

ARRIEROS Y TRAFICANTES EN LA GALICIA RURAL DE LA ÉPOCA MODERNA

Camilo Fernández Cortizo
Universidade de Santiago de Compostela

RESUMEN. El transporte terrestre y el comercio interior en la Galicia rural de la época moderna reúne todavía en la actualidad un reducido número de estudios, la mayor parte de ellos referidos a la red viaria y a las ferias y mercados locales en los siglos XVIII y XIX; escasean, por lo tanto, estudios sobre la arriería y el pequeño comercio tanto a escala regional como comarcal; a su nómina se suma el presente sobre una jurisdicción rural de la Galicia de transición hacia el interior, la Tierra de Montes, que a mediados del siglo XVIII presenta un acusado contraste entre su sector meridional, donde predominan las actividades complementarias secundarias, y su sector septentrional, con predominio en cambio de las dedicaciones terciarias, en particular de la arriería y del tráfico al por menor de cera y de lienzos.

Palabras clave: Tierra de Montes, siglos XVI-XIX, caminos, ferias y mercados, arriería, pequeño comercio de cera, de lienzos y de ganado.

ABSTRACT. The terrestrial communications and inland trade of rural Galicia in the Modern Age have received relatively little attention from historians. Most studies in this field have concerned highways and local fairs and markets in the 18th and 19th centuries; hardly anything is known of muleteering or small trade at either regional or local level. This paper concerns Tierra de Montes, a rural Galician judicial district located between coastal and more inland areas. In the mid 18th century there was a pronounced contrast between the southern and northern halves of this district: whereas occupations belonging to the secondary sector predominated among non-primary occupations in the south, in the north most occupations were tertiary, particularly large proportions of the workforce being employed in muleteering or in the beeswax and canvas retail trades.

Keywords: Tierra de Montes; 16th-19th centuries; highways and by-ways; fairs and markets; muleteering; beeswax, canvas and livestock retail trades.

EL TRANSPORTE y el comercio terrestre e interior en la Galicia de la época moderna es un dominio de la historia económica regional que demanda en el presente una redoblada atención ante la escasez de trabajos de investigación; los existentes hasta el presente, han seguido fundamentalmente tres direcciones u orientaciones, algunas de ellas anticipadas ya por los Ilustrados gallegos del siglo XVIII. Es el caso de la corriente de investigación sobre la red viaria gallega, en el pasado ya objeto de consideración por diferentes autores de la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX (Sarmiento, Cornide, P.A. Sánchez, Lucas Labrada, Alonso López, Suárez Freire, etc.), que, según los casos, describen los caminos antiguos y modernos, critican su insuficiencia y mal estado, elaboran propuestas de mejoras de las vías de comunicación o de construcción de otras nuevas y, todo ello, porque, a su entender, la red viaria gallega de su época era uno de los principales “estorbos” a la expansión económica y, por supuesto, a la formación y organización de un mercado interior; esta conexión establecida por los propios Ilustrados gallegos con el atraso económico regional ha suscitado en tiempos más o menos recientes la aparición de una corriente de investigación que recupera este “antiguo” interés por la red caminera gallega de la época moderna, en su doble vertiente, material (rutas, itinerarios, estado de caminos, etc.) y socioeconómica (“estorbos” a la comercialización y, en general, a la expansión económica; repercusiones sobre los costes de transporte y, por extensión, sobre los precios de los productos; proliferación de ferias y mercados rurales; etc)¹. Precisamente, el aumento numérico de estas “reuniones” locales y comarcales en el medio rural del siglo XVIII ha centrado un segundo foco de atención en los estudios sobre el comercio terrestre e interior, aparecido inicialmente a la luz de las referencias de ilustrados como E. Larruga (T. XLIII, pp. 113-181) o Lucas Labrada, pero asimismo de diferentes informaciones de las Diputaciones de Provincias y exposiciones al Consejo sobre las ferias y mercados celebrados en Galicia a finales del siglo XVIII y

1 DOPICO, F.: *A Ilustración e a sociedade galega. A visión de Galicia dos economistas ilustrados*. Vigo, 1978, pp. 188-193; BARREIRO GIL, M.J.-DOPICO, F.: “Os camiños da provincia de Santiago. Introducción ó estudio do transporte na Galicia do Antigo Réxime”, en *Museo de Pontevedra*, T. XXXII (1979), pp. 171-187; GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M.J.: “Os Ilustrados e os camiños de Galicia”, en *Grial*, 102 (1989), pp. 227-236; ORTEGA ROMERO, M.S.: “Obras en la red viaria que daba acceso a la Compostela del siglo XVIII”, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, t. XXXIX, 104, (1991), pp. 173-192; GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M.J.: *Galicia incommunicada por red viaria en el siglo XVIII*. A Coruña, 1999; GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M.J.: *La red viaria interior de Galicia en el siglo XIX (1840-1865)*. A Coruña, 1995; BARREIRO GIL, M.J., “O atraso económico e o sistema de transporte terrestre na Galicia do século XIX”, en *Revista Galega de Economía*, 10-1 (2001), pp. 63-82; FERREIRA PRIEGUE, E.: *Los caminos medievales de Galicia*. Ourense, 1988; NARDÍZ ORTIZ, C.: “La formación y transformación de la red viaria en Galicia”, en *Boletín Académico. Escola Técnica Superior de Arquitectura da Coruña*, 14-1 (1991), pp. 35-42; NARDÍZ ORTIZ, C.: *El Territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*. Santiago de Compostela, 1992. MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, 1984, vol. 1, pp. 238-247.

a comienzos del XIX; sobre esta base documental, los estudios más recientes abundan ya en aspectos fundamentales como su número, su localización espacial, su periodicidad, etc. a finales del siglo XVIII o, finalmente, en las diferentes causas de la proliferación de ferias y de mercados en el Setecientos².

Por fin, la tercera dirección emprendida por los estudios sobre el comercio terrestre e interior en la Galicia del siglo XVIII se centra en las actividades de la arriería y del tráfico comercial al por menor, con la particularidad de que el ámbito de estos estudios se mueve en dimensiones espaciales diversas; los más numerosos son los de radio comarcal (Xallas, Trasdeza, Caldevergazo, Tierra de Montes, etc.)³ e intercomarcal, en este caso en su mayor parte sobre el transporte y la comercialización de vino de los Ribeiros de Avia y de Ourense en Santiago, en Pontevedra, en Mondoñedo, etc.⁴. A escala regional, los trabajos sobre la arriería y el tráfico comercial son ya la excepción, siendo el más destacado el de autoría de A. Arteaga Rego y A. Fernández González sobre las actividades en general de la población rural gallega (1750-1900) y, en particular, sobre la distribución espacial de arrieros y traficantes

2 RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: “Ferias en el partido de Santiago de Compostela en 1813”, en *Boletín de la Universidad Compostelana*, 75-76/2 (1967-1968), pp. 357-383; FRAGUAS FRAGUAS, A.: “Emplazamiento de las ferias en Galicia a finales del siglo XVIII”, en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, T. XXIII (1968), pp. 200-224; GARCÍA LOMBARDEIRO, J.: *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen*. Madrid, 1973, pp. 179-194; GALLEGO DOMÍNGUEZ, O.: “Ferias y mercados en la provincia de Orense”, en *Boletín Auriense*, t. XVII (1987), pp. 131-203; SAAVEDRA, P.: “Economía campesina e intercambios na montaña luguesa, séculos XVI-XIX”, en *Actas do Simposio de Antropoloxía <<Lindeiros da Galeguidade>>*. Santiago de Compostela, 1991, pp. 42-48; SAAVEDRA, P.: *A Facenda real na Galicia do Antigo Réxime*. Santiago de Compostela, 1994, pp. 155-173.

3 BARREIRO MALLÓN, B.: *La jurisdicción de Xallas en el siglo XVIII. Población, sociedad y economía*. Santiago de Compostela, 1977, pp. 422-440; SOBRADO CORREA, H.: *Las Tierras de Lugo en la Edad Moderna. Economía campesina, familia y herencia, 1550-1860*. A Coruña, 2001, pp. 237-239; FERNÁNDEZ CORTIZO, C.: *La Tierra de Montes en el siglo XVIII. Estructura demográfica y sistema familiar en un sociedad rural*. Tesis de doctorado inédita. Santiago de Compostela, 2001, pp. 315-323; BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua jurisdicción de Caldevergazo. Un Estudio Socioeconómico*. Memoria de Licenciatura inédita. Santiago de Compostela, 1979, pp. 308-313; FERREIRO PÉREZ, R.: *La Alta Limia en los siglos XVII-XVIII. Muestreo parroquial*. Memoria de Licenciatura inédita. Santiago de Compostela, 1981, p. 135; SANDOVAL VEREA, F.: *A Xurisdicción de Folgoso a finais do Antigo Réxime*. Memoria de Licenciatura inédita. Santiago de Compostela, 1999, pp. 59-70.

4 GELABERT, J.E.: “Problemas de Comercialización de los vinos del Ribero de Avia en los siglos XVII y XVIII en Santiago de Compostela”, en *La Ciudad. Las Instituciones. El Hombre*. Santiago de Compostela, 1976, pp. 151-169; EIRAS ROEL, A.-GELABERT, J.E.: “Contabilidades hospitalarias como fuentes de los transportes internos: Costos de transporte del Real Hospital de Santiago”, en VV. AA.: *Las Fuentes y los Métodos. 15 trabajos de historia cuantitativa serial de Galicia*. Santiago de Compostela, 1977, pp. 323-343; GELABERT, J.E.: *Santiago y la Tierra de Santiago de 1500 a 1640*. Sada-A Coruña, 1982, pp. 268-269; JUEGA PUIG, J.: “Pontevedra, economía y sociedad, durante los siglos XVI y XVII”, en GARCÍA BRAÑA, C. y otros: *Pontevedra. Planteamiento Histórico y Urbanístico*. Pontevedra, 1988, pp. 142-181; SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: *Economía, Política y Sociedad en Galicia: La provincia de Mondoñedo, 1480-1830*. Madrid, 1985, pp. 281-282

al por menor⁵. Finalmente, son también escasos en número los estudios sobre los circuitos comerciales de radio más amplio; destacan los centrados en el transporte y comercialización por vía terrestre, pero también marítima, de la salazón de pescado y, ya en la segunda mitad del siglo XVIII, de los lienzos; finalmente también del ganado vacuno y caballar con destino a Castilla y Portugal⁶. Por razón de vecindad territorial y de su mayor relevancia económica, entre estos circuitos terrestres, los mejor estudiados son aquellos que comunican Galicia con las tierras castellanas, en gran medida controlado por los arrieros maragatos, y Galicia con el norte de Portugal a través de los puertos secos (“alfândegas”) situados en la *raya seca*⁷.

En definitiva, los estudios sobre la arriería y sobre el tráfico comercial en la Galicia de la época moderna, independientemente de sea cual sea la amplitud de sus respectivos circuitos de actividad, reúnen en la actualidad tan sólo una modesta relación de títulos; a su nómina viene a sumarse desde este momento el presente estudio sobre la actividad arriera y el pequeño comercio en una jurisdicción rural de la Galicia de transición al interior, la Tierra de Montes.

1. La Tierra de Montes: agricultura y actividades complementarias

Esta comarca constituía en la época moderna una jurisdicción, de aproximadamente 300 Km², de la antigua provincia de Santiago, cuyo territorio en la actualidad

5 ARTEAGA REGO, A.- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.: “Labradores, gandeiros, artesáns e traficantes: Unha aproximación espacial ás actividades da poboación rural en Galicia, 1750-1900”, en *Semata. Ciencias Sociais e Humanidades*, 9 (1997), pp. 307-341.

6 CARMONA BADÍA, J.: *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*. Barcelona, 1990, pp. 88-100 y 130-135; MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII”, en *Actas de las I Jornadas de Metodología Histórica Aplicada de las Ciencias Históricas. Tomo III. Historia Moderna*. Santiago de Compostela, 1975, pp. 803-818; CORDEIRO TORRÓN, X.: “Os intereses comerciais no abasto de carne á cidade da Coruña a fins do Antigo Réxime”, en *Revista Galega de Estudos Agrarios*, 2 (1979), pp. 230-247; FERREIRA PRIEGUE, E.: “O desenvolvemento da actividade pesqueira dende a Anta Idade Media ó século XVII”, en FERNÁNDEZ CASANOVA, C.: *Historia da pesca en Galicia*. Santiago de Compostela, 1992, pp. 70-74; etc.

7 GELABERT, J.E.: “Algunos aspectos del sistema de transportes entre Galicia y Castilla en los siglos XVII y XVIII”, en *Archivos Leoneses*, Año XXXII (1978), pp. 109-121; RUBIO, L.: *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia, siglos XVI-XIX*. León, 1995, pp. 121 y 428-429. En cuanto al comercio terrestre con Portugal, MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII”, en *Actas de las I Jornadas de Metodología Histórica Aplicada de las Ciencias Históricas. Tomo III. Historia Moderna*. Santiago de Compostela, 1975, pp. 803-818; CAPELA, J.V.: “O Comércio Galaico-Minhoto pela fronteira terrestre. Análise do movimento da Alfândega de Vila Nova de Cerveira de 1788 a 1833 (Breve Nota)”, en *Cadernos do Noroeste*, 3 (1990), pp. 65-79; FERREIRA, M.T.: “As Alfândegas de Tras-os-Montes: anos de 1791 e 1801”, en *Estudos Transmontanos*, 1 (1983), pp. 167-207; BARROS FERREIRA, J.: “Caminhos do pão e do vinho em Tras-os-Montes nos séculos XVIII e XIX”, en *Estudos Transmontanos e Durienses*, 8 (1999), pp. 185-199.

aparece dividido en tres términos municipales, los de Forcarei y Cerdedo, en la provincia de Pontevedra, y el de Beariz, en el sector noroccidental de la de Ourense (Mapa 1). Su emplazamiento en la dorsal gallega y sus estribaciones hace de esta jurisdicción una comarca de transición que, situada en el límite oriental del pospaís de las Rías Bajas pontevedresas, pone en contacto precisamente el litoral occidental y la Galicia interior ourensana, en particular el Ribeiro de Avia. Clasificada la comarca como de media montaña, gran parte de su territorio presenta, en consecuencia, una altitud media superior generalmente a los 300-400 m., progresivamente incrementada conforme se avanza hacia el este, hasta la dorsal gallega, a través de una sucesión de superficies aplanadas que llegan a elevarse por encima de los 900 m. en su parte oriental (Sierra de O Candán, Sierra do Cando, Sierra do Suído).

Comarca de montaña y de transición hacia el interior, la Tierra de Montes, al igual que otras comarcas alineadas al oeste de la dorsal gallega⁸, como también algunas leonesas, asturianas y cántabras de montaña y de transición⁹, presentaba a mediados del siglo XVIII una elevada pluriactividad profesional —el 74,4% de los hogares tenía ingresos extraagrícolas—, aunque con una contrastada distribución espacial de los oficios complementarios que privilegia en el sector sur jurisdiccional las actividades del sector secundario, fundamentalmente la cantería y la carpintería, que impulsan una corriente migratoria estacional; en cambio, en el sector norte, predominan ya las dedicaciones terciarias, en particular la arriería y el tráfico de cera (Mapa 2).

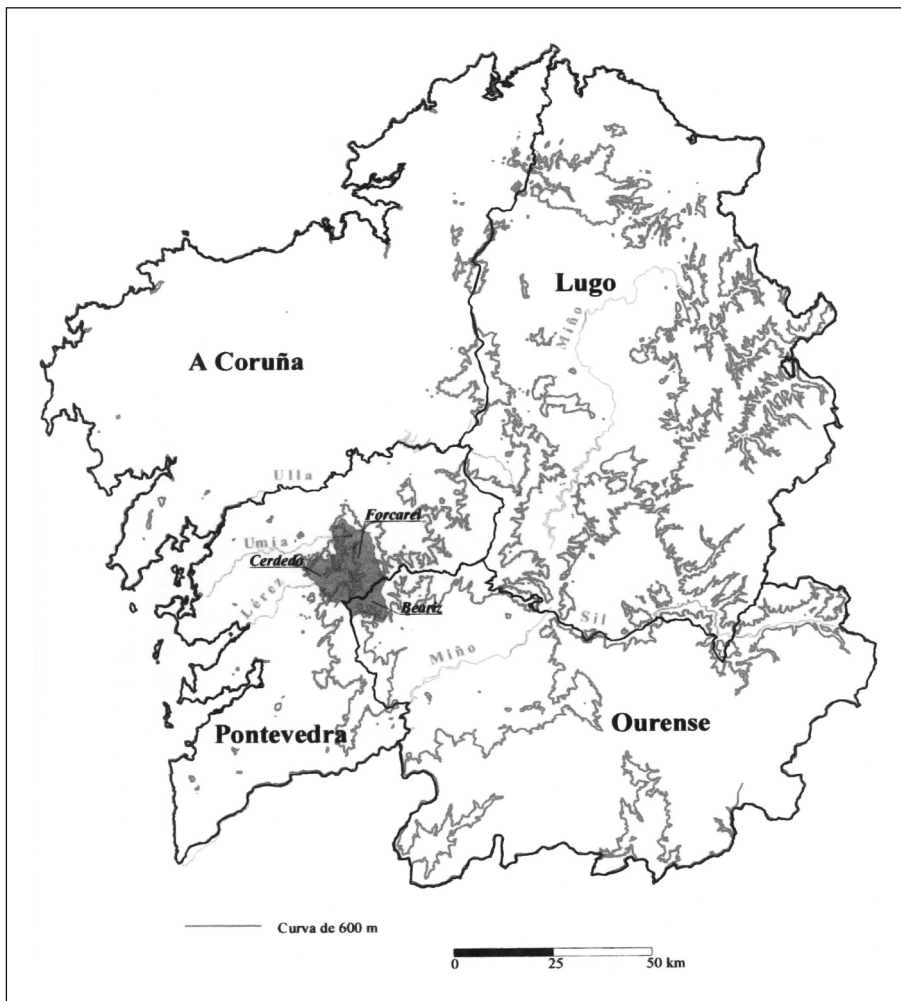
Esta amplia difusión de las actividades auxiliares de la agricultura entre los vecinos de la comarca de Montes debe ponerse en relación con diferentes factores y circunstancias, unos geofísicos, otros históricos que se remontan a la Edad Media y, finalmente, otros de naturaleza económica, en unos casos meramente coyunturales, pero en otros estructurales.

Ya hemos aludido con anterioridad a la situación privilegiada de la Tierra de Montes en la comunicación del pospaís litoral con el interior de Galicia y, en particular, con una de las principales áreas de producción vitícola, el Ribeiro de Avia; entre ambas zonas, ciertamente de condiciones geoclimáticas y recursos económicos muy diferentes, se eleva el obstáculo montañoso de la dorsal gallega, que recorre precisamente el límite más oriental de la jurisdicción y sólo puede ser salvado a través de un

8 Entre las áreas de mayor dedicación arriera a mediados del XVIII se incluye un conjunto de catorce municipios, desde el de Lalín al de Covelo, situados al oeste de la dorsal gallega y denominados como “la L invertida pontevedresa”, que concentra casi 1.200 arrieros. Arteaga Rego, A.-Fernández González, A., “Labradores...”, op. cit., p. 320.

9 RUBIO, L., *Arrieros...*, pp. 34-43 y 427-429; PÉREZ ALVAREZ, M.J.: *La Montaña Noroccidental leonesa en la Edad Moderna*. León, 1996, pp. 213-214; RODRÍGUEZ, F.: *La organización agraria de la montaña central asturiana*. Oviedo, 1989, pp. 266-267; DOMÍNGUEZ MARTÍN, R.: *Actividades comerciales y transformaciones agrarias en Cantabria, 1750-1850*. Santander, 1988, pp. 23-28 y 125-127.

Mapa 1. La antigua jurisdicción de Tierra de Montes.



paso natural, en concreto el de la Portela de Lamas. Esta situación, en cierto modo estratégica, en la comunicación del Ribeiro con el litoral sudoccidental y también con algunos ciudades del interior, como Santiago, posibilitan que la Tierra de Montes ya, al menos desde la Edad Media, sea cruzada por dos caminos de gran actividad; el primero de ellos, denominado “camino breiro”, por el que el vino del Ribeiro viajaba a Santiago, recorría en su tramo intermedio de sur a norte el territorio jurisdiccional; con punto de partida en el Ribeiro de Avia, al parecer en su recorrido inicial avanzaba a lo largo de 20 kilómetros muy próximo a la divisoria de las actuales provincias de Ourense y de Pontevedra hasta cruzar la dorsal gallega, ramificándose poco después en varias rutas, la principal con dirección a Santiago y otras locales, entre las cuales destaca la que se dirige al monasterio de Acibeiro, sede al menos desde el siglo XIII de una feria, pero también centro de destino de la producción del vino de sus granjas del Ribeiro de Avia, traída por sus colonos de las parroquias de Acibeiro y Pereira¹⁰. El otro camino que cruzaba la jurisdicción, en este caso en sentido nordeste-sudoeste, igualmente muy activo, era el que unía Ourense, por Carballiño, con Pontevedra, transitado por recuas de arrieros que transportaban vino, carbón y cereales hacia la costa y pescado, fresco y salado, y sal en dirección contraria; según se especifica en la documentación de mediados del siglo XVII, se trataba de una vereda que “*en dicha jurisdicción se dibide para la de Santiago y respectivamente para cada una de las dichas villas de Caldas y Padrón, pero más continuado el que vaxa de Orense a Pontebedra, de incesantes pasajeros, arrieros, tropas de S.M. y sus surtidos, y dos veces a la semana el correo y correspondencia de la mayor parte de Galicia, Castilla la nueva, la vieja y otras partes...*”¹¹; en esta ruta precisamente se sitúan las otras ferias celebradas mensualmente en la jurisdicción, la de Doade y la de Soutelo de Montes ya en activo desde comienzos del XVII y la de Cerdedo, a su vez desde los años 1780, a las “*que concurren todo genero de ganado maior y menor, tiendas de merzería y cosas de comestibles*”¹². Estos dos caminos transitados por arrieros locales y foráneos no desmerecían en cuanto a su estado ciertamente

10 Según una reciente reconstrucción del trayecto, el “camino breiro” entraba en Tierra de Montes por “Xirazga y Abeleira, uniéndose a la vereda grande cerca de la ermita de Santo Domingo”; a continuación “seguía por el valle por Alfonsín, San Miguel de Presqueiras, Morgade y Folgoso, cruzando el Lárez por un puente romano, el de Parada, y subiendo por Lama Ferrada, Santa Marina de Castrelo, Vieiro, Liñares, Mámoa, Cima da Costa, Bayucas, Quintillán, Rúa, Meabia y Cruceiro”, desde donde finalmente se dirigía a Puente Sarandón y a Santiago. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Los caminos medievales de Galicia*. Ourense, 1988, pp. 110-111.

11 ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE PONTEVEDRA (A.H.P.Po), *Protocolos Notariales*, leg. 1908, f. 34 vo. MADRAZO, S.: *El sistema...*, vol. 1, p. 244; NARDÍZ ORTÍZ, C.: *El Territorio...*, p. 161; GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M.J.: *La red viaria...*, p. 44.

12 ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (A.G.S.), *Catastro de Ensenada. Respuestas Generales*, L-245, f. 682; L-255, f. 586.

del resto de los de la red viaria gallega de la época, porque también en el territorio jurisdiccional las condiciones del firme eran malas, su alineación, defectuosa y, finalmente, su trazado, en ocasiones, debía salvar tramos “quebrados y peñascosos” y vadear ríos, restringiendo así el transporte casi exclusivamente al realizado a lomos de caballerías; por tal razón, con periodicidad irregular afloran en las fuentes documentales noticias del mal estado de estos caminos, urgiendo su reparación; así en 1691, los vecinos de Cerdedo se querellan con los de las parroquias contiguas por su negativa, ante su mal estado, a colaborar, como venía siendo “costumbre antigua”, en la reparación de la vereda de Ourense a Pontevedra; con posterioridad, en los años de 1751 y 1766, las noticias documentales se refieren ya al que viene de Ourense a Santiago, cuyo Concejo trata en consistorio su composición y reparación a causa de su “total ruina por el mucho tránsito de tropas y el mucho comercio especialmente de los vinos del Riveiro y Ulla”¹³.

Comarca de transición entre la Galicia interior y la litoral, y de contacto entre una zona de producción cerealera y otra vitícola, con cinco ferias locales en activo a comienzos del siglo XIX, surcada por dos caminos, uno con destino a la costa y otro a Santiago, la ciudad gallega más poblada a mediados del siglo XVIII, la Tierra de Montes disponía, por consiguiente, de unas condiciones estratégicas favorables para el impulso del sector de la arriería y del tráfico comercial al por menor. Pero eran necesarios asimismo el concurso de otros factores, como la disponibilidad, por una parte, de animales de transporte y, por otra, de materias primas o productos de tráfico; tanto en un caso, como en otro, las amplias extensiones de monte inculto –ocupaban como mínimo los dos tercios del territorio jurisdiccional- y también, al menos en el siglo XVI, de monte arbolado y de dehesas pusieron a disposición de los vecinos abundantes pastos para el ganado y también reservas de madera y de leña para su aprovechamiento forestal¹⁴. En el primer caso, la Tierra de Montes todavía a mediados del siglo XVIII seguía siendo una comarca sobresaliente por su rica ganadería, que dependía para su alimentación ante todo de los pastos de monte; en promedio,

13 A.H.Po., *Protocolos Notariales*, leg. 1908, ff. 34vo-35 (1691). ORTEGA ROMERO, M.R.: “Obras...”, pp. 181 (1751) y 187 (1766).

14 En Cantabria, la producción forestal –tala y transporte de madera para la construcción naval, producción de carbón vegetal, etc.- es uno de los sectores que impulsan el desarrollo de las actividades complementarias y, en particular, de la carretería, en este caso sobre todo a partir de los años 1740; asimismo, en la Sierra de Alcaraz uno de los efectos de la intensificación del aprovechamiento forestal (construcción naval, carboneo) fue el rápido incremento, entre 1752 y 1786, de los arrieros y carreteros. LANZA, R.: *La Población y el Crecimiento Económico de Cantabria en el Antiguo Régimen*. Madrid, 1991, pp. 170-171, 191 y 197; DOMÍNGUEZ MARTÍN, R.: *Actividades...*, op. cit., p. 25; GARCÍA GONZÁLEZ, F.: *Familia, propiedad y reproducción social en el Antiguo Régimen: la comarca de la Sierra de Alcaraz en el siglo XVIII*. 1995, pp. 596-597.

los vecinos disponían de 24 reses, entre las cuales las menos numerosas eran ciertamente las equinas; no obstante, según los datos de los inventarios postmortem de finales del siglo XVI y del siglo XVII comparados con los del Catastro de Ensenada (1752), la media vecinal tendió a incrementarse progresiva, aunque moderadamente, entre ambas fechas, elevándose de 0,27 a 0,84, como también el porcentaje de équidos sobre el total de la cabaña, de 0,7% a 2,7% y, finalmente, la proporción de vecinos con caballerías, del 14,9% al 29,7%; esta evolución fue sin duda más positiva en aquellas parroquias, en particular Acibeiro, Pereira y Forcarei, donde el peso de la tradición arriera ya desde tiempos medievales, pero también las ricas reservas de pastos impulsaron esta actividad, hasta el punto que en 1741, el procurador general señalaba que “*antes de ahora (la jurisdicción) fue de las más pobladas de arrieros de toda la provincia*”¹⁵; en concreto, en las parroquias “arrieras” antes citadas la media vecinal de caballerías era de 1,8 frente a 0,84 del conjunto jurisdiccional; el peso porcentual de la ganadería equina, del 6-7% frente al 2,7% comarcal y, finalmente, los propietarios de caballerías suponían el 48,4% frente al 29,7%. La dependencia de este ganado equino, por supuesto del bravo, pero también del doméstico, de los pastos naturales de los montes para su alimentación era fundamental; de esta época se conservan foros como el otorgado en 1667 por la comunidad monástica de Acibeiro a Andrés Taboada que le autoriza a “*apastar asta en cantidad de cinquenta yeguas en que haya de entrar las crias de una ano*” en diferentes montes o, al año siguiente, a Xorxe Xil Taboada, vecino de Acibeiro, a “*apastar todas las yeguas y mulas y mas cabalgaduras que tubierades...*”¹⁶; todavía a mediados del XVIII prosigue esta dependencia de los pastos de monte, de forma que en sus declaraciones catastrales los vecinos Pereira y Quintillán regulan el costo de alimentación sólo “*de los tres meses de ybierno que sus dueños las baxan de los montes a su poblazon...*”¹⁷.

Pero estos mismos terrenos incultos contenían, sobre todo en el siglo XVI, espacios arbolados y de “uces” y, por lo tanto, reservas de madera y de leña, cuyo aprovechamiento generó tráficos muy diferentes; protocolos notariales y pleitos del siglo XVI conservan noticias del carreteo de madera a Pontevedra para la construcción de navíos y para la confección de pipas de vino¹⁸; asimismo, dan noticia de la producción de carbón vegetal que era transportado hasta la anterior ciudad, pero también a

15 ARCHIVO HISTÓRICO UNIVERSITARIO DE SANTIAGO (A.H.U.S.). *Hospital Real. Cuentas*, leg. 449, s.f.

16 ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (A.H.N.), *Clero*, leg. 9.915, s.f.; leg. 9.911, ff. 197-198.

17 A.G.S., *Dirección General de Rentas. 1ª Remesa. Comprobaciones*, legs. 1.203 y 1.208.

18 ARCHIVO DEL REINO DE GALICIA (A.R.G.), *Vecinos*, leg. 1175/55 (1561), s.f.; A.H.P.Po., *Protocolos Notariales*, leg. 860/2 (1591), f. 50; leg. 867/3 (1575), f. 799; leg. 869/3, f. 80; etc.

Santiago¹⁹; finalmente, de menor importancia, era también la confección de cribas, cedazos y esportillas, vendidas en ferias próximas, como la de A Estrada, pero también en mercados más lejanos (Santiago, Padrón, Noia, Villagarcía, etc.)²⁰.

La relevancia económica que adquiere la arriería en concretas parroquias de la Tierra de Montes viene asimismo marcada por el peso de la tradición ya de raíz medieval; en concreto, a la dedicación arriera de un importante número de vecinos de Acibeiro –en 1752, el 49,7% de los hombres de 18 y más años- y de Pereira –el 33%-, no es ajena “*la regalía del monasterio de Acibeiro de obligar, como obliga, a todos sus vezinos de la feligresía de Santa María de Azebeiro, que se exerzitan en la arriería, para que con sus cavallerías conduzgan todo el vino que cojen y cultivan en sus granjas de el Rivero y transporten al expresado monasterio*”²¹. En el siglo XVI, presumiblemente a partir de 1535, a este servicio señorial se agrega el exigido por el Real Hospital de Santiago para el transporte de vino desde el Ribeiro de Avia; por estas fechas, una Provisión Real de D^a Juana, en respuesta a la petición del Administrador del Real Hospital de Santiago para que se ordenase “*a los recueros comarcanos al dicho ospital que llevasen el vino pagandole su salario menos que a otras personas*”²², mandaba al gobernador y alcaldes mayores de la Audiencia de Galicia proveer lo necesario a tal fin. Aunque no disponemos de datos específicos anteriores a 1707, al parecer la resolución subsiguiente consistió en la imposición de un régimen de compulsión legal de transporte de vino que afecta a ocho jurisdicciones y sus agregados; en consecuencia, en todos los memoriales del vino del siglo XVIII aparece consignada la cuantía respectiva de moyos que deben ser transportados por los arrieros de cada una de estas comarcas, entre los cuales se encuentran siempre algunos de la Tierra de Montes que son obligados a prestar este servicio a precios más bajos que los de libre contratación, pero además en la época de caminos más difícilmente transitables, entre finales de diciembre y principios de marzo. Según los datos de los memoriales de vino, conservados desde 1707 hasta 1794, a los arrieros de Tierra de Montes les correspondía carretear entre 1715-1719 el 14,5% del total de la carga; en el primer quinquenio de 1740, su cupo se reducía ya al 12,6%; en los años 1751-1755, al 9,8% y, finalmente, en los años 1770-74, al 7,5%. La petición de “rebaja” del servicio de transporte presentada en 1741 por el procurador general de la jurisdicción de Montes ante el Administrador del Hospital Real, por causa de los “*muchos dispendios y trabajos de los naturales*” ante la decadencia de las recuas

19 A.R.G., *Vecinos*, leg., 17002/117, s.f. (1602).

20 A.R.G., *Monasterios*, leg. 35/79, s.f. (1685).

21 A.H.P.Po, *Catastro de Ensenada*, C-548, s.f.

22 A.H.U.S., *Hospital Real. Cédulas, Provisiones y Órdenes Reales*, leg. 2, nº 171. 1535/09/28.

por la fatalidad de los tiempos, por la pobreza de machos o por hallarse sus dueños endeudados, parece, por lo tanto, ser atendida ante la progresiva reducción desde los años 1740 del número de moyos de vino asignados a los vecinos arrieros en los compartos de vino²³.

Favorables condiciones de emplazamiento en una zona de transición geográfica y económica, disponibilidad de animales de transporte y de materias primas y mercancías para el tráfico y tradición arriera al menos desde la época medieval son factores todos ellos que explican la relevancia económica de la arriería y de la trajinería en algunas parroquias de Montes; pero esta relación sería incompleta si no mencionásemos un último factor de suma importancia, en este caso estructural, como es la insuficiencia de la producción agrícola. En primer lugar, los factores físicos (altitud, relieve, clima y suelos) limitaban de forma fundamental el sistema agrario tradicional, de forma que la tierra de labor no alcanzaba a mediados del siglo XVIII la décima parte del territorio comarcal, predominando el terreno inculco (montes y, en menor medida, dehesas de robles, sotos de castaños, etc.); en consecuencia, la explotación campesina, de pequeño tamaño (2,5 has. a mediados del siglo XVIII) y en progresiva reducción a lo largo de la época moderna, no lograba satisfacer los recursos de subsistencia de la población jurisdiccional; este desequilibrio entre población y recursos agrícolas, resultante de la superpoblación relativa, fuerza al campesinado de Montes a adoptar “estrategias de supervivencia”, entre las cuales en esta jurisdicción la dedicación ganadera, las actividades complementarias y la emigración estacional de canteros, carpinteros y, en algunas parroquias, de segadores se constituyen como las principales alternativas. La pluriactividad campesina trata así de compensar la insuficiencia de los recursos agrícolas; por esta razón, los oficios auxiliares ya desde el siglo XVI daban ocupación a un importante contingente de vecinos en Tierra de Montes, aunque su número aumenta de forma más intensa durante la primera mitad del XVIII coincidiendo con la fase de mayor crecimiento poblacional, del 44,3%, con la consiguiente presión sobre la tierra²⁴; en 1708 sólo el 16,8% de los jefes de hogar, aunque este porcentaje debe ser corregido al alza, ejercían una actividad complementaria; en 1752, según los datos de los Libros Reales de Legos de once parroquias de las 24 que componen la jurisdicción, el 74,4% de los hogares tenían ingresos extraagrícolas; asimismo, el 64,8% de los varones de 18 y más años ejercían una actividad

23 A.H.U.S., *Hospital Real. Cuentas*, leg. 449, s.f.

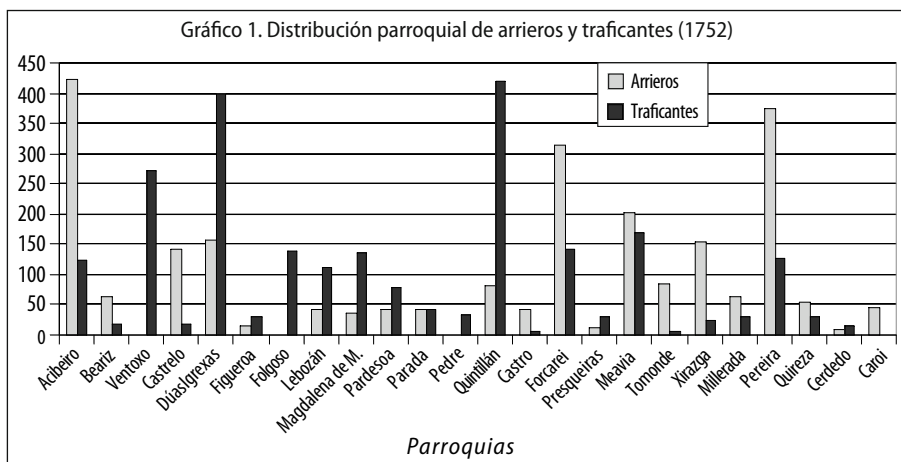
24 También en las jurisdicciones contiguas de Trasdeza y de Caldevergazo acontece en la primera mitad del siglo XVIII idéntico proceso de proliferación de las actividades complementarias. EIRAS ROEL, A.: “El tránsito al ciclo demográfico moderno en la Galicia rural”, en RODRÍGUEZ FERREIRO, H.: *La Tierra de Trasdeza. Una economía rural antigua*. Santiago de Compostela, 1973, pp. 27-28; BURGALLO VIDAL, E.: *La antigua...*, pp. 308-310.

complementaria; ahora bien, las dedicaciones variaban de unas parroquias a otras, pero, simplificando, su distribución espacial confrontaba el sector sur, de predominio de oficios secundarios, en particular la cantería y, en menor medida, la carpintería, con el sector norte, de predominio de las actividades terciarias, aunque también con diferencias parroquiales en razón de su naturaleza (Mapa 2); en las parroquias de Acibeiro, Pereira y Forcarei la arriería era la ocupación más generalizada, mientras que en las de Dosiglesias y Quintillán, el tráfico de cera; en la de Meavía, a su vez, el tráfico de lienzos, a pesar de no sobresalir la Tierra de Montes como zona productora y, finalmente, en las de Folgoso, Pardeso, Lebozán y Ventojo, el trato de ganado (Gráfico 1).

2. Arrieros en Tierra de Montes

El mapa jurisdiccional de mediados del XVIII, ciertamente heredado de un pasado que podemos remontar al menos a la segunda mitad del siglo XVI, traslada una “especialización” profesional diferenciada por parroquias. A escala comarcal, los arrieros suponían a mediados del siglo XVIII el 13,2% de su vecindario²⁵; por su parte, los taberneros, estanquilleros, panaderas y traficantes de todo tipo, el 16,4%. En el primer caso, el porcentaje en aquellas parroquias (Acibeiro, Pereira y Forcarei) de dedicación arriera se incrementa ostensiblemente; del total de hogares con ingresos extraagrícolas, el 53,3% albergaban a un componente dedicado a la arriería; por otra parte, los arrieros suponían en estas parroquias el 38,8% de la población masculina de 18 y más años; en consecuencia, con carácter general, esta actividad constituía la fuente más importante de captación de ingresos en dinero; respecto al valor de

25 En la jurisdicción de Xallas, esta proporción era del 14,7%, pero la presencia de arrieros era asimismo especialmente elevada en determinadas parroquias como la de Santa Comba (47,7% de sus vecinos) o de Cicere (27%). La misma imagen se precisa para la jurisdicción de Caldevergazo, con un porcentaje de arrieros sobre su vecindario del 18%, que se eleva en la zona norte “arriera” al 26%. En el interior lucense, en la jurisdicción de Castroverde, la proliferación de arrieros era muy inferior, del 9,8% sobre el total del vecindario. A escala regional, recientemente se han individualizado cuatro áreas de especial actividad arriera: la Galicia central, las tierras del pospáis litoral de las Rías Bajas pontevedresas al oeste de la dorsal gallega; las tierras de Vimianzo, Sonería y Bergantiños; finalmente, en la provincia de Lugo, un corredor a lo largo del camino A Coruña-Lugo. ARTEAGA REGO, A. - FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.: “Labradores...”, p. 320. Fuera de Galicia, en la localidad de Leitariegos (Asturias), el 63,5% de los hogares tenían al frente un arriero; un poco más elevado era este porcentaje en la comarca leonesa de Los Argüellos (65,8%), pero ya inferior en las zonas más occidentales del valle de Fornela y de los Ancares (30%). BARREIRO MALLÓN, B.: *La jurisdicción de Xallas...*, p. 424; BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua...*, p. 309; SOBRADO CORREA, H.: *La tierra de Castroverde en el Antiguo Régimen: un estudio de historia rural*. Memoria de licenciatura inédita. Santiago, 1992, p. 252; LÓPEZ IGLESIAS, F.: *El grupo familiar en la Asturias del Antiguo Régimen*. Tesis doctoral inédita. Oviedo, 1992, p. 744; RUBIO, L.: *Arrieros...*, p. 428.



FUENTE: A.G.S., *Catastro de Ensenada. Respuestas Generales*, L-245 y L-255.

la producción agraria, calculada a partir de los respectivos diezmos parroquiales, las utilidades de la arriería, rebajadas en la Revisión con respecto a las asignadas en las Respuestas Generales del Catastro, llegaban a suponer en la parroquia de Acibeiro el 18,6% y en la de Pereira, el 18%²⁶. En todo caso, era una actividad poco profesionalizada por cuanto en la mayoría de los casos compatibilizaban el trabajo agrícola con el transporte de mercancías; en concreto, el 69,1% son censados como labradores-arrieros, pero en los restantes casos figuran también como jefes de explotaciones agrícolas, y precisamente son las de su propiedad las más extensas en tierra y las más ricas en ganado, y sus hogares también los de mayor tamaño.

Tabla 1. Explotación campesina y cabaña ganadera (1752).

| | T. cultivada (ha.) | Explotación (ha.) | Ganado vacuno | Total ganado | Tamaño familiar |
|----------------------|--------------------|-------------------|---------------|--------------|-----------------|
| PEREIRA (50%) | | | | | |
| Arrieros | 1,59 | 4,34 | 6,47 | 38,66 | 5,34 |
| Resto vecinos | 0,78 | 1,48 | 4,42 | 20,87 | 3,90 |
| QUIREZA (6%) | | | | | |
| Arrieros | 1,40 | 1,89 | 5,08 | 36,77 | 4,92 |
| Resto vecinos | 0,97 | 1,35 | 3,66 | 22,74 | 3,95 |

FUENTE: A.H.P.Po, *Catastro de Ensenada, Libro Reales de Legos*, L-259 (San Bartolomé de Pereira) y L-248 (Santo Tomé de Quirezza)

26 Estas proporciones se contaban entre las más elevadas aportadas por la arriería en la Galicia de mediados del siglo XVIII. ARTEAGA REGO, A.- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.: "Labradores...", p. 321.

En la parroquia de Pereira, en la cual el 50% de los hogares alberga a un arriero, sus explotaciones casi triplican en extensión a las de sus convecinos (4,34 has. por 1,48 ha.); sus cuadras guardan un mayor número de reses (38,66 por 20,87); finalmente, también en sus hogares viven un mayor número de residentes (5,3 por 3,9). En la parroquia de Quireza, donde los hogares con un arriero suponen el 6%, su posición económica no es ya tan favorable, pero con todo, sus explotaciones son de mayor tamaño -1,89 frente a 1,35 has.-; su cabaña ganadera, más numerosa -36,77 por 22,74 reses- y, finalmente, el tamaño familiar también superior, 4,92 frente a 3,95 componentes. Incluso en el seno del propio grupo arriero, domina una jerarquización interna entre los arrieros de vino y los de carbón, inicialmente visible en el tamaño de sus recuas -5,3 caballerías frente a 2,41- y en su composición, ya que las mulares, que reportan utilidades más elevadas, son propiedad en exclusiva de los primeros; también hay diferencias en el tamaño de sus explotaciones (6,5 has frente 2,47) y en la propiedad ganadera (52,7 reses frente a 26,3). De estos datos parece deducirse que, dentro de la precariedad del campesinado comarcal, los arrieros son los mejor posicionados económicamente; pero esta conclusión necesita de una confirmación más sólida mediante la ampliación de la muestra parroquial y la extensión del análisis a otras comarcas limítrofes²⁷.

Mayoritariamente, la arriería es una actividad estacional, que suele respetar los ciclos de trabajos agrícolas; por lo tanto, es complementaria de la agricultura y realizada a tiempo parcial al utilizar los excedentes laborales ociosos durante fases de inactividad agrícola²⁸, pero, en todo caso, tiende a compatibilizar en las más de las ocasiones el porte por encargo con el transporte y la comercialización por cuenta y

27 De ningún modo puede establecerse una comparación en cuanto a magnitud de negocio entre los arrieros de Montes y los maragatos, pero unos y otros aparecen como los “acomodados” de sus respectivas comunidades, ya que entre los segundos sólo el 5% son clasificados como pobres y el resto ya como medianos o ricos campesinos. RUBIO, L.: *Arrieros...*, PP. 34-35 y 42. La situación contraria está presente en la montaña noroccidental leonesa, donde los arrieros pertenecen en su mayoría a los sectores de los “pequeños” y de los “precarios” campesinos. PÉREZ ALVAREZ, M.J., *La Montaña...*, p. 213. También en la comarca gallega de Xallas la arriería es una actividad de “pobres”. BARREIRO MALLÓN, B., *La jurisdicción de Xallas...*, pp. 431 y 455.

28 El carácter estacional y de complementariedad agrícola de la arriería es una constante, salvo con algunas excepciones como la de los maragatos, en el norte de España, desde Galicia al País Vasco; es ejercida por labradores-arrieros en los tiempos de inactividad agrícola, por lo que, como señala D.R. Ringrose, el transporte presenta una gran variabilidad estacional de oferta y una reducción invernal. GELABERT, J.: “Problemas...”, p. 155; ARTEAGA REGO, A.-FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.: “Labradores...”, p. 319; BARREIRO MALLÓN, B.: *La jurisdicción de Xallas...*, p. 428; BUGALLO VIDAL, E., *La antigua...*, p. 309; RUBIO, L.: *Arrieros...*, p. 35; OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS, J.: *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial, 1750.1850*. Gijón, 1990, p. 293; RODRÍGUEZ, F.: *La organización...*, p. 267; LANZA, R.: *La Población...*, p. 197; DOMÍNGUEZ MARTÍN, R.: *Actividades...*, p. 28. Con carácter general, RINGROSE, D.R.: *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid, 1972, pp. 60 y 66; MADRAZO, S.: *El sistema...*, vol. 1, p. 424.

riesgo de los arrieros de productos como el pescado y la sal cargados en el viaje de retorno y vendidos a domicilio, en las tabernas o en las ferias comarcales. De esta forma, se genera una integración en el pequeño comercio, con implicaciones además en el mercado del crédito local; un muestreo sistemático de las obligaciones del primer decenio del siglo XVII permite concluir que de un total de 227 cincuenta y cuatro –el 23,8%– fueron solicitadas para la compra de 81 moyos de vino presumiblemente por arrieros, tal vez los llamados “aventureros del vino”, y por taberneros, que lo redistribuirían en las tabernas, en las ferias, etc.; los prestamistas eran en su mayoría notables locales, concentrando en concreto tres de ellos –un campesino acomodado, un escribano y un rector parroquial, estos dos últimos cabezas visibles de sendas familias hidalgas que se convertirán en breve tiempo en las más poderosas de la Tierra de Montes– el 79,6% de las obligaciones²⁹. Pese a estas relaciones con el mercado, la arriería no alcanzó dimensiones empresariales en Tierra de Montes y, por lo tanto, mantuvo a lo largo del tiempo una baja productividad y una escasa capacidad de acumulación de capital como era lógico en un sector técnicamente tradicional, estacional y complementario de la agricultura³⁰.

Esta última consideración nos lleva de la mano de otra cuestión, la de las los costes del porte y, por extensión, de las utilidades de la arriería, cuestiones problemáticas para los propios informadores del Catastro de Ensenada que rebajan drásticamente en la Revisión de 1761 las utilidades anuales asignadas en 1752.

La literatura especializada enumera los factores que, en unos casos, tienden a reducir los costes de transporte y, en otros, a incrementarlos; entre los primeros, se citan los excedentes laborales de la pequeña explotación campesina y la estacionalidad de las labores agrícolas, y el hecho de que “los costes fijos a los que tienen que hacer frente los arrieros estaban compartidos” con su dedicación agrícola; entre los segundos, se cuentan la deficiencia y mal estado de los caminos y la ausencia de mercancías en el viaje de retorno, como ya planteó en su momento el ilustrado P.A. Sánchez con respecto al transporte y comercialización de los vinos del Ribeiro³¹.

Son muy escasos los estudios que de algún modo han tratado de precisar los costes de transporte; los existentes en su casi totalidad se refieren a la comercializa-

29 A.H.P.Po., *Protocolos Notariales*, C-1.681, 1.682, 1.689, 1.692 y 1.696. Se ha realizado otro muestreo documental para los años 1748-1752, pero con resultados negativos debido a la inexistencia de escrituras de obligación en los protocolos notariales conservados. *Ibidem*, C-1.812, 1.815 y 1.819.

30 LANZA, R.: *La Población...*, p. 197; DOMÍNGUEZ MARTÍN, R.: *Actividades...*, p. 28; MADRAZO, S.: *El sistema...*, vol. 1, pp. 424-425.

31 EIRAS ROEL, A.-GELABERT, J.E.: “Contabilidades...”, pp. 326-327; GARCÍA LOMBARDERO, J.: *La agricultura...*, p. 63; BARREIRO GIL, M.J.-DOPICO, F.: “Os camiños...”, p. 15; LANZA, R., *La Población...*, p. 197; DOMÍNGUEZ MARTÍN, R.: *Actividades...*, p. 127; RINGROSE, D.R.: *Los transportes...*, p. 71; MADRAZO, S.: *El sistema...*, vol. 1, p. 425.

ción del vino, que ciertamente era el principal producto, junto con el carbón, transportado por los arrieros de la Tierra de Montes. A partir de la documentación de los memoriales del vino del Real Hospital de Santiago, se ha estimado que los costes relativos eran elevados, además de aleatorios, ya que a lo largo del siglo XVII y XVIII el gravamen de transporte desde el Ribeiro de Avia a Santiago suponía, según los años, entre el 11% y el 35% del precio del vino, siendo superior en los años de buenas cosechas y de valores bajos que en los años de escasez y de precios altos. Con mucha anterioridad, en los primeros años de la década de 1530, el porte se movía en los mismos márgenes, entre el 14,3% y el 36,1%. En el caso de la otra ruta, entre el Ribeiro y Pontevedra, también recorrida por los arrieros de la Tierra de Montes, a finales del siglo XVI, el porte suponía el 21%³². En el transcurso del siglo XVII, en 1634 se rebaja al 14,2%; años más tarde, en 1671 se incrementa hasta el 23,9% y, finalmente, en 1673 y 1674, se estabiliza en el 21,4%³³. En el caso del acarreo de los cereales, el transporte no era tan gravoso; las estimaciones, en los años 1750, son del 0,81% sobre el precio del trigo por fanega y legua³⁴.

Las tarifas del porte repercutían, en consecuencia, sobre los precios de los productos, pero también sobre los ingresos de los arrieros; en teoría, sus utilidades, según se desprende de las estimaciones del Catastro de Ensenada, dependían y, por lo tanto, variaban en razón del tiempo de actividad, de los productos transportados, del número y tipo de caballerías y, finalmente, del viaje de retorno con o sin mercancías.

Las estimaciones de la primera información catastral en 1752 proporcionan valores relativamente elevados que la Revisión de 1761 corrige a la baja. En Acibeiro, por ejemplo, “a las caballerías de carretar vino”, siendo mulares, se les considera de utilidad 40 rs., siendo “caballares”, 30 rs.; pero dedicándose al transporte de carbón, los ingresos se reducen a 20 rs.; en Meavia, a su vez, “a las cavallerías mulares que carretan vino” se les regula de utilidad, “rebajados los gastos de pellejos, herraduras y mas nezesarío”, 100 rs.; en cambio, a “las cavallares”, 70 rs., pero si “carrean carbón, maíz y otros frutos” los ingresos líquidos descienden anualmente a 54 rs. En Quireza, cuyos vecinos “tratan en vino y sal”, a las caballerías mulares se les regula una ganancia de 127 rs. y de 57 rs. a las “gallegas”³⁵. Por consiguiente, la naturaleza del producto transportado era uno de los factores que condiciona los in-

32 GELABERT, J.E.: “Problemas...”, pp. 160-161; EIRAS ROEL, A.-GELABERT, J.E.: “Contabilidades...”, pp. 328-329.

33 BARREIRO MALLÓN, B.: “El comercio asturiano con los puertos del Atlántico peninsular. El componente andaluz”, en *Actas II Coloquios de Historia de Andalucía*. Córdoba, 1983, T. I, pp. 578-579.

34 El coste del transporte de trigo entre Xallas y Santiago, a siete leguas de distancia, suponía el 7,4%. BARREIRO MALLÓN, B., *La jurisdicción de Xallas...*, pp. 437-438.

35 A.G.S., *Dirección General de Rentas. 1º Remesa. Comprobaciones*, legs. 1.195 y 1.122.

gresos, de forma que el transporte de vino proporcionaba mayores rendimientos que el de cereales y de carbón. Según los datos de un muestreo en once parroquias de la jurisdicción, los arrieros de vino reunían el 44% del total; mientras que los arrieros del carbón ocupaban el segundo lugar del ranking, con el 32% y, a continuación, a cierta distancia los arrieros de fruto (15,9%) y los arrieros de sal (8,5%), aunque en este caso era muy frecuente que los arrieros de vino y, es de suponer que también los de carbón, en el viaje de retorno del litoral, se abasteciesen de sal y de pescado; así en las Comprobaciones de 1761 se afirma de estos arrieros “*que se exercitan en arriera con cavallos de carga en pportar vino y sal desde el Rivero davía a esta tierra, a Pontevedra y a Santiago*”, generando un tráfico de doble dirección, con vino en un sentido y con sal, pescado y otros productos en el viaje de retorno, que distribuyen puerta a puerta, en las tabernas o en las ferias locales. A escala parroquial, en ocasiones domina cierta especialización arriera; en Quireza, por ejemplo, la casi totalidad son arrieros de sal; en Forcarei, son más numerosos los transportistas de cereales (76,7%) que los de carbón (16,7%); en cambio en las parroquias de Acibeiro y de Pereira estos últimos son ya más abundantes -el 54,2% y el 57,5%- que los transportistas de vino (45,8% y 42,5% respectivamente).

La anterior clasificación de los arrieros nos ha puesto ya en antecedentes de los principales productos que transportan, que, por otra parte, están documentados desde, al menos, la segunda mitad del siglo XVI; en cambio, a mediados del XVIII las fuentes documentales nada dicen del carreteo con destino a Pontevedra de maderas para la confección “*de bordes de navios*” y “*para hazer pipas*”, cuya continuidad trata de erradicar en 1561 un juez de residencia que dicta unas ordenanzas prohibiendo cortar árboles para tales fines e incluso cavar estibadas en los montes, que son inmediatamente resistidas por los comarcanos y recurridas ante la Real Audiencia de Galicia³⁶; finalmente no se ejecutan, de forma que en los años siguientes las “obligaciones de madera” siguen suscribiéndose con labradores de Montes en las escribanías de la ciudad de Pontevedra, con el compromiso de carretear la madera necesaria para hacer una pinaza, un trincado, etc; escrituras notariales de esta naturaleza, cuya consulta ha sido facilitada por J. Juega Puig, aparecen de forma ciertamente irregular en los protocolos notariales pontevedreses al menos desde los años 1550 hasta la década de 1590³⁷. Sin embargo, como ya he señalado, a mediados del siglo XVIII no existen ya testimonios documentales de este servicio, interrumpido muy posiblemente en la última fase del XVI y compensado con importaciones procedentes de Asturias, pero

36 A.R.G., *Vecinos*, leg. 1175/55 (1561), s.f.

37 A.H.P.Po., *Protocolos Notariales*, leg. 860/2 (1591), f. 50; leg. 867/3 (1575), f. 799; leg. 869/3, f. 80; etc.

en cambio persiste el transporte de los otros productos, entre los cuales el vino parece ser el más rentable, por lo que en la documentación notarial pontevedresa del primer cuarto del siglo XVII perduran algunas “obligaciones” de carreteo de vino suscritas por labradores de la Tierra de Montes³⁸. El otro producto con el que se trafica es el carbón vegetal, cuyo transporte, como ya señaló B. Barreiro en un capítulo muy revelador de su monografía sobre el Xallas, es el eslabón final de un proceso de producción laborioso y prolongado que exige de una especialización, y si en Xallas esta recaía en los vecinos de La Pereira y de parte de los de Mallón, en Tierra de Montes en los de Acibeiro y Pereira y, secundariamente, de Xirazga (Gráfico 1); los transportistas de Montes, que en pocas ocasiones conducían cargadas más de dos caballerías, lo transportaban en la segunda mitad del siglo XVI y a comienzos del XVII a centros como Pontevedra, donde se vendía *a los herreros, çerrajeros y otros oficiales para azer dabaxes y adereços para nabios, naos, varcos y otras cosas del serbicio del Rei Nuestro Señor...*³⁹; a mediados del siglo XVIII, todavía esta villa, junto con la ciudad de Santiago, seguía siendo el principal centro de demanda del carbón producido en la Tierra de Montes. Finalmente, el último producto transportado eran los cereales, en concreto, procedentes de las rentas forales y decimales percibidas por rentistas foráneos y locales, con la particularidad que en muy pocos casos estos mismos arrieros de fruto eran también los arrendadores del diezmo.

El producto con el que se trajinaba posibilitaba, por lo tanto, mayores o menores beneficios; en la parroquia de Acibeiro, las utilidades medias de los arrieros, ciertamente modestas, ascendían a 78,2 rs., ocultando de esta forma las diferencias internas que contraponían a los transportistas de vino (116,4 rs.) a los de carbón (46 rs.)⁴⁰; en la feligresía de Pereira, por su parte, los ingresos medios se elevan a 131,5 rs., al tiempo que los márgenes de rendimientos entre arrieros de vino (217,8 rs.) y de carbón (67,9 rs.) se amplían. Finalmente, en Quireza, donde los transportistas cargan

38 A.H.P.Po, *Protocolos Notariales*, leg. 876, f. 60 (1601); leg. 990, f. 107 (1621); leg. 1991, f. 141 (1622), etc. Según ha puesto de relieve B. Barreiro Mallón, con relativa frecuencia se concertaban varios arrieros, aunque no es el caso de las obligaciones de carreteo suscritas por los de Montes, para el transporte de una carga de 20 a 60 moyos de vino, con la obligación de prestar este servicio cuando se les requiera por el mercader, que, ante la falta de liquidez de los labradores-arrieros, les adelantaba como garantía un anticipo proporcional al vino que transportarán, que será deducido de la tarifa del porte final tasada al precio del momento; estas circunstancias, en combinación con la inactividad agrícola y la necesidad de ingresos en dinero, derivan en el descenso de los costes de transporte en determinadas épocas del año. BARREIRO MALLÓN, B., “El comercio asturiano...”, p. 578 y 591.

39 A.R.G., *Vecinos*, leg. 17002/117, (1602).

40 La jerarquización de las utilidades en función de la naturaleza y valor de la carga, también a escala regional, otorga siempre el primer puesto al transporte de vino; a continuación de sal, siendo ocupados los últimos puestos por los cereales y el carbón. BARREIRO MALLÓN, B., *La jurisdicción de Xallas...*, pp. 429-43; BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua...*, p. 313; SANDOVAL VEREA, F.: *A Xurisdicción...*, p. 70; SOBRADO CORREA, H.: *Las Tierras...*, p. 438.

vino y sal, sus ingresos alcanzan los promedios más elevados, 376,8 rs., debido a la propia naturaleza de los productos, pero también a sus recuas más numerosas —4,15 animales por arriero—, y a la mayor proliferación de las caballerías mulares (48,1%) que reportan mayores ingresos.

Las utilidades de los arrieros están condicionadas, por consiguiente, también por el número y el tipo de caballerías y, a este respecto, los transportistas de Tierra de Montes no se alejan de la descripción regional realizada por Lucas Labrada a comienzos del siglo XIX en la que, ante todo, los presentaba como “*labradores que se dedican transformándose en arrieros con pocas y malas caballerías*”⁴¹.

También en la Tierra de Montes la arriería es un transporte de herradura, por lo tanto, a lomos de bestias, porque el estado, la estrechez y las malas condiciones de los caminos así lo imponían, pero también, como ya se ha señalado para la montaña noroeste leonesa, por la mayor maniobrabilidad y accesibilidad a lugares más aislados de las caballerías que, por otra parte, facilitaban “el ejercicio de prácticas trajineras multisectoriales”, al permitir combinar el transporte en ruta y el pequeño comercio⁴².

Transporte realizado a lomos de caballerías, el número de las utilizadas por los arrieros de Tierra de Montes era modesto y su calidad, mala. En las parroquias de Acibeiro (3), de Pereira (3,5) y de Forcarei (1,8), la media es de 2,7 caballerías, aunque ciertamente en función de la naturaleza de la carga aparecen diferencias en el seno del grupo arriero: los arrieros de vino de Acibeiro se benefician del porte de 3,8 bestias, en tanto que los carboneros se deben conformar con 2,3 caballerías; en la parroquia limítrofe de Pereira, los promedios respectivos son de 5,3 y 2,2 animales; más al sur, en las parroquias de Forcarei y de Dosiglesias, los arrieros de frutos trabajan, en promedio, con un menor número de caballerías (1,9 y 2,1 respectivamente); en cambio, los arrieros de vino y sal de Quireza son ya propietarios de 4,15 animales por vecino. Las recuas, como ocurre en otras regiones de montaña en el norte de España⁴³, son de tamaño modesto, pero además la arriería era en la comarca de Montes una actividad estacional y complementaria de la agricultura, por lo que su organización es familiar y, en ningún caso, se han encontrado testimonios documentales de “promoción” empresarial en forma de la constitución de pequeñas sociedades.

41 Citado por EIRAS ROEL, A.-GELABERT, J.E.: “Contabilidades...”, p. 326.

42 RUBIO, L.: *Arrieros...*, pp. 109-111.

43 En la jurisdicción de Caldevergazo, la media por arriero era a mediados del XVIII de 3 caballerías; en la de Xallas, de 2 bestias; en la zona interior de la Tierra de Valdés (Asturias), el promedio se eleva a 3,8 caballerías; en el sector de la montaña media asturiana, ya a 2,8 animales por arriero; al occidente, en la montaña noroccidental leonesa, los fornellanos y ancareses disponen de 1,6 caballerías y más al oriente, los argüellanos, de 1,8 bestias por arriero. BARREIRO MALLÓN, B.: *La jurisdicción de Xallas...*, p. 439; BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua...*, p. 313; RODRÍGUEZ, F.: *La organización...*, p. 266; RUBIO, L.: *Arrieros...*, p. 428.

Reducido el número de las caballerías de las recuas de los arrieros de Montes, su calidad era, además, mala. En primer lugar, su edad era en general elevada; en las parroquias de Pereira (14 años) y de Forcarei (10,4 años) las empleadas en el transporte tenían, en promedio, 12,3 años, de forma que las que contaban entre 10-12 años sumaban el 47,7% y las que superaban esta edad, el 32,4%. En segundo lugar, la mayor parte de estas caballerías tenía una limitada capacidad de carga, entre 65 y 92 kg. por viaje, porque escaseaban las caballerías mulares y abundaban las “gallegas”; en concreto, en las parroquias de Acibeiro, Pereira, Dosiglesias y Quireza, la hegemonía corresponde a estas últimas, que suponen el 89,5%⁴⁴. En consecuencia, este fuerte predominio de las bestias del país es causa de que las utilidades de los arrieros de Montes sean modestas, si bien en las tasadas por el Catastro de Ensenada no se computan los beneficios obtenidos de la comercialización de las mercancías –sal, pescado, etc.- de los viajes de retorno, que complementarían los ingresos por porte con los obtenidos con el comercio al por menor.

Está señalado que la cuantía de las utilidades derivaba de una combinación de factores como la naturaleza de la carga, el número y la clase de las caballerías, pero también el tiempo de dedicación y la distancia del transporte; a este respecto, hemos partido ya de la base que la arriería es ejercida por la mayor parte de los vecinos de Montes como una actividad estacional y que, en su condición de labradores y arrieros, protagonizan campañas de 4-6 meses, que respetan los ciclos de faenas agrícolas y, en el caso de los carboneros, el paro invernal a causa de la llegada de las lluvias que dificultan la producción del carbón. Durante la temporada, según el producto transportado, los circuitos de tránsito varían a conveniencia, en unos casos son de radio corto, en otros ya de media distancia al unir villas litorales o ciudades interiores con la comarca de Montes y, sobre todo, con el Ribeiro de Avia y, en muy pocas ocasiones, de mayor desplazamiento, ya que los arrieros de Montes no tienen suficiente capacidad financiera ni mueven productos de alto valor que permitan asumir los costes adicionales del transporte de larga distancia, ni tampoco la actividad agrícola les autorizaría ausencias prolongadas. Así los carboneros carretean el carbón a Pontevedra y Santiago, del mismo modo que los arrieros de vino y sal de Quireza transportan el vino desde Ribadavia hasta Santiago y villas litorales (Pontevedra, Redondela, etc.), en que se acopian de sal para el viaje de retorno, pero, a su lado, están otros arrieros que viajan exclusivamente entre puntos próximos de producción y sus respectivas parroquias, como en el caso de los arrieros de La Magdalena que “*son de*

44 La excepción la constituyen las recuas de los arrieros de Quireza -el 6% del vecindario-, que están compuestas casi equitativamente por caballerías gallegas (51,9%) y mulares (48,1%).

vino y solo lo hazen para ella y para la feligresía de San Nicolás de Ventojo”, o de los de Pedre que “*carretan vino para esta feligresía*”.

3. Traficantes al por menor en Tierra de Montes

La arriería constituía, en definitiva, en algunas parroquias de la Tierra de Montes la principal actividad auxiliar de la agricultura a la hora de obtener ingresos en dinero, cada vez más necesarios para el pago de la renta de la tierra y de los impuestos ante la insuficiencia de la pequeña explotación agrícola; incluso en las parroquias de Acibeiro y, en particular, de Forcarei sus vecinos complementan esta actividad con el tráfico al por menor, que en las feligresías de Dosiglesias, Quintillán y Meavía sustituyó ya a la arriería como fuente fundamental de recursos complementarios.

En todas las comunidades rurales del siglo XVIII un sector de la población se dedica, a menudo también en complementariedad de la actividad agrícola, al tráfico de materias primas y de productos de primera necesidad. Es el caso de los taberneros y, en menor cuantía, de los estanquilleros y de los cortadores o tablajeros que se encargan del abasto parroquial al por menor, según los casos, de vino, carne, velas y, finalmente, de tabaco. La particularidad de estos ramos, con excepción de la cortaduría, pero, en su defecto, se agrega el ramo de elaboración y venta de pan, es el acusado protagonismo de las mujeres; entre los taberneros, el 45% son mujeres y el 22,6% tabernerías-estanquilleras; en conjunto suman el 67,6%; a su vez, entre los estanquilleros, el 58,3% son de condición femenina; en cambio, las panaderas lo son en su totalidad.

Las tabernas, que en Tierra de Montes a mediados del XVIII alcanzan el número de cuarenta y seis, son explotadas en régimen de arrendamiento en su condición de “propiedad del común”⁴⁵; con plazos de distinta duración, entre dos y cuatro años, son cedidas en subasta pública al mejor postor que, en contrapartida de la venta en exclusiva de los productos del “*ramo de la sisa*” a los precios tasados por las justicias jurisdiccionales, debe “*pagar todos los derechos de Millones, sisa y vendible del vino*”⁴⁶; a mediados del siglo XVIII, su arrendamiento aportaba al común el 90,1% del impuesto de los Millones (11.126 rs.) que debía satisfacer la jurisdicción. Presumiblemente, completaría su total el arrendamiento de la venta de carne al por menor

45 El arrendamiento de las tabernas parroquiales para el pago de los impuestos reales es un fenómeno generalizado en la Galicia de la época moderna (provincia de Ourense, tierras interiores de las provincias de Lugo y de Santiago, etc.). DOMÍNGUEZ, O.: “Las tabernas ornesanas como monopolios y bienes del común en el Antiguo Régimen”, en *Boletín Auriense*, XXVI (1997), pp. 125-128; SOBRADO CORREA, H.: *Las Tierras de Lugo...*, p. 237; BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua...*, pp. 325-327; SANDOVAL VERA, F.: *A Xurisdicción...*, p. 68; etc.

46 A.H.Po., *Protocolos Notariales*, C-1.845, ff. 30 yss.

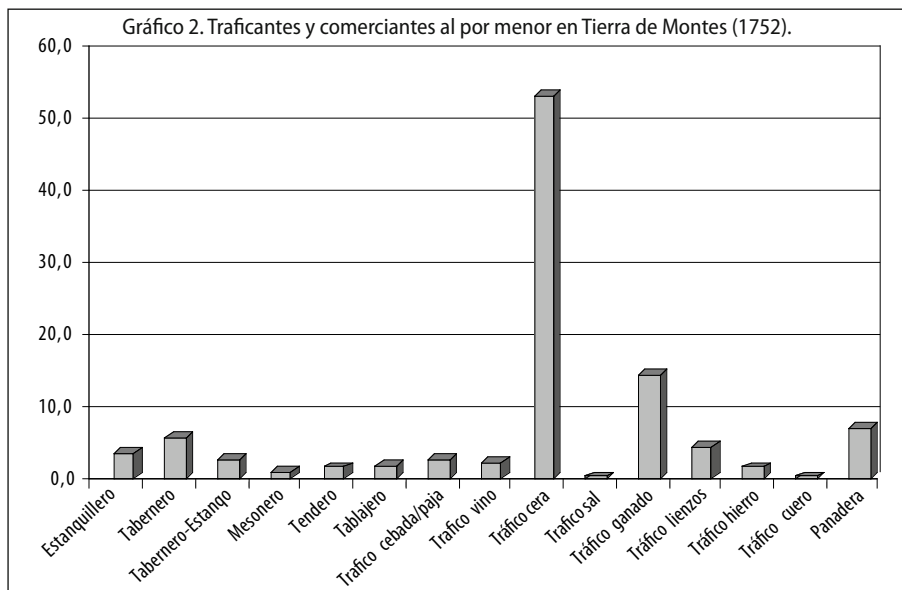
porque al menos en 10 parroquias funcionaban otras tantas cortadurías que daban abasto bien durante todo el año, bien durante dos meses, de carne de vacuno y de macho cabrío⁴⁷. Por su parte, la contribución de las ferias locales era mucho menor porque tan sólo se cobraba la alcabala de viento a los comerciantes y tenderos foráneos de acuerdo con una tasación previa aceptada por las partes; de esta naturaleza es el contrato suscrito en 1679 por el procurador general con “*ciertos mercaderes de paños y otras mercancías*” por razón de la alcabala “*de lo que se vende en el mercado y feria de Sotelo de Montes*”, según el cual deben pagar, concurran o no, una cantidad fija durante ocho años, que es más elevada en el caso de algunos comerciantes “*por seren también sus caudales más crecidos*”⁴⁸; con tal imposición se contribuía a reducir la cantidad repartida a los vecinos, aunque de una forma tan sólo modesta, porque en los años 1620 el importe de la alcabala foránea de la feria de Sotelo no aportaba más que el 12,6% del impuesto.

Taberneros y estanquilleros estaban presentes en casi todas las parroquias de la Tierra de Montes, pero en algunas de ellas determinados tráficos al por menor alcanzaban especial relevancia económica en atención al mayor número de vecinos con tal ocupación y al mayor nivel de ingresos extraagrícolas, aún así generalmente modestos, que aportaban. Es el caso de las feligresías de Dosiglesias, Quintillán y, en segundo término, de la de Forcarei, donde el tráfico de la cera era la dedicación más extendida entre su vecindario, sustituida por el tráfico de lienzos en la de Meavía y por el trato de ganado en toda una serie de feligresías (Folgozo, Lebozán, Pardesoa y Ventoxo) en las que se celebraban las ferias locales o que estaban en sus proximidades; finalmente los traficantes de paja y cebada, como también las panaderas, residían en su mayor parte en las parroquias de Magdalena de Montes y de Ventoxo, cruce de los dos caminos hacia Santiago y hacia Pontevedra, en cuya divisoria se celebraba la feria de Soutelo (Gráfico 2).

En las parroquias de Dosiglesias, Quintillán y Meavía, el tráfico al por menor proporcionaba a mediados del siglo XVIII ingresos al 48% de los hogares, mientras que la arriería, a su vez, al 15%; finalmente, el 6,1% obtenía recursos de una y otra actividad. En otras parroquias, como las de Acibeiro, Pereira y Forcarei, donde la arriería era la actividad complementaria fundamental, el tráfico comercial era también practicado por una parte de su vecindario; en concreto, el 16,6% de las familias obtenían ingresos del pequeño comercio y el 5,8% combinadamente de esta actividad y del transporte. Si tomamos en consideración ya la población de 18 años y más, en las primeras parroquias el porcentaje de varones dedicados al tráfico al por menor y a

47 A.G.S., *Catastro de Ensenada. Respuestas Generales*, L-245, f. 682; L-255, f. 586.

48 A.H.Po., *Protocolos Notariales*, C-1.749, f. 24.



FUENTE: A.H.PPo., *Catastro de Ensenada, Libros Personales de Legos*, C-548, C-592, C-595, C-607, C-618, C-623.

la arriería ascendía respectivamente al 49,5% y al 16,3%; entre las mujeres, panaderas, taberneras y estanquilleras sólo representaban el 1,9%. En conjunto, unos y otras perciben unos ingresos que suman 6.798 rs., que vienen a suponer el 8,3% del total del valor de la producción agraria, estimada a partir de los arrendamientos diezmales de los años 1750; en consecuencia, las utilidades medias que obtenían los traficantes, siempre inferiores a las de los arrieros, sólo alcanzaban los 31,6rs.⁴⁹.

Si jerarquizamos los diferentes tráfico sobre el total, sólo destaca el de la cera y, a distancia, el del ganado (Gráfico 2). En el comercio de la cera sobresale en concreto la feligresía de Dosiglesias, que concentra seis de los diez lagares de exprimir cera en funcionamiento en la jurisdicción y, en segundo lugar, la de Quintillán y, a continuación, la de Forcarei; en la primera de estas parroquias, el 56,7% de los varones de 18 y más años ejercían el comercio de la cera; en el conjunto de las tres, esta proporción se reduce al 47,8%. Con todo, su aportación económica, medida respecto al valor de la producción agrícola, es inferior a la de la arriería, en concreto del 7,3%, porque también los ingresos medios son muy inferiores a los de los arrieros, en promedio de 28,6 rs. por traficante. Estos ingresos dependen básicamente de la

49 Con estos reducidos ingresos, tan sólo se podían adquirir 112,3 litros de centeno. En cambio, en los años 1760, un oficial cantero o carpintero local percibía un salario de 4 rs./día; los peones, a su vez, 2-2,5 rs.

venta de velas, cuya comercialización, que compatibilizaban con la castración de los cortizos para el aprovisionamiento de cera, obligaba a borreiros y cereiros a salidas temporales, sobre todo con ocasión de determinadas festividades religiosas (Candelaria, Semana Santa, Difuntos y fiestas de los patronos de las cofradías), de especial incremento de la demanda de cera y velas. Precisamente por esta razón, cuando en la visita de 1829 se inquiere a los párrocos de Dosiglesias y Quintillán sobre el cumplimiento del precepto pascual por parte de sus feligreses, contestan “*que todos están cumplidos, menos algunos (...) por hallareense ausentes a negociar en el tráfico de cera como acostumbran la mayor parte dellos*”⁵⁰.

Dejando al margen, el tráfico de lienzos, que practican algunos vecinos exclusivamente de la parroquia de Meavía —el 15,2% de los varones de 18 y más años-, con la particularidad que ni la jurisdicción en su conjunto ni esta feligresía destacan por la presencia de tejedores y tejedoras -2% de la población mayor de 18 años-, el segundo tráfico en orden de importancia es el del ganado, al que se dedican el 16,2% del total de los vecinos de las parroquias de Folgoso, Lebozán, Pardesoa y Ventoxo.

La dedicación ganadera, junto con el desarrollo de las actividades complementarias y la emigración estacional, venían constituyendo ya desde tiempos pasados otras tantas alternativas de subsistencia ante la escasez de recursos agrícolas; en la primera mitad del siglo XVII, si tomamos en consideración los datos de los inventarios postmortem, los vecinos de la Tierra de Montes guardan en sus cuadras un promedio de cuarenta animales, de los cuales 6,5 eran de la especie vacuna; treinta, de ganado lanar-caprino y, finalmente, tres de porcino, pero además la propiedad ganadera estaba ampliamente extendida, ya que sólo el 2,3% de las explotaciones inventariadas no disponía ni de cabezas vacunas ni lanares; cien años más tarde, en 1752, pese al proceso de reducción de los promedios ganaderos por vecino, sus valores proseguían siendo elevados, en concreto de 24 cabezas, entre las cuales cuatro eran vacunas, dieciocho lanares y una porcina; asimismo, sólo en torno a un 12% de los vecinos no tenían reses vacunas ni ovinas, aunque entre los que disponían de ellas la proporción de las recibidas en aparcería se incrementó entre mediados del XVII y mediados del XVIII del 7,5% al 18,1% en el primer caso, y del 4,1% al 5,3% en el segundo. La aparcería del vacuno normalmente era establecido a la mitad de la “*ganancia o producto de las crías*”, mientras que del lanar-cabrio, al cuarto de su valor, que lógicamente se sustanciaba con ocasión de su venta. Esta orientación hacia el mercado del ganado vacuno y del lanar-cabrio viene asimismo confirmada por la propia estructura de edades de estas especies. En las tierras interiores de montaña,

50 ARCHIVO HISTÓRICO DIOCESANO DE SANTIAGO (A.H.D.S.), *Fondo General*, leg. 1.137.

la venta de reses vacunas antes de cumplir un año es muy poco frecuente, esperando normalmente hasta los dos o tres años a fin de revalorizar su precio de mercado; por esta razón también en la Tierra de Montes las crías menores de un año acumulan, según las Comprobaciones de 1761, el 28% de sus efectivos, sumando en cambio las de dos y tres años el 11,6%; consiguientemente, el campesino de Montes, al igual que ocurre el de las tierras de transición y de montaña de la provincia de Mondoñedo, parece optar por su venta “escalonada”.⁵¹ El destino de un buen número de crías de cabras y, sobre todo, de ovejas era también el mercado; se reservaban las hembras de cría, con un fuerte peso dentro de la cabaña -72,8% entre el ovino y 76,3% entre el caprino-, vendiendo las crías, representadas con porcentajes modestos, del 10,5% y 13,9% respectivamente, así como los machos adultos. Tampoco faltaba en estas transacciones el ganado porcino, de forma que en la parroquia de Lebozán nueve vecinos eran traficantes de cerdos. Las compras y ventas se realizaban a domicilio y en las ferias locales, a las que acudían los labradores locales, pero también los tratantes de ganado y traficantes de cera, lienzos, de herraje, tenderos, etc.; según consignan las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada, en 1752 se celebraban tres ferias en distintos puntos de la jurisdicción (Acibeiro, Soutelo y Doade), a las “*que concurren todo genero de ganado maior y menor*” y además “*tiendas de merzería, comestibles*”⁵². A mediados del siglo XIX, según informaciones incorporadas por P. Madoz a su Diccionario, como consecuencia del proceso de proliferación de ferias generalizado a toda Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII y en los primeros años de la siguiente centuria, se celebraban ya cinco, “*a donde concurren los vecinos de pueblos inmediatos con ganado caballar, vacuno y de cerda, granos y otros efectos del país*”, pero también tenderos con “*herraje, paños burdos y comestibles*” e incluso con “*algunos coloniales*”⁵³; frecuentemente los naturales de Montes también se desplazaban “*para sus compras y ventas*” a otras ferias de “*las inmediaciones de este partido*”, en concreto a la de Codeseda y a la de Famelga, en la jurisdicción de Cotobad⁵⁴. La dispersión de la población y la autarquía de los mercados locales propiciaron a escala local, por lo tanto, en el siglo XVIII la proliferación de ferias, favorecidas –también en el caso concreto de la Tierra de Montes- por el desarrollo de las actividades complementarias y por la orientación ganadera hacia el mercado a

51 EIRAS ROEL, A.: «Hautes terres et basses terres en Galice: la concentration régionale du bétail», en *L'élevage et vie pastorale dans les montagnes de l'Europe au Moyen Age et à l'époque moderne*. Clermont-Ferrand, 1984, p. 142; SAAVEDRA, P.: *Economía, Política y Sociedad en Galicia: La provincia de Mondoñedo, 1480-1830*. Madrid, 1985, p. 244.

52 A.G.S., *Catastro de Ensenada. Respuestas Generales*, L-245, f. 682; L-255, f. 586.

53 MADDOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid, 1845, pp. 11 (Acibeiro), 305 (Cerdedo y Quireza), 611 (Doade) y 1.240 (Soutelo de Montes).

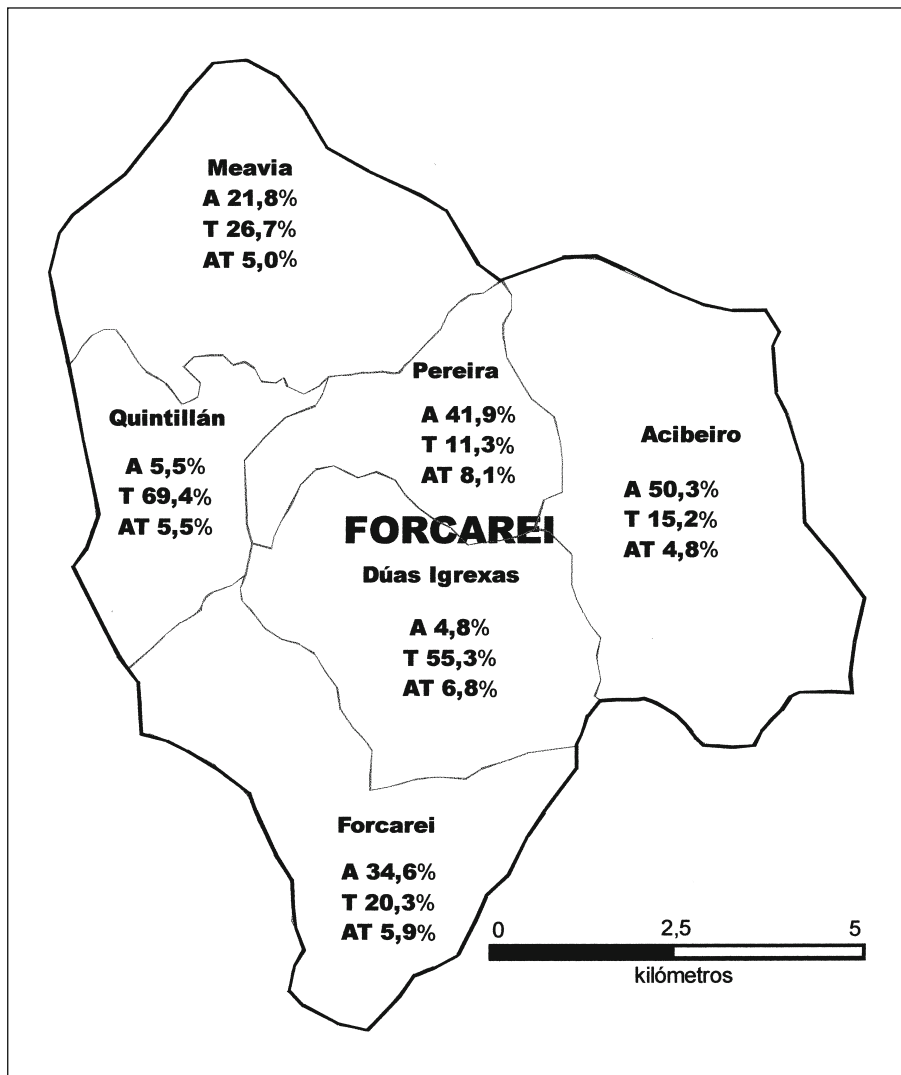
54 A.H.U.S., *Fondo Municipal, Ferias y mercados. Antecedentes varios*. 1813. Leg. 1.568, f. 13.

causa de las crecientes necesidades del campesinado de ingresos en metálico para el pago de las rentas y de los impuestos⁵⁵.

En definitiva, en el transcurso de la primera mitad del siglo XVIII, coincidiendo con una de las fases de más intenso crecimiento demográfico, del 44,3%, se produce en Tierra de Montes, al igual que en otras jurisdicciones vecinas (Caldevergazo, Trasdeza, etc.), un fuerte desarrollo de las actividades complementarias, cuya especialización laboral y distribución espacial aparecen condicionadas de forma fundamental por la herencia de tiempos pasados. En el sector meridional de la jurisdicción la cantería y la carpintería, que impulsan una emigración ante todo estacional, se constituyen en las principales fuentes de recursos económicos complementarios; mientras que en la zona norte estas actividades son sustituidas por la arriería y por el tráfico al por menor que, según las parroquias, invertían su relevancia económica. En concreto, en las feligresías de Acibeiro, de Pereira y de Forcarei, era la actividad del transporte la más difundida hasta el punto de proporcionar ingresos al 53,3% de los hogares, alcanzando sus utilidades el 18,4% del valor de los diezmos; en cambio, el comercio al por menor, sólo aportaba beneficios al 22,4% de los grupos domésticos. A la inversa, en las parroquias de Dosiglesias, de Quintillán y de Meavía no era ya la arriería, de la que obtenían rendimientos el 21,1% de los hogares, la actividad más extendida, sino el tráfico de cera en las dos primeras y el de lienzos en la última, de cuyos ingresos se beneficiaban el 54,4% de los grupos domésticos, si bien con unas utilidades inferiores ya que sólo reportaban el 8,3% del valor de los diezmos. Contraproducentemente no era, sin embargo, en este sector de fuerte presencia de arrieros y de traficantes al por menor donde se localizaban las ferias locales ya que, a excepción de la de Acibeiro, las cuatro restantes existentes a comienzos del siglo XIX se celebraban en diferentes lugares de parroquias situadas más al sur, en el camino de Ourense a Pontevedra, donde residían la mayor parte de los tratantes de ganado (Folgoso, Pardesoa y Ventoxo) y traficantes de paja y de cebada (Magdalena de Montes y Ventoxo) al servicio de arrieros y de viajeros.

55 FRAGUAS FRAGUAS, A.: “Emplazamiento...”, pp. 206-210; GARCÍA LOMBARDE-RO, J.: *La agricultura...*, p. 67; BARREIRO GIL, M.J.-DOPICO, F.: “Os camiños...”, p. 9; BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua...*, pp. 325-327; SAAVEDRA, P.: *A Facenda ...*, pp. 161-164; BARREIRO GIL, M.J.: “O atraso...”, p. 65.

Mapa 3. Frecuencias parroquiales de hogares con residentes arrieros (A), traficantes (T) y arrieros y traficantes (AT) sobre el total de hogares.



Fuente: A.H.P.Po., *Catastro de Ensenada, Libros Personales de Legos*, C-548, C-592, C-595, C-607, C-618, C-623.