deplorables condiciones de las rutas⁸.

Tal y como señala Santos Madrazo en algunas de sus reflexiones sobre los transportes en la Edad Moderna, los investigadores a menudo reparamos muy poco en la trascendencia de la red descentralizada de caminos térreos no principales, de piso firme natural, que durante siglos constituyeron casi el único soporte material por el que circularon las personas, los excedentes comercializables, o las noticias, y por la que a diario transitaban miles de arrierías haciendo posible los intercambios de lo que unas zonas sobraba por lo que en otras faltaba. No hay que olvidar que sobre este tipo de vías de comunicación básicas (muchas veces simples veredas o caminos vecinales) era por donde transitaban las mercancías que alimentaban ferias y mercados. Tráficos que en apariencia pueden parecer modestos, pero de los que en realidad dependía en buena medida la demanda social, y cuyo protagonismo descansaba sobre los campesinos.

Apenas se ha indagado en la inmensa masa documental de los protocolos notariales, o en las posibilidades que ofrece el Catastro de Ensenada, para aproximarse a la verdadera magnitud del comercio gallego de la época o a los protagonistas de

7 Para el caso general de España, vid. GARCÍA FERNÁNDEZ, M.: “El comercio interior y exterior en España en la Edad Moderna”, en ALVAR EZQUERRA, A. et alli.: *La economía en la España moderna*, Madrid, 2006, (pp. 87-200), pp.109-115.

8 FRAX, E. y MADRAZO, S.: “El transporte por carretera, siglos XVIII-XX”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, nº 1, 2001, pp. 31-56.

los tráficos e intercambios mercantiles. Y en este sentido, creemos que este número monográfico de *Obradoiro* constituye una magnífica oportunidad para retomar el estudio del comercio, y dar un paso adelante en un tema del que en muchos casos tenemos más sombras que luces.

Por lo tanto, el hecho de que Galicia presente en la época una mala infraestructura viaria no es razón para que descanse en este factor todo el peso del modesto desarrollo mercantil gallego, e incluso su atraso económico. De hecho, es sabido que hay zonas en la periferia peninsular que tampoco se caracterizaban por contar con buenos caminos, como es el caso de Cataluña, y que, sin embargo, logran un gran dinamismo industrial y mercantil en el transcurso del Antiguo Régimen, en parte merced a la iniciativa de determinados grupos sociales, así como al papel que tuvieron las importantes exportaciones de aguardientes y vinos en la formación de un sistema de relaciones exteriores que a través de la reinversión de capitales en el ámbito comercial e industrial, contribuyó a animar las primeras etapas del despegue industrial del principado⁹.

Consecuentemente, a la fuerza tenemos que destacar la incidencia de una mayor complejidad en lo que a obstáculos estructurales se refiere, por lo que hay que tener muy presentes los obstáculos coyunturales o de carácter socioeconómico. En este sentido, no hay que olvidar que, por encima de todo, la dinámica de los flujos comerciales dependía de la capacidad de generar excedentes productivos comercializables y de una demanda que dinamizase los consumos. En el caso de una región básicamente agraria como Galicia ambos factores estructurales se caracterizaban por su debilidad, pues primaba un alto grado de autosuficiencia familiar, así como un escaso poder de compra. Por aquel entonces difícilmente podían existir mercados extensos, y menos aún un verdadero mercado regional, si la actividad productiva no deparaba un volumen de producción suficiente capaz de ofrecer excedentes comercializables y de consolidar una oferta creciente de productos, máxime, si al mismo tiempo, la gran mayoría de la población tendía al autoconsumo; lo que en su conjunto reducía ostensiblemente el progreso de las actividades mercantiles. Además, no hay que olvidar que la propia dinámica de la economía del Reino de Galicia, apenas estimula las iniciativas inversoras de los grupos con capacidad económica para hacerlo, con lo que, se podría decir que las estructuras socioeconómicas imponían serios obstáculos a la modernización; tal y como se constata, sobre todo, con los grupos autóctonos burgueses, con una mentalidad muy tradicional, y en cierto modo “señorializada”¹⁰.

9 VALLS, F.: *La catalunya atlántica. Aiguarent i teixits a l'arrencada industrial catalana*, Vic, 2004.

10 EIRAS ROEL, A.: “La burguesía mercantil compostelana a mediados del siglo XVIII: Mentalidad tradicional e inmovilismo económico”, en EIRAS ROEL, A. et alii.: *La Historia Social de Galicia en sus fuentes de protocolos*, Santiago, 1981, pp. 521-564.

1. El problema de las comunicaciones

Las singularidades del relieve accidentado de Galicia estimularon su aislamiento del resto de los reinos de la corona de Castilla, al tiempo que una gran dispersión de su poblamiento facilitaba la proliferación de una serie de mercados autárquicos. En el transcurso de la Edad Moderna la red viaria gallega se caracterizó por presentar, de forma más o menos permanente, graves problemas derivados, tanto de las deficiencias de las rutas intrarregionales, como de la escasez de salidas hacia Castilla. El mal estado de los caminos para la circulación de personas y de mercancías era una constante a lo largo y ancho del territorio gallego. La mayor parte de la red caminera gallega estaba compuesta por vías sin ningún tipo de pavimentación, simples caminos de herradura, que en época de lluvias quedaban casi impracticables para el tránsito de viajeros a pie o a caballo, haciendo muy difícil el paso de mulas de carga.

En los albores de la Edad Moderna en Galicia primaba un sistema de comunicaciones terrestres de herencia medieval, en el que aún se conservaban buena parte de las características de la antigua red de calzadas¹¹. Los repertorios de caminos de Juan de Villuga de 1546 y el de Alfonso de Meneses de 1576, registran la existencia de tres o cuatro rutas básicas en la Galicia del XVI: el camino de Santiago a La Coruña (10 leguas), el de La Coruña a Finisterre (12 leguas), el de Santiago a Finisterre (16 leguas) y el de Santiago a San Juan de Pie de Puerto (152 leguas), coincidiendo con el tradicional Camino de Santiago¹².

Al lado de estas vías principales que unían a las ciudades y villas más importantes del Reino, que eran más bien caminos de herradura sin pavimentar, aunque en algunos tramos se pudiese transitar con carretas o coches de caballos, existía una extensa red de pequeños caminos y veredas -muchas de ellas simples corredoiras, que debían conservar transitables los propios vecinos-, que comunicaban aldeas y parroquias contiguas para satisfacer las necesidades de tránsito de la población campesina, sobre todo el acceso a las tierras de labor.

Aunque se hacen algunas mejoras en varios caminos interiores, sobre todo del área occidental, transformando los antiguos caminos de herradura en caminos de rueda¹³; sin embargo, a fines del Antiguo Régimen en Galicia la red viaria interior

11 FERREIRA PRIEGUE, E.: "Los caminos medievales de Galicia", *Boletín Auriense*, Anexo 9, Ourense, 1988.

12 MORENO PEÑA, J.L.: "Las comunicaciones en la época del Consulado", en BALLESTEROS CABALLERO, F. (Dir.): *Actas del V Centenario del Consulado de Burgos (1494-1994)*, Burgos, 1994, pp. 102-178.

13 BARREIRO GIL, M.J.; DOPICO, F.: "Os camiños da provincia de Santiago. Introducción ó estudio do transporte na Galicia do Antigo Réxime", *Museo de Pontevedra*, t. XXXII, 1979, pp. 171-187.

continúa caracterizándose por su gran precariedad. Además, hasta la construcción del camino real de Madrid a Coruña (entre 1763 y 1772), Galicia había sido casi inaccesible al tránsito rodado desde el exterior¹⁴. En las postrimerías del XVIII los únicos caminos carreteros eran los del eje A Coruña-Tui (A Coruña-Santiago; Santiago-Tui) y A Coruña a Castilla, por Piedrafita del Cebrero. Precisamente, los vecinos de Santa María del Cebrero tenían a su cargo la limpieza de los caminos de entrada a Galicia por aquellas fragosas tierras, ocupándose “la mayor parte del año en allanar los caminos y quitar las muchas nieves que se mantienen en aquel puerto”; a cambio de cuya labor gozaban de un privilegio expedido por el rey D. Enrique, en el año de 1407, y confirmado por los reyes sucesores, que les eximía del pago de todo género de pechos, monedas, servicios, fonsaderas y otros tributos; aunque, hacia 1747, una real orden cuestiona dicho privilegio, obligándoles a sujetarse a las cargas concejiles y demás bagajes, lo que lleva a los vecinos a protestar, argumentando que sin sus trabajos de mantenimiento los caminos de acceso a Galicia quedarían intransitables¹⁵.

Aunque la Intendencia General de Caminos y Correos acordó en 1776 y 1795 llevar adelante el proyecto del camino carretero de Benavente a Ourense¹⁶, sin embargo, hasta el siglo XIX no se construye el camino de Benavente a Vigo, que iba a través de Ourense, con ramales a las ciudades de Santiago y Tui, y a la villa de Pontevedra, proyecto con grandes expectativas económicas para Ourense y sus exportaciones vitícolas. Asimismo habrá que esperar al XIX, sobre todo a su segunda mitad, para que la red transversal de caminos carreteros experimente cierta ampliación¹⁷.

A finales del Antiguo Régimen la tónica general seguía siendo la de una red caminera transversal en muy mal estado. Esta situación era especialmente seria en las zonas del interior gallego, en donde la mayoría de los caminos se encontraban en unas condiciones lamentables. Abundan las menciones a caminos intransitables, a puentes caídos o que no permiten el paso de carruajes. Todavía en 1804, Lucas Labrada, en su “Descripción de los caminos antiguos y modernos del Reino de Galicia”, publicada en su célebre *Descripción económica del Reino de Galicia*, llamaba la atención acerca del lastre que suponían las malas comunicaciones de Galicia para dar salida a sus producciones a través del comercio: “Una provincia, por la mayor parte montuosa, cual es

14 GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M.: *La red viaria gallega, 1750-1850*, Santiago, 1986; *El Camino de Acceso a Galicia en el siglo XVIII*, A Coruña, 1987; *Galicia incomunicada por red viaria en el XVIII*, A Coruña, 1999; NÁRDIZ ORTÍZ, C.: *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*, 1992.

15 AHPL, Ayuntamiento, Act. Cap., Lib. 43.

16 ARTAZA MONTERO, M. M^a.: “La Junta del Reino y las carreteras de Galicia, 1775-1834”, *Revista del Instituto “José Cornide” de Estudios Coruñeses*, año XXII, n^o 23, 1986, pp. 243-251.

17 BARREIRO GIL, M.J.: “El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX”, *Revista Galega de Economía*, vol. 10, n^o 1, 2001, pp. 1-21.

Galicia, con los peores caminos transversales que se pueden imaginar, mal puede adelantarse sin ellos la cultura de las tierras, ni dar salida a sus productos”¹⁸.

El propio Labrada reconoce que muchos de los caminos y veredas que cruzan las comarcas del interior gallego están en un penoso estado para la circulación de personas, y sobre todo de mercancías; así, los que salen de la ciudad de Ourense a varios puntos de la provincia “son naturalmente quebrados, y los más de ellos están casi intransitables y embarazados con ruinas de paredes y cauces para el aprovechamiento de aguas mal dispuestos”; y en el concejo de Navia de Suarna “casi todos los caminos son intransitables; y que por más esfuerzo que hacen aquellos naturales en el poco tiempo que les queda después de sus labores, tan precisa para sus mísera subsistencia, no pueden alcanzar sus fuerzas por lo quebrado y peñascoso del país a ponerlos en un estado regular”. Muchos de los caminos apenas permiten la circulación de una caballería, como ocurría en el que iba del valle de Valdedorras al Bierzo, que “es tan estrecho que sólo cabe una caballería, y muy pedregoso, por lo que apenas pueden andar por allí sin carga; motivo por que los arrieros se ven precisados a transitar por otros caminos con bastante rodeo e incomodidad”.

También son muy conocidas algunas descripciones que hicieron otros ilustrados gallegos de la precaria red de caminos de la época, en las que se recalca la necesidad de su reparación y ampliación. Así, cabe destacar las de Sarmiento en su *Viaje a Galicia* (1754-1755), de José Cornide en su manuscrito *Informe sobre los puertos y caminos de Galicia*, o de Suárez Freire y su *Viaje desde la villa de Benavente o breve descripción de sus dos carreteras* (1813). Asimismo, destacan las propuestas de Pedro Antonio Sánchez a Carlos III para hacer navegable el Miño, y con ello abrir un acceso fluvial al corazón de la Galicia interior, a fin de facilitar y abaratar la comercialización del vino del Ribeiro, así como, el transporte de madera, y la provisión y tráfico de artículos de consumo –pescado salado, lienzos, granos, etc.-¹⁹.

Si bien, en el transcurso de la segunda mitad del XVIII desde las Juntas del Reino se manda preparar un buen número de expedientes de construcción y arreglo de caminos en Galicia, toda una serie de dificultades, acaban por bloquear muchos de ellos antes o durante su ejecución²⁰. Entre las causas que explican esta precariedad de los caminos, aparte de los problemas derivados de las particulares dificultades que

18 LABRADA, L.: *Descripción económica del Reino de Galicia*. Edición de F. Río Barja, Vigo, Galaxia, 1971.

19 SÁNCHEZ, P. A.: *La economía en los escritos de...*, edición de BEIRAS, X. M., Vigo, 1973; SAAVEDRA, P. (Ed.), *Agricultura e Ilustración*, Ourense, 1999.

20 ARTAZA MONTERO, M.ª: “La Junta del Reino y las carreteras de Galicia, 1775-1834”, *Revista del Instituto “José Cornide” de Estudios Coruñeses*, año XXII, nº 23, 1986, pp. 243-251; GARCÍA TATO, I.: “Proyecto de reparación y modificación de trazado del camino real a su paso por Valdeorras, 1775-1805”, *VI Semana de Historia de Valdeorras, Cuaderno monográfico*, nº 25, 1998.

el terreno y la climatología imponen a las tareas de apertura y consolidación de los caminos, habría que unir muchos otros factores de carácter social, económico y administrativo que juegan en contra del éxito de dichas empresas; desde la ineficiencia del sistema de financiación de los gastos camineros, provenientes en su mayoría del recargo sobre los tributos que gravaban el consumo de determinados productos de mayor circulación –esencialmente la sal-, pasando por la propia situación de pobreza de los campesinos que, apenas permiten imponerles la carga concejil de recomposición de los caminos; hasta la atonía social que parece envolver dicha cuestión, pues los propios labradores muestran una total despreocupación por las rutas generales, así como, un gran desinterés por el cuidado de los caminos más próximos, en los que muchas veces realizan prácticas nefastas para su conservación –como arrancar piedras, cultivar en las cunetas tupiendo o eliminando los desagües, arrastrar madera, e incluso modificar el itinerario de los caminos o hacer zanjas en ellos-, sin reparar luego los daños ocasionados²¹. Así, en 1769 los vecinos del lugar de Santa María de Bascuas (Lugo) cierran el camino real que iba de Lugo a Asturias, cambiándolo de lugar casi 50 o 60 varas, lo que “amenaza muchos inconvenientes y peligros”. También en tierras lucenses, en 1796, Angel de Torres, vecino del lugar de Louzaneta, es acusado de la ruina del camino y vereda que va desde la ciudad de Lugo a la de Santiago, al atravesar el camino real en el sitio de Pontillón, con una zanja para conducir agua, convirtiendo el camino en un auténtico pantano, “arruinándole enteramente y poniéndole intransitable”²².

El mantenimiento de toda la red viaria, tanto de los caminos principales como de los menores, era competencia de los concejos por los que éstos pasaban, debiendo regular la participación de todos los vecinos en las tareas de conservación de los caminos, así como la imposición de contribuciones sobre los pueblos para proceder a las reparaciones. Algo con lo que los vecinos no solían estar muy de acuerdo, y que generó no pocos conflictos.

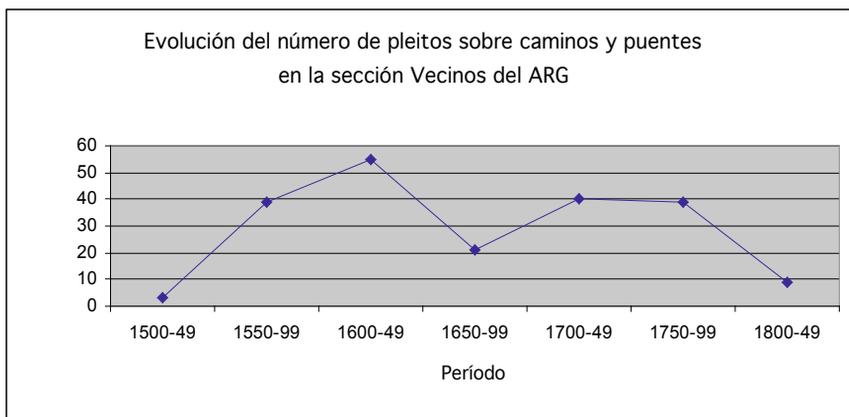
Consultando la sección de pleitos de vecinos del Archivo del Reino de Galicia, nos hemos encontrado con algo más de 200 litigios de entre los siglos XVI-XIX que tenían que ver con las vías de comunicación. Aunque su número no es muy alto (pues apenas suponen el 4 % del total de algo más de 5.200 pleitos conservados en dicha sección), sin embargo, estos litigios revelan que en la época la construcción o reparación de caminos recaía en gran medida en los vecinos, generando cierta conflictividad.

La tipología de los litigios refleja un predominio de la conflictividad en torno a la composición y reparación de puentes (que exigen gravosos repartimientos entre

21 BARREIRO GIL, M.J.: “El atraso económico y el sistema de transporte...”, pp. 1-21.

22 AHPL, Ayuntamiento, Act. Cap., Lib. 121.

los vecinos y su concurrencia a los trabajos), con un 50 % del total. Seguida de las querellas entabladas por problemas de servidumbres de caminos (que suponen algo más de una cuarta parte) y de los conflictos en torno al mantenimiento y reparación de caminos (24,3%), ya sea por problemas con los “repartimientos de maravedies” o bien por negarse a acudir a los trabajos, tal y como ocurre con el litigio que entablan en 1796 los vecinos de la jurisdicción de Giro de la Rocha y los de Cira, Budiño, Mahía y Bendaña, con el ayuntamiento de Santiago, sobre concurrencia a trabajar y hacer carretajes al camino que se construía para la misma²³.



La evolución del número de pleitos de vecinos sobre caminos y puentes refleja la existencia de este tipo de litigios a lo largo de todo el Antiguo Régimen, si bien se observan distintos ritmos: una clara tendencia alcista durante el siglo XVI y primera mitad del XVII, para luego, en la segunda mitad del XVII, experimentar una caída, seguida de una cierta recuperación en el XVIII. Dicha caída de la conflictividad en la segunda mitad del XVII no es achacable al mayor esfuerzo inversor del Estado en infraestructuras viarias, pues las pocas que hubo fueron muy posteriores (en la segunda mitad del XVIII), sino más bien a otro tipo de factores coyunturales. De hecho, de modo general, la cronología de la conflictividad en el mundo rural gallego trazada en su momento por Ofelia Rey Castelao parece confirmar dicha tendencia²⁴. Y en el caso concreto de los pleitos de vecinos, analizado recientemente por Pegereto Saavedra, se puede observar esa situación de relativa tranquilidad en la segunda mitad del XVII²⁵.

23 ARG, Sección vecinos, Fariña, Leg. 2040/37.

24 REY CASTELAO, O.: *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*, Santiago, 1996.

25 SAAVEDRA, P.: *A Galicia do Antigo Réxime (ca.1480-ca. 1835). A Sociedade*, vol 2: *Os Campeiros, os Conflictos Sociais e os Pobres*, T. VII de *A Gran Historia de Galicia*, A Coruña, 2007, p. 107.

Las partes demandantes en este tipo de pleitos son fundamentalmente vecinos, y en menor medida los concejos o los cargos concejiles. Mientras que entre las partes demandadas también predominan los vecinos de otros pueblos lindantes, así como los concejos (normalmente por excesos en la ejecución de repartimientos o por obligar a los vecinos a concurrir a los trabajos), o algunos señores que se han propasado en sus exigencias. En el caso de los pleitos por servidumbres, entre los demandados también hay algunos curas párrocos, normalmente por problemas derivados de la servidumbre de paso para las Iglesias²⁶.

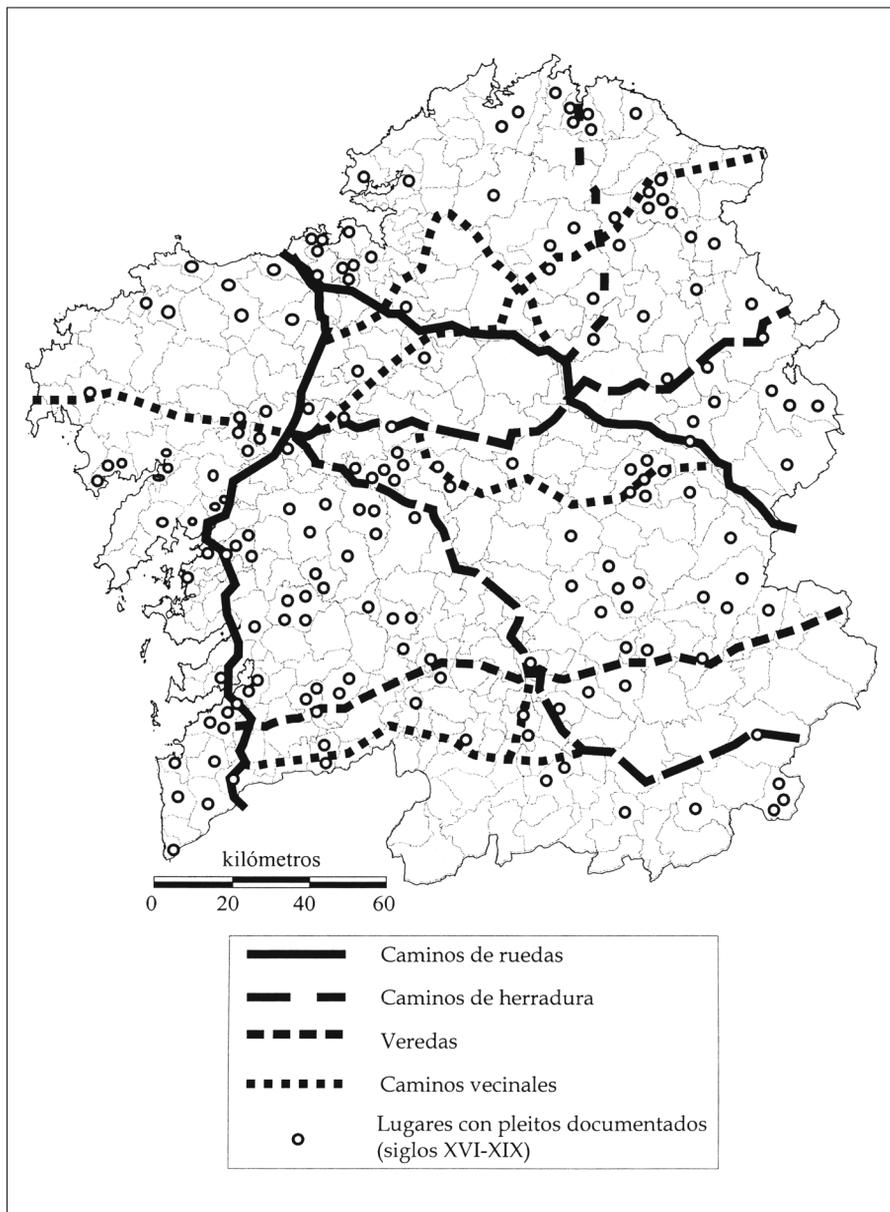
La distribución geográfica de los litigios de la sección vecinos sobre vías de comunicación muestra como este tipo de conflictividad es generalizable a todo el territorio gallego (tanto a la costa como al interior). Si analizamos en su conjunto la tipología de litigios sobre caminos, vemos que aunque algunas de las zonas en las que se constatan conflictos de este tipo, coinciden con la red de caminos carreteros ya consolidada en la segunda mitad del XVIII, sin embargo, buena parte de los conflictos se localizan fuera de dicha red. Es más, si ponemos en relación la localización geográfica de los litigios, con la red viaria propuesta en el mapa de Escribano de 1758 (tal y como refleja el mapa), efectivamente, podemos comprobar como son los caminos de herradura, las veredas y caminos vecinales los que generan una mayor conflictividad entre los vecinos, entre otras cosas porque este tipo de caminos térreos que conforman las redes descentralizadas, eran los que tenían un mayor uso por parte de la población rural, ya sea para sus trabajos diarios y desplazamientos corrientes, bien para realizar buena parte del tráfico mercantil interior por parte de los profesionales del transporte.

Las malas condiciones de los caminos provocaban que las posibilidades de comercialización tanto interior como exterior se redujesen ostensiblemente, debido a la ralentización y sobre todo al encarecimiento del transporte de mercancías; animando, en muchos casos la alternativa del tráfico marítimo, que tuvo en Galicia períodos de notable desarrollo. De este modo, en 1775 siguen haciendo falta más de 15 días de viaje para llegar de Santiago o de A Coruña a Madrid. Y todavía en el año 1800 no se podía realizar un viaje a Galicia desde Castilla, ni entre sus villas dentro de ella, más que a pie o en mula, pues los carros sólo podían circular en unos cuantos tramos²⁷. Buena parte del transporte era realizado por recueros, arrieros y acemileros, cargando recuas de mulas, machos y asnos. A fines del Antiguo Régimen, incluso los célebres arrieros maragatos, que tanto protagonismo tuvieron en el transporte de mercancías

26 Ej.: en 1765 los vecinos del lugar de Villafrugil y Esteban da Torre entablan pleito con D. Martín de Abelenda, cura de San Miguel de Moreira, sobre servidumbre de camino para la Iglesia por el lugar de Sestelo y Outeiro. ARG, Sección Vecinos, Pillado, Leg. 18345/5.

27 MADRAZO, S.: *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*, Madrid, 1984.

Distribución geográfica de los pleitos documentados sobre vías de comunicación (ss. XVI-XIX) en el actual mapa municipal de Galicia. ARG, Sección Vecinos*.



* Las vías que aparecen representadas en el mapa reconstruyen los principales caminos de Galicia a mediados del XVIII según el repertorio de Escribano (1758). BARREIRO GIL, M.J.: “El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX”, *Revista Galega de Economía*, vol. 10, nº 1, 2001, pp. 1-21.

en Galicia, seguían haciendo uso de recuas de mulas, porque muchos tramos de la red caminera gallega eran impracticables para carretas.

No es extraño, pues, que el traslado del vino del Ribeiro a Santiago supusiera de un 8-11 a un 35 % o más del valor, lo que lo convertía en un artículo casi prohibitivo, y escasamente rentable, salvo en momentos puntuales. El encarecimiento de los precios de los productos por el elevado coste del transporte es una realidad observada por varios ilustrados de la época, que critican que dicha circunstancia limite de forma trascendental la salida comercial de determinados productos básicos para la economía gallega, tal y como hace Sarmiento para el caso del pescado, o Pedro Antonio Sánchez al referirse a la comercialización de vino del Ribeiro.

A finales del XVIII los precios del transporte de mercancías, tanto a escala intercomarcal como interregional, apenas parecen verse modificados por la mejora de las vías de comunicación. Así, desde 1760, los costes del transporte de vino del Ribeiro al Hospital Real de Santiago de Compostela incluso experimentan una relativa elevación, debido al paso de un régimen de transporte privilegiado e inmóvil (tasado) a un sistema de portes semilibres o precio libre de mercado, y aunque a finales de la centuria se observa un cierto abaratamiento del coste del transporte, ello parece debido más a la caída del salario real, que a la mejoría de la estructura viaria o de los medios de transporte²⁸. Lo mismo se puede observar en el caso del transporte de mercancías entre Madrid y Galicia, ya que si bien se constata un abaratamiento real de los costes, éste es más pronunciado entre 1750 y 1780 que en los últimos decenio del XVIII, cuando se termina el camino carretero del Cebrero, lo que nuevamente indica que dicha tendencia es más fruto de la caída del salario real, que del progreso técnico²⁹. Precisamente, aunque en la primera mitad del XIX se consiguieron mejorar las condiciones del tráfico rodado a lo largo de las principales rutas del país, provocando en algunos de los recorridos más transitados caídas en los precios del transporte –de hasta el 30 %–, entre 1848 y 1855, sin embargo, en España, el proceso de reducción de costes de transporte sólo empezó a avanzar de forma decidida a partir de 1855, gracias a la sustitución de los medios de transporte tradicionales por el ferrocarril en las rutas principales del país³⁰. No obstante, buena parte del tráfico interior de mercancías siguió dependiendo de los animales de carga y de una red de

28 GELABERT, J.E.: “Aspectos del sistema de transporte entre Galicia y Castilla en los siglos XVII y XVII”, *Archivos Leoneses*, nº 63, 1978, pp. 109-121, p. 120.

29 EIRAS ROEL, A. y GELABERT, J.E.: “Contabilidades hospitalarias como fuentes de los transportes internos: costos de transporte del Real Hospital de Santiago”, en EIRAS ROEL, A. et alii.: *Las Fuentes y los Métodos. 15 trabajos de Historia cuantitativa serial de Galicia*, Santiago, 1977, pp. 323-344.

30 HERRANZ LONCÁN, A.: “La reducción de los costes del transporte en España (1800-1936)”, *Cuadernos Económicos de ICE*, nº 70, 2005, pp. 183-206.

caminos tradicionales mal contruidos y conservados, que durante buena parte del año quedaban intransitables.

2. Otras trabas a la circulación de mercancías. Las barreras institucionales

En el curso de la Edad Moderna, en Galicia, el tránsito de mercancías también chocaba con una serie de barreras legales o institucionales, tales como aduanas interiores y peajes, así como derechos de paso y tránsito en caminos, puentes, ríos o pasos de montaña, en manos de los concejos o de representantes de los estamentos privilegiados, que debían sortearse y pagarse. Estas barreras constituían un elemento obstaculizador del tráfico mercantil, al frenar la movilidad de mercancías y encarecer los portes del transporte de productos.

Aunque en el transcurso de la Edad Moderna (sobre todo en el XVIII) se asiste a un lento debilitamiento de barreras institucionales, al caminar hacia un proceso de unificación arancelaria, sin embargo, eliminar estos obstáculos no era tarea sencilla, al mantener vigencia hasta bien entrado el XVIII como sistema de recaudación fiscal. Esto es lo que ocurría, por ejemplo, con los aranceles de “puertos secos” establecidos sobre los pasos terrestres que había entre Galicia y Asturias de una parte, y León, de la otra, destacando las aduanas reestablecidas en 1565 por Felipe II, de Villafranca del Bierzo, por la que transitaban las mercancías de la Galicia más septentrional, o de Puebla de Sanabria, por la que pasaban los tráficos de la Galicia meridional³¹, y que, en el caso de esta última, mantiene su vigencia hasta 1779 en que es extinguida “por inútil”. También, desde 1559, se habían establecido aduanas en la frontera portuguesa, destacando entre los puertos secos, las aduanas de Tuy y Salvatierra, los “recaudadores” de Lovios o las “tablas” de Verín y Cadavós. Lo mismo ocurría con los “diezmos de la mar” que se imponían sobre el comercio marítimo de importación y exportación³², o con los “almojarifazgos”, impuestos *ad valorem* de las mercancías que entraban o salían de España.

Más difícil fue eliminar los innumerables derechos de tránsito que gravaban la circulación de mercancías. En la segunda mitad del XVIII en Galicia todavía se percibían abundantes derechos de portazgo y pontazgo por cruzar determinados puentes, de barcaje para vadear los ríos mediante barcas, y de castillería o castillaje, que

31 Según las series aportadas por Modesto Ulloa para los años 1574-1589, las recaudaciones de la aduana de Puebla de Sanabria eran muy superiores a las de la aduana de Villafranca del Bierzo. ULLOA, M.: *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963, pp. 186 y 195.

32 TIZÓN RODRÍGUEZ, J.A.: “*No es negocio de un pueblo sino de todo el reino*. Voto, sal e aduanas nas xuntas de provincias do reinado de Felipe II”, *Anuario Brigantino*, nº 29, 2006, pp. 141-168.

los alcaldes de fortalezas, castillos o casas fuertes exigían en forma de tributos a las personas que pasaban cerca con ganados o mercancías³³. Desde los albores de los tiempos modernos hubo varios intentos por parte de las autoridades de regular y de limitar las exacciones que, de forma muchas veces arbitraria, gravaban el tránsito de personas y de mercancías. Tal y como se constata en tiempos de los Reyes Católicos³⁴, en varios momentos del siglo XVI (en 1500 y en las Cortes de Valladolid de 1537)³⁵, o todavía en el setecientos, cuando a mediados de la centuria Fernando VI, y más tarde Carlos III (en 1788), establecen nuevas disposiciones sobre “derechos de peage, barcage, portazgo y pontazgo”, para evitar abusos³⁶. Sin embargo, en la práctica estas disposiciones se veían, en muchos casos, anuladas por la imposibilidad de su aplicación y por la incapacidad para exigir su cumplimiento. Además, el hecho de que este tipo de exacciones fueran necesarias para la conservación de una parte importante de la infraestructura viaria, hace que los peajes mantengan su vigencia durante largo tiempo, como una trascendental fuente de financiación.

La ley establecía que todos los llevadores de este tipo de derechos de paso han de cumplir con la obligación de componer y reparar los puentes, caminos ó tránsitos en que cobren estas imposiciones, a costa del producto del portazgo o pontazgo³⁷. No obstante, parece ser que este tipo de obligaciones por parte de los titulares de derechos señoriales que gravan el tránsito, a menudo solían incumplirse. Prueba de

33 Véase el mapa de distribución de la percepción de derechos de paso en la Galicia de la segunda mitad del XVIII en GARCÍA LOMBARDEO, J.: *La Agricultura y el estancamiento económico de Galicia en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1977.

34 Sirva de ejemplo la medida tomada por los Reyes Católicos a fin de revocar los privilegios concedidos por Enrique IV para percibir exacciones por portazgos y pasajes, castigando el cobro a los caminantes de tributos injustos.

35 Por ejemplo, por una pragmática emitida en Sevilla en 1500 se dan instrucciones a los Corregidores para que suspendan en sus respectivas jurisdicciones las exacciones de portazgos y otras imposiciones sin título de imposición inmemorial para ellas. MORENO PEÑA, J.L.: “Las comunicaciones en la época del Consulado...”, pp.102-178. Asimismo, con el fin de aclarar el cobro de peajes, en las Cortes de Valladolid de 1537, se establece un arancel con los derechos de barcage y la prohibición de exigirlos a las personas y ganado que cruzaban los ríos por los vados. Nov. Rec., lib. VI, tít. XX, ley XI.

36 Fernando VI en la Ordenanza de Intendentes Corregidores de 13 de octubre de 1749, dispone que no se consienta que nadie cobre, sin tener facultad legítima para ello, derechos de portazgo, pontazgo, peaje..., ni se permita que se introduzcan de nuevo imposiciones sobre caminos, puentes y pasos de ríos; del mismo modo, más tarde, Carlos III, en la instrucción de Corregidores de 15 de mayo de 1788, establece que “en las carreteras generales no se cobren más derechos de peage, barcage, portazgo, pontazgo...”, que los impuestos por S.M. para la conservación de los respectivos trozos de caminos construidos á expensas de su Real Erario...”, obligando a los que tuviesen privilegio para semejantes exacciones, que lo acreditasen ante el Juzgado de correos y caminos. MORENO PEÑA, J.L.: Op. cit.

37 La Real Cédula del Consejo de 27 de abril de 1784 establecía que “todos los llevadores de portazgos perpetuos han de cumplir con la obligación de componer y reparar los puentes, caminos ó tránsitos en que cobren estas imposiciones”, haciendo todos los reparos menores, “reponiendo desgastes y quebras” que vayan acaeciendo en ellos, a costa del producto del portazgo o pontazgo.

ello son las quejas formuladas por los usuarios, que eran muy numerosas, y que han dejado rastro en la documentación tanto notarial como judicial. Así, por ejemplo, a mediados del XVIII los vecinos de la jurisdicción de San Juan de Otero de Rey (Lugo) protestan por el agravio que padecen, al obligarles a la exacción de una peseta por vecino para reparar las entradas y salidas del puente de Rábade, “deviendo hacerlo la Señora Condesa de Lemos quien percibe los derechos de pontazgo con que la tiene pensionada”³⁸. En un expediente formado en 1806, todavía se hace referencia a “las pérdidas que se ocasionan en Galicia por la inobservancia de la cédula de 1784 relativa a portazgos y bagajes”³⁹.

Aunque varios estudios han insistido en la exigua importancia de este tipo de derechos, y en la escasa repercusión de su producto anual sobre la renta de la población gallega⁴⁰, sin embargo, los transeúntes, y en especial los profesionales del transporte de mercancías, hacían todo lo posible para eludirlos, aunque tuvieran que alargar de forma notable la ruta con importantes rodeos. De este modo, parece ser que los arrieros maragatos, para pasar con sus mercancías de A Limia a Tui, a fin de eludir los barcajes que había sobre el Miño en Crecente subían hasta Ourense, casi triplicando con ello la distancia de dicha ruta⁴¹. Algo similar tenía lugar con los transeúntes que debían pagar derechos de portazgo o pontazgo por cruzar determinados puentes o por introducir sus mercancías en algunas poblaciones, lo que causaba no pocos trastornos al comercio de bienes. A lo largo del período moderno se suceden las protestas de los vecinos en contra de dichas cargas, que en algunos casos terminaron en litigios; así, en 1578, los vecinos y el concejo de Castro de Rey entablan pleito con el conde de Lemos y Fernando Pérez de Sefariz, sobre pago de portazgo en el puente de Belesar⁴². También en 1571 los vecinos de Santa Columba de Louro se querellan con los vecinos de Padrón, sobre no pagar portazgo en Puente Cesures⁴³. Todavía doscientos años más tarde, en 1779, los procuradores generales de la jurisdicción de Sobroso litigan con el administrador del conde de Salvatierra, sobre derecho de portazgo⁴⁴.

Existían además, toda una serie de arbitrios y demás gabelas municipales que encarecían los precios finales de los productos en los mercados. Por lo tanto, a pesar del debilitamiento de barreras institucionales –con la supresión de aduanas internas y la reducción de algunos derechos de tránsito y gabelas-, a finales del Antiguo Régi-

38 AHPL, Ayuntamiento, Act. Cap., Lib. 43.

39 BARREIRO GIL, M. J.: Op. cit., pp. 1-21.

40 GARCÍA LOMBARDEIRO, J.: *La Agricultura...*, op. cit.

41 SARMIENTO, M.: *Viaje a Galicia*, Edic. de J. L. PENSADO, Salamanca, 1975.

42 ARG, Sección vecinos, Pillado, Leg. 17164/17

43 ARG, Sección vecinos, Figueroa, Leg. 1186/12

44 ARG, Sección vecinos, Fariña, Leg. 8446/6

men la libre circulación de mercancías seguía tropezando con innumerables obstáculos, que ralentizaban y encarecían su movimiento. Empero, sin restar importancia a dichos factores -que la tenían-, hay que ser conscientes de que en Galicia las estructuras socioeconómicas imponían serios obstáculos al dinamismo económico.

3. Obstáculos coyunturales o de carácter socioeconómico.

Realmente es del volumen de la producción, y de su capacidad para ofrecer excedentes comercializables, del que depende fundamentalmente el nivel de los intercambios y la extensión de los mercados⁴⁵. En una sociedad básicamente agraria como la gallega, en la que predominaba un alto grado de autoconsumo y, por ende, un bajo nivel de división del trabajo, se mantenía la producción en unos niveles muy reducidos, restringiendo el excedente comercializable a mínimos.

Aunque en determinados momentos del período moderno –sobre todo en el setecientos-, se experimenta un notable avance del comercio, tanto interior como extrarregional, sin embargo, todavía perviven grandes dificultades para la articulación de un verdadero mercado regional. Lo que existía era una multiplicidad de mercados, generalmente de ámbito local y comarcal. La lenta mejora de las comunicaciones y el perfeccionamiento de los transportes podrían haber contribuido a acelerar los intercambios comerciales interiores, permitiendo una organización más racional de los espacios y posibilitando la integración de los diversos mercados locales y comarcales. Sin embargo, en el caso de Galicia esto no fue así, y a pesar de que en territorio gallego se celebraban un número muy importante de ferias y mercados, este elevado número de puntos de contratación mercantil de pequeña entidad no es indicador de que la gallega fuese una sociedad articulada desde un punto de vista mercantil.

En el transcurso del XVIII tuvo lugar una notable expansión de la actividad comercial, constatable no sólo en la marcha positiva de las economías de las poblaciones urbanas del litoral, o en los efectos de la habilitación de algunos puertos -Coruña y luego Vigo y Ferrol-, para participar en el mercado colonial⁴⁶. También llama la atención el espectacular aumento del número de ferias y mercados; de modo que a fines del XVIII se celebraban en Galicia más de 5.000 reuniones mercantiles al año, muchas de ellas surgidas en el curso del setecientos⁴⁷. Sin embargo, dicha tendencia

45 MARCOS MARTÍN, A.: “Comunicaciones, mercados y actividad comercial...”, pp. 187-204.

46 SAAVEDRA, P.: *La Galicia del Antiguo Régimen. Economía y Sociedad*, A Coruña, 1991; SOBRADO CORREA, H.: *Unha economía diversificada*, en A Gran Historia de Galicia, Tomo VI: *A Galicia do Antigo Réxime (ca. 1480-ca. 1835). Poboación e Economía*, Vol. 2, A Coruña, 2007.

47 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: “Ferias en el partido de Santiago de Compostela en 1813”, *Boletín de la Universidad Compostelana*, 75-76 (1967); FRAGUAS FRAGUAS, A.: “Emplazamiento de

al retroceso del autoconsumo no tuvo lugar por un incremento de los excedentes agrarios comercializables o porque se produjese una especialización comarcal. El destacado aumento de reuniones mercantiles responde a nuevas necesidades de las economías campesinas. Como demostró Pegerto Saavedra en varios trabajos, parece ser que fue la progresiva insuficiencia de las pequeñas explotaciones campesinas la que obligó a un más intenso contacto con el mercado⁴⁸. No obstante, ello no supuso un notable incremento del consumo de bienes, que sigue siendo muy modesto y reducido a bienes de primera necesidad y de uso frecuente. Aunque en el XVIII en algunas áreas del mundo rural gallego se constata una pequeña mejoría en las condiciones de vida del ámbito doméstico, en realidad, sólo una minoría de la población rural podía acceder al consumo de bienes que indicaban un cierto confort, lujo y civilización⁴⁹, centrándose las inversiones en el consumo de bienes de primera necesidad, tal y como reflejan los estudios de Delfina Rodríguez para el caso de la comarca ourensana de Celanova, basados en la información que aportan los inventarios post-mortem, que permiten a la autora la construcción de índices del nivel de vida⁵⁰. Pero, además, hay que tener en cuenta que en determinadas zonas de Galicia, incluso se constata una tendencia al descenso del nivel de vida de la sociedad rural a fines del XVIII y primeras décadas del XIX, tal y como muestran las investigaciones de María José López Álvarez en Cea, de Delfina Rodríguez en Celanova, o de José Manuel Pérez García en la vecina León⁵¹.

ferias en Galicia a fines del siglo XVIII”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XXIII, 1968, pp. 200-223; GALLEGO DOMÍNGUEZ, O.: “Ferias y mercados en la provincia de Ourense”, *Boletín Auriense*, XVII, 1987; SAAVEDRA, P.: “La renovación de los grupos burgueses en Galicia en la segunda mitad del s. XVIII”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XLI (106), 1993-1994, pp. 193-220, p. 205.

48 SAAVEDRA, P.: “La dinámica de la pequeña explotación campesina en la Galicia del Antiguo Régimen”, *X Congreso Internacional de Historia Económica*, Leuven, 1990.

49 Fundamentalmente los miembros de la hidalguía, vid. PRESEDO GARAZO, A.: “O luxo na fidalguía galega a través do exemplo da Casa-Torre de Raíndo, 1798-1800”, en ALONSO GIRGADO, L. (Coord.): *Homenaxe ó profesor Manuel Quintáns*, Santiago, 1999; “Luxo e cultura nos pazos da fidalguía galega, 1600-1841”, *Boletín Avriense*, XXXI, 2001; SAAVEDRA, P.: “Formación, consolidación e influencia social e cultural da fidalguía, ss. XVI-XVIII”, en VV.AA.: *Galicia fai dous mil aos. O feito diferencial galego*, I, Historia, Santiago, 1997; SOBRADO CORREA, H.: “El reino de las apariencias: el consumo conspicuo de la hidalguía gallega en la Edad Moderna”, en *I Congreso Internacional de Historia*, Braga, 2005 (en prensa).

50 RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, D.: “Desigualdades sociales y criterios de consumo diferenciados. Cultura material y nivel de vida en la Galicia interior, Celanova (1630-1850)”, *Cuadernos Feijonianos de Historia Moderna*, I, 1999, pp. 193-231.

51 LÓPEZ ÁLVAREZ, M.J.: “La progresiva diferenciación social del campesinado en la comunidad rural: el ejemplo del noroeste ourensano, 1740-1859”, en *Preactas del VIII Congreso de Historia Agraria*, 1997, pp. 179-187; RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, D., Op. cit., p. 206; PÉREZ GARCÍA, J.M.: “Niveaux de vie et traditions culturelles dans les campagnes du León entre 1700 et 1850”, en *Histoire & Sociétés Rurales*, 1997, n° 8, pp. 61-92.

Del mismo modo, aunque en el XVIII, fundamentalmente en el último tercio de la centuria, tuvieron lugar algunas tentativas de protoindustrialización centradas en un grupo de actividades de importancia económica localizada, como la metalurgia, los curtidos, la salazón de pescados, y sobre todo la producción de tejidos de lino, que contribuyeron a aumentar de forma importante las exportaciones de productos elaborados para los mercados extrarregionales, sin embargo, muchas de estas iniciativas acabaron fracasando, y, en general, ello no supuso un verdadero proceso de especialización comarcal⁵².

En opinión de Xoán Carmona, la expansión de la lencería gallega en la segunda mitad del XVIII, con el aumento del número de telares, así como de las ventas de lienzos en el exterior, no implica el desarrollo paralelo de los intercambios interiores, ya que las familias campesinas no emplean los ingresos procedentes de su segunda actividad en la compra de alimentos y de otros productos en el mercado interior, sino más bien en el pago de las materias primas que les ha adelantado el tratante, y de la rentas que deben satisfacer en concepto de foro o arriendo a los propietarios de las tierras que trabajan. Por tanto, apenas se habría producido ningún avance en la especialización comarcal, ni desde luego ningún progreso hacia la formación de un mercado interior⁵³.

Empero, el hecho de que en la época no se produjese sistemáticamente para el mercado, no quiere decir que no se realizasen ventas en el mercado, aunque la mayoría de la producción comercializada apenas traspasase, con la excepción de algunos productos, el marco meramente local o comarcal. El comercio interior de la época se articulaba en torno a las ciudades y alrededor de las ferias y mercados celebrados tanto en el mundo rural como en el urbano, que por aquel entonces eran los tradicionales lugares de encuentro y de intercambio.

Dentro de los obstáculos estructurales de carácter socioeconómico que privaban de dinamismo al comercio gallego de Antiguo Régimen tampoco hay que olvidar que la propia evolución de la economía del Reino de Galicia apenas estimula las iniciativas inversoras de los grupos con capacidad económica para hacerlo, tal y como ocurre con la burguesía autóctona, con una mentalidad muy tradicional. En 1752 en Galicia la burguesía mercantil todavía tenía una escasa capacidad económica y gran debilidad como grupo socioeconómico. El Catastro de Ensenada refleja una burguesía poco numerosa, débil económicamente y muy dependiente de las estructuras del

52 SAAVEDRA, P.: *La Galicia del Antiguo Régimen...*; SOBRADO CORREA, H.: *Unha economía diversificada...*, pp. 182 y ss.

53 CARMONA BADÍA, X.: *El atraso industrial de Galicia: auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*, Barcelona, 1990.

Antiguo Régimen (a través del arriendo de las rentas rurales y de las instituciones señoriales). Una burguesía, en palabras del profesor Eiras, “tradicional e inmovilista”, “señorializada” y “emisora de economías externas”⁵⁴. Por tanto, se trataba de una burguesía mercantil carente de una mentalidad social transformadora y poseedora de una fuerte mentalidad señorial⁵⁵.

De hecho, buena parte de las iniciativas industriales o comerciales que van surgiendo en Galicia durante el setecientos, tienen como protagonistas a foráneos. Así, por ejemplo, la industria de la salazón de pescado estaba fundamentalmente en manos de los fomentadores catalanes⁵⁶, muchas de las fábricas de curtidos creadas en las últimas décadas del XVIII en la zona de Ferrol, Betanzos y en Santiago, habían sido iniciativa de vascofranceses y catalanes⁵⁷, mientras que la importación de lino del báltico estaba principalmente en manos de comerciantes asturianos, castellanos y riojanos⁵⁸.

Aunque en el último cuarto del setecientos se consolida una nueva burguesía en Galicia, ésta es fundamentalmente foránea, realidad que se puede observar en varias ciudades como A Coruña, Ferrol, Vigo o Santiago de Compostela. En el caso de A Coruña, se constata como a lo largo del XVIII el número de comerciantes dedicados al tráfico con América va en aumento, si bien el comercio colonial estuvo siempre en manos de comerciantes foráneos, siendo los gallegos una minoría. Las colonias vasca, asturiana, castellana y catalana, junto con la extranjera fueron las que mayor presencia tuvieron en A Coruña, aprovechando las oportunidades que ofrecía el comercio con América⁵⁹. El censo de comerciantes de 1778 presenta medio centenar

54 EIRAS ROEL, A.: “La burguesía mercantil compostelana...”, pp. 521-564.

55 REY CASTELAO, O.: “Las burguesías en la Galicia de fines del Antiguo Régimen”, en ARANDA PÉREZ, F.J. (Coord.): *Burgueses o ciudadanos en la España Moderna*, Cuenca, 2003, pp. 201-256, p. 237.

56 MEIJIDE PARDO, A.: “Negociantes catalanes y sus fábricas de salazón en la ría de Arousa (1780-1830)”, en *I Coloquio de Historia Económica*, A Coruña, 1973; RODRÍGUEZ FERREIRO, H.M.: “Consecuencias del establecimiento de los fomentadores catalanes en las Rías Bajas en el siglo XVIII”, *Obradoiro de Historia Moderna. Homenaje al Prof. Eiras Roel*, Santiago, 1990, pp. 269-296; BRAVO CORES, D.: “Los almacenes catalanes de salazón en Galicia: características y procesos productivos”, *Pedralbes. Revista d'Història Moderna*, nº 11, 1991, pp. 165-179; LÓPEZ CAPONT, F.: *El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII. Los salazoneros catalanes llegan a Galicia*, A Coruña, 1998.

57 MEIJIDE PARDO, A.: “Entre 1770 y 1814 se establecen 14 fábricas de curtidos en la comarca ferrolana”, *Anuario Brigantino*, nº 12, 1998, pp. 167-182; FERNÁNDEZ NEGRAL, J.: “Las Fábricas de curtidos en la ría de Ferrol, 1783-1956: nacimiento de las tenerías, una aportación a la historia industrial de la ría”, *Cadernos do Seminario de Sargadelos*, 90, Sada, 2002; CARMONA BADÍA, X. e FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, M.T.: *A Compostela industrial. Historia e pegada das fábricas de coiros no concello de Santiago*, Santiago, 2003.

58 CARMONA BADÍA, X.: *El atraso industrial de Galicia...*; SAAVEDRA, P.: “Desarrollo y crisis de la industria textil en Galicia. La lencería, 1600-1840”, *Cuadernos de Investigación Histórica*, nº 7, 1983; “Industria téxtil rural e cambios demográficos na Galicia cantábrica, 1750-1860”, *Grial*, t. XXVII, nº 102, 1989.

59 BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R.: *Historia de la ciudad de La Coruña*, A Coruña, 1986, p. 325.

de casas, muchas de ellas forasteras: asturianos dedicados activamente al tráfico de lienzos desde 1764; catalanes al comercio de vinos, aguardientes e indianas; leoneses-riojanos que mantenían el comercio de la lana y extranjeros consagrados a la reexportación textil⁶⁰.

En Ferrol, las oportunidades derivadas del Arsenal y del crecimiento de la ciudad también atraen a una burguesía en su mayoría de origen catalán⁶¹. Y en el caso de la ciudad de Vigo, el impacto del comercio colonial atrae también a comerciantes foráneos, tanto extranjeros como asturianos, catalanes y riojanos⁶². Incluso en la tradicional ciudad de Santiago de Compostela hay nutrida procedencia de burgueses foráneos, fundamentalmente castellanos, catalanes, riojanos, asturianos, etc.⁶³ Aunque, en opinión de Pegerto Saavedra, la ausencia de una burguesía autóctona bien definida no ha de atribuirse de manera simplista, a la falta de “espíritu empresarial”, sino “a la situación objetiva en que se había venido desenvolviendo la economía del Reino”⁶⁴.

Conclusiones

Recapitulando, podemos decir que el comercio en la Galicia del Antiguo Régimen chocaba con varios obstáculos estructurales, que en mayor o menor medida limitaban los intercambios mercantiles, dentro y fuera del Reino. Los primeros, relativos a las deficiencias de la red caminera y a las barreras institucionales, aunque supusieron un recurrente lastre para la circulación de las mercancías, al ralentizar y encarecer su tránsito, no obstante, fueron sorteándose, con mayor o menor éxito, por parte de los profesionales del transporte, tanto por los arrieros locales, como sobre todo por los arrieros maragatos, que tanto protagonismo tuvieron en el tráfico de mercancías en la Galicia del Antiguo Régimen. Estos supieron salvar las dificultades y establecer un sistema de rutas seguras y transportes bien protegidos, que les per-

60 QUINTANA GARRIDO, X. R.: “Atraso económico e historia: burguesía e comercio colonial en Galicia”, *Grial*, XXV, nº 95, 1987, pp. 95-100; BARREIRO MALLÓN, B.: “Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica”, en LOBO CABRERA, M. y SUÁREZ GRIMÓN, V. (Eds.): *El comercio en el Antiguo Régimen*, Las Palmas de Gran Canaria, 1994, pp. 61-80.

61 MARTÍN GARCÍA, A.: “Militares, funcionarios e maestranza: os empregos de El Rey en Ferrol do Antigo Réxime”, *Historia Nova VI e VII*, Santiago, 1999, pp. 49 y ss; *Demografía y comportamientos demográficos en la Galicia moderna: la villa de Ferrol y su tierra, siglos XVI-XIX*, León, 2005.

62 RODRÍGUEZ CID, A.: “Movilidad poblacional y dinámicas migratorias en las villas de Vigo y Bouzas, 1650-1865”, *Obradoiro de Historia Moderna*, 9, 2000, pp. 325-351; DUBERT GARCÍA, I.: *Del campo a la ciudad. Migraciones, familia y espacio urbano en la Historia de Galicia, 1708-1924*, Santiago, 2002.

63 EIRAS ROEL, A.: “La burguesía mercantil compostelana...”, pp. 521-564.

64 SAAVEDRA, P.: “La renovación de los grupos burgueses en Galicia en la segunda mitad del s. XVIII”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XLI (106), 1993-1994, pp. 193-220.

mitieron monopolizar una parte importante del tráfico de mercancías entre Galicia y otras zonas de la península⁶⁵. Sin embargo, los obstáculos estructurales de carácter socioeconómico, más complejos en su conjunto, fueron mucho más difíciles de sortear, en la medida en que la marcha de la coyuntura gallega apenas permitió grandes cambios tanto en la generación de excedentes productivos comercializables, como en la demanda de bienes de consumo. En el curso del Antiguo Régimen en Galicia, las estructuras socioeconómicas, muy tradicionales, apenas contribuyeron a ello.

65 RUBIO PÉREZ, L.: *Arrieros maragatos: poder, negocio, linaje y familia, siglos XVI-XIX*, León, 1995; *La burguesía maragata: dimensión social, comercio y capital en la corona de Castilla durante la Edad Moderna*, León, 1995.