

INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES EN GALICIA ANTES DEL FERROCARRIL

Elvira Lindoso Tato y Margarita Vilar Rodríguez
Universidad de A Coruña
(versión preliminar, por favor, no citar)

Las infraestructuras y los medios de transporte han sido considerados por la historiografía como elementos claves en el proceso de desarrollo de los países.¹ Si consideramos que la naturaleza desempeña un papel fundamental en la facilidad para los transportes y las comunicaciones de un territorio, Galicia ha tenido mucho que perder y poco que ganar en este apartado desde un punto de vista histórico. Las características de su marco natural, su ubicación geográfica y su relieve físico no pusieron las cosas fáciles a la mano del hombre para abrir caminos que condujeran al desarrollo económico. Situada en el extremo noroccidental de una península y separada de otras comunidades por importantes obstáculos físicos erguidos a modo de muralla natural, sus vías naturales de comunicación se redujeron durante largos siglos a pequeños pasos entre montañas que sorteaban el tortuoso relieve a costa de esfuerzo físico y largas jornadas de viaje.

Las alternativas al transporte terrestre que ofrecía la tecnología del siglo XVIII se reducían a la navegación costera y en barcos de vela para las largas distancias. Bajo estas circunstancias, la disponibilidad de un amplio litoral a orillas del océano Atlántico hizo que el transporte marítimo desplazase al terrestre en Galicia cuando las mercancías, los mercados y las condiciones de la mar lo permitían. Durante algunos periodos históricos, el cabotaje y las rutas atlánticas salvaron a este territorio de un mayor aislamiento, capaz de hipotecar su futuro bienestar. Algunos de estos obstáculos se superaron de manera progresiva con la llegada del ferrocarril y la mejora de la red de carreteras a mediados del siglo XIX.

Este trabajo propone una mirada al pasado en el estudio del aislamiento terrestre y el tráfico de mercancías en Galicia, un tema en constante actualidad en la comunidad, donde todavía hoy sigue generando ríos de tinta en la prensa diaria y en las portadas de telediarios. En particular, la comunicación analiza los orígenes del aislamiento terrestre a finales del Antiguo Régimen, los primeros proyectos de construcción de carreteras y la existencia de transportes alternativos durante el siglo y medio anterior a la llegada del ferrocarril a España. Su objetivo es tratar de entender los orígenes y factores que frenaron el desarrollo de las comunicaciones terrestres en Galicia y reflexionar sobre la relación entre este retraso y el desarrollo económico de la comunidad.

1. Las comunicaciones terrestres en España (1750-1855): un panorama general

La casa de Austria ocupó el trono de España durante los siglos XVI y XVII, pero la dinastía Habsburgo apenas mostró interés por la mejora de los caminos y las vías de comunicación terrestres de su reino peninsular. La llegada de los Borbones a principios

¹ Desde las obras clásicas de Sánchez Albornoz (1977) y Gómez Mendoza (1982). Una síntesis reciente sobre la historia de las infraestructuras españolas puede verse en Herranz Loncán (2002).

del siglo XVIII, introdujo aires renovadores en esta materia. Guiados por el asesoramiento de pensadores y políticos ilustrados, impulsaron un conjunto de medidas encaminadas a mejorar el estado de los caminos y a fomentar el tráfico de mercancías entre las diferentes regiones. A este respecto, se aprobaron la *Instrucción de Intendentes* de 4 de julio de 1718 y, sobre todo, la *Ordenanza de Intendentes* de 13 de octubre de 1749, donde se subrayó la iniciativa estatal en las obras de construcción y reparación de caminos y en el trazado de las rutas.² Aunque las reglamentaciones establecían la voluntad de la monarquía de hacerse cargo de la política de infraestructuras, apenas se elaboraron estudios sobre el estado de las comunicaciones ni se pusieron en marcha proyectos camineros hasta el ecuador del siglo XVIII.

Al comenzar 1750, la red viaria española apta para la circulación rodada contaba con alrededor de diez mil kilómetros. Los informes oficiales y particulares de la época coinciden en definir estos caminos como “pistas de tierra, trazados espontáneos sobre piso natural y carencia de firmes pavimentados, lo que proporciona sendas polvorientas en verano y barrancos intransitables en invierno...”.³ Por entonces, ya se habían aprobado algunas ordenanzas parciales sobre el trazado y reparación de las carreteras, pero España carecía de un proyecto político global y eficiente en este ámbito. En realidad, la legislación estatal sobre carreteras pavimentadas en España no despegó hasta el 10 de junio de 1761 con el *Real Decreto expedido para hacer Caminos rectos, y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por las de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia*.⁴ La normativa aprobada por el ministerio del marqués de Esquilache, secretario de Hacienda bajo el reinado de Carlos III, se centró en la necesidad de construir caminos rectos y sólidos bajo una estructura centralizada y radial, sostenida en criterios más políticos que económicos. Bajo estas pautas, el texto legal estableció como prioridad la construcción de caminos que partiesen de la Corte, frente a los caminos interprovinciales y los que servían de enlace entre varios pueblos.⁵ No obstante, el decreto mostró también interés por la conservación y la clasificación de las carreteras ya existentes, la mayoría en mal estado, lo que impedía el tránsito rodado durante buena parte del año. Ante los limitados recursos públicos, se decidió que la mejora de la red de caminos se financiaría a través del sobreprecio de dos reales de vellón en cada fanega de sal consumida. Apoyándose en este cálculo, se estimó que la asignación anual ascendería a tres millones de reales repartidos de la siguiente manera: 1,2 millones de reales para Andalucía, 1,2 para Cataluña y 0,6 para Galicia.

El desarrollo de la red viaria vino marcado en las últimas décadas del siglo XVIII por la lentitud de las obras y sus elevados costes para las debilitadas arcas de la Hacienda Real.⁶ Pese al creciente flujo de recursos procedentes de las tesorerías americanas, la Hacienda española presentaba enormes dificultades para financiar el gasto público.⁷ A pesar de las limitaciones presupuestarias, el interés por mejorar las comunicaciones

² Siguiendo la tesis de Madrazo (1984), p. 95.

³ Madrazo (1984I), p. 235.

⁴ Madrazo (1984I), p. 96. El Decreto fue acompañado por un Reglamento aprobado el 2 de diciembre de 1761 que pretendía dar impulso a las obras.

⁵ García-Fuentes (1999), pp. 27-32.

⁶ Mellado (1849).

⁷ Llopis (2002).

terrestres no cesó. En el ocaso de la centuria, los 269 capítulos de la *Ordenanza general de correos, postas y caminos* (1794) trataron de poner orden en la legislación vigente y solucionar los problemas pendientes, sobre todo las dificultades técnicas, -con la creación del Cuerpo y Escuela de Ingenieros de Caminos-, y las carencias financieras, más difíciles de resolver en un periodo de crisis económica y elevados gastos bélicos. Hay que tener en cuenta que, entre 1793 y 1808, España estuvo casi de manera permanente en guerra con Francia e Inglaterra, lo que agravó el ya histórico desequilibrio en las finanzas de la monarquía.

Más tarde, el estallido de la Guerra de la Independencia (1808-1814) supuso el abandono de los proyectos estatales, el cierre de la mencionada escuela y el deterioro de las infraestructuras del país. Una vez terminado el conflicto, y dentro del azaroso devenir político de principios del siglo XIX, podemos destacar la elaboración de la *Memoria de Caminos y Canales* (1820) dentro del Trienio Liberal. Este documento introdujo normativas técnicas, en cuanto a la cualificación del personal y a la ejecución y a la calidad de las obras, pero también aportó novedades en la clasificación de las carreteras, delimitó las competencias de los distintos organismos públicos en la ejecución y la conservación de los caminos y estableció las bases para una financiación capitalista del ramo.

El regreso al trono de Fernando VII en 1823 puso en cuarentena la filosofía liberal, también en el ámbito de las infraestructuras y comunicaciones. No obstante, bajo su reinado, se restauraron viejas carreteras y se terminaron otras nuevas sufragadas con los ingresos postales, las contribuciones locales y el producto de los portazgos y barcas. La muerte del monarca absolutista (1833) y la quiebra del Antiguo régimen introdujeron un soplo de aire fresco en las políticas de obras públicas. Sin embargo, el estallido de la primera guerra carlista (1833-1840) quebró las previsiones y agravó los problemas financieros históricos de la Hacienda. A partir de los años cuarenta, tras el triunfo del liberalismo, asistimos a la publicación de una prolija legislación sobre la clasificación y conservación de los caminos existentes, la preocupación por los trazados y las necesidades de construcción de otros nuevos.⁸

Lejos de ser exhaustivos, podemos destacar dos principales novedades en este periodo. En primer lugar, el Real Decreto de 19 de febrero de 1834 integró los gastos de las obras públicas en las atenciones presupuestarias del Estado, lo que supuso un hito en la construcción de un sistema nacional de comunicaciones.⁹ Más tarde, la ley de 7 de mayo de 1851, impulsada por el ministro Fermín Arteta, estableció una nueva clasificación de carreteras en cuatro apartados, según se atribuyese la competencia al Estado, a las provincias o a los pueblos.¹⁰ Se denominaron carreteras “generales” aquéllas que partían de Madrid hacia las capitales de provincias, los departamentos marítimos y las aduanas de gran movimiento mercantil, junto con los ramales que ordenaba construir y financiaba el gobierno. En el grupo de carreteras “transversales” quedaron clasificados los enlaces entre las carreteras generales que atravesaban una capital de provincia o núcleos de abundante población, cuya financiación se repartían el gobierno (entre un tercio y la mitad) y las provincias. Las carreteras “provinciales” servían de enlace entre

⁸ Madrazo (1984I), p. 102. Este autor señala que, entre 1833 y 1859, se aprobaron 2.972 disposiciones legales sobre normativa de obras públicas.

⁹ Gaceta de Madrid de 20 de febrero de 1834, nº 23.

¹⁰ Gaceta de Madrid de 13 de mayo de 1851, nº 6147.

las dos anteriores o comunicaban varias provincias y las “locales” se referían a los caminos de los pueblos. La construcción y el mantenimiento de las dos últimas modalidades quedaban a cargo de los recursos aportados por las diputaciones y los ayuntamientos, aunque el gobierno podía subvencionar las vías provinciales hasta con un tercio de su coste total. Para estos fines, las diputaciones contaban con los productos de los portazgos, pontazgos y barcajes procedentes del tráfico de las carreteras provinciales. Mientras tanto, el estado de las carreteras locales dependía de los escasos recursos de los municipios, las asociaciones culturales y benéficas privadas y las donaciones de filántropos.

El marco legislativo fue acompañado de memorias y de estudios elaborados por políticos, técnicos o eruditos que nos permiten conocer mejor el trazado y el estado de las vías terrestres en España, a punto de ser aprobada la Ley de Ferrocarriles de 1855, pieza clave para la construcción de la red ferroviaria. En general, las preocupaciones de los responsables del impulso de las infraestructuras giraron en torno a dos elementos esenciales: el trazado de la red de carreteras y las necesidades presupuestarias para ejecutar las obras.

2. El transporte terrestre en Galicia antes del ferrocarril

Dentro del marco general descrito, el estado de los caminos variaba según las regiones. En su conocido trabajo sobre los transportes y el estancamiento económico en España entre 1750 y 1850, D. Ringrose dejó de manera voluntaria fuera de su análisis cuantitativo a Galicia porque, según comentaba, “era una región aislada de Castilla en plena mitad del siglo XVIII y sus contactos terrestres con el exterior se restringían a los transportadores de la provincia de León”.¹¹ Por su parte, S. Madrazo señalaba al comenzar el estudio de las comunicaciones terrestres en el ecuador de la misma centuria que “las dificultades orográficas no permitían el tráfico rodado entre Galicia y Castilla”.¹² Como consecuencia, los pocos caminos y el mal estado de los disponibles obligaban a utilizar el transporte a lomo, lo que suponía mayor peligrosidad para viajeros y animales y un mayor coste de los portes.

El diagnóstico queda confirmado en las narraciones de los libros de viajeros. Dentro de su prolijo diario de viaje, Fray Martín Sarmiento comentaba en 1745 que el camino desde Sobrado hasta Santiago discurría por ocho leguas de “buen camino, pero todo sierra”.¹³ Otros, como el inglés J. Townsend¹⁴ o el francés T. Gautier¹⁵, quienes recorrieron buena parte de la península, ni siquiera se atrevieron a pasar del puerto de Piedrafita. Algunos viajeros más intrépidos, como el británico Richard Ford (1845)¹⁶, sí que entró en el “primigenio reino de Galicia” –así lo denominó- y ofreció una completa descripción de su paso por estas tierras. En su libro de viajes publicado años después, narra que, por aquella época, Galicia apenas era visitada sino por muleros y describe la mayoría de sus caminos como “un continuo subir y bajar, cuesta arriba y cuesta abajo, y

¹¹ Ringrose (1972), p. 117.

¹² Madrazo (1984I), p. 238.

¹³ Fr. Martín Sarmiento (1975).

¹⁴ Townsend (1791).

¹⁵ Gautier (1845).

¹⁶ Ford (1845).

un constante transportar la mercancía y luego vadear: se progresa muy poco después de mucho trabajo, tanto para el hombre como para el animal”. No obstante, aconsejaba su visita durante los meses cálidos y alababa la bondad del paisaje y la abundante pesca. La descripción bucólica de la naturaleza gallega contrastaba con la miseria de su campesinado, que habitaba en casas llenas de suciedad y humedad. En particular, resulta curioso como a Ford le llamó la atención el duro trabajo de las mujeres gallegas tanto en la casa como en el campo, “donde empuñan el arado”, mientras los hombres emigraban en busca de mejor fortuna.

El Itinerario Español o Guía de Caminos de Escribano en 1758 constataba la ausencia de caminos de ruedas o carreteros para llegar desde Castilla a Galicia, pues la vía procedente de Madrid finalizaba en Astorga. Del sistema radial de carreteras ideado por la monarquía, el ramal gallego era el único que no llegaba a la costa, lo que dejaba en evidencia el aislamiento rodado de Galicia a mediados del siglo XVIII. Con este panorama, el transporte de mercancías solo se podía realizar con animales de carga, lo que ralentizaba el tráfico y elevaba los costes. Por entonces, un grupo de ilustrados gallegos como Cornide o Labrada reclamaban en la Corte una mejora de las comunicaciones que pusiera fin al aislamiento terrestre de la región con el resto de la península. En paralelo, demandaban la habilitación de pasos interiores por donde pudieran transitar los carruajes de personas y el tráfico de mercancías entre las provincias gallegas.¹⁷

Dentro de este contexto, algunos tramos de los caminos de herradura se utilizaban para el tráfico rodado, aunque en los trechos más pendientes los carros o carretas cargados de mercancías necesitaban la ayuda de más animales de tiro.¹⁸ Pero, en general, los viajes largos continuaron haciéndose a caballo y a pie hasta mediados del siglo XVIII, ya que Galicia resultaba inaccesible al transporte rodado desde el exterior. Como ya se mencionó, por esta época, la financiación de la construcción de carreteras recayó sobre todo en los impuestos sobre consumos, cuya recaudación resultaba escasa en Galicia, debido a los bajos niveles de comercialización de productos y al elevado autoconsumo de la población. De esta manera, los municipios y los particulares sobre los que recaía la responsabilidad de la adaptación al tráfico rodado no podían acometer la transformación de la red, por lo que las mejoras fueron limitadas.

La situación preocupó al marqués de la Ensenada, bajo cuyo ministerio se proyectó la carretera de Madrid hacia A Coruña. El tramo entre esta ciudad y Benavente comenzó a construirse en 1761 para convertirse en el eje de las comunicaciones gallegas.¹⁹ No obstante, el trazado del camino real a Galicia suscitó un debate entre los ilustrados de la época, unos tomaban partido por el considerado como camino “oficial” entre Benavente y A Coruña y otros defendían el impulso de la ruta sur entre Benavente y Vigo.²⁰ En particular, el primer ingeniero jefe del camino real gallego, José Crame, defendió la segunda opción, dado que en el sur de Galicia “la población era más numerosa y había menos montañas”. Pero la Corona optó por la ruta norte, más acorde con sus intereses

¹⁷ García-Fuentes (1999), pp. 32-38.

¹⁸ Barreiro (2001), p. 71 y ss.

¹⁹ Dopico y Barreiro (1978).

²⁰ Madrazo (1984I), p. 243.

políticos de enlazar el puerto coruñés con la Corte. Como cabía esperar, la monarquía impuso su criterio y J. Crame fue relevado del cargo y destinado a la Habana.²¹

En realidad, la ciudad de A Coruña aunaba muchos intereses políticos y empresariales, pues su puerto había sido elegido como sede de los Correos Marítimos desde 1764 y habilitado para el comercio colonial en 1765. Tampoco podemos olvidar que en la ciudad coruñesa estaba situada la capitanía General, la Real Audiencia y, más tarde, en 1785, el Real Consulado. Todos estos organismos y las sociedades económicas de amigos del país de Santiago y Lugo, junto con la importancia estratégica desde el punto de vista militar del cercano puerto de Ferrol, colaboraron en el éxito de la propuesta. De esta manera, los intereses políticos y militares de la corte madrileña durante el siglo XVIII impulsaron el trazado del acceso norte a Galicia y despreciaron las ventajas técnicas y las demandas económicas y productivas del acceso sur, que transcurría por territorios más poblados y prósperos.²² Más adelante, parece que los representantes políticos de las provincias del norte presionaron para que los escasos fondos monetarios disponibles se destinasen a la construcción de enlaces transversales que partían del camino norte hacia los territorios del sur y retrasaron en la medida de lo posible el acceso sur de Galicia a la Meseta. La situación dio lugar a un largo debate político, detrás del que se escondía una rivalidad entre los puertos de Vigo y A Coruña, por convertirse en principal entrada norte del comercio colonial:

“los reyes solo han abierto una carretera desde Astorga hasta la Coruña por el país más estéril, sin duda con el solo objeto de conducir por ella trenes de artillería o los tesoros de la América a la Corte: dos Arzobispos gallegos dignos de los mayores elogios, los señores Rajoy y Malvar, han construido un camino hermoso desde la Coruña hasta el Puente S. Payo; por lo demás Galicia se halla en el estado primitivo de la naturaleza. Se ha mirado hasta aquí con bárbara indiferencia que fuese o no comunicable el mejor puerto de la España, como lo considera el sabio Jovellanos en su informe sobre la ley agraria, el famoso Vigo, con el país más pingüe de la Europa, quales son las riberas del Sil, del Miño y del Avia ¡Fatales siglos!”²³

El trazado de la carretera general a Galicia entre A Coruña, Betanzos, Lugo, Cónsul, As Nogais, Noceda, Piedrafita, Ruitelán, Villafranca del Bierzo, Bembibre, Manzanal de la Sierra, Combarros y Astorga se ejecutó en varias etapas.²⁴ Las obras se inauguraron en el camino entre A Coruña y Betanzos en julio de 1763. En la primavera de 1767 se realizaron los trabajos entre Bembibre y el Puerto de Manzanal. Entre los años 1770 y 1771, se abordaron los tramos más difíciles del trayecto en las inmediaciones de los puertos de Piedrafita, del Manzanal y de O Cereixal, cerca de Becerreá. Los relatos de la época señalan que en la frontera de Galicia recibían al viajero las elevadas montañas del

²¹ García-Fuentes (1999), pp. 17-27.

²² Artaza (1990-1991).

²³ Introducción a la obra Suárez Freyre (1813).

²⁴ Antes de la construcción del camino real de Madrid a A Coruña, el acceso a Galicia se producía por el camino medieval de Santiago, conocido camino francés. La alternativa era el camino medieval que entraba por el valle del Sil. Nardiz (1992), p. 246. En 1775, se dieron las primeras órdenes para que la construcción del camino de acceso a Galicia se realizase por el método del asiento. Anteriormente se ejecutaba mediante el sistema a destajo aunque en realidad pagaban a jornal. García-Fuentes (1999), pp. 39-55.

puerto de O Cebreiro, “con piso aguanoso, abundantes lodazales y de muchas subidas y baxadas”. Aquí resultaron muy costosas las obras camineras desde el punto de vista técnico, porque apenas había senderos y hubo que construir muchos puentecillos, alcantarillas y paredones. Además, los trabajos se realizaron con muchas prisas y de manera desordenada, por lo que no se obtuvieron buenos resultados. Muy pronto se desprendieron paredones y muros de refuerzo que impedían el paso de los carros, mientras que el defectuoso pavimento convertía algunos tramos de la carretera en lodazales infranqueables durante los meses de invierno. Las obras de reparación y la reconstrucción de algunos tramos aumentaron los costes y la duración del proyecto. Todavía en el verano de 1775, el correo entre A Coruña y la Corte tardaba entre 8 y 9 días y con climatología adversa y en invierno de 16 a 20 días. Por último, entre los años 1777 y 1785, se ejecutaron los últimos tramos de enlace entre Becerreá, Lugo y Betanzos. En realidad, resulta bastante complicado fijar una fecha exacta de conclusión de las obras porque quedaron flecos pendientes y hubo que rehacer algunos trechos varias veces.²⁵

A las obras camineras de la carretera general, tanto desde la parte de A Coruña como del Puerto del Manzanal, se destinaron 600.000 reales anuales. Como principal fuente de financiación, se utilizaron dos reales en fanegas de sal consumidas en Galicia durante una década, con la posibilidad de aumentar hasta los tres reales, si las obras lo exigían. Entre 1761 y 1793, el producto del arbitrio gallego sumó 19.391.174 reales y 33 maravedíes. El dinero recaudado bastó para sufragar los gastos de la construcción del camino desde A Coruña hasta Astorga y alcanzó también para financiar parcialmente el realizado entre Asturias y León.²⁶

El camino, construido según los sistemas de Gautier y Fernández de Mesa, provocaba que el agua y el paso de los carruajes lo deteriorasen de forma continua. El agua se infiltraba en la explanada del camino, mal compactada y sin posibilidad de desagüe lateral hacia las cunetas. Por tanto, la reconstrucción y el mantenimiento resultaban onerosos, sobre todo bajo la climatología gallega. Galicia disponía de un suelo muy accidentado, abundancia de corrientes de agua y un clima muy lluvioso lo que condicionaba la mala calidad de los caminos y deterioraba de manera rápida los trayectos recién construidos. Pero, hasta mediados del siglo XIX, no se empezaron a construir casetas de peones camineros encargados de la conservación y la reparación de las carreteras.²⁷ En consecuencia, las características físicas del terreno y la climatología no solo encarecían la construcción de la red viaria sino también su mantenimiento en condiciones óptimas.

Además del camino real, se impulsaron dos carreteras provinciales en Galicia durante la segunda mitad del siglo XVIII.²⁸ Se trataba, del enlace, de unos 60 kilómetros, entre A

²⁵ Una Real Cédula de 1772 reglamentó la conservación de los caminos generales recién construidos. En cualquier caso, dadas las numerosas reparaciones, no se puede datar de forma definitiva la conclusión de las obras del camino real gallego. García-Fuentes (1999), pp. 81-88.

²⁶ García-Fuentes (1999), pp. 32-38, 103-104. El autor, comparando con Asturias y Valencia, considera que los sueldos, las gratificaciones y los jornales pagados en el camino de acceso a Galicia fueron menores en algunos casos a los pagados en otras obras camineras hechas en España y pertenecientes a los caminos reales.

²⁷ Dopico y Barreiro (1978) y Nardiz (1992), p. 236.

²⁸ García-Fuentes (1999), pp. 105-132. Una antigua vía terrestre conocida como el camino de Faro, la ruta de los peregrinos, el camino francés de Poulo o el camino real de A Coruña a Santiago unía estas dos

Coruña y Santiago iniciado en 1764, cuyas obras duraron más de una década y costaron más de dos millones de reales. Un informe realizado en 1776 sobre esta carretera denunciaba su estado lamentable en casi todos sus tramos debido a los efectos de las lluvias y de las llantas de los vehículos. Por otro lado, estaba la carretera de Santiago a Tui con 108 kilómetros de recorrido que ya estaba en obras en 1776 y que, en 1804, solo había llegado hasta las inmediaciones de A Ponte de Sampaio, cerca de Pontevedra.²⁹ De este modo, recién estrenado el siglo XIX, Galicia sólo disponía de dos caminos, las rutas A Coruña-Betanzos-Lugo-Madrid y A Coruña-Santiago-Pontevedra-Tui que, aún sin mostrar condiciones óptimas para el tráfico rodado, resultaban bastante aptos para distintos medios de transporte.³⁰ El resto de itinerarios discurrían por vías en mal estado, con firme encharcado, donde faltaban puentes imprescindibles, lo que obligaba al viajero a salvar corrientes de agua o a dar largos rodeos, y sobraban cuevas imposibles de subir.

El ansiado proyecto de una carretera que comunicase el sur gallego con la meseta estaba por estos años todavía pendiente de ejecución, tras varios intentos fallidos. Primero, en los años 1786 y 1795, la superintendencia de correos y caminos había decidido abrir una carretera general a través de la ruta Benavente-Puebla de Sanabria-Monterrei-Ourense-Santiago-Vigo-Tui.³¹ Pero, como ya vimos, la iniciativa no tuvo éxito frente al proyecto de las provincias del norte. Más tarde, por Real orden de 18 de junio de 1803, la monarquía mandó construir un camino de Benavente a Vigo pasando por Puebla de Sanabria y Monterrei, con hijuelas en Santiago y Tui y la villa de Pontevedra. En este proyecto se depositaron buena parte de las esperanzas de los ilustrados gallegos porque “el camino que se dirige a Castilla por Orense es más corto y cómodo que el que va por el Cebrero para los que viajen desde la provincia de Tui y parte de la de Santiago, y por lo mismo siempre le preferirán a aquel especialmente en el invierno, por cargar en el menos las nieves”.³² La esperada obra fue confiada al religioso de alta cuna Pedro Acuña y Malvar, designado secretario de Estado y del Despacho Universal de Gracia y Justicia bajo la presidencia del conde de Aranda en el reinado de Carlos III. Para la construcción de la citada carretera desde Benavente a Vigo se destinaron de nuevo los impuestos aplicados sobre el producto de la sal.

La Real orden de 1803 consignó también un impuesto para la construcción de un camino entre el puerto de Ferrol y Castilla, concebido como un desvío en Rábade de la carretera general entre A Coruña-Madrid. El nuevo tramo pasaba por Vilalba, As Pontes de García Rodríguez, Neda y Ferrol. En paralelo, desde Vilalba se proyectó otro ramal hacia la cornisa cantábrica que atravesaba la villa de Mondoñedo.³³ Para financiar la construcción de estos caminos transversales se aplicó el mismo arbitrio que para la

últimas poblaciones. Se decidió trazar la nueva carretera por el mismo lugar, Monelos, por donde transcurría el camino antiguo. En principio, se hizo coincidir con el antiguo Camino Real de la época de los Austrias. Urgorri y Fembella (1992), pp. 7-27. Los autores señalan otras vías alternativas antiguas en pp. 51 y siguientes.

²⁹ Madrazo (1984I), p. 241. La carretera desde Santiago a Pontevedra había sido financiada por el arzobispo de Santiago Sebastián Malvar Pinto. Labrada (1804).

³⁰ Dopico y Barreiro (1978).

³¹ Según las órdenes de 3 de marzo de 1789 y de 18 de marzo de 1795. Véanse *Memoria sobre la necesidad de... (1850)* y Nardiz (1992), pp. 268-269.

³² Labrada (1804), p. 119.

³³ Nardiz (1992), p. 236.

carretera general, aunque para el ramal que se dirigía a Ferrol se añadió “un medio por ciento de avería sobre todos los géneros y frutos que se introduzcan y extraigan por aquel puerto y los más del Obispado de Mondoñedo”.

Buena parte de estos proyectos quedaron suspendidos por la Guerra de la Independencia y se dilataron en el tiempo. Respecto al camino sur de Galicia, hubo que esperar hasta el Real Decreto de 30 de marzo de 1833 para proseguir las obras. La nueva normativa asignó una serie de arbitrios para su construcción, entre ellos el de 2 reales y 18 maravedís en fanega de sal que se señalaron para los caminos transversales. La dirección de esta empresa estaba a cargo de una Junta que representaba los intereses provinciales. Las obras en la nueva carretera comenzaron de manera oficial el 24 de julio de 1834. Pero trece años después, la construcción de la considerada como carretera más importante de Galicia todavía no había concluido.³⁴

En 1847, la Diputación provincial de Ourense urgió a rematar la carretera de Vigo a Castilla con sus derivaciones a Santiago, Lugo y Valdeorras. Un año antes, el ingeniero jefe del distrito de A Coruña informaba sobre la conveniencia de dicho camino y proponía también la construcción del ramal de Ferrol a Ponte Rábade y posteriormente el de Lugo a Santiago. Además, los representantes políticos de las provincias de Pontevedra y Ourense mostraban su interés por la construcción del ramal Santiago-Ourense.³⁵ Los intereses provinciales eran diversos, mientras Pontevedra pretendía dar “vida a las feraces campiñas de su parte oriental”, Ourense perseguía:

“fomentar su más rica y abundante producción, como los vinos de Monterrey, cañada del Miño, Ribero de Abia y otros puntos que tendrán seguro despacho en la provincia de la Coruña, a donde a tanta costa llega dicho artículo con gran consumo por el porteo a lomo y malísimos caminos; y los sobrantes en unión con los celebrados jamones de Caldelas, tendrán segura salida por los puertos del Océano, viniendo a ser por otra parte dicho ramal la única y más central de ruedas para la comunicación de la provincia de la Coruña con la de Orense y viceversa”.³⁶

Los proyectos y la construcción de las carreteras de Betanzos a Ferrol, de Santiago a Lugo y de Santiago a Ourense se iniciaron tras la primera guerra carlista.³⁷ Por entonces, el camino que iba de Mondoñedo hacia A Coruña y Ferrol se encontraba en muy mal estado, ya desde la salida de la primera ciudad “donde hay que subir la cuesta de Infiesta y otra en las cercanías de Lugo llamada de Lendin y Farraza”. En el camino de Cedeira a Ferrol había varios puentes arruinados, algunos indispensables para el tráfico, lo mismo ocurría en la villa de Betanzos. Por otro lado, el camino que unía las villas de Pontedeume y Mugar dos era uno de los peores de la provincia, “siendo de primera necesidad la reedificación del puente situado a la salida de la villa, por hallarse uno de sus ojos próximo a abatirse”.

³⁴ Su ejecución con planos adecuados tuvo lugar tras 1857, Nardiz (1992), pp. 246 y 268-269. Las obras llegaron a Rivadavia en 1845, conectando la villa con el puerto vigués donde conducían sus excelentes vinos. Los vinos de Ribeiro se dirigían también a Pontevedra a través de la carretera Rivadavia-Carballiño, pero ésta inició su construcción en 1852 y no finalizó hasta 1886, Domínguez Castro (1992), pp. 130-131.

³⁵ *Memoria sobre la necesidad...* (1850)

³⁶ *Memoria sobre la necesidad...* (1850).

³⁷ Labrada (1804), p. 119

Durante esta época, la mejora de algunos ramales fue objeto de la lucha de intereses localistas. En 1849, la Junta de Comercio de la Coruña apoyada por la Diputación provincial solicitó la construcción de la carretera A Coruña-Ourense pasando por Melide cuando los proyectos iniciales contemplaban Santiago como nudo de comunicaciones significativo. La anónima *Memoria sobre la necesidad de construir las carreteras provinciales de Santiago a Orense y de Santiago a Lugo, en el antiguo reino de Galicia*, defendía la necesidad de construir las vías Santiago-Lugo y Santiago-Ourense, señalando en el último caso la “economía, fomento, seguridad, protección común” que generaría dicho trazado frente al propuesto sobre Melide.³⁸ A comienzos de la década de 1850, la Diputación provincial coruñesa consignó un millón de reales en su presupuesto para nuevas carreteras, a cargo de 2 reales y 18 maravedís en fanega de sal, el aumento de 1 real en cántara de aguardiente y 4 en quintal de arroz. La cantidad debería aplicarse a las carreteras de Ferrol a Betanzos, de Santiago a Ourense y de Santiago a Lugo, lo que el autor anónimo de la citada memoria consideraba las tres carreteras más importantes de Galicia.³⁹

A mediados del siglo XIX, Mellado (1850) presentaba todavía los caminos gallegos como “muy malos y difíciles, con el peligro de los salteadores, que abundan bastante en Galicia, por las muchas gargantas, encrucijadas y espesuras que en el terreno se encuentran a cada paso, y por la cercanía a Portugal, donde se ocultan los malhechores en cuanto perpetran un robo, burlando la persecución de las tropas”. Sin embargo, había “algunas hermosas carreteras construidas con el mayor lujo” y citaba como ejemplo la que desde A Coruña conducía por Santiago, Padrón y Pontevedra, a Tui y Vigo o la que se dirigía A Coruña a Lugo y Madrid.⁴⁰ Por tanto, casi medio siglo después, se continuaban señalando dos únicas rutas de calidad, los dos proyectos iniciados a finales del siglo XVIII, lo que da una idea del lento progreso de las infraestructuras gallegas durante la primera mitad decimonónica.⁴¹ La primera memoria sobre el estado de las carreteras españolas, elaborada en 1856, nos informa de que los restantes proyectos de carreteras aprobados en las décadas anteriores estaban todavía en construcción y alertaba de la deficiente situación de las comunicaciones gallegas:

"Una de las provincias donde hay más urgente necesidad de comunicaciones interiores de caminos es Galicia, para facilitar los medios de un trabajo productivo y útil a su inmensa población, poniendo en acción todos los elementos que la naturaleza ofrece en aquella vasta provincia. La comunicación de Benavente a Vigo, con ramales a Santiago, Pontevedra y otros pueblos, importa se realice cuanto antes; estas, unidas a las que ya tiene, darán mucho impulso: sin embargo, deben trazarse muchos otros ramales desde lo interior a estos caminos principales, para establecer la circulación de los grandes espacios interiores. Cuáles

³⁸ *Memoria sobre la necesidad...* (1850).

³⁹ En 1761, 1763, 1788 y 1834 se gravó la renta de la sal con este objeto, además del derecho de avería en 1803 y el recargo en el porte de correos y en la introducción de linos extranjeros que ya se pagaban en 1813, *Memoria sobre la necesidad de...* (1850).

⁴⁰ En 1850, se había logrado reducir la duración del viaje entre A Coruña y Madrid a cinco días y medio a un promedio de 111 kilómetros diarios, cuando a mediados del siglo de las luces, el carruaje tardaba en recorrer el trayecto alrededor de 16 días, a una velocidad media de 38 kilómetros por día, la más baja de todos las rutas peninsulares. La ganancia de tiempo se debió en parte a las mejoras en las carreteras pero, sobre todo, a la mayor velocidad de los coches, gracias a los avances técnicos. Madrazo (1984II), p. 541.

⁴¹ Mellado (1850), pp. 3-4.

sean los más importantes de estos, no es fácil decidir ahora a la Comisión por falta de indispensables datos".⁴²

De esta manera, poco antes de la promulgación de la Ley de Ferrocarriles de 1855, la mayoría de las rutas interiores se referían a caminos de herradura y a escasos caminos de ruedas, aptos para algunos carruajes. A pesar del atraso comparativo en cuanto a vías de comunicación, la comunidad aportó cantidades significativas a la construcción de carreteras. La memoria de 1850 calcula que, desde 1761, Galicia aportó más de 120 millones de reales con los que se construyeron 36 leguas de carreteras provinciales y una parte se distrajo hacia otros objetivos.⁴³ Asimismo, en 1842 se levantaron dos empréstitos de 9 y 8 millones de acciones con el 6% de interés, 1% de premio y 4% de amortización, para continuar las obras de las carreteras de A Coruña y de las Cabrillas. En paralelo, se emprendieron varias obras entre las que estaba la carretera de Madrid a Vigo, mientras que las provincias impulsaban las carreteras en sus territorios.⁴⁴

Cuadro 1		
Estado de las carreteras gallegas en diciembre de 1855		
<i>Carreteras generales</i>	<i>Km</i>	<i>Notas</i>
Madrid-A Coruña	549,51	Terminada
Ferrol-Rábade	84,68	13,93 km construidos y 30,64 en construcción
Ourense-Pontevedra	91,37	27,86 construidos y 63,51 km en construcción
Madrid-Vigo	591,72	173,83 construidos (unos 95 correspondientes a tramos en las provincias de Ourense y Pontevedra) y 213,95 en ejecución
<i>Carreteras transversales</i>	<i>Km</i>	<i>Notas</i>
Santiago-Lugo	90,26	44,57 construidos y 45,69 km en construcción
Betanzos-Ferrol	39	16,72 construidos y 22,28 en construcción
Santiago-Ourense	101,41	45,69 construidos y 55,72 en construcción
Roupar-Viveiro	42,90	15,04 en ejecución
Lugo-Quiroga	81,90	27,86 construidos y 5,57 en construcción
A Coruña-Vigo	151,56	Terminada
<i>Carreteras provinciales</i>	<i>Km</i>	<i>Notas</i>
A Coruña-Bergantiños	n.d.	n.d.
Ribadeo-Porto	n.d.	n.d.
Vigo-Pontecesures	n.d.	n.d.
Tui-Porriño	n.d.	n.d.

Fuente: *Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas, Madrid, Imprenta Nacional, 1856.*

⁴² *Memoria sobre el Estado de las Obras Públicas en España en 1856, presentada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Dirección General de Obras Públicas, Madrid, Imprenta Nacional, 1856.*

⁴³ *Memoria sobre la necesidad de... (1850).*

⁴⁴ *Memoria sobre el Estado... (1856), pp. 27-29.*

En la segunda mitad del siglo XIX, las transformaciones de la red viaria gallega se completarán con las carreteras provinciales y locales.⁴⁵ El ritmo de construcción de los caminos se intensificó mediada la centuria (cuadros 1 a 3). La Ley de Carreteras de 1857 introdujo dos novedades importantes.⁴⁶ De un lado, estableció una nueva clasificación de las vías en carreteras de primer, segundo y tercer orden. De otro, considera por primera vez la importancia de los enlaces entre las líneas ferroviarias y las carreteras principales. Las carreteras de primer orden se dirigían desde Madrid a las capitales de provincia, departamentos de Marina y puntos donde estaban establecidas las Aduanas marítimas, habilitadas para el comercio de importación y exportación. Quedaron también incluidos en este grupo los ramales que partían de las carreteras de primer orden o de una línea de ferrocarril hacia los puntos mencionados anteriormente o los que enlazaban dos o más ferrocarriles, siempre que pasasen por pueblos cuyo vecindario excediese las 15.000 almas. Dentro de las carreteras de segundo orden, estaban aquéllas que unían dos capitales de provincia o enlazaban el ferrocarril con una carretera de primer orden. Por último, el resto de vías quedaron clasificadas como carreteras de tercer orden.

Cuadro 2		
Red viaria gallega 1847-1865		
<i>Carreteras</i>	Kilómetros	Número
Carreteras de primer orden	880,9	12
Carreteras de segundo orden	500,5	16
Carreteras de tercer orden	363,4	15
Camino carreteros	274,1	38
Camino de herradura	5.406,7	153
Sendas	121,1	17
Total	7.548	251
<i>Puentes</i>	Kilómetros	Número
De piedra	n.d.	220
De mampostería	n.d.	52
De madera	n.d.	92
Pasaderas	n.d.	22
S/D	n.d.	199
De pizarra	n.d.	2
Total	n.d.	587
Fuente: García-Fuentes de la Fuente, M. J. (1995): <i>La red viaria interior de Galicia en el siglo XIX (1840-1865)</i> , Servicio de Publicaciones de la Universidad de A Coruña, pp. 115 y 117.		

Casi en el ecuador del siglo XIX, la correspondencia pública por cuenta del Estado enviaba correos desde Madrid tres días a la semana con dirección para Castilla y Galicia, mientras que para los territorios de Francia, Cataluña, Andalucía, Valencia y Extremadura entraban y salían correos diarios de la Corte.⁴⁷ La correspondencia se

⁴⁵ Nardiz (1992), p. 273.

⁴⁶ Gaceta de Madrid de 29 de julio de 1857, nº 1667.

⁴⁷ Mellado (1849).

conducía en sillas de posta donde cabían tres viajeros agregados, excepto en la carrera de Francia que cabían seis. En paralelo, durante estos años tres empresas de transporte de viajeros llegaban desde Madrid a la ciudad de A Coruña. Se trataba de la *Galera de Vicente Ventura*, *Galera de Andrés García*, *Galera de Pedro Moar* y la *Galera de José Porto Pantorrillas*, todas estas empresas admitían asientos y arrobos y partían de la céntrica calle de Alcalá.

Hacia 1865 la red viaria gallega contaba con un total de 7.548 kilómetros de carreteras y caminos de diferente orden.⁴⁸ Las carreteras de primer, segundo y tercer orden suponían el 23% de la red viaria gallega entre 1847 y 1865. Mientras que los caminos de herradura representaban todavía el 71%. Dos décadas más tarde, hacia 1868, la mayoría de estas carreteras ya se habían completado y construido otras nuevas. A estas alturas, ya podemos observar una red básica de carreteras generales y provinciales, aunque todavía estaba pendiente de ejecución el enlace norte con Asturias, una vía relegada por la prioridad que los gobernantes habían dado a las comunicaciones con Castilla y la corte madrileña a través de Lugo y el valle del Sil.⁴⁹ De esta manera, para llegar en coche desde A Coruña hasta Oviedo había que retroceder hasta Astorga, donde existía un camino mediocre que atajaba hasta León para subir de nuevo hasta Oviedo.⁵⁰ Respecto a la provincia de Lugo, el desplazamiento por el camino del litoral desde Ribadeo a Viveiro constituía una aventura y tampoco podían llegar los coches ni los carromatos hasta Mondoñedo.

Cuadro 3
Carreteras en Galicia, 1859 (km)

<i>Primer orden</i>	<i>Construida</i>	<i>En construcción</i>	<i>Paralizada</i>	<i>En proyecto</i>	<i>En estudio</i>	<i>Sin estudiar</i>	<i>Total</i>
Madrid-A Coruña	602,966	-	-	29,290	1,602	-	633,858
Villacastín-Vigo	367,680	119,382	-	3,840	88,962	-	579,864
Ponferrada-Ourense	-	65,919	-	-	62,686	18,000	146,605
Cereixal-Ribadeo	-	9,552	-	-	89,360	-	98,912
Nadela-Valdeorras	44,586	3,502	-	-	46,808	24,000	118,896
Lugo-Santiago	66,190	36,526	-	-	-	-	102,716
Ponte Rábade-Ferrol	48,625	40,232	-	-	-	-	88,857
Betanzos-Xubia	33,760	-	1,580	1,150	-	-	36,490
Barbantiño-Pontevedra	75,323	15,925	-	-	-	-	91,248
Villalba-Luarca	-	-	-	-	50,989	61,986	112,975
Cabreiros-Viveiro	3,120	13,128	-	29,584	-	-	45,832
Carballiño-Santiago	6,000	62,937	-	-	-	24,791	93,728
Reparto provincial de las carreteras de primer orden							
<i>Provincia</i>	<i>Construida</i>	<i>En construcción</i>	<i>Paralizada</i>	<i>En proyecto</i>	<i>En estudio</i>	<i>Sin estudiar</i>	<i>Total</i>
A Coruña	179,645	38,000	1,580	1,150	-	-	220,375
Lugo	190,616	79,940	-	29,584	187,157	10,986	498,283
Ourense	199,144	81,844	-	-	46,686	55,700	383,374
Pontevedra	110,533	47,937	-	-	-	7,091	165,561
Galicia	679,938	247,721	1,58	30,734	233,843	73,777	1267,593
España	9018,911	818,408	384,274	1035,164	1803,372	1838,893	14899,022

⁴⁸ García-Fuentes (1995).

⁴⁹ Nardiz (1992), pp. 270-272.

⁵⁰ Ford (1845), pp. 204-218.

Fuente: AEE (1859), pp. 444-447.

En definitiva, los primeros grandes cambios en el transporte terrestre gallego se iniciaron en el último tercio del siglo XVIII, tras siglos de abandono. Sin embargo, la construcción y reparación de carreteras siguió un curso intermitente, condicionado primero por la insuficiente capacidad de financiación y las dificultades técnicas y, más adelante, por los conflictos bélicos que sacudieron al país durante las primeras décadas del Ochocientos. Una vez finalizada la primera guerra carlista, se produjo un nuevo impulso en el trazado de carreteras. En cualquier caso, el estado de muchos caminos gallegos seguía calificándose de malo, pésimo o deficiente en las fuentes o los diarios de viaje de la época. Dado que no todos se encontraban facultados para soportar el tráfico rodado, salvo las excepciones ya comentadas, el transporte se realizaba básicamente en mulas, donde los arrieros se habían convertido en un indispensable agente de transporte. Sus recuas de mulas recorrían los caminos del antiguo Reino de Galicia llevando y trayendo mercancías por las ferias y mercados, a la vez que actuaban de enlace con los puertos posibilitando los intercambios con el interior de la comunidad. Bajo estas circunstancias, los caminos secundarios se convirtieron en rutas imprescindibles para el movimiento de mercancías dentro de la comunidad.

3. Las ferias y los puertos, polos de atracción de las comunicaciones terrestres

El continuo crecimiento de la población durante el siglo XVIII impulsó la extensión de la superficie cultivada, la supresión del barbecho en amplias zonas y la difusión de rotaciones de cultivo más intensivas, pero sin apenas cambios en las estructuras productivas y mercantiles.⁵¹ El predominio de pequeñas explotaciones familiares agrícolas, pesqueras y ganaderas, combinadas con actividades relacionadas con la manufactura doméstica se traducía en un elevado autoconsumo, escasos excedentes y baja vitalidad mercantil. A finales del siglo XVIII Galicia era una de las comunidades con mayor dispersión y densidad de población y menor tasa de urbanización y ocupaba el vagón de cola en términos de renta per cápita y volumen de activos industriales. El mapa dibujado resulta también válido para mediados del siglo XIX. A la vista de este panorama, parece que los avances económicos resultaron escasos durante el periodo objeto de estudio.⁵²

Las ferias y los mercados constituían los principales núcleos de intercambio en las economías del Antiguo régimen, aunque en la mayoría el volumen de las transacciones y la variedad de los productos intercambiados resultaban muy reducidos. Dentro de este contexto, los vecinos de cada zona llevaban al mercado semanal del pueblo los sobrantes de sus cosechas, algún ganado y otros productos de manufactura doméstica.⁵³ No obstante, y sobre todo a las ferias más importantes que se celebraban con periodicidad mensual o anual, acudían también profesionales con tienda ambulante que recorrían una zona geográfica limitada y arrieros que desplazaban los productos desde mercados más alejados. Pero en una economía tradicional donde predominaba el autoconsumo y había escasos excedentes productivos, la pequeña escala constituyó la

⁵¹ Alonso Álvarez (2005).

⁵² Los datos proceden del trabajo de Moreno Fernández (2004), pp. 245-246.

⁵³ Llopis et al (2002).

regla general de la mayoría de los intercambios comerciales dentro de la región. La baja capacidad de consumo de la población, que vivía al límite de la subsistencia, y los malos caminos habrían contribuido poco al desarrollo de estos tráficó de mercancías.

Ferias y mercados, núcleo de la vida mercantil tradicional

Lucas Labrada nos informa en el ocaso del siglo XVIII de la celebración de alrededor de 142 ferias en Galicia, 41 de ellas dedicadas de manera exclusiva a la venta de ganado vacuno, que se pueden clasificar en dos grandes grupos.⁵⁴ De un lado, estaban los mercados semanales (34) donde los vecinos de los alrededores de la villa o pueblo intercambiaban pequeñas cantidades de comestibles. De otro, encontramos las ferias mensuales (92), de mayor importancia, tanto en volumen como en variedad de mercancías, donde acudían también profesionales y vendedores de puntos más alejados. En Padrón, A Coruña, Santiago y A Fonsagrada todavía se mantenían vivas las ferias anuales con duración superior a una semana, típicas del periodo medieval, donde se dedicaban días especiales a la venta de ganado. Las provincias occidentales de Santiago y Tui reunían casi el 50% de las ferias contabilizadas. Allí acudían principalmente los tratantes de ganado castellanos para abastecer de carne a las ricas ciudades de Castilla.

García-Lombardero señala que el excesivo número de ferias y mercados que se celebraban en la comunidad gallega era indicativo de un alto grado de autarquía comarcal y local.⁵⁵ Una memoria anónima de 1850 advierte que el movimiento productivo de Galicia, “ya por su situación lejana respecto al corazón de la Península, ya por lo escaso de sus relaciones mercantiles con el extranjero, es casi todo provincial”.⁵⁶ Ahora bien, se daban algunas excepciones. En el caso de la Galicia del siglo XVIII, nos encontramos con algunos tráficó más o menos regulares de mercancías que traspasaban el mercado local, como por ejemplo, el vino, las salazones y el ganado en vivo.

El ganado vacuno constituía uno de los productos gallegos más atractivos para los negociantes procedentes de Portugal y el sur de España.⁵⁷ A finales del siglo XVIII, salían de Galicia alrededor de 30.000 ó 40.000 cabezas anuales de ganado para Castilla y otras 50.000 a Portugal. Dentro de este contexto, los tráficó regionales de mercancías fluyeron en torno a los puertos y los principales centros de consumo de la comunidad, sobre todo las villas más pobladas. Las salazones de pescado se convirtieron en otro de los productos gallegos más atractivos para los comerciantes foráneos. En principio, la salazón constituyó solo un producto con suficiente valor añadido como para compensar los retornos de la distribución de vinos y aguardientes catalanes en Galicia.⁵⁸ Pero el modesto comercio inicial de las salazones se convirtió más tarde en un fructífero negocio. De esta manera, un alto porcentaje de catalanes echó raíces en los principales puertos y villas marineras de Galicia, establecieron sus fábricas y métodos de salazón y crearon flujos comerciales regulares de salazones hacia los mercados del interior de la península.

⁵⁴ Labrada (1804). La cifra es aproximada puesto que en Las memorias de Galicia escritas por Larruga en 1798 se contabilizan 200 ferias.

⁵⁵ García-Lombardero (1973), p. 67.

⁵⁶ *Memoria sobre la necesidad de... (1850)*.

⁵⁷ Mejide Pardo (1973).

⁵⁸ Véase Vilar (2006) y la bibliografía allí citada.

Cuadro 4
Sardina (millares anuales, máximo) en los puertos gallegos a principios del siglo XIX

Ares	80.000	Porto do Son	17.000
A Coruña	80.000	Pobra do Dean	16.000
Finisterre, Corcubión, Ceé y Pindo	70.000	Cillero	15.000
Cangas	70.000	Baiona	15.000
Marín	47.000	Noia	12.000
Sada y Fontán	40.000	Pobra do Caramiñal	12.000
Muros	40.000	Rianxo	12.000
Mugardos	30.000	Vigo	10.500
Pontedeume	30.000	Carril	8.000
Camariñas y Muxía	30.000	Vilagarcía	8.000
Santa Uxía	25.000	Cela	8.000
Viveiro	24.000	Corrubedo	6.000
Corme y Laxe	24.000	Bueu	3.000
Betanzos	20.000	Foz	1.400
Palmeira	20.000	Ribadeo	1.200
Pontevedra	20.000	San Cibrao	1.000
A Guarda	18.000	Burela	900
		Total	815.000

Fuente: Labrada (1804).

En general, la mayor parte de los productos intercambiados en las ferias gallegas se producían dentro del territorio en un radio próximo al lugar de celebración del mercado. Estaban presentes en casi todos los mercados de la época, los granos (maíz, centeno y trigo) que constituían la base de la alimentación; la manteca, producto apreciado por sus múltiples usos, desde culinarios hasta el alumbrado; y otros frutos del país. Circulaban en un ámbito geográfico más amplio el ganado y el pescado, fuentes de proteínas abundantes en la región, y los lienzos y paños producidos en la manufactura rural doméstica que proporcionaban a los campesinos importantes ingresos complementarios. Pero, a finales del siglo XVIII, también llegaban a las ferias importantes productos importados de otras regiones como los granos y garbanzos de Castilla; aceite de Castilla, Andalucía y Portugal; vino y aguardiente de Cataluña; lana de Castilla; paños de Castilla y La Rioja; paños comunes de Segovia y de Toledo; aperos de hierro y metalurgia de Asturias, clavazón de Vizcaya y jarcia y lonas de Guipúzcoa.⁵⁹ Tampoco podemos olvidarnos de la sal procedente del sur y del mediterráneo, producto estancado y básico para la conservación del pescado y la carne. Aunque, cuando resultaba posible estos productos llegaban por vía marítima.

Cuadro 5
Las ferias de Galicia en el ocaso del Antiguo Régimen

Provincia	Número de Ferias	Productos vendidos		Periodicidad			
		Comestibles, ganado, telas y	Ganado vacuno	Semanal	Mensual	Anual	Otros

⁵⁹ Eiras Roel (2008), p. 168.

		otros					
Mondoñedo	5	5			4		1, dos al año
Betanzos	8	8		2	6		
A Coruña	9	9	3		6	2	1, dos por semana
Santiago	38	38	12	11	23	4	
Tuy	42	42	20	10	29		3 quincenales
Ourense	14	14	1	2	12		
Lugo	26	26	5	9	12	4	1 quincenal
	142	142	41	34	92	10	6

Fuente: Labrada (1804).

A finales del siglo XVIII, las principales ferias de la Galicia norte se celebraban en las capitales

de provincia, aunque había excepciones.⁶⁰ En Mondoñedo existía una gran tradición de la manufactura de linos del país y de Rusia, que llegaban por los puertos del norte (Viveiro y Ribadeo), y de la elaboración de pasamanerías y cintas. Había también fábricas de curtidos y de loza ordinaria que abastecían a las aldeas más inmediatas. En el mercado local se intercambiaban sobre todo lienzo y estopas, pero también trigo, maíz, ganado vacuno, ovejas y pan cocido de la zona. A esta feria acudían los arrieros con vino de Ourense y mercaderes foráneos con paños y telas de Castilla. En la feria de Betanzos se intercambiaban sobre todo productos agrícolas (pan, huevos, mantecas, queso) y ganaderos (vacuno, ovejas, lechones) procedentes de las aldeas de los alrededores, y burieles en vara, tejidos bastos muy demandados por los agricultores. Las ciudades de A Coruña y Ferrol constituían dos de los principales centros de consumo de la comunidad. A la sombra de la vitalidad portuaria, se celebraban dos mercados por semana donde acudían los campesinos de los alrededores con toda clase de ganados y comestibles. Además, en la ciudad de A Coruña había también una feria anual que duraba más de ocho días con productos de otras comarcas, algunos de elevado precio, como las platerías y los utensilios de cobre, latón y hierro de Santiago, lozas de la parroquia de Buño, lienzo del país o pan de Betanzos.

Los caminos transversales y vecinales desempeñaban un papel fundamental en el tráfico de mercancías interior. Consciente de este hecho, el Conde de Floridablanca encargó al diputado nacional de caminos, el ilustrado José Cornide, la elaboración de un informe sobre el estado de los puentes y los caminos secundarios del Reino de Galicia a finales del siglo XVIII. El comisionado recorrió más de 300 leguas a lo largo y ancho del territorio.⁶¹ Como resultado de sus minuciosas observaciones, realizó un diagnóstico de las vías de comunicación de la provincia de Santiago, donde radicaba la capital gallega. En su trabajo concluyó que de la capital del reino de Galicia entraban y salían varios caminos públicos “que viene no sólo de Castilla sino de las otras provincias y pasan a las costas facilitando el mutuo comercio de las producciones de éstas y de aquéllas, dando paso a las tropas y los viajeros”. Unas décadas más tarde, el relato del viajero Richard Ford revela como la estructura de los caminos de la provincia de Santiago

⁶⁰ Labrada (1804).

⁶¹ Archivo del Reino de Galicia (ARG), *Informe de los caminos de Galicia presentado por D. José Andrés Cornide*, leg. 13, nº 216.

mantenía una forma estrellada, con centro en la ciudad compostelana y brazos que alcanzaban las villas costeras e interiores más cercanas.⁶² La principal función de este trazado consistía en comunicar las ferias celebradas en cada pueblo con el mercado central de Santiago para facilitar la movilización y la comercialización de los productos en su área de influencia.

A finales del siglo XVIII, había en la capital compostelana fábricas de lencería y encajes, de sombreros, de curtidos, de medias de seda, de peines de aire o de botones de pezuñas de buey, entre otras, que surtían a los comerciantes de dentro y fuera de la ciudad.⁶³ En paralelo, los campesinos de la zona producían una considerable cantidad de comestibles y linos del país que vendían en el mercado semanal celebrado en la ciudad. Pero los comerciantes de Santiago hacían también expediciones de frutos nacionales al extranjero y a las colonias americanas, sobre todo a través del puerto de Carril, donde poseían almacenes. Este puerto daba también entrada a los linos, el bacalao y otros efectos comerciales procedentes del extranjero y a los productos coloniales procedentes de los puertos habilitados de A Coruña y Vigo. Otros comerciantes realizaban el papel de comisionistas de telas y paños procedentes de Castilla, Cataluña y Valencia.

Pero la capital de Galicia constituía también un importante lugar de paso de numerosos caminos transversales y comarcales. El camino de Santiago-Noia era utilizado con frecuencia por los arrieros y los trajinantes que conducían vino y otros efectos a los puertos inmediatos al cabo de Finisterre y las comarcas occidentales y servía de paso para las tropas que iban a guarnecer los fuertes de Muros, Corcubión, Finisterre y Camariñas desde la provincia de Tui. La vía que enlazaba Santiago con la comarca de Bergantiños resultaba muy frecuentada con los tráficos de vinos, frutos, trigo y leña producidos en la zona. Los arrieros y los traficantes de pescado recorrían con frecuencia la ruta A Estrada y de la parroquia de Berreo llegaba la mayoría de la teja consumida en la ciudad de Santiago.⁶⁴ Por esta ciudad pasaban también considerables cantidades de cueros procedentes de América y que se conducían desde el puerto de A Coruña hasta la villa de Noia para su curtido. El vino procedente de las riberas del Miño y Avia que se consumía en A Coruña y que se embarcaba para América atravesaba también la ciudad compostelana.⁶⁵

En la ciudad de Lugo abundaban los telares, las medias y las calcetas de diferentes clases manufacturados con hilos que se enviaban desde Madrid o desde los puertos de A Coruña y Ferrol. Las dos fábricas de cera consumían entre seis y siete mil libras de grasa animal al año procedente de los pueblos de los alrededores y las fábricas de curtidos solían despachar sus productos hacia Ferrol, A Coruña y Santiago. Pero en las inmediaciones de Lugo abundaban también el centeno, el maíz, el trigo, la cebada, los nabos y mucho lino, mientras que los prados alimentaban a una considerable cantidad de ganado vacuno y el río Miño proveía salmones y lampreas. Al mercado semanal de la ciudad acudían no solo los labriegos del entorno sino también los productores de hierro de O Courel y los comerciantes de la vecina provincia de León con ganado, paños y quincalla.

⁶² Ford (1846), pp. 54-82.

⁶³ Labrada (1804).

⁶⁴ ARG, *Informe de los caminos*.

⁶⁵ ARG, *Informe de los caminos*.

En la parte sur de Galicia, la provincia de Tui destacaba por su abundante y diversificada producción. En la zona norte y de levante se producía maíz, algún centeno y menos trigo, mientras que en la parte sur contaba con valles fértiles donde abundaban el maíz, el centeno, el trigo, las castañas, algunas legumbres y frutas y una notable cosecha de vino y lino. En sus ferias se intercambiaba mucho ganado vacuno y pescado curado, jamones, lencerías, granos de todas clases. A estos mercados, sobre todo en Carballiño, Pontearreas y Bouzas acudían también tiendas ambulantes con clavos y otros herrajes de Asturias, vinos de Ourense y burieles y zaragozas, paños bastos y estrechos apreciados por los agricultores, procedentes de Castilla y Portugal.⁶⁶

Por último, en la provincia ourensana abundaban los vinos de excelente calidad y la cría de ganados mayores. En paralelo, exportaba gran cantidad de carneros y ovejas que diversos trajinantes de Corcubión conducían hasta los mercados de Santiago. Sin embargo, la industria era en general bastante escasa, excepto algunas manufacturas de tejidos de lino y lana ordinaria dirigidos al mercado regional y artesanos muy precisos como carpinteros, herreros, sastres, zapateros, cuyas obras no salían del país y ni siquiera alcanzaban para el surtido de sus habitantes. No obstante, cabe destacar algunas zonas como la villa de Allariz, donde había varias fábricas de curtido, cuatro de suela y dos de becerrillos, “capaces de calzar a toda la gente del país que se halla a 10 leguas al contorno” y una gran producción de hilazas de lino.⁶⁷ Aquí acudían los mercaderes asturianos, cameranos y castellanos con potes, ollas y paños de todas clases. En esta provincia había un gran tráfico de contrabandistas que pasaban comestibles y géneros de Portugal y acudían también comerciantes extranjeros a comprar telas de lino que conducían a Castilla.

Emigrantes y arrieros, agentes del transporte terrestre

La mayoría de los campesinos gallegos acudían personalmente a vender sus escasas mercancías a las ferias más próximas. No obstante, como ya vimos, existían en Galicia los comerciantes profesionales que se dedicaban a traficar con mercancías y ganados en un ámbito geográfico más amplio dentro de la comunidad. Muchos de los productos importados de otras regiones llegaban a través de dos vías: los emigrantes temporales y los arrieros. Arrieros y emigrantes fueron usuarios frecuentes de los caminos gallegos durante el periodo objeto de estudio.

La progresiva monetización tributaria impuesta por la fiscalidad liberal tendió a agravar las condiciones de subsistencia y obligó a buscar liquidez a las economías campesinas.⁶⁸ Como respuesta a esta situación, algunos campesinos acudían a los mercados cercanos a vender sus escasos excedentes, pero la incapacidad de la estructura productiva gallega para generar una oferta y demanda de productos suficiente y regular, salvo excepciones como el ganado o la salazón, empujó a otras salidas alternativas como la emigración temporal. En efecto, la creciente población y la precaria economía de subsistencia generaron importantes corrientes migratorias gallegas hacia las siegas de Castilla, de Andalucía y de Portugal. Meijide Pardo cita un Informe escrito en 1767 donde se contabilizaba el paso de 24.000 gallegos a segar a Castilla. En el mismo año, Cornide estimó unas salidas anuales de más de 25.000 segadores a Castilla y de 10.000 a

⁶⁶ Larruga (1798).

⁶⁷ Labrada (1804).

⁶⁸ Para esta parte, Vázquez González (2000).

Portugal, donde también realizaban tareas de vendimiadores. Más tarde, en 1775, la Junta del Reino evaluaba en más de 40.000 las personas que salían cada año a segar. Cifras parecidas ofrece Lucas Labrada en su *Descripción del Reino de Galicia*. La emigración temporera de las siegas se mantuvo vigente, aunque con tendencia decreciente en el largo plazo, hasta bien entrado el siglo XX. En paralelo, tampoco podemos olvidar la emigración temporal de personas que realizaban oficios manuales como lo canteros, albañiles y herreros.

La emigración estacional a Castilla, muy difundida por toda Galicia, mantenía sus principales lugares de partida en las comarcas interiores, destacando las antiguas provincias de Lugo y Ourense, frente a las de Santiago, Tui y Mondoñedo, siendo muy limitada en las de A Coruña y Betanzos. Por otra parte, en la emigración a Andalucía predominaron durante el siglo XVIII, los oriundos de las antiguas provincias de Lugo y Ourense, y en menor escala de la de Tui. De esta provincia partían sobre todo marineros y pescadores que partían sobre todo hacia destinos portuarios de Andalucía y Portugal por medio del transporte marítimo. Por el contrario, los emigrantes procedentes de las provincias del interior utilizaban las rutas terrestres para desempeñar labores agrícolas y mineras en la meseta. No obstante, muchos emigrantes de los pueblos interiores de Pontevedra prefirieron la alternativa más próxima y rápida de la emigración temporal lusitana. Algunos de estos emigrantes aprovechaban el retorno para comerciar con algunas mercancías que vendían por caminos y ferias, lo que les permitía sufragar los costes del viaje y les reportaba algunos ingresos complementarios. Sin embargo, los transportistas por excelencia del tráfico de mercancías entre Galicia y la meseta fueron los arrieros, capaces de conducir a lomo de recuas toda clase de mercancías a través de la accidentada geografía de Galicia.

Durante siglos, los arrieros resultaron imprescindibles para el transporte de mercancías en las regiones montañosas como Galicia o Asturias. La arriería de Madrid hacia A Coruña se realizaba a través del *Camino Gallego* o *Camino de los Maragatos*.⁶⁹ Los maragatos transportaban la mercancía utilizando al principio ganado mular, muy apreciado por su resistencia física para los largos trayectos. Las mulas se agrupaban en largas filas denominadas recuas. Las recuas de los maragatos que circulaban por la carretera de A Coruña “ocupan un lugar preferente en los caminos: son los dueños de la carretera por ser el alma del comercio en un país donde las mulas y los burros constituyen los trenes de mercancías”.⁷⁰ Más tarde, ya en el siglo XIX, los arrieros comenzaron a utilizar el carromato, lo que permitió el aumento de la capacidad de carga. Los primeros arrieros procedían de la zona de Astorga y partían con sus mulos hacia Galicia para comprar la sardina, bacalao y otros pescados en salazón o escabeche en los puertos y transportarlo hasta Madrid y otros puntos de Castilla. También poseían el monopolio de transporte de algunos bienes, como el vino de las riberas del Avia y controlaban la distribución del lino que se desembarcaba en los puertos del norte de Ribadeo y Viveiro.

Por otro lado, introducían como productos de retorno en Galicia garbanzos, aceite, jabón y sal, géneros industriales, loza, drogas y ungüentos.⁷¹ La Corona siempre les otorgó un trato especial, llegando incluso a encargarles el cobro de tributos y el traslado

⁶⁹ Luengo (1980), p. 46.

⁷⁰ Ford (1846), pp. 84-93.

⁷¹ Eiras Roel (2008), pp. 158-159.

del oro que llegaba de las Indias desde los puertos habilitados hasta la Corte. Por lo general, trabajaban entre los meses de abril a diciembre y hacían jornadas de unas tres leguas al día. Para el traslado de pescado fresco hasta Madrid construyeron pozos que rellenaban con nieve durante el invierno, resistentes durante todo el año, y que de esta manera se convertían en cámaras frigoríficas que mantenían el producto fresco durante el viaje. El arriero resultó imprescindible mientras los carros y las carretas no pudieron circular por la mayoría de caminos. El fin de los arrieros coincidió, primero, con la puesta en marcha del servicio de las diligencias en 1816 y, más tarde, con el trazado de la red ferroviaria.⁷²

Puertos y comercio de cabotaje, la otra cara del transporte gallego

La Galicia litoral de finales del Antiguo Régimen estaba constituida por pequeñas villas marineras con limitadas infraestructuras portuarias y escasas posibilidades de comercio.⁷³ Las excepciones estaban constituidas por los puertos de A Coruña, Carril y Vigo. Este último adquirió gran importancia a finales de la década de 1780 por su capacidad de exportar sardina salada al Mediterráneo. Pero, ante la precariedad de las carreteras y los amplios kilómetros de costa, los puertos, pequeños y grandes, se convirtieron en la ventana al exterior del Reino de Galicia, al facilitar las comunicaciones con el resto de la península y en algunos casos con el extranjero. Cuando las mercancías debían conducirse a los mercados del interior, entraban en juego los ya citados arrieros, temporeros, trajinantes u otros individuos que actuaban como agentes comerciales, capaces de superar con sus recuas de mulas los deficientes caminos que conducían a la costa. Desde este punto de vista, las ferias y los puertos constituyeron dos focos claves en los intercambios regionales y actuaron como elementos complementarios en el transporte de mercancías.⁷⁴

En tiempos de Labrada, las capturas de sardina conformaban la salida principal de la gran mayoría de los puertos gallegos tal y como hemos reflejado en el cuadro 4. Así, el comercio de Foz en la Galicia norte consistía en la venta de pescado fresco en los mercados de Mondoñedo y el pescado salado que se conducía a Castilla en los meses de invierno. Mientras que, en la Galicia sur, una notable parte de la producción pesquera se extraía hacia Barcelona y Bilbao, Santander y Avilés, como ocurría en el caso de Cangas. En paralelo, los puertos del sur de la ría de Muros enviaban gran cantidad de sardina hacia los puertos del norte de Portugal durante la segunda mitad del siglo XVIII, tal y como indica Dubert (2008). Asimismo, el ganado, uno de los productos básicos de las ferias regionales, encontraba salida, aunque todavía a pequeña escala, en algunos puertos gallegos. De esta manera, Viveiro, en el norte lucense, recibía lino en rama extranjero y exportaba a su vez ganado vacuno hacia Europa. Parte del lino se reenviaba

⁷² Mellado (1849).

⁷³ Dubert (2008).

⁷⁴ Un ejemplo claro está constituido por los servicios de pasaje existentes en diversos puntos del litoral gallego, practicado en general en régimen de libre competencia por pescadores que obtenían así unos ingresos adicionales. Se trataba de un servicio de transportes, en especial de personas pero que también podía abarcar mercancías, entre enclaves litorales muy próximos. Así, dos embarcaciones de pasaje se encargaban del este servicio o *carreto* entre Noia y Muros hasta 1765. También existían situaciones de monopolio en este servicio que habitualmente se arrendaban en subasta pública. Vázquez Lijó (2006). La construcción del camino real hasta el puerto coruñés disminuyó los rendimientos del tráfico de pasaje entre las orillas de la ría del Burgo.

a otros puertos peninsulares, así como pescado salado, tejidos varios o vena de hierro. Pero el tráfico de ganado también comenzaba a ser destacado en el puerto fronterizo de A Guarda y en Rianxo, con destino a las ferias de Padrón y Noia.⁷⁵

En general, Galicia absorbió cerca de la mitad de la actividad comercial desplegada en la costa cantábrica, excluyendo las provincias exentas, hasta mediados del siglo XVIII. Tras la entrada en vigor del Decreto de 1765, que establecía el servicio de Correos marítimos en el puerto de A Coruña, dicha participación se incrementó en una proporción que variaba en función del estrechamiento de los lazos entre América y Galicia a través del citado puerto. Según el catastro de 1752, existían unos 61 barcos, el 4,3% de las embarcaciones totales, dedicados al transporte marítimo de pasajeros y mercancías. En 1802, disponía de 89 barcos mercantes, es decir, un 9,5% de las existentes en España, aunque englobaban diversos tipos de embarcaciones.⁷⁶ De esta manera, la segunda mitad del siglo XVIII fue testigo, no sólo de cambios en las vías terrestres, sino también en el tráfico marítimo que se tradujeron en un incremento de los intercambios comerciales. Este crecimiento fue acompañado de una alteración de la jerarquía portuaria y de un proceso de centralización a favor del puerto herculino.

El recuento de los numerosos puertos repartidos a lo largo de los 1.500 kilómetros de costa gallega no resulta fácil. Según la descripción económica del Reino de Galicia de Lucas Labrada, se cifraban en 42 los puertos gallegos impulsores del tráfico de cabotaje a principios del siglo XIX. El catastro de 1752 ofrecía una mayor cantidad, 79 puertos pesqueros.⁷⁷ Más tarde, Mellado (1850) contabilizaba más de cincuenta cómodos puertos para abrigo de los buques en Galicia, una cifra más acorde con la presentada por Labrada. Como es lógico pensar, no todos los puertos disfrutaban de la misma categoría, lo cual redundaba en sus rendimientos. Los puertos del sur, Vigo, Baiona y Pontevedra encabezaban el comercio litoral del reino de Galicia en la primera mitad del siglo XVIII. Por el contrario, en la segunda, la preeminencia pasó a manos de los puertos del norte de la fachada atlántica, con A Coruña en primera posición. En realidad, desde el ocaso del Ochocientos, el eje fundamental de los proyectos viarios gallegos giró en torno a estos dos enclaves portuarios que ejercían una amplia influencia sobre los puertos de segunda categoría de la Galicia norte y sur. De un lado, el camino real construido en Galicia mantenía como destino principal el puerto de A Coruña y, de otro, la ruta sur, se dirigía al puerto vigués.

En particular, el puerto de A Coruña se vio favorecido de manera especial a raíz del establecimiento de los Correos marítimos. Más tarde, su habilitación como puerto colonial adjudicó a Galicia un importante papel en la reexportación de mercancías hacia las colonias americanas.⁷⁸ El crecimiento de la marina mercante y de los tráficos americanos impulsó el crecimiento de la población y favoreció la construcción y mejora de los caminos dirigidos a este puerto.⁷⁹ La aprobación de los Decretos de libre comercio de 1778 supuso una clara y franca inflexión a la baja en los ritmos del comercio y del tráfico marítimo gallego, en general, y coruñés, en particular. Más tarde,

⁷⁵ Madoz (1845-1850).

⁷⁶ Un 25% estaban formados por buques de alto bordo empleados en la navegación trasatlántica. Los restantes pertenecían a la flota gallega costera. Dubert (2008).

⁷⁷ Para esta parte, Dubert (2008).

⁷⁸ Alonso (1986), p. 88 y ss.

⁷⁹ Madoz (1845-1850).

el Decreto del Comercio de Neutrales en 1797 vino a sumarse como factor negativo a la decadencia al puerto coruñés. En adelante, los navíos de los países no beligerantes se harían cargo del abasto de Indias. La pérdida de los Correos marítimos a favor de Ferrol en 1802 y la reactivación de la guerra con Inglaterra en 1804 supusieron un nuevo golpe para el comercio colonial coruñés. Vigo asumió de manera temporal el liderazgo portuario y comercial de Galicia, pero A Coruña recuperó rápidamente su vieja posición de preeminencia tras la guerra de la Independencia, tal y como vemos en los datos aduaneros que nos ofrece Madoz.⁸⁰

En conjunto, la posición del puerto coruñés era deficitaria en términos de comercio americano y extranjero, pero no así en cabotaje donde las salidas superaron a las entradas entre 1843 y 1844, probablemente debido al papel redistribuidor ejercido por este puerto a través de la flota costera. Desde A Coruña se repartían cacao y azúcares hacia la costa cantábrica, de donde se traían harinas de Santander y carbón mineral de Asturias, pero el puerto herculino se convirtió también en el principal proveedor de Ferrol, tanto del Arsenal como de la ciudad. Un papel similar ejerció con otras ciudades portuarias del norte de Galicia. El hecho es que, tras décadas de alternancia con Vigo en la jerarquía portuaria gallega entre 1750 y 1855, al finalizar la primera guerra carlista el puerto coruñés había alcanzado una visible hegemonía, al menos en términos de valor de las transacciones comerciales efectuadas por cabotaje, con el extranjero y América (cuadro 6). El puerto de Vigo ocupaba la segunda posición, seguido a distancia por los puertos de Carril, Ribadeo, Marín, Vilagarcía, Viveiro, A Guarda y Ferrol. En el último caso, la dependencia del puerto ferrolano de la prosperidad de su Arsenal, principal impulsor de la ciudad y del tráfico portuario, explica sus decepcionantes resultados, como veremos más adelante.⁸¹

Cuadro 6
Comercio con América, con el extranjero y de cabotaje en varios puertos gallegos, 1843-1845
(reales de vellón)

1843-1844							
Puerto	Cabotaje		Comercio con América		Comercio con el		Total
	Entradas	Salidas	M	X	M	X	
A Coruña	17.523.402	19.389.081	8.664.307	3.095.226	4.210.754	524.333	53.407.103
Baiona	1.023	1.517	-	-	-	-	2.539
Carril	2.611.677	3.107.341	912.996	61.561	1.653.252	126.030	8.472.857
1844-1845							
Puerto	Cabotaje		Comercio con		Comercio con el		Total
	Entradas	Salidas	M	X	M	X	
A Guarda	224.607	1.050.847					1.275.454
Ferrol	10.077	3.616	349.791	362.995	278.834	-	1.005.313
Marín	1.647.314	1.626.927	-	-	-	-	3.274.241
Pobra do	465	1.347	-	-	-	-	1.812
Ribadeo	7.684	5.750	268	66	4.205.389	-	4.219.157
Vigo	9.174.937	7.193.587	1.563.940	952.564	1.969.457	202.621	21.057.106
Vilagarcía	1.535.566	1.428.276	-	-	-	-	2.963.842
Viveiro	1.231.588	555.515	-	-	620.300	20.400	2.427.803

⁸⁰ Dubert (2008). Vedia (1845), p. 225 y ss.

⁸¹ Lindoso (2006).

Notas: el puerto de Ribadeo presenta estados de exportación al extranjero negativos en el bienio 1844-45. Asimismo, los artículos enviados a América desde este puerto se corresponden al mes de septiembre de 1845. Los restantes meses presentan un estado negativo al igual que el año 1844. Respecto al puerto de Marín, las entradas y salidas de cabotaje del año 1844 se corresponden sólo a los meses de enero y febrero del citado año. Fuente: Madoz (1845-1850).

Sin embargo, a mediados del siglo XIX, el movimiento de buques favorecía al puerto de Vigo frente a su homólogo coruñés, tanto en comercio de cabotaje como en la larga distancia (cuadro 7). Aunque este diagnóstico puede resultar algo engañoso si tenemos en cuenta que el tonelaje medio de los buques que atracaban en la bahía herculina superó en un 27% a los que recalaban en Vigo. Las distancias en este apartado resultaban más evidentes en el tráfico exterior y americano, donde las embarcaciones que entraban en el puerto de A Coruña registraron 407 toneladas por término medio en 1843 y 141 en Vigo durante el año 1844.⁸² En realidad, Vigo se transformó en el gran puerto del sudoeste gallego tras el cierre del mercado portugués al pescado gallego en 1774 y el inicio del ciclo de guerras con Inglaterra en 1778.⁸³ En 1783, se le concedió la habilitación para negociar con Indias e incrementó los limitados beneficios que el tráfico marítimo de navíos del norte de Europa y la costa cantábrica dejaba en sus muelles. A principios del Ochocientos, el valor de los intercambios de bienes extranjeros y coloniales resultaba similar al del puerto de A Coruña pero los productos nacionales abundaban más que en otros puertos del Reino, dado que según Labrada se encontraba situado cerca de los terrenos más fértiles. Así, se embarcaban 6.000 pipas de vino, 3.500 ferrados de maíz, 3.700 libras de jamones, con destino a Cádiz fundamentalmente, 8.000 pares de medias y calcetas del país, 5.000 varas de lienzos gallegos, 140 pipas de grasa de pescado y alrededor de 10.500 millares de sardinas con destino a los puertos del mediterráneo y del cantábrico.⁸⁴ En conjunto, el tráfico de cabotaje absorbía el mayor movimiento de buques, el 88% del total en 1844, y también buena parte del valor comercial.

El comercio con los puertos americanos, más limitado, resultaba también polarizado por A Coruña y Vigo (cuadros 6-7). Sin embargo, en cuanto a los intercambios con el extranjero, las importaciones de lino y cáñamo por Ribadeo, a raíz de la Real orden de 5 de diciembre de 1789, colocaban a su puerto en una posición privilegiada, con cifras solo comparables a las de su homólogo coruñés.⁸⁵ Mucho más alejados encontramos en

⁸² Madoz (1845-1850).

⁸³ Dubert (2008).

⁸⁴ Labrada (1804), p. 74. Según Dubert (2008), en un primer momento, la última exportación constituyó uno de los pilares del comercio vigués. Más adelante, llegaron los beneficios obtenidos en el corso, el acceso al comercio americano, la importación-exportación de variados productos del norte de Europa, la costa cantábrica y el sur y este de la península ibérica, la redistribución de una parte de esos productos en Galicia y la expedición del vino de Ribeiro hacia Ferrol y A Coruña.

⁸⁵ Mellado (1850), pp. 2, 12, 22-23, 26, 83-84. También destacaba una fábrica de fécula de patatas en la población de Ribadeo, cuya producción se conducía básicamente a Barcelona. Madoz (1845-1850). Rodríguez Maneiro (2003), pp. 5-6, 33-34 señala que los mercaderes de Ribadeo intentaron conseguir durante el reinado de Carlos III alguna franquicia con vistas a abrir el puerto al comercio exterior o cierta apertura para la navegación con las Indias. Se logró en parte en 1775 ante la expansión de la industria lencera. Este privilegio también lo tenían A Coruña y Vigo. La recaudación de la aduana de Ribadeo en 1770 se cifró en unos dos millones de reales de vellón, sólo superada por A Coruña (treinta millones) y Ferrol (nueve millones). Sus ingresos eran superiores a los de Vigo, Carril y Pontevedra.

este apartado a los puertos de Vigo y Carril, este último situado en la ría de Arousa y considerado como principal puerto mercantil de Santiago durante el periodo.

La Real orden de 17 de abril de 1793 habilitó también al puerto de Carril para recibir lino ruso de tal manera que hasta 1838 llegó a recibir entre cinco y seis cargamentos anuales.⁸⁶ Desde comienzos del siglo XIX, los conflictos bélicos habían reducido su comercio a la importación de linos y cáñamos en rama procedentes de Rusia y de los cueros gaditanos y portugueses. Sin embargo, desde 1840, conoció un movimiento expansivo asociado al crecimiento de las relaciones entre varias casas comerciales de Santiago con América del Sur de donde se obtenían cueros, para la importante industria del cuero compostelana, cacao y otros efectos. De igual forma, desarrolló una gran actividad mercantil con varios puertos de Inglaterra, Francia, Bélgica y Portugal. El cabotaje resultaba también considerable dado que se había transformado en uno de los principales puntos de salida de muchos frutos del país hacia Andalucía y Cataluña, y aprovechaba los retornos. Sin embargo, el comercio interior de la villa era reducido dado que este puerto se había convertido en la salida natural al mar del comercio compostelano. La importancia de esta localidad quedó patente con la construcción del primer ferrocarril gallego, el *Ferrocarril Compostelano*, que vino a comunicar por vía férrea Carril con Santiago en 1873.

Cuadro 7
Movimiento de buques en varios puertos gallegos, 1844

Puerto	Comercio con el extranjero y		Comercio de Cabotaje		Total
	Entrada	Salida	Entrada	Salida	
A Coruña*	109	62	503	522	1.196
A Guarda	-	-	8	7	15
Baiona	-	-	24	15	39
Ferrol	15	14	154	135	318
Marín	-	-	155	150	305
Pobra do Deán	10	10	28	28	76
Ribadeo	15	10	169	145	339
Vigo	129	111	597	556	1.393
Vilagarcía	-	-	84	73	157
Viveiro	6	5	132	127	270
Total	284	212	1.854	1.758	4.108

*Los datos del puerto de A Coruña corresponden al año 1843. Fuente: Madoz (1845-1850).

Por último, cabe destacar por sus especiales circunstancias a Ferrol, uno de los más importantes centros de consumo del antiguo Reino de Galicia, activado por su creciente población, la marina y la maestranza desde finales del Setecientos.⁸⁷ Antes del siglo XVIII, su comercio se reducía a la exportación de pescado, como muchos otros puertos gallegos, pero la transformación en capital del Departamento naval del Norte cambió la situación.⁸⁸ El arsenal ferrolano generó demanda para notables tráficos marítimos y

⁸⁶ Constituyó una aduana de 2ª clase desde 1801. Para esta parte, Labrada (1804), p. 48 y Madoz (1845-1850).

⁸⁷ Labrada (1804), pp. 24, 31.

⁸⁸ Montero (1858).

terrestres. De Riga, San Peterburgo y Cronstadt (Rusia) llegaban perchas y tablazón de pino, aunque la mayoría de la madera procedía de los puertos asturianos de Ribadesella y Pravia. El cáñamo aragonés se embarcaba en los puertos de Bilbao, San Sebastián y Pasajes con destino a Ferrol aunque se consumía también alguno ruso. Recibía hierro de los puertos vascos y carbón de piedra de Gijón. La brea y la resina se importaban del extranjero. El vino llegaba desde los puertos de Pontedeume, Carril, Cambados, Redondela y Vigo. Los comestibles se obtenían de otros puntos de Galicia, como Betanzos,⁸⁹ y de Asturias. Se trata sólo de una pequeña muestra de las mercancías que llegaban al puerto ferrolano desde distintos puntos del globo.

Ferrol conformó el tercer puerto, junto con A Coruña y Vigo, habilitado para el comercio libre con América gracias al Real Decreto de 18 de mayo de 1802. Durante este año, se produjo también el ya citado traslado de los Correos marítimos desde A Coruña a Ferrol.⁹⁰ Un año después, su importancia en las comunicaciones gallegas se reconoció al aprobarse la Real Orden de 19 de junio de 1803. Ésta dispuso el arbitrio medio por ciento de cuantos frutos y efectos entrasen y saliesen en el puerto de Ferrol, y en los de Viveiro y Ribadeo, para aplicar a la construcción de la carretera que enlazaría con la general de Castilla.⁹¹

A mediados de la década de 1840, el comercio ferrolano contaba con una aduana de segunda clase, pero carecía de los medios de comunicación adecuados con el interior del reino, por lo que no podía ejercer un papel de proveedor de géneros coloniales y extranjeros a los pueblos distantes de la costa. La proximidad entre A Coruña y Ferrol contribuía a los menores rendimientos de la aduana ferrolana. Dichos rendimientos decrecieron todavía más cuando se creó la aduana de Carril en 1824 que proveía al partido de Santiago, centro destacado de consumo y antes abastecido por A Coruña.

La Ley de 17 de julio de 1849 y la Real orden de 30 de diciembre del mismo año redujeron la habilitación al comercio de cabotaje, la exportación al extranjero y para la importación de los efectos necesarios para la construcción naval y el servicio de arsenales, comestibles y combustibles. Finalmente, desde 1 de enero de 1853 se declaró aduana de tercera clase habilitada para el comercio general de importación, exportación al extranjero y para importar los productos de alquitrán, brea, cáñamo, carbón de piedra, comestibles para el consumo de la marinería, cordelería, herrajes, herramientas, jarcias, maderas, tanto para el extranjero como para las colonias americanas, y para importar maquinaria e hilazas con destino a la fábrica del Roxal.⁹² Sin embargo, Ferrol estaba lejos del esplendor alcanzado a finales del siglo XVIII, cuando se había convertido en la ciudad gallega más poblada. El declive de la actividad en el Arsenal durante la primera mitad del siglo XIX y las pérdidas demográficas experimentadas lo sumergieron en una fase depresiva hasta la década de 1840.⁹³

⁸⁹ Los excedentes de Betanzos se vendían en el puerto de Ferrol y el de A Coruña, en especial trigo y ganado. Madoz (1845-1850).

⁹⁰ La Real Orden de 23 de septiembre de 1788 supuso la habilitación para recibir buques extranjeros que condujesen efectos navales. En 1797, se logró la habilitación para el comercio extranjero que se amplió a la libertad general por RO de 27 de mayo de 1802. En 1827, el puerto ferrolano fue deshabilitado para el comercio extranjero y americano pero recuperó sus privilegios más tarde. Montero Arostegui (1858).

⁹¹ A mediados del siglo XIX, la carretera estaba pendiente de finalización. Gaceta de Madrid de 17 de diciembre de 1802, n° 102 y Montero (1858).

⁹² Montero (1858).

⁹³ Lindoso (2006).

4. Conclusión

Galicia no experimentó cambios revolucionarios en el transporte antes de la construcción del ferrocarril. Si, en Inglaterra, los canales y las carreteras prepararon el terreno para la llegada del ferrocarril y formaron parte de la denominada *revolución de los transportes* que acompañó a la Revolución Industrial, en Galicia, la construcción de los primeros resultó nula y respecto a lo segundo, las luces y las sombras se alternaron. El examen del estado de las comunicaciones gallegas antes de la llegada del ferrocarril ha puesto de manifiesto las escasas transformaciones observadas en las vías terrestres y en los agentes de transporte desde un punto de vista histórico. La construcción de nuevos caminos junto con la reparación y la conservación de los existentes absorbieron la mayoría de los escasos recursos presupuestarios en materia de transporte regional hasta mediados del siglo XIX. Pero los avances resultaron insuficientes y las infraestructuras terrestres necesitaron del papel complementario del transporte marítimo, cabotaje y exterior. A este respecto, las comunicaciones marítimas representaron un importante papel complementario, cuando las necesidades mercantiles y políticas se veían insatisfechas por las deficientes vías terrestres. Tampoco podemos olvidar la destacable función de los arrieros y transportistas ambulantes que se encargaron de transportar las mercancías desde la constelación de puertos diseminados por la costa gallega hasta los mercados del interior. Desde este punto de vista, el tráfico marítimo logró suavizar el aislamiento gallego.

En conjunto, hemos podido constatar que, a pesar de la estructura tradicional de la economía gallega, con escasos excedentes y elevado autoconsumo, en el ocaso del Antiguo Régimen existía en la región un sistema de intercambios bastante complejo. Las mercancías fluían en el interior de la comunidad a través de las ferias y mercados, aunque a pequeña escala. Los arrieros maragatos, sobre todo, pero también los emigrantes temporales, trajinantes y buhoneros conseguían salvar las deficientes vías de comunicación con la meseta. En paralelo, se mantuvieron flujos regulares con los mercados exteriores y las ciudades del Mediterráneo y el Cantábrico, dando prioridad al transporte marítimo, siempre que resultaba posible. La extensa costa gallega y sus abundantes puertos resultaron claves para exportar los dos productos autóctonos con mayor salida en los mercados exteriores, el pescado y el ganado vacuno. Por otro lado, los intereses políticos en torno al puerto colonial de A Coruña o el Arsenal de Ferrol impulsaron la construcción de nuevas carreteras, a pesar de los escasos recursos del Hacienda. Desde este punto de vista, parece que cuando se dispuso de mercancías excedentarias y competitivas se lograron conducir hacia los mercados exteriores y que, cuando hubo estímulos productivos o comerciales, las infraestructuras avanzaron, aunque no sin dificultades. La respuesta no está tan clara cuando cambiamos el sentido de la pregunta, ¿unas mejoras infraestructuras de transporte habrían impulsado mayores excedentes y prosperidad en Galicia?

Bibliografía

Alonso Álvarez, L. (1986): *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña, Xunta de Galicia.

- Alonso Álvarez, L. (2005): "La crisis de la economía tradicional: continuidad y cambio en la Galicia del siglo XIX", en J. de Juana y J. Prada (coords.), *Historia contemporánea de Galicia*, Barcelona, Ariel, pp. 33-55.
- Alonso Alvarez, L.; Lindoso Tato, E. y Vilar Rodríguez, M. (en prensa): *El agua bienhechora. Historia de los balnearios de Galicia, 1700-1936*
- ARG, *Informe de los caminos de Galicia presentado por D. José Andrés Cornide*, leg. 13, nº 216.
- Artaza Montero, M. M^a (1990-1991): "Vicente Vázquez del Viso y el acceso sur de Galicia a la Meseta, clave del desarrollo de Vigo", en *Castrelos III-IV*, pp. 319-324.
- Barreiro, X. (2001): "O atraso económico e o sistema de transporte terrestre na Galicia do século XIX", *Revista Galega de Economía*, X, nº 1, PP. 63-82.
- Bernardos Sanz, J. U. (2004): "El consumo en España (1750-1850), en Llopis, E. et. al., *El legado del Antiguo Régimen*, Cap. 9, Barcelona, Crítica.
- Borrow, G. (1842): *La Biblia en España*, Madrid, Alianza, reedición de 1970.
- Domínguez Castro, L. (1992): *Viños, viñas e xentes do Ribeiro. Economía e patrimonio familiar, 1810-1952*, Vigo, Xerais.
- Dopico, F., Barreiro, X. (1978): "Os camiños da provincia de Santiago. Introducción ao estudo do transporte na Galicia do Antigo Réxime", *Revista del Museo de Pontevedra* (XXXII), pp. 1-19.
- Dubert, I. (2008): "Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820", *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, pp. 211-243.
- Eiras Roel, Antonio (2008), "El comercio de Galicia y con Galicia en la economía mundial del siglo XVIII. Para un estado de la cuestión", *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, pp. 155-178.
- Enciso, A. (2008): "El comercio en la España interior durante la época moderna", *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, pp. 15-42.
- Ford, R. (1845): *Manual para viajeros por España y lectores en casa. Observaciones generales sobre el país y sus ciudades, costumbres de sus habitantes, su religión y sus leyendas, las bellas artes, la literatura, los deportes, la gastronomía, y diversas noticias sobre su historia*, Madrid, Turner, reedición de 1982.
- Fr. Martín Sarmiento (1975): *Viaxe a Galicia (1745)*, Edición de J. L. Pensado, Departamento de Filología Románica, Universidad de Salamanca, Noia, ToxoSoutos.
- García-Fuentes, M. (1995): *La red viaria interior de Galicia en el siglo XIX (1840-1865)*, A Coruña, Universidad de A Coruña.
- García-Fuentes, M. (1999): *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*, A Coruña, Servicio de Publicaciones de la Universidad de A Coruña.
- García-Lombardero, J. (1973): *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen*, Madrid, Siglo XXI.
- Garrido, G. A. (1994): *Aventureiros e curiosos. Relatos de viaxeiros estranxeiros por Galicia. Séculos XV-XX*, Vigo, Galaxia.
- Gautier, T. (1845): *Voyage en Espagne*, Parid, Garnier-Flammarion, reedición de 1981.
- Gómez Mendoza, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*, Alianza, Madrid.
- Herranz Loncán, A. (2002): *Infraestructure and Economic Growth in Spain, 1845-1935*, London School of Economics and Politica Science, Tesis doctoral.

- Labrada, J. L. (1804): *Descripción Económica del Reyno de Galicia por la Junta de Gobierno del Real Consulado de la Coruña*.
- Larruga (1798), *Memorias de Galicia*, vol. XLIII.
- Lindoso, E. (2006): “A la sombra del Arsenal: la oferta empresarial ferrolana en el siglo XIX”, *Cuadernos de Estudios Gallegos* nº 119, pp. 269-302.
- Llopis, E. (2002): “La crisis del Antiguo Régimen y la Revolución Liberal (1790-1840)”, en Comín, F., Hernández, M. y Llopis, E. (eds.), *Historia Económica de España, siglos X-XX*, Barcelona, Crítica.
- Llopis, E. (ed.) (2004): *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Barcelona, Crítica.
- Luengo, L. A. (1980): *Los maragatos. Su origen, su stirpe, sus modos*, León, Nebrija.
- Madoz, P. (1845-1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*.
- Madrado, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Ediciones Turner, 2 vols.
- Mejide Pardo (1973): *Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII*.
- Mellado, F. de P. (1849): *Guía de viajero en España*, Madrid, Establecimiento tipográfico.
- Mellado, F. de P. (1850): *Recuerdos de un viaje por Galicia en 1850*, Madrid, Est. Tipográfico de Mellado, pp. 3-4.
- Memoria sobre la necesidad de construir las carreteras provinciales de Santiago a Orense y de Santiago a Lugo, en el antiguo reino de Galicia*, Madrid, Est. Tip. de H. Martínez, 1850.
- Montero Arostegui, J. (1858): *Historia y descripción de El Ferrol*, El Ferrol, Gersan, reedición de 1972.
- Moreno Fernández, J. R. (2004): “La articulación y desarticulación de regiones económicas en la España de la revolución Liberal”, en Llopis, E., ed., *El legado económico del Antiguo Régimen en España*, Barcelona, Crítica, cap. 7.
- Nardiz, C. (1991): “La formación y transformación de la red viaria en Galicia”, *Boletín Académico/Escola Técnica Superior de Arquitectura*, nº 14.
- Nardiz, C. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*, A Coruña, Xunta de Galicia.
- Ringrose, D. (1972): *Los transportes y el estancamiento económicos de España (1750-1850)*, Madrid, Ed. Tecnos, capítulo II.
- Rodríguez Maneiro, M. (2003): *La economía marítima en la Galicia del Antiguo Régimen: Siglos XVIII y XIX*, A Coruña, Monllor y Gey Editores S.L.
- Sánchez-Albornoz, N. (1977): *España hace un siglo: una economía dual*, Alianza, Madrid
- Sobrado Correa, H. (2008): “Obstáculos estructurales al desarrollo de los intercambios comerciales en la Galicia moderna”, *Obradoiro de Historia Moderna*, nº 17, pp. 303-324.
- Suárez Freyre, J. F. (1813): *Viage de Galicia desde la Villa de Benavente o breve descripción de sus dos carreteras: de la construida desde Astorga a La Coruña y de la que debe construirse desde la villa de Benavente a la ciudad de Orense, Santiago y*

Vigo con algunas observaciones acerca de las obras, utilidad y circunstancias de cada una, Santiago, Ed. Oficina de D. Manuel Antonio Rey.

Townsend, J. (1791): *Viaje por España en la época de Carlos III (1786-1787)*, Madrid, Turner. Reedición de 1988.

Urgorri, F., Femiella, L. (1992): *El Antiguo Camino Real de La Coruña a Santiago: el Camino de Faro o Camino Francés de Poulo*, A Coruña, Fundación Caixa Galicia..

Vazquez González, A. (2000): *La emigración gallega a América, 1830-1930*, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, Tesis doctoral.

Vázquez Lijó, J. M. (2006): "Libertad versus monopolio: los servicios de pasaje en el litoral gallego en el siglo XVIII", *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* nº 11, pp. 70-92.

Vedia y Goossens, E. (1845): *Historia y Descripción de la ciudad de la Coruña*, A Coruña, Instituto José Cornide, reedición de 1975.

Vilar Rodríguez, M. (2006): "Éxito y ocaso de una saga de negociantes catalanes en Galicia: la Casa de Comercio de Francisco Ferrer y Albà (1750-1860)", *Cuadernos de Estudios Gallegos*, año 53, nº 119.