

LA ARRIERIA EN EL COMERCIO DE LA GALICIA SUROCCIDENTAL SEGÚN EL CATASTRO DE ENSENADA

Domingo L. González Lopo
Universidade de Santiago de Compostela

IN MEMORIAM
Severo Piñeiro Garrido (1855-1924)
y Aurelio Piñeiro Cima (1898-1934),
«arrieiros do bó viño do Ribeiro».

RESUMEN. La falta de recursos en las tierras situadas en el entorno de la dorsal gallega obligó desde antiguo a sus habitantes a desarrollar actividades complementarias con las que reforzar sus precarias economías. Entre ellas cabe destacar la arriería que gracias a la posición estratégica que ocupaba este territorio alcanzó en algunas comunidades una gran importancia en especial a partir del siglo XVIII.

Palabras clave: Galicia, Catastro de Ensenada, comercio, arriería, vino, sal.

ABSTRACT. Lack of resources on the land located within the dorsal Galician forced from their former inhabitants to develop complementary activities with which to strengthen their fragile economies. These include muleteer thanks to the strategic position it occupied this territory reached in some communities great importance especially from the eighteenth century

Keywords: Galicia, Catastro de Ensenada, trade, muleteer, wine, salt.

TODOS los informes que acerca de la red viaria gallega se redactan entre mediados del siglo XVIII y finales de la centuria siguiente, insisten tanto en su insuficiencia como en las carencias que presentan las vías existentes, sólo aptas para ser transitadas a pie o a caballo, quedando el tráfico rodado circunscrito a las que conectaban

las principales ciudades, y aún con deficiencias pues éstas no pasaban de tener un regular estado¹. A pesar del permanente interés que existe durante el Setecientos para tratar de mejorar esta situación, apenas se obtuvieron resultados positivos; en parte por falta de medios económicos, siendo los arbitrados poco eficaces, y en parte por la falta de interés de una población que veía satisfecha sus necesidades con la situación existente² y a la que las cábalas de los economistas, así como los buenos deseos de las autoridades no les reportaban más que trabajo gratuito, nuevas contribuciones³ y el encarecimiento de los artículos de consumo de primera necesidad, gravados con recargos para allegar recursos⁴. Esto, sin embargo, no implica falta de interés, pues los pleitos que llegan a la Real Audiencia desde la zona de Cotobad o A Cañiza sobre conservación y defensa de puentes y caminos, nos demuestra la atención que existía por parte de los usuarios acerca del cuidado de las vías estratégicas que conducían al Ribeiro o a la frontera con Portugal⁵. No obstante, todavía entre 1840-65, casi el 72% de los 7.500 kilómetros de caminos existentes en Galicia lo eran de herradura y para circular por ellos, en el mejor de los casos, como aseguraba un sufrido viajero por tierras orensanas en 1889, era preciso resignarse a ingresar en el arma de caballería⁶. Todo ello nos explica la importancia que tendrá durante siglos la arriería como articuladora de los tráficos mercantiles gallegos, y no sólo para conectar entre sí las tierras más agrestes del interior permitiéndoles el acceso a productos básicos, como la sal o el pescado, sino para garantizar también el abastecimiento de los núcleos urbanos más importantes, incluidos los de la costa, quienes dependerán de los recueros para obtener algunas de las mercancías fundamentales destinadas a su consumo o a sostener sus actividades mercantiles con Europa y América, como sucede con el vino⁷. Y

1 Es obligada la cita, no por manida menos significativa, de las palabras de L. Labrada al inicio de su memoria sobre la *Descripción de los caminos antiguos, y modernos del Reyno de Galicia*: “Una provincia, por la mayor parte montuosa, cual es Galicia, con los peores caminos transversales que se pueden imaginar...”. LABRADA, J. L.: *Descripción económica del Reino de Galicia*. Vigo, 1971, p. 153. También DOPICO, F.: *A Ilustración e a sociedade galega. A visión de Galicia dos economistas ilustrados*. Vigo, 1978, pp. 188-193.

2 GARCÍA-LOMBARDERO, J.: *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen*. Madrid, 1973, p. 65.

3 ORTEGA ROMERO, S. D.: “Obras en la red viaria que daba acceso a la Compostela del siglo XVIII”, en *Actas del III Coloquio Galaico-Minhoto*. Viana do Castelo, 1994, pp. 133-154 y ARTAZA MONTERO, M. M^a de: “Os camiños de Galicia: da Junta á Xunta”, en QUIROGA BARRO, G. (coord.): *Estradas e camiños. O Estado e a construción dunha rede viaria en Galicia*. Santiago, 2007, pp. 29-30.

4 BARREIRO GIL, M. J.: “O atraso económico e o sistema de transporte terrestre na Galicia do século XIX”, en *Revista Galega de Economía*, vol. 10, n^o1 (2001), pp. 71-72.

5 Vid. el trabajo del prof. Sobrado Correa en este mismo volumen.

6 BARREIRO GIL, M.J.: Op. cit., p. 78.

7 Ya durante la segunda mitad del siglo XVI y las primeras décadas del XVII la economía pontevedresa se apoyaba fundamentalmente sobre la pesca y la exportación del vino del Ribeiro. PEREIRA FERNÁNDEZ, X. M.: *A Pontevedra de Felipe II*. Pontevedra, 2000, p. 234.

lo mismo puede decirse de los contactos de Galicia con la Meseta, en los que fue tan importante la actividad de los maragatos⁸.

La situación que acabamos de describir nos explica que algunas comarcas de Galicia se convirtieran en auténticos semilleros de profesionales del tráfico ambulante, quienes durante generaciones mantuvieron en sus manos el control de una parte considerable de los intercambios comerciales desarrollados en las tierras del Noroeste contribuyendo a dinamizar aquellas penosas arterias e impidiendo así el colapso económico del territorio. Una especialización laboral que fue producto de una combinación de factores demográficos, económicos y geográficos. El presente estudio va a centrar su atención sobre un amplio espacio –en torno a 633 km²– comprendido en el día de hoy en el ámbito de seis ayuntamientos del suroeste de la actual provincia de Pontevedra, cuyos núcleos de población se asientan en plena dorsal gallega o bien son colindantes con ella⁹. Este territorio limita al norte con Terra de Montes, con quien comparte muchas de sus características, y al sur con las comarcas aledañas a la frontera portuguesa. Desde el punto de vista geográfico se trata de un territorio muy heterogéneo en el que pueden apreciarse notables contrastes entre las diferentes parroquias en que se divide, pero que presentan dos trazos en común; por un lado, como queda dicho, formar parte de una zona muy montañosa, el entorno de las sierras de O Suido, O Cando y O Faro, con alturas que oscilan entre los 400 y los 1000 metros de altitud¹⁰, rica reserva de pasto que hará florecer una importante economía ganadera, que proporcionará las caballerías necesarias para el transporte de mercancías¹¹. Por otro, el situarse en las

8 Los libros de contabilidad del Real Hospital abundan en citas de los servicios prestados por estos profesionales del transporte. EIRAS ROEL, A. y GELABERT GONZÁLEZ, J. E.: “Contabilidades hospitalarias como fuentes de los transportes internos: costos del transporte del Real Hospital de Santiago”, en EIRAS ROEL, A. et al.: *Las Fuentes y los Métodos. 15 trabajos de historia cuantitativa serial de Galicia*. Santiago, 1977, p. 325.

9 Se trata de los ayuntamientos de Cotobad, A Lama, Ponte Caldelas, Fornelos de Montes, O Covelo y A Cañiza. Hasta la reforma administrativa del estado liberal formaban parte de ocho jurisdicciones de las antiguas provincias de Tui y Santiago: Achas, Covelo, Petán, Sobroso y Soutomaior, de la primera, y Caldevergazo, Cotobad y Pontevedra, de la segunda. Incluimos también en nuestro estudio a la feligresía de San Félix de Lougares, pues aunque actualmente forma parte del ayuntamiento de Mondariz, durante el Antiguo Régimen se integraba en la jurisdicción de Achas, con cuyas parroquias presenta importantes similitudes, contrastando por el contrario con el resto de las tierras de Mondariz.

10 En el ayuntamiento de O Covelo se encuentra en la parroquia de A Graña, o Monte Xuarquiña de 985 m. En el de Fornelos de Montes, parroquia de San José da Laxe, el Outeiro Vello, de 1007 m. y A Chan do Val do Home, de 992. En el de A Lama, la feligresía de A Barcia do Seixo, tiene sus tierras entre los 600 y los 800 m., y las de Berducido y Gaxate entre los 480 y los 500.

11 EIRAS ROEL, A.: “Concentración y condicionantes geográficos de la ganadería gallega en el s. XVIII”, en *Estudios geográficos*, nºs 172-173 (1983), p. 464. A mediados del siglo XVIII el 3% de la ganadería de la Jurisdicción de Caldevergazo corresponde a equinos. BUGALLO VIDAL, E.: *La antigua jurisdicción de Caldevergazo: un estudio socioeconómico*. Tesis de Licenciatura inédita. Santiago, 1979, Apéndice, G.-V-1.

proximidades de algunas de las vías de comunicación internas de mayor vitalidad e importancia económica de Galicia, los caminos que conectaban la región vitivinícola de O Ribeiro con la costa pontevedresa y la frontera de Portugal, así como del llamado *camiño breeiro*, que conectaba aquella comarca orensana con Santiago a través de Terra de Montes¹². La aparición de una intensa actividad de recueros no podía sino constituir una deriva natural de tan favorables circunstancias.

Sin embargo hay otro elemento que debemos tener en cuenta, no tanto a la hora de explicar la génesis del fenómeno, que es muy antigua¹³, cuanto su intensificación a lo largo del Setecientos. La zona que estudiamos experimenta el impacto beneficioso –económico y demográfico– de la temprana introducción del maíz en las primeras décadas del Seiscientos, lo que le permitirá elevar considerablemente el nivel de su población. La jurisdicción de Caldevergazo¹⁴ ve aumentar su población durante la primera mitad del siglo XVIII en un 87%, Cotobad en un 44,6%, Terra de Montes en un 47,7%¹⁵. En A Cañiza el número medio de nacimientos se triplica entre 1620-29 y 1680-89, y si bien desde entonces se invierte la tendencia, el número de bautismos se incrementa todavía en un 17% desde el fondo de la crisis hasta el momento de máximo del XVIII¹⁶. En términos relativos este crecimiento supuso la aparición de altas densidades de población. En 1752 la provincias de Tui y Santiago tenían de media 99,5 y 59,3 h./km², respectivamente, y ambas superaban en mucho la media gallega –44,1–, que en 1787 duplicaba de forma rotunda la del conjunto español¹⁷. Pero estas cifras generales ocultaban fuertes contrastes, pues a mediados del siglo XVIII Cotobad contaba con 90,6 h./km², Caldevergazo tenía 50,4, y A Cañiza 70.

12 Ambas vías se cruzaban en Camposancos, lugar de la parroquia de Prado (O Covelo). GARCÍA-FUENTES, M. J.: *La red viaria interior de Galicia en el siglo XIX (1840-1865)*. A Coruña, 1995, pp. 83 y FERREIRA PRIEGUE, E.: *Los Caminos medievales de Galicia*. Ourense, 1988, p. 109.

13 Su importancia está ya atestiguada en época medieval. FERREIRA PRIEGUE, E.: opus cit., p. 109. Los protocolos notariales de Pontevedra ya desde finales del siglo XVI guardan contratos entre arrieros de la zona que estudiamos con mercaderes de Pontevedra para traer vino del Ribeiro. MARTÍNEZ PLASENCIA, M. y SÁNCHEZ CORA, T.: *Ponte Caldelas. Memoria escrita dun pobo, 1500-1936*. Vigo, 2002, III, p. 464.

14 La antigua jurisdicción de Caldevergazo se encuentra hoy dividida entre los ayuntamientos de Ponte Caldelas y A Lama, y lindaba al Norte con Cotobad.

15 SOBRADO CORREA, H.: “A Galicia do Antigo Réxime (c. 1480-c. 1835). Poboación e Economía. *A Gran Historia de Galicia*. A Coruña, 2007, VI, p. 62. También, FERNÁNDEZ CORTIZO, C.: “*Ganando la vida con el oficio de cantero*. Explotación campesina y emigración estacional en la Galicia occidental del siglo XVIII”, en EIRAS ROEL, A. y REY CASTELAO, O. (Eds.): *Migraciones internas y médium-distance en la Península Ibérica, 1500-1900*. Santiago, 1994, p. 434 y BUGALLO VIDAL, E.: Op. cit., p. 78.

16 REY CASTELAO, O. y PÉREZ RODRÍGUEZ, F.: “Movimientos migratorios en el municipio de A Cañiza, siglos XVII al XIX”, en EIRAS ROEL, A.: *Aportaciones al estudio de la emigración gallega. Un enfoque comarcal*. Santiago, 1992, p. 36.

17 SOBRADO CORREA, H.: Op. cit., pp. 63 y ss.

CUADRO 1			
Ayuntamiento	Parroquia	Nuevo Anejo	Nueva parroquia
<i>A Lama</i>			
	Berducido	A Laxe (1739)	A Laxe (1786)
		Xesta (1753)	Xesta (1786)
		As Estacas (1780)	As Estacas (1786)
	Gaxate	Xende (1778)	
	Antas	Seixido (1779)	Seixido (1786)
<i>Ponte Caldelas</i>			
	Anceu		Barbudo (1702)
			Forzáns (1702)
	A Insua	Rebordelo (f. XVIII)	
		Silvoso (f. XVIII)	
<i>O Covelo</i>	Campo	A Graña (1741)	A Graña (1786)
	Covelo		Prado da B. (1786)
			Lamosa (1783)
	Fofe	Godóns (1780)	Godóns (1814)
<i>A Cañiza</i>	Valeixe	A Cañiza (f. XVIII)	A Cañiza (1815)

Estas diferencias se aprecian también, dentro de cada comarca, entre las parroquias que las integran. Así en A Barcia do Seixo no se alcanzan los 45 h/km², mientras que A Lama, Gaxate y Caldelas rondan los 100. Lo mismo podemos señalar en A Cañiza, donde existe una amplia oscilación entre la montaña –Petán/Deva, 34 h/km²- y el valle –Mourentán, 108 h/km²-, que lejos de retroceder se mantiene hasta mediados del siglo XIX¹⁸. Este dinamismo demográfico, que puede extrapolarse a los territorios del entorno, tiene su plasmación en un hecho muy significativo, el desglose de los núcleos originarios en nuevas entidades administrativas de carácter eclesiástico, ya sea mediante la constitución de nuevas feligresías autónomas o la obtención por parte de algunos lugares de la condición de anejo respecto a la matriz, fenómeno que se aprecia ya desde el siglo XVI, pero que adquiere en la zona que estudiamos especial relevancia durante el siglo XVIII¹⁹. (Vid. cuadro 1)

Cuando a partir de la década de 1730 se alcance el tope en el proceso expansivo del maíz y se haga evidente el desfase entre población y subsistencias²⁰, aque-

18 REY CASTELAO, O. y PÉREZ RODRÍGUEZ, F.: Op. cit., p. 36. En 1845 las parroquias de la montaña presentaban una densidad de 63 h/km² y las de la ribera 112.

19 Información tomada de AVILA Y LACUEVA, F.: *Historia Civil y Eclesiástica de la ciudad de Tuy y su obispado* (1852). Tomo II. Vilas, parroquias, arciprestados. Santiago, 1995 (ed. facsímil).

20 EIRAS ROEL, A.: “Producción y precios agrícolas en la Galicia atlántica en los siglos XVII-XVIII. Un intento de aproximación a la coyuntura agraria”, en EIRAS ROEL, A.: *Estudios sobre agricultura y población en la España Moderna*. Santiago, s/a, pp. 122 y ss.

lla tendrá serios problemas para sostener el volumen que había alcanzado. En algunas comarcas costeras –Salnés y Morrazo– hallarán una solución gracias a pequeños avances en la intensificación agrícola y ganadera y en la explotación de los recursos marinos, lo que incluso les permitirá iniciar lo que el profesor Pérez García denominó “*un crecimiento a la defensiva*”, que en el caso del Salnés se extiende desde 1771 a 1840²¹. Sin embargo en las zonas montañosas situadas en el interior de la Galicia occidental, donde la superficie de cultivo era escasa²² –Cotobad, 16%; Terra de Montes, 9%; A Cañiza, 4,9%– se volvió apremiante encontrar una válvula de escape a esa presión. Los simples labradores, procedentes sobre todo de las comunidades situadas en los valles, con mayor proporción de tierra cultivable y más fértil, se emplearán como jornaleros o criados de labor en áreas agrícolas más favorables, o bien como mano de obra sin cualificar en el diverso mercado laboral urbano, tanto en España como en Portugal²³. Por el contrario, los naturales de las parroquias enclavadas en los lugares más agrestes y de agricultura más pobre, sin quedar totalmente al margen de aquella solución²⁴, intensificaron otras fórmulas que tenían aquí desde antiguo una cierta importancia; el recurso a la explotación ganadera²⁵, y la especialización en el desempeño de algún oficio lejos de sus hogares (canteros, carpinteros...), así como la dedicación al comercio ambulante o al transporte de mercancías (arrieros, carreteros,

21 SOBRADO CORREA, H.: Op. cit., p. 60.

22 En las tierras más altas del interior de la antigua provincia de Tui, a la que pertenece el territorio aquí estudiado, la superficie ocupada por las tierras de labor no llegaba al 10%. REY CASTELAO, O.: *Montes y política forestal en la Galicia del Antiguo Régimen*. Santiago, 1995, p. 110.

23 GONZÁLEZ LOPO, D. L.: “*Se se mansassem embora não averia quem servisse... Os galegos em Portugal: un exemplo típico de mobilidade na época pré-industrial*”, en LOIS GONZÁLEZ, R. C. e VERDUGO MATÉS, R. M. (eds.): *As migracións en Galiza e Portugal. Contributos desde as Ciencias Sociais*. A Coruña, 2006, pp. 237-266. También FERNÁNDEZ CORTIZO, C.: “*Ir aos ganhos: a emigración galega ao norte de Portugal (1700-1850)*”, en HERNÁNDEZ BORGE, J. y GONZÁLEZ LOPO, D. L. (coords.): *Pasado e presente do fenómeno migratorio galego en Europa*. Santiago, 2007, pp. 17-49, y “*La emigración gallega a la provincia portuguesa de Tras-Os-Montes y Alto Douro (1700-1850)*”, comunicación presentada en el *VIII Congreso de la Asociación de Demografía Histórica*, Mahón (Menorca), Mayo/Junio de 2007.

24 Casi la cuarta parte de los enfermos atendidos en el Hospital de Todos Os Santos de Lisboa en 1745-1746 proceden de O Covelo (59), A Cañiza (39), Fornelos de Montes (36), A Lama (6) y Ponte Caldelas (6). De Pazos de Borbén hay 42, de Pontearreas, 61 y de Mondariz, 153.

25 En un pleito iniciado en el siglo XVI entre los vecinos de Berducido, Campo, Gaxate, Fornelos de Montes, Antas, A Barcia do Seixo y otras con la casa de Soutomaioir por la propiedad de los pastos de los montes Suido y Faro, se afirmaba: “*estas feligresías tienen mucha necesidad de la posesión de estos montes para su mantenimiento, porque la tierra es estéril de pan y vino y principalmente se sustentan con los ganados que crían en dichos montes*”. Resulta significativo que en las parroquias del sur de esta jurisdicción la proporción de equinos dentro de la cabaña ganadera suponga sólo el 10% del total y que la media por vecino sea de 0,08 %, mientras que en las del norte tenemos un 90% y un 0,9%, respectivamente. BUGALLO VIDAL, E.: Op. cit., pp. 274-278.

CUADRO 2					
Ayuntamientos	Canteros	Carpinteros	Arrieros	Labradores	Otros
Cotobad	54,2%	7,8%	4,2%	27,0%	6,5%
A Lama (I) ¹	39,6%	2,2%	24,2%	27,5%	6,3%
A Lama (II)	12,0%	1,5%	8,1%	60,0%	10,4%
Pte. Caldelas ²	13,3%	4,5%	1,3%	71,1%	9,6%
Pontevedra ³	32,2%	2,2%	1,6%	55,3%	8,5%
Fornelos de M.	0,4%	2,1%	4,8%	86,8%	5,7%
O Covelo	0,3%	0,6%	14,4%	81,6%	3,0%
A Cañiza	0,2%	0,4%	4,7%	91,1%	3,4%
Pzs. de Borbén	0,4%	1,1%	0,1%	92,0%	6,1%

1 En el ayuntamiento de A Lama existe una gran diferencia entre las parroquias situadas más al norte, zona de montaña, y las repartidas por el sur de su territorio, zona de valle, por eso es necesario hacer una distinción entre ellas, que no siempre es fácil. Así, por ejemplo, la feligresía de Berducido, con una proporción importante de labradores –un 63,8%–, cuenta también con un 27% de arrieros, porcentaje incluso superior a la media de las parroquias del norte. La explicación se encuentra en las grandes dimensiones de esta comunidad, que a la altura de 1752 engloba en sus límites áreas geográficas con características muy diferentes. De haberse realizado el Catastro cincuenta años más tarde, en que se habían desgajado de la matriz los territorios más agrestes –Estacas, Laxe y Xesta– para formar nuevas parroquias independientes, la imagen que nos ofrecería este núcleo sería muy distinta. También es necesario hacer una observación sobre la parroquia de Antas, y es que su proporción de arrieros, dedicados al transporte de vino, sal y carbón, supera con mucho la media general, pues se sitúa en el 56,7%.

2 Otro tanto de lo dicho para Berducido podríamos aplicarlo a la feligresía de Caldelas o de Tourón, algunos de cuyos lugares presentan una fuerte concentración de especialistas en el trabajo de la piedra, que supera ampliamente la media del ayuntamiento –28,1% y 21,0%–, cuyas proporciones están muy próximas a las que presentan parroquias limítrofes –Marcón o Mourente–, pero que forman ya parte del ayuntamiento de Pontevedra.

3 La parroquia de Mourente tiene una proporción de canteros en su vecindario del 55,0%, Berducido del 40,3% y Marcón del 36,7%. En este comarca la existencia de arrieros es menor de la que figura en el cuadro, pues hay una presencia importante de carreteros cuya presencia debe entenderse en función de la importancia del transporte de mercancías demandado por el mercado y puerto de la cercana Pontevedra.

buhoneros...)²⁶. En Cotobad casi un 68% de los hogares tenían ingresos extraagrícolas; en A Lama un 47%; en Ponte Caldelas algo más del 19%; en O Covelo el 15,2%, en Fornelos de Montes un 7,4% y en A Cañiza un 5,4%. La distribución socio-profesional que recoge el Catastro de Ensenada a mediados del siglo XVIII, nos señala el peso de las distintas actividades, permitiéndonos conocer las áreas en las que la arriería se encontraba implantada con mayor fuerza²⁷. Los datos que se contienen en el CUADRO 2 resultan mucho más expresivos si los consideramos de forma sectorial, pues en algunas feligresías se ven superadas con creces las medias generales.

26 El Padrón de 1708 indica que en la jurisdicción de Caldevergazo la proporción de arrieros sobre el total de vecinos era del 14,6%, mientras que cuarenta y cuatro años más tarde, según los datos del Catastro, suponen el 18%. BUGALLO VIDAL, E.: Op. cit., pp. 309-310.

27 Elaboración propia a partir de la información conservada en los Personales de Legos y las Respuestas Generales del Catastro del Marqués de la Ensenada custodiados en el Archivo Histórico Provincial de Pontevedra. Hemos incluido los datos pertenecientes al ayuntamiento de Pazos de Borbén, limítrofe a los anteriores pero situado en un área geográfica muy diferente, con el fin de que sirviera de contrapunto respecto a los anteriores.

CUADRO 3

Ayuntamiento	Parroquia	% de arrieros
Cotobad	Borela	16,3
	Carballedo	8,2
	Caroi	8,5
A Lama	Antas	20,2
	Seixido1	31,8
	Barcía do Seixo	22,0
	Covelo	20,3
	Berducido	27,0
Ponte Caldelas	Barbudo	9,7
	Traspielas	9,0
O Covelo	Campo2	33,7
	Fofe	20,1
	Maceira	15,7
	Paraños	12,7
	Prado da Canda	8,0
	Piñeiro	23,4
	Lamosa	8,2
A Cañiza	Petán/Deva,	12,8

1 En 1752 Seixido no se había constituido aún en parroquia independiente y sus lugares pertenecían a Antas, sin embargo en el personal de legos de esta feligresía se ofrecen los datos desglosados por lugares, por lo que es fácil hacer los cálculos de manera independiente. Dado lo significativo de la actividad arriera en estos núcleos, hemos optado por desglosar sus datos.

2 La crecida proporción de arrieros en la feligresía de Campo obedece a que por entonces formaba parte de ella el lugar de A Graña, núcleo que presenta unas características muy peculiares, que todavía persistían en los años treinta del siglo XX, como se desprende del siguiente comentario: "Los moradores de esta parroquia son considerados por algunos como los gitanos de Galicia. Parece que en un principio se dedicaron al contrabando y hoy lo hacen al comercio ambulante, recorriendo Galicia, Asturias, León, parte de las Castillas y Portugal, por lo que están ausentes la mayor parte del año, pasando en su parroquia la temporada veraniega, en la que se dedican a hacer permutas de terrenos y de animales, continuando en casa la especial labor mercantil a que se hallan dedicados". ALVAREZ LIMESES, G.: "Provincia de Pontevedra", en CARRERAS Y CANDÍ, F. (dir.): Geografía General del Reino de Galicia. Barcelona, 1936 (ed. facsímil, La Coruña, 1980), XII, p. 512.

Resulta muy difícil llevar a cabo un estudio en profundidad de la actividad arriera, por cuanto sus huellas, a diferencia de las que dejó en los caminos, apenas si se aprecian en la documentación escrita. Sólo el Catastro de Ensenada y los protocolos notariales nos permiten obtener una imagen fija de su implantación geográfica, tal y como acabamos de ver, al tiempo que nos transmiten alguna noticia, normalmente vaga y general, sobre las actividades concretas a que se dedicaban, sin embargo los silencios son importantes, así como los problemas de interpretación que plantea la gran variedad de situaciones que se adivinan tras las diferencias de ingresos consignadas y que los redactores del Catastro agrupan bajo una denominación común. Con todo hay dos conclusiones básicas que se desprenden de este documento. En primer lugar, como por otra parte solía ser habitual entre los trajineros, el carácter de complementario que tiene este oficio, pues en aquellas parroquias donde se hace algún

comentario acerca de su actividad se indica que además de arrieros son labradores y se emplean en el cultivo de sus haciendas. En segundo lugar, que es en las feligresías situadas más al norte, en Cotobad y la parte septentrional de A Lama, donde encontramos las utilidades más altas y las mejores recuas (en número y calidad), reflejo de la mayor importancia de la actividad de los arrieros, que va descendiendo conforme nos adentramos en las tierras meridionales.

CUADRO 4				
Ayuntamiento	Media utilidades	Media Animales	% Mulas/os	% Jacos
Cotobad	364	3,1	77,2	22,8
A Lama	226	2,9	41,7	58,2
O Covelo	219	-	-	-
Pte. Caldelas	115	2,8 ¹	100	-
A Cañiza	79	-	-	-

1 Contamos sólo con información para la feligresía de Santa Eulalia de Caldelas.

Cotobad es la jurisdicción donde se concentran los arrieros de mayor envergadura con medias que superan en mucho las generales de la tabla anterior, tal y como se puede apreciar en el CUADRO 5, si bien quienes declaran los mayores ingresos de todos ellos son vecinos de la parroquia de Antas, perteneciente al ayuntamiento de A Lama²⁸. El número de animales que emplea cada arriero sólo es posible calcularlo en Cotobad y A Lama, por cuanto en los demás ayuntamientos no se expresa este dato en nuestra documentación. En el primero se sitúa la media en el 3,1 y en el segundo en el 2,9, pero con una diferencia importante, y es que en aquellas recuas hay un predominio del ganado mular, el de mayor calidad, mientras que en las de A Lama predominan los caballos de raza autóctona, los llamados jacos en la documentación, cuyas cualidades frente a los equinos foráneos tanto ponderó un mozo de cuadra orensano a G. Borrow cuando entró en Galicia²⁹, pero cuyos beneficios el Catastro valora siempre por debajo de mulas y machos.

28 El más importante de entre ellos es Esteban Villanueva, que figura en el Catastro como arriero de sal, que con una recua de ocho animales –seis mulas y dos caballerías del país (jacos)-, declara unas utilidades anuales de 920 reales.

29 El texto, que reproducimos por su interés, dice así: “*Senhor, no hay caballo que resista los piensos y las montañas de Galicia sin enfermar; y si no se muere de una vez, le costará a usted en veterinarios más de lo que vale. Además, un caballo no sirve aquí de nada, y en terreno tan quebrado no puede prestar ni la décima parte del servicio que una yegüecilla puede hacer. Vea también senhor que su caballo es entero; de cada veinte jacas que vea usted por los caminos de Galicia, diecinueve son yeguas; los machos se envían a Castilla para venderlos*”. BORROW, G.: *La Biblia en España* (1842). Madrid, 1983, p. 286-287. Nuestra fuente parece confirmar la información de Borrow, pues si bien no hay referencias al sexo de los jacos, en el caso del ganado mular predominan las hembras (96%).

CUADRO 5					
Utilidades	Cotobad	A Lama	Pte. Caldelas	O Covelo	A Cañiza
+ 600 reales	-	2 (0,6)	-	-	-
500-600	5 (4,1)	10 (2,8)	-	-	-
300-499	91 (75,2)	108 (30,1)	1 (3,3)	83 (36,4)	-
100-299	25 (20,7)	115 (32,1)	10 (33,3)	145 (63,5)	17 (34,0)
30-99	-	123 (34,3)	19 (63,3)	-	31 (62,0)
15-29	-	-	-	-	2 (4,0)
	121 (100%)	358 (100%)	30 (100%)	268 (100)	50 (100%)

Casi un 80% de los recueros de Cotobad declaran ingresos por encima de los 300 reales, mientras que en A Lama y O Covelo los que obtienen estos beneficios se sitúan en torno al tercio del total. Por otra parte, en cuanto a la composición de las recuas, mientras en el primero de los ayuntamientos mencionados algo más de un tercio (33,8%) superan la media de animales por arriero, en A Lama dicha proporción no alcanza la cuarta parte (23,8%).

Esta realidad queda también reflejada en la relación que existe entre los ingresos declarados respecto a la producción agraria, que para el conjunto de Cotobad es de casi el 7%, aunque las feligresías de Aguasantas (10,9), Carballedo (14,3), Caroi (36,6), Corredoira (9,1) y Rebordelo (9,6), superan —en algunos casos ampliamente— esa media. Sin embargo es, una vez más, en la parroquia de Antas, donde la presencia de los profesionales del transporte supera con mucho a todas las feligresías del territorio estudiado, donde encontramos la proporción más elevada pues aquí los ingresos declarados superan el 50% del valor de la producción agraria³⁰.

Sólo parcialmente conocemos las actividades específicas a que se dedicaban los vecinos de las parroquias que estudiamos, pues únicamente en la feligresía de Santiago de Antas (A Lama) aparecen con detalle desglosados actividades e ingresos. Los 118 arrieros censados en la parroquia se distribuyen de la siguiente manera:

CUADRO 6	
Arrieros de carbón	82
Arrieros de sal	33
Arrieros de sal y vino	2
Traficante de sardinas	1
TOTAL	118

30 Probablemente el importante peso que tienen los ingresos procedentes de la arriería en esta parroquia y en las de San Sebastián de Covelo (38%) y Santa Ana da Barcia do Seixo (39%), explique que la proporción general del Ayuntamiento de A Lama (15%), supere a la de Cotobad. También sucede esto en el de Covelo, aunque probablemente aquí obedezca a los bajos rendimientos agrarios. ARTIAGA REGO, A. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.: “Labradores, gandeiros, artesáns e traficantes. Unha aproximación ás actividades productivas da poboación rural en Galicia 1750-1900”, en TORRES LUNA, M^o P. et al. (coords.): *Espacios rurales e sociedades campesinas. Sémata*, n^o 9 (1997), p. 321.

No deja de ser curioso el hecho de que frente a tan crecido número de individuos que se dedican al transporte de carbón no encontremos en el Catastro ni una sola mención a carboneros en todo el territorio que abarca nuestro análisis, quienes sin embargo sí aparecían consignados en el Padrón de 1708, que acusaba la presencia de 23 en la parroquia de Antas y de 4 en la de A Barcia do Seixo³¹. Podemos suponer con buen fundamento que esos arrieros de carbón no sólo eran transportistas, sino también productores, tal y como está perfectamente documentado en Xallas³², que aprovecharían la importante presencia de materia prima en los montes de su feligresía para fabricar el combustible, con que luego se encargarían de abastecer, no sólo las fraguas de los herreros del contorno, cuya presencia es apreciable sin duda por la importante actividad arriera –un total de treinta y cuatro repartidos entre las parroquias de A Lama y Ponte Caldelas y dieciséis en las de Cotobad-, sino también los núcleos urbanos próximos, especialmente Pontevedra. De las diferentes utilidades declaradas en esta parroquia por los profesionales del transporte las de éstos son las más bajas, pues se les asignan 90 reales por jaco y 110 por macho.

Los arrieros de sal aparecen algo mejor situados económicamente, y sin duda su actividad resultaba más rentable por la amplia demanda que existía de este producto, tanto para la conservación y el condimento de alimentos, como para dárselo al ganado. En la documentación catastral de la feligresía de San Andrés de Valongo (Cotobad), se incluye el siguiente comentario, “*Todos estos, además de el ejercicio que tienen de arrieros en que se exercitan algunos meses al año en la conducción de sal de las obligas de esta villa de Pontevedra (...)*”. A éstos se les valora la utilidad de las caballerías gallegas en 100 reales al año y de las mulares en 120.

Sin embargo la actividad más importante y lucrativa era la que giraba en torno al transporte de vino, y aunque en Antas sólo dos del total de arrieros dicen dedicarse específicamente a esta labor junto al acarreo de sal, es evidente que en el conjunto del territorio la tónica es otra (posiblemente en Antas también y simplemente estamos ante una confusión del individuo que redactó el documento). La situación estratégica de estas parroquias, a medio camino entre Pontevedra y Rivadavia, separadas por sesenta kilómetros³³, convirtió a sus vecinos en proveedores de tan preciado producto tanto al mercado de la ciudad del Lérez, de donde una parte importante era embarcado con destino a otros puntos, como por los domicilios, las tabernas y las villas del contorno. En la costa se hacían con la sal que llevaban como mercancía de retorno “... *conduciéndola*

31 BUGALLO VIDAL, E.: Op. cit., p. 309.

32 BARREIRO MALLÓN, B.: *La jurisdicción de Xallas en el siglo XVIII. Población, sociedad y economía*. Santiago, 1973, p. 425.

33 Distancia e itinerario en GARCÍA-FUENTES, M. J.: *La red viaria gallega (1750-1850)*. Tesis doctoral defendida en la Universidad de Santiago, p. 316.

desde la villa de Pontevedra o Redondela, a la provincia de Orense para el surtido de los acopios de ella a los precios que ajustan y contratan con los pueblos”³⁴.

En las Respuestas Generales de las parroquias de Loureiro y Santa María de Sacos, así como en la ya mencionada de Valongo (Cotobad), además de hacer referencia a la actividad de los recueros como transportista de sal, se añade “... como en la de conducir vino del Rivero de Avia”. Referencias semejantes se encuentran en O Covelo y A Cañiza³⁵. Sin embargo, con ser el destino más importante, sin duda no era el único, pues cuando en 1859 se acuerda crear un camino de segundo orden que conectase Ponte Caldelas con Pontearreas a través de la parroquia de Anceu, se justifica su utilidad haciendo referencia a los importantes intercambios económicos que tenían lugar desde antiguo entre ambos espacios, entre los cuales se destaca la comercialización de los vinos del Condado³⁶.

Era tal vez la labor más habitual a que se dedicaban los labradores que no tenían en la arriería una dedicación preferente, pues a pesar del encarecimiento del producto como consecuencia del transporte³⁷, este era lucrativo y por tanto susceptible de ofrecer un ingreso complementario con el que apuntalar la precaria economía doméstica³⁸. Eso explica que en la parroquia de Caldelas, donde la presencia de arrieros es pequeña (1,4%), se disminuya aún más su importancia al indicar que sólo lo son “de vino en tiempo de cosecha”, es decir, en aquellos meses de verano previos a la vendimia, momento en que los caldos, en condiciones normales, debían alcanzar los mejores precios ante la necesidad de los cosecheros de deshacerse del remanente del año anterior por miedo a que se les perdiera³⁹. Esto explica la diferencia entre los beneficios alcanzados, pues mientras los arrieros de vino en Antas declaran unos ingresos por jaco de 110

34 BUGALLO VIDAL, E.: Op. cit., p. 311.

35 De los veintitrés arrieros vecino de la parroquia de San Juan de Piñeiro (O Covelo) se dice: “que traen vino del Rivero de Avia a esta provincia y otras del Reino”. Igual sucede en A Franqueira.

36 MARTÍNEZ PLASENCIA, M. y SÁNCHEZ CORA, T.: Op. cit., p. 590.

37 Antes de 1760 los costes del transporte del vino llevado al Real Hospital de Santiago son del 17,4% en el porte tasado y del 23,5% para el porte libre. Desde 1760 aumenta al 21,7% y 26,8% respectivamente. EIRAS ROEL, A. y GELABERT GONZÁLEZ, J. E.: Op. cit., p. 329.

38 El prof. B. Barreiro ha calculado el beneficio obtenido por los arrieros de Xallas –200 kilómetros entre ida y vuelta al Ribeiro– en un real por cada 9 cuartillos. En nuestra zona había, sin duda, un mayor margen de beneficio por ser menor la distancia y los gastos en el sustento de las caballerías, que debían aprovecharse de los pastos del Suido durante los trayectos. BARREIRO MALLÓN, B.: Op. cit., pp. 428-429. La evolución de los precios del vino a lo largo del siglo XVIII, desfavorable para el viticultor, no debió perjudicar en igual medida a los traficantes. SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: “La economía vitícola en la Galicia del Antiguo Régimen”, en *Agricultura y Sociedad*, nº 62 (1992), p. 145.

39 HUETZ DE LEMPS, A.: “Apogeo y decadencia de un viñedo de calidad: el de Ribadavia”, en *Anuario de Historia Económica y Social*, nº 1, p. 223. No es de extrañar la baja consideración que muestran los productores hacia los arrieros, cuya frustración por los duros regateos queda reflejada en los calificativos que les dirige Pedro Antonio Sánchez –“gente grosera e insolente”–; pero la pérdida de unos supónia la supervivencia de los otros.

reales y por mula o macho de 130 –los más altos de los mencionados por los arrieros de esta feligresía-, los de Caldelas y las parroquias limítrofes –Tourón y Xustáns- los sitúan en 25/30 en el primer caso y en 80 en el de la caballería mular⁴⁰.

Nuestra documentación no es muy esclarecedora a la hora de conocer las causas precisas que marcan esas diferencias, sin embargo y como término de comparación, pueden servirnos de referencia los comentarios anotados por otros amanuenses más cuidadosos, como los que trabajaron en Silleda o Lalín, al norte de Terra de Montes, donde la arriería tuvo también una destacada importancia. Así en San Miguel de Castro (A Estrada), se asignan a Gregorio de Castro unas utilidades de 720 reales, fruto de un viaje por mes para transportar vino. José de Otero, de Santa María de Bermés (Lalín), pasa al Ribeiro ocho veces al año y le consideran de utilidad 300 reales. Su vecino Bernardo Gutiérrez realiza el mismo viaje sólo cuatro veces, por lo que sus ganancias no superan los 150. Domingo de Forján, de San Pedro de Castro (Lalín), se dedica a la arriería tan sólo mes y medio al año, por lo que ingresa 100 reales, al tiempo que su convecino Juan González, “*arriero un mes al año en días dispersos*”, no pasa de los 80⁴¹.

La actividad de estos comerciantes debía ser múltiple. En unos casos actuaban por cuenta ajena limitándose a transportar el que les encomendaban, tanto mercaderes como particulares. Tenemos muchos ejemplos ya desde el siglo XVI, en que algunos recueros concertaban con mercaderes o vecinos de Pontevedra el transporte del vino desde Rivadavia⁴². En el siglo XVII incluso aparecen comerciantes de fuera de Galicia, como esos asturianos instalados en el Ribeiro en 1671, que contrataban con arrieros el transporte hasta Pontevedra desde donde lo conducían por mar hasta el Principado⁴³. En otros casos eran los propios mercaderes⁴⁴ o los taberneros quienes se

40 En la parroquia de San Sebastián das Achas (A Cañiza) no se nos informa sobre el número de animales, pero las utilidades de los arrieros de vino y sal oscilan entre los 15 y los 45 reales al año, si bien seis de los nueve no suben de los 30; idéntica cantidad declaran los diecinueve de Petán y Deva y los cuatro de Parada de Achas.

41 A.H.P.Po., Catastro, cajas 565 y 579.

42 En Enero de 1593, Alfonso Lorenzo, de San Salvador da Lama, Juan Garrido de Santa Marina da Insua y Bautista Redondo, de Santiago de Antas, “...se habían obligado de man común a traer al regidor Santa Vaya vecino desta villa [Pontevedra] del Rivero davia cierta cantidad de vino”. Cit. por MARTÍNEZ PLASENCIA, M. y SÁNCHEZ CORA, T.: Op. cit., p. 464. Y no sólo en Pontevedra; en la parroquia de Carballedo (Cotobad) se menciona la presencia de dos mercaderes de vino, y en la de Rebordeiro otro, de los que no se hace constar que fuesen al mismo tiempo transportistas. Muy probablemente debían contratar con sus vecinos recueros el transporte del producto que luego se encargaban de beneficiar.

43 HUETZ DE LEMPS, A.: Op. cit., pp. 218-219. Su presencia se detecta ya a mediados del siglo XVI. FERREIRA PRIEGUE, E.: “La villa de Pontevedra y el comercio de Galicia en la primera mitad del siglo XVI”, en EIRAS ROEL, A.: *El Reino de Galicia en la época del Emperador Carlos V*. Santiago, 2000, p. 602.

44 En Borela (Cotobade) y A Franqueira (A Cañiza) encontramos un total de cuatro traficantes, dos por feligresía, que se dedican al transporte y venta. Aparecen consignados aparte de los arrieros residentes en la comunidad, aunque las ganancias que declaran no son superiores.

desplazaban para adquirir el abasto que luego suministrarían al por menor a sus clientes⁴⁵. Finalmente estaban los arrieros que se dedicaban asimismo a la venta de vino, bien a los taberneros, bien a los vecinos de su feligresía o del contorno, actividad que se mantuvo en la comarca hasta mediados del pasado siglo⁴⁶. De hecho el número de tabernas existentes en el territorio era muy crecido, de ahí que su abastecimiento generara un importante tráfico.

Cotobad	A Lama	Pte. Caldelas	O Covelo	A Cañiza
26	24	15	15	21

A estas es necesario añadir las que de manera eventual se montaban los días de feria en los lugares en que se celebraban⁴⁷. Dado el aumento progresivo de su número a lo largo del siglo XVIII, en Galicia en general y en la provincia de Tui en particular⁴⁸, el mercado para el vino se iría también ampliando. Y no podemos olvidar las fiestas y romerías del contorno, cuyo número era entonces muy crecido aunque hoy resulta difícil de cuantificar, pues una parte sustancial de ellas han desaparecido como consecuencia de la crisis de las cofradías, que se experimenta en este territorio, de manera general, a partir del primer tercio del siglo XIX, así como del despoblamiento provocado por la emigración a América desde finales de esa centuria.

Hay otra circunstancia que ocupaba a los arrieros de una parte, al menos, del territorio que estudiamos, la del transporte obligatorio como carga señorial o como servicio real. Desde principios del siglo XVI, probablemente a partir de 1535, los arrieros de Terra de Montes fueron obligados en virtud de provisión real, a conducir vino para garantizar el suministro del Hospital de Santiago; pesada carga por cuanto además llevaba

45 El 2 de Febrero de 1761 Juan Tomé, vecino de la feligresía de Santa María de Tourón declara que a finales de Agosto del año anterior había comprado en unión de Clemente Baqueiro al escribano José dos Santos, vecino de Amoeiro (Orense) la cantidad de 23 *moios* menos una *ola* de vino, cinco de los cuales llevó el Clemente para surtir las tabernas que en aquel tiempo tenía. Archivo Histórico Provincial de Pontevedra, Protocolos de Juan de Pazos, nº 1319 (22), fol 12. También uno de los dos arrieros vecino de San Andrés de Anceu (Ponte Caldelas), Dionisio Oubiña, es el arrendatario de las tres tabernas que hay en la parroquia.

46 Un ejemplo lo constituye Severo Piñeiro Garrido, vecino de Anceu, que se dedicaba al transporte y venta de vino que traía con su recua de mulas desde Ribadavia y Soutomaioir. Al fallecer en 1924 su hijo Aurelio continuaría con el negocio hasta fallecer diez años más tarde minado por las enfermedades contraídas durante su servicio militar en Africa. Los descendientes de esta raza de recueros de la comarca, ya motorizados, han continuado hasta la actualidad desempeñando esta labor.

47 Lucas Labrada nos informa al hablar de las ferias de la provincia de Orense que “*a todas concurren arrieros con vino de varias partes de la provincia y fuera de ella*”. LABRADA, L.: Op. cit., p. 137.

48 SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: “La consolidación de las ferias como fiestas profanas en la Galicia de los siglos XVIII y XIX”, en NÚÑEZ RODRÍGUEZ, M. (coord.): *El rostro y el discurso de la fiesta. Sémata*, nº 6 (1999), p. 285.

implícita la condición de vender el vino, no a precio de mercado, sino sujeto a una tasa. A partir de 1741, y ante la resistencia de los naturales de aquellas jurisdicciones comprendidas en el transporte forzoso, se solicitó que se incorporasen nuevas circunscripciones, como las de Cotobad y Caldevergazo. El Administrador del Hospital atendió la súplica, lo que supuso una rebaja en el cupo que les tocaba, que pasó del 14,5% a principios de siglo, al 7,5% en los años setenta⁴⁹. Sin embargo ya desde la segunda mitad de la centuria, y aunque el privilegio nunca fue formalmente derogado, los arrieros dejaron paulatinamente de acudir a su cita, lo que obligó al Hospital a contratar arrieros fuera de cupo pagándoles el vino a precio de mercado⁵⁰.

Aparte del vino y la sal otros productos de importancia integraban estos tráficos, como es el caso del pescado, del que existía un importante consumo como consecuencia de las prescripciones religiosas⁵¹. En Antas consta la presencia de un traficante de sardinas, cuyos bajos ingresos declarados, ocho reales, permiten sospechar que era más que transportista, revendedor de la mercancía aportada por sus vecinos arrieros. Igualmente debe mencionarse el tabaco —en casi todas las parroquias hay estanquilleros/as y taberneros/as que lo despachan—, las manufacturas metalúrgicas que no fabricaban los herreros locales, y que ya en el siglo XVI subían desde Pontevedra a lomos de las caballerías⁵², así como una gran variedad de productos de muy diverso origen⁵³.

Es difícil adentrarse en el conocimiento del transporte más allá de los límites que hemos mencionado, pero sin duda existían otras muchas actividades confiadas al cuidado de los recueros, tal y como nos lo permite sospechar un indicio presente en nuestra documentación: la importante concentración en algunas de las parroquias de este territorio de ciertas actividades artesanales, cuyo número sugiere la existencia de una producción destinada, no al autoabastecimiento parroquial, sino al de un mercado más o menos distante.

49 Vid. el trabajo del prof. Fernández Cortizo publicado en este mismo número.

50 EIRAS ROEL, A. y GELABERT GONZÁLEZ, J. E.: Op. cit., p. 328.

51 CARMONA BADÍA, X.: *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles (1750-1900)*. Barcelona, 1990, pp. 72-73.

52 FERREIRA PRIEGUE, E.: Op. cit., p. 602.

53 ARTIAGA REGO, A. y FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.: Op. cit., pp. 322-323. Estos profesionales no sólo transportaron mercancías a lo largo del tiempo, también contribuyeron a difundir devociones. En muchas de las parroquias, al menos, de A Lama, Ponte Caldelas y Fornelos de Montes enraizó vigorosamente el culto a Nra. Sra. de A Xestosa, cuya ermita se encuentra en pleno Suido, en lo alto de un monte desolado cercano al lugar de Camposancos. La arriería era oficio arriesgado, por eso los santuarios del camino debían estar muy presentes en las plegarias, tanto de los trajineros como de sus familias. No menos de doce de los arrieros censados en el Catastro fallecen a lo largo de las dos décadas siguientes en localidades del Ribeiro o del camino que a él conducía. El 2 de Agosto de 1838 el abad de Anceu consigna en sus registros el óbito de su feligrés Martín Cima, muerto por “*un pelotón de hombres que se titulaban con el nombre de defensores de D. Carlos quinto en el monte del Soydo (...) viniendo conduciendo vino del Rivero de Avia*”. Archivo Parroquial de San Andrés de Anceu, Libro III de Difuntos, fol. 31.

CUADRO 7				
	Cotobad	A Lama	Pte. Caldelas	O Covelo
Tejedores	6	4	19	-
Tejedoras	70	38	13	-
Cardaderas	8	19	4	-
Palilleras	7	-	-	-
Costureras	60	4	31	-
Sastres	44	29	30	26
Curtidores	9	-	29	-
Zapateros ¹	12	66	35	2
Banasteros	21	-	-	-
Peraires	-	18	-	-

1 Una parte importante de ellos también se declaran curtidores.

Ciertamente en su conjunto no alcanzan las proporciones establecidas en su estudio por el profesor X. Carmona para poder hablar de una actividad textil de importancia⁵⁴, ni tampoco para considerar la presencia de una importante artesanía del curtido de pieles, sin embargo hay concentraciones que resultan muy significativas, como es el caso de los treinta y dos zapateros que son vecinos de Gaxate, o los once curtidores de Berducido o los seis de A Barcia do Seixo. Igualmente sorprenden los 13 sastres de Santa Eulalia de Caldelas, o los seis de Xustáns, los cinco de Berducido o los once de Barciademera, que superan en mucho el número necesario para abastecer las necesidades de sus feligresías y las de sus alrededores, donde, por otra parte, también consta la presencia de estos menestrales, aunque en número acomodado al vecindario⁵⁵. Lo mismo vale para el caso de tejedoras y costureras, cuya presencia, además, sabemos que el Catastro infravalora⁵⁶. Como ya comentábamos páginas atrás, Galicia experimenta un importante desarrollo en el número de sus ferias, resultado de la necesidad de vender productos agropecuarios y artesanales a consecuencia del agravamiento de la insuficiencia de las pequeñas explotaciones para sostener el volumen de población alcanzado⁵⁷. Es evidente que parte de la producción era comercializada por los propios productores, pero sin duda una parte viajó a lomos de las caballerías de nuestros arrieros más allá del ámbito de los mercados locales. Y esto resulta más evidente por cuanto si bien aparecen en ocasiones citados como arrieros, además de labradores, canteros o

54 Este investigador sitúa el nivel en un 15% del total del vecindario dedicado a las labores textiles, mientras que en nuestras parroquias la proporción oscila entre un 2/3% del total. CARMONA BADÍA, X.: Op. cit. p. 81.

55 De hecho todas las parroquias del ayuntamiento de A Lama, todas las de Ponte Caldelas –menos la limítrofe de Tourón–, diez de las trece de Cotobad y seis de las diez de O Covelo, cuentan con sastres.

56 CARMONA BADÍA, X.: Op. cit., p. 77. A este respecto es muy expresivo el caso de O Covelo, donde no figura ninguna tejedora ni costurera, pero sí un traficante de lienzos.

57 SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: “La consolidación de las ferias... Op. cit., pp. 283-285.

incluso un cirujano en Gaxate, ninguno de los artesanos citados figura como tal, con lo que es plausible que encomendaran a otros la venta de sus productos. Por otro lado, los lugares donde aparecen mencionados en el Catastro más tejedores/as, sastres y costureras, coinciden con las feligresías con mayor presencia de arrieros⁵⁸.

La arriería por sus características es de suyo labor masculina, sin embargo, y aunque de modo excepcional, sí aparecen citados en el Catastro el caso de algunas mujeres dedicadas a esta actividad, en concreto en las parroquias de Carballedo y de Berducido. No existe entre ellas ningún rasgo común que permita suponer un comportamiento específicamente femenino, sino que en ambas localidades reflejan las características propias de la arriería imperante en ellas. Benita Lois, vecina de San Miguel de Carballedo y propietaria de una recua de cuatro animales (una mula y tres jacos), declara unos ingresos de 420 reales, que se sitúan por encima del beneficio medio declarado por los profesionales de esta localidad, fijados en los 409, por lo que cabe suponer que su actividad, que no sabemos si desempeñaba personalmente o por medio de asalariados, no difería de la del resto de trajineros de la zona.

Más compleja es la situación en Berducido donde once mujeres se incluyen en la relación de “*arrieros de vino y sal*”, que aparecen en la respuesta a la pregunta 32 del Interrogatorio General. Todas ellas -salvo Jacinta Garrido, que declara 120 reales- con ingresos por debajo de la media, pues oscilan entre los 30/60 reales y aquélla se sitúa en los 77. La duda que se nos plantea es la de si realmente todas se dedicaban a este oficio pues sólo dos de ellas -Benita de Piñeiro y Marta Barreiro- viven sin la compañía de varones adultos, siendo las demás cabeza de casa pero conviviendo con yernos, hijos casados o bien solteros con edades superiores a los dieciocho años. Bien es verdad que en el caso de Rosenda Baqueiro, jefe de familia, se dice que es su yerno el que como arriero aporta 90 reales al año a la economía familiar, aclaración que no figura en ninguno de los casos anteriores. Muy probablemente esas mujeres residen en los lugares más montañosos de la feligresía -Xesta, Estacas, A Laxe, más tarde, como ya señalamos, elevadas a parroquias autónomas-, y dado lo precario de sus ingresos es muy posible que se dedicasen a la venta por menor de productos propios de la zona en las comunidades de los valles próximos, trayendo a su regreso sal adquirida en los estancos que en ellas había y probablemente algo de vino comprado también en sus tabernas o a arrieros de mayor fuste que allí residían⁵⁹.

58 Por lo que al textil se refiere, se trató de una actividad efímera, pues desde principios del XIX entraría en crisis SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: “Desarrollo y crisis de la industria textil gallega. El ejemplo de la lencería, 1600-1840”, en *Cuadernos de Investigación Histórica*, 7 (1983), pp. 112-132, y CARMONA, X.: Op. cit., p. 189 y ss.

59 Hasta los años cincuenta del pasado siglo y durante el mes de diciembre, bajaban de Pigarzos (parroquia de Xesta) mujeres con sacos de castañas que transportaban a lomos de burro y que eran adquiridas para consumirse como postre navideño. Algunas personas mayores todavía hoy no conciben una cena de Nochebuena sin la presencia en la mesa de castañas cocidas o asadas. Por aquel entonces los sotos

Posiblemente los núcleos de la comarca y las villas costeras no agotaban el ámbito de actividad de nuestros arrieros, pues la frontera portuguesa no estaba muy lejos y los contactos de esta zona con el mundo portugués se vuelven muy intensos desde principios del siglo XVIII, si bien nuestras fuentes son muy parcas en información. Sólo un caso tenemos documentado de este contacto comercial con las tierras del otro lado del Miño, que sabemos eran muy intensos en otras zonas de la frontera⁶⁰. Se trata de la parroquia de San Félix de Lougares, donde en 1752 vivían cincuenta y nueve individuos que se dedicaban a exportar al país vecino sal, aceite y sardinas, que sin duda introducían en las ferias del área de Monção y Melgaço y en las tierras aledañas a éstas en la zona del interior.

Conclusión

La pobreza agrícola de las tierras montañosas de la dorsal gallega, así como las elevadas densidades de población que alcanzan a partir del siglo XVII, obligó desde antiguo a sus habitantes a desarrollar actividades complementarias con las que reforzar sus precarias economías. Entre ellas cabe destacar la arriería, que gracias a la posición estratégica que ocupaba este territorio, a medio camino entre la costa y el interior, alcanzó en algunas comunidades una gran importancia en especial a partir del siglo XVIII. Su actividad se centró principalmente en el transporte de vino de la comarca orensana de O Ribeiro a las tabernas y ferias del contorno así como a Pontevedra y otras villas de la costa, de donde traían sal, pescado y otros productos aquí adquiridos. Al mismo tiempo contribuyeron a dar salida a la producción artesanal de las diferentes comarcas, como lienzos y cueros. Su actividad contribuyó a dinamizar la economía de esta área, con una estructura viaria muy deficiente hasta el siglo XX, lo que contribuyó a perpetuar esta actividad en la zona durante mucho tiempo.

de castaños estaban relegados a las zonas más agrestes del territorio y era difícil encontrarlos en cotas tan bajas como aparecen en la actualidad.

60 Vid. los trabajos del profesor Fernández Cortizo citados en la nota 23.

APÉNDICE

Cotobad					
Aguasantás	3,2	384	84,0%	16,0%	17
Borela	3,0	356	93,6%	6,4%	31
Almofrei	3,0	360	100%	0	2
Carballedo	3,5	409	84,4%	15,6%	22
Caroi	2,6	257	0	100%	7
Corredoira	3,0	303	5,6%	94,4%	6
Loureiro	2,8	300	35,7%	64,3%	5
Rebordelo	3,2	384	100%	0	5
Sacos(Sta. M ^a)	3,5	350	0	100%	2
Sacos(S.Jorge)	-	-	-	-	0
Tenorio	3,1	377	100%	0	14
Valongo	2,8	320	60%	40%	7
Viascón	4,0	480	100%	0	3
Total	3,1	363	77,2	22,8%	121
A Lama					
Antas/Seixido	2,8	300	15,8%	84,2%	127
Barcia Seixo	2,8	310	45,3%	54,7%	38
Berducido	-	77,2	-	-	141
Covelo	3,2	375	94,4%	5,5%	45
Gaxate	2,9	332	72,4%	27,6%	10
A Lama	2,6	303	68,8%	31,2%	6
Total	2,9	225,6	41,7	58,2	317
Pte. Caldelas					
Anceu	-	70	-	-	2
Barbudo	-	57	-	-	7
Forzáns	-	50	-	-	2
Insua	-	40	-	-	1
Caldelas	-	231	-	-	9
Taboadelo	-	-	-	-	-
Tourón	-	82	-	-	4
Xustáns	-	70	-	-	5
Total	-	114	0	-	30
O Covelo					
Barciademera	-	200	-	-	5
Campo	-	160	-	-	134
Lamosa	-	200	-	-	9
Covelo	-	200	-	-	6
Fofe	-	300	-	-	37
Maceira	-	300	-	-	30
Paraños	-	400	-	-	17
Piñeiro	-	150	-	-	23
Prado Canda	-	400	-	-	8
Total	-	219	-	-	269
A Cañiza					
Achas	-	31,6	-	-	9
Franqueira	-	200	-	-	10
Luneda	-	24	-	-	1
Oroso	-	-	-	-	-
Parada Achas	-	30	-	-	4
Petán y Deva	-	30	-	-	19
Valeixe	-	150	-	-	7
Total	-	79	-	-	50

1, media de animales; 2, media de utilidades; 3, % de mulas/machos; 4, % de jacos; 5, nº de casos

Utilidades brutas

Aguasantas	A Lama	Pte. Caldelas	O Covelo	A Cañiza
44.000	82.818	3.440	58.990	3.959