

## EL ATRASO ECONÓMICO Y EL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA GALICIA DEL SIGLO XIX

M. JAIME BARREIRO GIL<sup>1</sup>

Departamento de Historia e Instituciones Económicas  
Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales  
Universidad de Santiago de Compostela

*Recibido:* 15 enero 2001

*Aceptado:* 15 mayo 2001

---

**Resumen:** Para los "economistas" gallegos de los siglos XVIII y XIX, la precariedad del sistema de transporte terrestre era considerada como un obstáculo de primer orden en contra del crecimiento económico. Sus propuestas al respecto, sin embargo, no tuvieron ninguna trascendencia práctica. El círculo vicioso del atraso en que se hallaba sumergida la Galicia tradicional hacía ineficaz cualquier iniciativa reformista que no atacase directamente a su centro estructural, cosa que aquéllas no hacían. Para ello se hubiese requerido un contexto de expectativas económicas y un consenso social que la misma tradición diluía.

**Palabras clave:** Sistema de transporte / Crecimiento económico / Círculo vicioso del atraso / Expectativas / Consenso.

### THE ECONOMIC BACKWARDNESS AND THE LAND TRANSPORTATION SYSTEM IN THE 19<sup>TH</sup> IN GALICIA

**Abstract:** In the 18th and 19th centuries, Galician "economist" considered the precariousness of the land transportations system to be the main inhibiting economic development. However, their proposals in this regard had no practical transcendence. The vicious circle of backwardness, in which traditional Galicia remained submerged, meant that reformist initiatives that did not attack its structural nucleus, which they did not, were cut down. For this proposal of economic reform, a context of economic expectation and social consensus were required, possibly diluted by the tradition itself.

**Keywords:** Transportation system / Economic growth / Vicious circle of backwardness / Expectation / Consensus.

---

## 1. LAS CONDICIONES ESTRUCTURALES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA GALICIA DEL ANTIGUO RÉGIMEN

La configuración del paisaje agrario de Galicia está fuertemente condicionada por la existencia de un terrazgo de escasa superficie y considerablemente fragmentado. Dan lugar a él las condiciones morfológicas del terreno, surcado, además, por un elevadísimo número de corrientes de agua que, aunque de muy diversa condición y envergadura (Río Barja y Rodríguez Lestegás, 1995; Díaz Fierros [co-

---

<sup>1</sup> Xoán Carmona tuvo la amabilidad de revisar el borrador y Ricardo Gurriarán la de facilitarme materiales de su investigación personal; se lo agradezco a ambos.

ord.], 1996; Pérez Alberti, 1981), añaden accidentalidad geográfica. También el corte orográfico de Galicia muestra, entre el nivel del mar y los más de dos mil metros de altitud de las montañas interiores<sup>2</sup>, en una longitud de poco más de doscientos kilómetros, una pendiente continuada y, a veces, hasta pronunciada. Y aunque todo esto no es causa de la formación de grandes contrastes paisajísticos, sí que lo es para una irregularidad omnipresente donde no siempre es fácil discernir cuál pueda ser su línea principal.

El resultado final es una acentuada disección de la plenillanura, que condiciona de manera inevitable el aprovechamiento de la superficie para los cultivos y, consecuentemente, también para la distribución del poblamiento (García Fernández, 1975). Precisamente, la dispersión de la población es una de las constantes seculares de la estructura demográfica gallega: sobre una superficie total de 20.434 kilómetros cuadrados se asientan, aún hoy, más de 32.000 entidades singulares de población (INE, 1992).

Las condiciones naturales nos colocan, pues, ante un país de accidentada orografía –que incluso da lugar a ligeras variaciones climáticas entre lugares próximos (Díaz Fierros, 1971)–, con diversidades edafológicas y una población dispersa, factores todos ellos que no pueden dejar de afectar de manera determinante al sistema de transporte terrestre, por lo menos respecto de las condiciones en que puedan trazarse y deban conservarse sus infraestructuras físicas, aunque también, como veremos, respecto de la propia caracterización del tráfico.

Porque, en efecto, hay otras condiciones, esta vez institucionales, que surgen de él y que reforzarán el marco natural trazado: aquéllas que se configuran sobre la práctica de acceso de la población al uso de la superficie cultivable. Las relaciones tradicionales de propiedad y/o posesión de la tierra<sup>3</sup>, caracterizadas de manera muy especial en Galicia por el foro, parecen haber sido eficaces para favorecer el asentamiento de la población y el cultivo de extensas superficies pero también ayudaron, precisamente por priorizar ese objetivo, a configurar un sistema agrario caracterizado por favorecer el establecimiento de un número elevado de pequeñas explotaciones de tipo familiar, dotadas de escasa superficie unitaria y, además, intensamente parcelada. De este modo, y adaptándose a las características del terreno, este sistema operó en régimen de policultivo con logros productivos que rara vez podían ir más allá de la simple subsistencia (Fernández González, 1994). Se acentúa, entonces, el efecto de dispersión que sobre la dotación del suelo cultivable y el asentamiento de población ya favorecían las condiciones naturales del país, acabando por ofrecer una representación paradigmática de agricultura minifundiaria, aspecto éste que constituirá, obviamente, un factor adicional condicionante de los procesos productivos, de la vida económica en general y también, claro está, del sistema de transporte terrestre viable.

---

<sup>2</sup> En Peña Trevinca se alcanzan los 2.124 metros.

<sup>3</sup> Sobre esta cuestión sigue siendo una referencia útil el trabajo de Villares (1982).

De un contexto semejante<sup>4</sup> se deriva obligatoriamente la existencia de una extensa red de caminos de menor rango, que se utilizarán principalmente para satisfacer las necesidades de tránsito de la población aldeana, las cuales van poco más allá del acceso a las tierras de labor para el acarreo de factores de producción y de los productos finales en menor volumen. Estos desplazamientos son frecuentes, numerosos, multidireccionales y de corta o muy corta distancia. Las cargas son ligeras y los medios de transporte o vehículos, en consecuencia, muy simples, las más de las veces sólo el lomo de las bestias, cuando no el del propio cultivador.

Y en el caso de que se lograsen excedentes comercializables, su circulación fuera de la aldea tampoco es de gran volumen ni de larga distancia, pues tales excedentes son normalmente escasos, tanto global como individualmente (Fernández González, 1994)<sup>5</sup>. Así, serán los mismos campesinos, con medios propios, los que realicen su transporte hasta puntos próximos de contratación, pues ni hay margen para abordar los costes adicionales que implicaría el transporte a larga distancia, ni las labores del campo permiten las ausencias prolongadas que esto exigiría, a no ser que se limiten estas actuaciones a los tiempos ociosos estacionales, lo cual, sin embargo, no siempre es posible dado el carácter perecedero y también de temporada de los productos agrarios más comunes<sup>6</sup>. Entre otras, éstas son las principales razones por las que en las sociedades agrarias tradicionales la comercialización de excedentes se realiza en puntos cercanos de contratación, con reducidas áreas de influencia y, por eso mismo, muy numerosos. En Galicia, densa y dispersamente poblada, a finales del siglo XVIII llegan a celebrarse más de cinco mil ferias y mercados cada año, de diferente periodicidad y de tipo mayormente local y comarcal en alrededor de 350 lugares diferentes (García-Lombardero, 1975); y aunque ya bien entrados en la segunda mitad del siglo XX, y no con mucho menor número, éste seguía siendo un hecho caracterizador de la estructura comercial del país (Miralbes y Casas, 1974). La existencia de un elevado número de puntos de contratación mercantil de pequeña entidad no es, ni necesaria ni normalmente, indicador de que nos hallemos ante una sociedad evolucionada y articulada desde el punto de vista mercantil.

Aquellos usuarios aldeanos no precisaban, por lo tanto, caminos necesariamente anchos, ni que se realizasen en ellos trabajos importantes para darles firme o reducir sus pendientes, drenarlos o evitar las curvas muy cerradas<sup>7</sup>. Durante bastante

---

<sup>4</sup> Su evolución contemporánea la estudia con brillantez López Iglesias (1996).

<sup>5</sup> Las informaciones disponibles sobre los ingresos de los titulares de derechos de tránsito en el siglo XVIII –pontazgos, portazgos, barcajes...–, indican inapelablemente qué escaso es el volumen de mercancías que circulan por los caminos de la Galicia de aquel tiempo; ver García-Lombardero (1975, pp. 62-90).

<sup>6</sup> En esos tiempos ociosos estacionales sí que es frecuente que los campesinos se dediquen a la arriería, realizando transportes con sus bestias y con sus carros para otros, hasta que vuelva el tiempo de las labores agrícolas; ver Ringrose (1972).

<sup>7</sup> Otero Pedrayo (1928), llegó a afirmar que las “corredoiras” –camino carretero tradicional y muy extendido en el país–, corriendo frecuentemente su trazado por debajo de la línea de los terrenos circundantes, son una formación espontánea, debida al progresivo hundimiento del firme a causa del paso, hasta que en el propio subsuelo aparezca una formación suficientemente dura para detenerlo.

tiempo no encontraremos más obra significativa en la apertura de caminos que la inevitable construcción de puentes cuando no era posible vadear el río o cuando resultaba excesivamente peligroso el barcaje. El contexto socioeconómico circundante define la funcionalidad de los caminos y también, en consecuencia, sus requerimientos técnicos. Y en la Galicia de aquel tiempo, en consecuencia, la red caminera está compuesta por caminos que van en todas las direcciones, entre huertas y vallados, de escasa anchura, firme irregular, plegados a las pendientes naturales del terreno y por los que circula un tráfico principalmente operario – trabajadores, aperos, semillas y cosechas–, de poco volumen y sólo estacional y/o subsidiariamente comercial.

## **2. LA CRISIS DE LA SOCIEDAD AGRARIA TRADICIONAL Y LA INSUFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE**

Ahora bien, las condiciones de equilibrio en que se reproducen las pautas productivas de las sociedades tradicionales van quebrando ante el aumento sostenido del número de habitantes. Este fenómeno demográfico, que ya es visible en la Galicia del siglo XVII y que no deja de suponer una presión consistente sobre los recursos durante todo el XVIII, no será tan intenso como para provocar el derrumbamiento, por ejemplo, de las estructuras agrarias tradicionales, pero sí por lo menos para poner en evidencia su limitación insalvable para garantizar un nivel de producción acorde con las necesidades de esa población creciente.

Durante el siglo XVIII, se respondió a la presión creciente de la demanda mediante la sobreexplotación de la tierra, sin aportes tecnológicos adicionales y menos aún renovados. Se generalizó la práctica del subforo, subdividiendo aún más las tenencias (García-Lombardero, 1975, pp. 125-140), para facilitar la incorporación a los cultivos de un mayor número de familias, aún a costa de reducirse la productividad relativa del trabajo aplicado (Barreiro Gil, 1990) y de lograr rendimientos marginales decrecientes de la tierra cultivada. El desequilibrio entre las necesidades de la población creciente y el volumen relativo de los recursos disponibles fue, pues, persistente e incluso aumentó durante el siglo XVIII: desde sus años medios los precios de los productos básicos subirán ininterrumpidamente como consecuencia de esa presión constante de una demanda nunca completamente satisfecha. Y ante la escasez/carestía de los alimentos y de la falta de oportunidades ocupacionales no agrarias dentro de la misma Galicia, sólo la emigración, en cuanto que expulsión forzada de excedentes laborales, podía servir de válvula de reequilibrio de las deterioradas condiciones de viabilidad de las explotaciones campesinas. También esta sería, desde entonces, una de las características más permanentes de la estructura demográfica de Galicia: el éxodo campesino.

Pero ya es sabido que esta manera de quebrarse y recomponerse el equilibrio entre población y recursos sin innovaciones tecnológicas, propio de las sociedades tradicionales, aunque pueda resolver coyunturas, no logra, sin embargo, ponerlas a salvo de una evolución a largo plazo con muy escaso crecimiento económico, cuando no con un simple estancamiento o retroceso. El hecho de que una gran parte de la población rural de Galicia, entonces, viviese de manera continuada en los umbrales de la miseria es la prueba más firme de lo que digo.

Alarmados por ello, en el mismo siglo XVIII, los “ilustrados” gallegos se esforzaron por determinar qué mecanismo podía desactivar el círculo vicioso de la pobreza (Dopico, 1978; Meijide Pardo, 1982) y creyeron haberlo encontrado en la circulación de los bienes. Para ellos, las insuficiencias en esa materia, provocadas, por lo menos en gran medida, por la precariedad del sistema de transporte, eran la causa principal del frecuente desabastecimiento de las poblaciones, y éste la causa de la miseria. En consecuencia, le dedicaron una parte importante de sus esfuerzos de estudio y de divulgación a la formulación de propuestas reformadoras de los sistemas de transporte, con especial atención al terrestre, seguramente por ser en el que con más evidencia se mostraban las deficiencias y el único accesible para la inmensa mayoría de la población, y más aún para la parte de ella que padecía frecuentemente el desabastecimiento (Barreiro Gil y Dopico, 1979).

En efecto, los ilustrados gallegos del siglo XVIII vivían en la creencia de que la causa principal de los “males económicos” del país era la carencia y el mal estado de los caminos, cuya mejora debería ser un impulso suficiente hacia la prosperidad. Y aunque esa no fuese ni toda ni la única causa, sino la persistencia misma del tradicionalismo, tampoco cabe duda alguna de que, efectivamente, en la Galicia de aquel tiempo las deficiencias de la red de caminos presentaban serios obstáculos a la expansión y a la organización de los mercados o, si se quiere menos ampulosamente, al aumento de la producción y al favorecimiento de su circulación, requisitos previos, a su vez, para la remisión de la miseria. En el año 1838, el secretario contador de la Junta del Reino, De la Fuente, afirma que *“Galicia... abunda en grans, viños, carnes, peixes, froitas, madeiras, etc., pero só para consumir nos puntos de produción... por falta de comunicacións”* (De la Fuente, 1838)<sup>8</sup>.

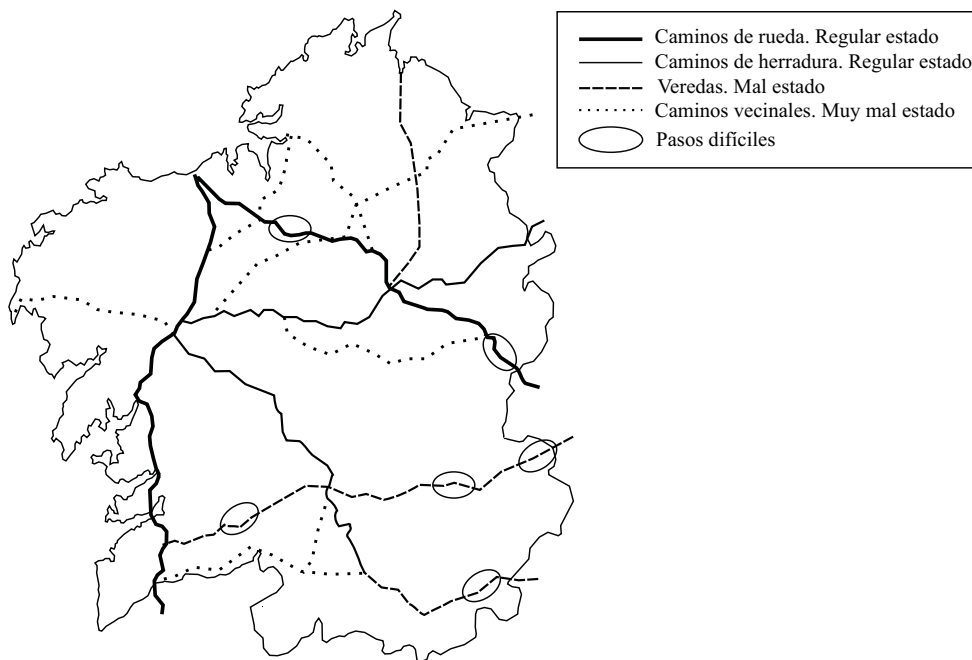
La precariedad de los caminos era, desde luego, un hecho agudo y generalizado, y muchas zonas del país carecían de alguno que fuese apto siquiera para el tráfico de los carros campesinos (García Fuentes, 1986 y 1999), debiendo realizarse la mayor parte del transporte a lomo de mula, incluso para acceder a Castilla con los

---

<sup>8</sup> Opté por reflejar en gallego las citas de texto.

escasos productos “exportables” que se lograban<sup>9</sup>. Aquella red de caminos, suficiente quizá, como vimos, para satisfacer las necesidades del tráfico aldeano, resultaba a todas luces insuficiente para atender las de una economía más comercializada, aunque lo fuese en un grado limitado. Insuficiente para pasar del simple tránsito de personas, animales, objetos y productos al transporte de mercancías propiamente dicho.

**Figura 1.-** Principales caminos de Galicia a mediados del s. XVIII



FUENTE: A partir de Escribano (1758).

<sup>9</sup> El mapa de Escribano (1758) muestra la total incomunicación rodada de Galicia, aislamiento que preocupará todavía al Marqués de La Ensenada cuando manda proyectar la carretera Madrid-A Coruña en la que, sin embargo, no se realizarán trabajos en firme hasta que se hace operativo el *Plan General de Caminos Reales* de 1761. En el año 1800 no se podía realizar un viaje a Galicia desde Castilla, o al revés, ni entre sus villas dentro de ella, de no ser a pie o en mula, pues los carros sólo podían circular en unos escasos tramos, ni siquiera reduciendo las condiciones mínimas de comodidad e incluso de seguridad (Madrazo, 1984, p. 380). En un informe pericial elaborado pocos años después acerca del estado del camino de Verín, uno de los más importantes accesos entre Galicia y Castilla, se dice que “*é intransitable e incamiñable por estar desigual e non te-lo piso arranxado senón cuns altos e baixos, de modo que aínda que sexa cabaleiría de substancia é temible o pasalo*” (García-Lombardero, 1975, p. 63). Podemos encontrar informaciones de idéntico cariz referidas a prácticamente todos los demás caminos importantes del país y del sistema de transportes que se practica en ellos, como aquella en que Marcillac (1807) relata que, queriendo desplazarse desde Pontevedra a Vigo, contrató un servicio de transporte para su equipaje y se sorprendió cuando el “transportista” con que lo apalabró apareció a recogerlo acompañándose no de carros ni de bestias, sino de cuatro mujeres que cargaron los bultos sobre sus cabezas para hacer el camino a pie. En una fecha tan tardía como el año 1845 aún advierte Richard Ford que la mula sigue siendo el único medio viable de transporte en las dos terceras partes de los caminos de España.

Pero incluso en la Galicia del siglo XVIII, en la que el nivel de urbanización de la población era escaso, su elevada densidad, de entre las más elevadas de Europa (Bustelo, 1974), podía llegar a ocasionar problemas semejantes. Ese era el caso cuando periódicamente, a causa de las limitaciones del sistema productivo tradicional y extremadas por la adversidad climatológica, se producían crisis de subsistencias que afectaban a amplias zonas del interior del país<sup>10</sup>. Éstas derivaban frecuentemente en crisis de abastecimiento a causa de las dificultades existentes para hacer llegar los productos (alimentos) a los lugares en que escaseaban, aunque fuesen simultáneamente abundantes en otros, quizá ni siquiera muy distantes. No existían los caminos idóneos para realizar eficientemente en cantidad, celeridad y, en definitiva, precio el transporte de abastos.

En esta situación se encontraban con relativa frecuencia un elevado número de núcleos de población, e incluso comarcas enteras de la Galicia no costera, víctimas del desabastecimiento y de la carestía de los productos que derivaban de su escasez sólo local. Pero también en las zonas en que es posible lograr mayores aprovechamientos, con un cierto nivel de especialización productiva y logrando excedentes comerciables, la realización mercantil del producto es en ocasiones difícil, sino imposible, dado que existen los mismos obstáculos para el transporte. Esto es así hasta el punto de que un año de buena cosecha, paradójicamente, podía resultar fatal para los cultivadores, víctimas de la caída de los precios, provocada por la abundancia, también sólo local, del producto<sup>11</sup>, y aunque cerca de allí pudiera ser mejor pagado por ser escaso. He ahí el ejemplo de lo que sucede, aún a mediados del siglo XIX, en el puerto de A Coruña, donde se extienden quejas sobre la escasez de ganado disponible para atender la demanda inglesa (Carmona, 1982) avalada por precios altos, mientras que a pocos kilómetros de allí se oían las no menos penosas de los criadores contra la baratura de las reses, por no poder darles salida a las muchas que tenían en sus casas<sup>12</sup>. Este tipo de problemas también los padecen de manera reiterada los productores de vino de Valdeorras y también los del Ribeiro.

Así, tanto en la escasez como en la abundancia la carencia de medios de transporte terrestre eficientes aparecía como un factor de bloqueo económico principal. En un caso para traer y en otro para llevar, en ambos para volver todavía más precarias las condiciones de vida en los pueblos y en las aldeas. No puede discutirse, pues, que los caminos, en mayor número y de mejor calidad, eran necesarios, in-

---

<sup>10</sup> Fenómeno persistente aún en el siglo XIX; ver Rodríguez Galdo y Dopico (1981).

<sup>11</sup> AGMA. Crédito territorial y bancos agrícolas. Leg. núm. 123, exp. 4-4 bis.

<sup>12</sup> En *El Eco de Galicia* de nueve de julio de 1851, por ejemplo, se decía que la carencia y mal estado de los caminos era la causa de “*que se descoide a cría de bois cebóns, por non poder chegar (con ellos) ós portos*”. Y en *El Iris de Galicia*, seis años después, el diecinueve de julio de 1857, se insistía en que “*case se esgotaron as existencias (de ganado de exportación) nestas provincias (las costeras de A Coruña y Pontevedra), (mientras) que nas de Ourense e Lugo (interiores) hai grandes sobrantas*”. Ver Carmona (1982).

dispensables, tanto para progresar como simplemente para sobrevivir. Pero la ineficiencia del sistema de transportes y la obsolescencia de las estructuras productivas tradicionales se retroalimentan mutuamente, rotando la una detrás de la otra, con fuerza centrípeta, en el círculo vicioso de la pobreza. Y en esa dialéctica, que no llegaron a percibir totalmente los economistas ilustrados gallegos del siglo XVIII, es donde deben buscarse las explicaciones a la lentitud agobiante con que se fueron resolviendo los problemas del sistema de transporte –y del atraso económico– tanto en la Galicia del Antiguo Régimen como en la contemporánea.

### 3. LA FRUSTRACIÓN DE LA POLÍTICA DE CAMINOS EN LA GALICIA DEL SIGLO XIX

Ya dijimos que la mayor parte de la red viaria gallega, desde mediados del siglo XVIII hasta comienzos del XIX, no era transitable más que por bestias, lo que también sucedía con las vías de salida hacia Castilla<sup>13</sup>. La nota predominante en ella es “*o intratable que a maior parte do ano se atopan, por punto xeneral, tódolos camiños que atravesan (Galicia)*”<sup>14</sup>. De las ocho veredas que salen de la ciudad de Santiago, exceptuando el camino real que baja desde A Coruña hasta Tui, todas las demás estaban en deplorable estado cuando informa sobre ellas José Cornide<sup>15</sup>. Los informes de los peritos de Ourense advierten de que a fines del siglo XVIII ninguna de las cinco veredas que salían de la ciudad –algunas de cierta importancia económica, como las que la enlazaban con las comarcas vitícolas de O Ribeiro y de Valdeorras–, pues ninguna, dicen, era apta para el tráfico rodado<sup>16</sup>. Los concejales y el párroco de la villa de Viveiro, en el extremo nordeste del país dicen, en 1804, que la vereda real que va hacia Castilla “*está (en tan) deplorable estado que a penas sen inminente risco se pode transitar a pé, canto máis a cabalo*”<sup>17</sup>. El problema es persistente y generalizable a todo el país<sup>18</sup>, y la crítica de la carencia y del mal estado de los caminos es, en consecuencia, un lugar común en la literatura social y económica de la época.

La primera razón de ese tan generalizado y crónico mal estado de los caminos puede ser, como a veces se argüía, las dificultades que el terreno y la climatología

<sup>13</sup> Y aunque la situación mejorará desde comienzos del siglo XIX, no dejarán de presentarse serias dificultades para el tráfico, persistentes aún a mediados de ese siglo, como hacen ver Suárez Freire (1813) y De la Fuente (1833).

<sup>14</sup> AHN. Consejos. Leg. 485, núm. 6.

<sup>15</sup> AHRG. Papeles de Cornide. Leg. 13, núm. 216. Puede verse también lo que sucede en esa zona en Ortega Romero (1991).

<sup>16</sup> AHPO. Municipal. Cajas 153 y 154.

<sup>17</sup> AHN. Consejos. Leg. 2411, núm. 27.

<sup>18</sup> AGS. Hacienda. Serie LXXXVII. Expediente sobre los caminos de Galicia, 1760-1778.

le añaden a la labor de abrirlos, afirmarlos y conservarlos. Pero también es cierto que esos trabajos eran muy escasos en proporción con su necesidad. Una serie de factores de carácter social, económico y administrativo, propios de una sociedad tradicional, dificultaban enormemente el cambio de ánimo. Así, por ejemplo, cuando en 1706 el procurador general remite al Ayuntamiento de Santiago una petición para que se arreglen los caminos de su contorno, por “*atopárense moi malos e non se poder camiñar por eles*”, ni siquiera recibirá respuesta, viéndose obligado a reiterar la demanda en 1712, y otra vez en 1715. El Ayuntamiento volverá a ser requerido para tal efecto en 1718<sup>19</sup>, y aún una vez más en 1746, ofreciendo ahora como respuesta –cuarenta años después de la primera comunicación– una queja sobre la imposibilidad de que los vecinos del municipio concurren a tales labores “*por cousa da escaseza de froitos*”<sup>20</sup>.

En 1761 se establecen los criterios que se deben seguir para la conservación de los caminos principales del reino<sup>21</sup> y, aún contando con el consenso general acerca de su conveniencia, en Galicia, sin embargo, “*non se atrevían a propoñerlle (a los aldeanos), porque as circunstancias eran demasiado críticas e os labradores do país estaban aburados pola estreitura das súas colleitas e outras calamidades que non permitían impoñerlle-la carga concellil de recomposición (de los caminos)*”<sup>22</sup>.

Por otra parte, los medios financieros aportados para la construcción y/o reparación de los caminos provenían, en su mayor parte, de recargos sobre los tributos que gravaban el consumo de determinados productos de mayor circulación, y de manera especial la sal<sup>23</sup>. Pero en un contexto de tan bajo grado de comercialización y tan alto de autoconsumo, la recaudación de tributos sobre la circulación o el co-

<sup>19</sup> Al amparo de la *Instrucción de Intendentes* de 4 de julio de ese año, que será la primera medida reglamentaria de carácter general adoptada en España en cuestión de caminos.

<sup>20</sup> También es cierto que, a pesar de tanta insistencia, reiterada de nuevo otras dos veces en ese mismo año de 1746, a mediados de agosto el mismo intendente le reclamará al Consistorio que restara 4.000 reales de los fondos que hubiera podido reunir para el amaño de los caminos sufragar los gastos de las exequias de Felipe V. Véase el ya citado trabajo de Ortega Romero (1991).

<sup>21</sup> *Real Decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia*, promulgado el 10 de junio de 1761. AHN. Estado. Leg. 4900, núm. 5.

<sup>22</sup> AHN. Consejos. Leg. 2411, núm. 27.

<sup>23</sup> En el mismo Real Decreto de 10 de junio de 1761 se establece que “*desde o primeiro de xullo próximo, e por tempo de dez anos, se cobren... dous reais de vellón de sobreprezo en cada fanega de sal, das que se consuman nestes reinos... e que o seu produto se aplique á construción dos... camiños*”. A veces también se añadían otras cargas destinadas a la fortificación de determinadas plazas, al vestuario de las milicias y hasta uno de un real para la construcción del Archivo General de la Real Audiencia de Galicia (AHPO. Municipal. Cajas 153 y 154). Frecuentemente, se reclamaba que todos esos gravámenes adicionales sobre el tráfico de sal se dedicasen exclusivamente a los caminos (AHN. Consejos. Leg. 485, núm. 6). Véase a Freire de Andrade y Saavedra (1852, pp. 17-25) y a Suárez Freire (1813). Pero, en conjunto, era tal la carga que se le añadía sólo a este producto, tan principal para las familias labriegas y marineras, que no puede extrañar que éstas eludiesen frecuentemente su comercio legal, procurando su abasto en el contrabando. Sobre esta práctica puede consultarse la abundante documentación existente en el AHPP; también hay numerosas noticias a este respecto en el AGS, sobre todo en las secciones de la Contaduría Mayor de Cuentas, Contadurías Generales, Dirección General de Rentas, Superintendencia y del Tribunal Mayor de Cuentas.

mercio no podía ser especialmente alta, y menos aún si, dada la frágil capacidad adquisitiva de aquellas poblaciones, se encarecían por culpa de estos tributos los precios de lo poco que tuviesen que comprar. Además, en este tipo de sociedades es elevadísimo el número de personas que gozan del privilegio de la exención fiscal (mareantes, viudas, clérigos, hidalgos y otros sujetos de similar cariz), lo que reducía aún más la potencialidad recaudatoria de los tributos. Los justicias de Galicia se quejarán con frecuencia y con razón de que “*á hora de establecer entre os veciños o reparto das cargas e concorrencias, son moitos os que se exclúen por causa da existencia de diversas xurisdiccións*”, y solicitan repetidamente, aunque sin fortuna, que se derogue el “derecho de exclusión”, por lo menos respecto de lo que se tuviese que recaudar para construir y reparar caminos, “*xa que todos se benefician (de ellos)..., debendo de contribuír (en consecuencia) tódolos estados*”<sup>24</sup>.

En definitiva, aunque las previsiones de gastos en la red viaria eran muy elevadas, por ser muchas también y perentorias las necesidades, los ingresos efectivamente entregados para cubrirlas eran casi siempre reducidos, y en la mayor parte de las ocasiones claramente insuficientes. El sistema de financiación de los gastos camineros mediante aquellos recargos resultaba con igual claridad ineficiente.

Por otra parte, la carencia de medios económicos suficientes para atender la red viaria –ya fuese por el escaso número o por la pobreza de los vecinos efectivamente obligados a contribuir, o a causa de la incapacidad de la estructura económica para generarlos– hay que añadir el relativo desinterés que frecuentemente manifiestan los propios vecinos por demandar más y mejores caminos, por lo menos los trazados en los planes generales, principalmente previstos para atender viajes de largo recorrido. Se muestran despreocupados incluso por el cuidado de los más próximos, como ponen de manifiesto los administradores orensanos cuando se quejan de que muchas veces son los propios vecinos los que realizan sobre los caminos prácticas que los deterioran (arrancar piedra, cultivar en las cunetas tupiendo o eliminando los desagües, arrastrar madera...), sin reparar luego los daños ocasionados<sup>25</sup>, y sin que parezca que les preocupe el mal estado en que las vías puedan quedar. De manera particularmente ilustrativa, cuando se formula la necesidad de recomponer el camino real que pasa por la villa de Padrón, los vecinos de Dodro y Lestrove, comprendidos en la misma jurisdicción y, por ello, obligados a concurrir a los trabajos del caso, alzan protesta para reclamar quedar libres de tal obligación, argumentando que ellos ya tienen bastante con cuidar los caminos vecinales o aldeanos, “que son los suyos”, donde están sus casas y tierras de labor, y que, por contra, no sacan ningún provecho de los otros caminos generales, para cuyo cuida-

---

<sup>24</sup> AHRG. Real Intendencia. Leg. 52, núm. 125.

<sup>25</sup> AHPO. Municipal. Caja 154.

do los llaman<sup>26</sup>. Y luego, cuando no logran por fin ser excluidos de la obligación de acudir a los trabajos, acostumbran a hacerlo de modo intencionadamente irregular: mandando de cada casa a los más viejos, que poco o nada pueden trabajar; presentándose con tardanza, con la disculpa de que ¡está en tan mal estado el camino vecinal!, que no pueden llegar con más rapidez; negando, ellos, ¡labriegos!, poseer las herramientas (azadas o picos) que se les piden que traigan consigo, ni carros en buen estado ni animales con que tirar de ellos<sup>27</sup>.

Y si lo que digo compromete sólo a los labradores más pobres, tampoco los sectores más favorecidos muestran un mayor interés por la cuestión, bien tratando de escudarse en la exención fiscal o desatendiendo sus obligaciones cuando son titulares de derechos señoriales que gravan el tránsito<sup>28</sup>. “*Clama incesantemente a xustiza por cortar de raíz as vexacións intolerables que padecen (los vecinos) co gravame e opresión de tales contribucións (de portazgos, pontazgos, barcajes y otros de esta clase)..., e polo ruinoso das súas entradas e saídas..., en que non se gastan cartos..., (aunque) cobrando o que lles dá a gaña*”<sup>29</sup>. No se dice, sin embargo, que en la mayor parte de los casos la causa principal de la desatención de esos pasos, sin justificar la indolencia de los titulares, era la escasez de los ingresos logrados en ellos, generalmente insuficientes para financiar como era debido los trabajos de construcción, reparación o conservación.

Las quejas formuladas por los usuarios son numerosísimas<sup>30</sup>. Como las que constan en el “*expediente formado (en 1806) sobre as perdas que se ocasionan en Galicia pola inobservancia da cédula de 1784 relativa a portádegos e bagaxes*”<sup>31</sup>. Los peajes de un barcaje, portazgo o pontazgo podían variar entre uno y cuatro reales por persona o caballería, según que una u otra fuesen cargadas o no, y dependiendo de qué clase de producto llevasen a cuestras, de la turbulencia de las aguas en el momento en que se quería pasar el río o, simplemente, del humor que ese día disfrutase o padeciese quien tuviera que atender el paso. Pero incluso en la cota más baja era bastante caro para el usuario común. Y al ser Galicia un país de relieve accidentado y atravesado por numerosas corrientes de agua, como ya vimos, era elevado el número de lugares habilitados para vadearlas, de manera que muy corto

<sup>26</sup> AHRG. Real Intendencia. Leg. 52, núm. 125. También es frecuente que los vecinos argumenten contra la reparación de los caminos señalando que las “gentes foráneas” que pasan por ellos amenazan la seguridad de las aldeas.

<sup>27</sup> AHRG. Real Intendencia. Legs. 38, núm. 230 y 235; 44, núm. 32; 52, núm. 125. También en AHPO. Municipal. Caja 153.

<sup>28</sup> Obligaciones que se les imponen por Real Orden de 1780, según la cual deben mantener en buen estado los pasos sobre los que se reciba el derecho a establecer aranceles en su beneficio.

<sup>29</sup> AHN. Consejos. Legs. 2921 y 2922.

<sup>30</sup> AHN. Consejos. Legs. 2921, 2922 y 993. Se relatan ahí muchas respecto del carácter aleatorio y caprichoso de los aranceles, y del incumplimiento reiterado de las obligaciones consecuentes de quien los recauda.

<sup>31</sup> AHN. Consejos. Leg. 2922.

tenía que ser el desplazamiento para que no hubiese que pagar por el paso más de una vez, lo que también encarecía el viaje de los usuarios accidentales.

Tan extrema era la situación del mal estado y servicio de los pasos, que los transeúntes hacían cuanto podían por eludirlos, aunque tuvieran que alargar la ruta con rodeos. Eso hacían normalmente, por ejemplo, los arrieros maragatos, que para pasar de A Limia a Tui subían hasta Ourense, aumentando en casi tres veces la distancia, con tal de eludir los barcajes que había sobre el Miño en Creciente (Sarmiento, 1754-1755). Y lo mismo sucede con los vecinos del entorno del puente de Návea, entre las jurisdicciones de Río y Pobra de Trives, para los que resultaba especialmente oneroso pagar a diario el pontazgo del caso, considerando que tenían tierras de labor a ambos lados del río<sup>32</sup>. También puede haber sobre este asunto abundantes citas documentales.

El caso es que, sin embargo, a pesar de ser general la consciencia de que la insuficiencia y el mal estado de los caminos operaba como un bloqueador del crecimiento económico, la sociedad afectada no parecía querer, ni ser capaz de generar por sí misma la solución precisa. Cuando se diseñaban proyectos, no se ejecutaban, o sólo con gran lentitud, interrupciones y/o suspensiones de larga duración o definitivas<sup>33</sup>. Unas veces porque el sistema de tributos sobre el tránsito o de recargos sobre los impuestos directos, como ya vimos, no resultaba ser un sistema ni eficiente ni suficiente de financiación; otras por culpa de las diferencias políticas que, de modo especial en la inestable España del siglo XIX, podían impedir la normal ejecución de cualquier proyecto que requiriese hacer obra en un plazo temporal más o menos largo<sup>34</sup>.

Tampoco la ineficiente Administración de la época ayudaba a resolver la papeleta. En 1875, cuando se les pide a las ciudades de Galicia que den cuenta del número de lugares en los que se cobran derechos sobre el tránsito, tardan dos años en contestar, acabando por decir que les resulta imposible mayor premura, “*non só pola constitución local do reino, (sino también) porque sucede cos concellos o seguinte: cando (sus miembros) reciben as circulares (de convocatoria), chaman (a la reunión) ou non; adoitan tardar en xuntarse, hai ou falta número, porque os seus individuos, ó estilo do país, pasan unha boa parte do ano nas súas aldeas, ou dunha cidade noutra, por mor dos seus quefaceres, e miran con indiferencia os asuntos públicos e de goberno..., e pasan semanas e meses sen se sentar nos seus bancos (del consistorio)*”<sup>35</sup>.

<sup>32</sup> AHN. Consejos. Leg. 1242, núm. 14.

<sup>33</sup> En 1802 el ritmo de construcción de la carretera Madrid-A Coruña era de kilómetro y medio al año; ver Alzola y Minondo (1979).

<sup>34</sup> Los trabajos de la carretera Benavente-Ourense-Vigo, por ejemplo, fueron abandonados por la empresa concesionaria al iniciarse las guerras carlistas.

<sup>35</sup> AHN. Consejos. Leg. 2921, núm. 1. *Expediente formado por lo respectivo al Reyno de Galicia sobre averiguación de los portazgos, pontazgos, barcajes y otros derechos que se cobran en los pueblos del mismo Reyno.*

Y volverá a repetirse una situación de atraso semejante con la vereda real que salía de Viveiro hacia el sur: en 1800, la representación municipal y el cura párroco elevan a las autoridades un informe sobre el mal estado de tal vereda y la conveniencia de arreglarla; habían consumido ya un año en elaborarlo y gastarán ahora otros dos en lograr que fuese “recibido” por quien correspondiese. En 1803 hay una buena cosecha de vino en la zona, y el gobierno acuerda conceder un recargo tributario sobre su comercialización para sufragar los gastos de reparación de la vereda; los vecinos se oponen al gravamen, por ser circunstancial su base y excesivo su peso. En el año 1804 se resuelve el pleito que les da la razón a los opositores, y el gobierno responde anulando ese gravamen y señalando otro equivalente sobre el tráfico de sal y para el mismo fin. En 1805 se anuncia el fin de los trabajos de reconocimiento de la vereda y de los terrenos por donde discurre, con la correspondiente fe pericial. En 1810 están listos un informe y un proyecto realizados por el arquitecto D. Melchor de Prado. En 1816 se firman las autorizaciones definitivas y dan comienzo los trabajos. ¡Pasaron en trámites diecinueve años!<sup>36</sup>.

Y aún en 1829, cuando se les pide a los justicias de todos los núcleos de población, cotos y jurisdicciones de Galicia que den parte del estado de los caminos y de las veredas de cada una de sus demarcaciones, a pesar de amenazar con multa a los que no tomasen diligencia en hacerlo, son muchos los que no contestan. En la provincia de Mondoñedo, por ejemplo, llegaron a recaudarse 836 ducados por esas sanciones y 289 en la de Ourense<sup>37</sup>. No encontré el dato para otras provincias, pero dudo que no haya sucedido algo semejante a lo que pasó en aquéllas. Basta con el hecho de que tal información deba recabarse mediando coacción para darnos cuenta del grado de atonía social que afectaba a esta cuestión a comienzos del siglo XIX.

Y este caso no es una excepción. En 1833 el alcalde mayor de Mondoñedo edita una circular en la que manda “*que se comece desde logo en cada parroquia desta alcaldía, do xeito en que o prevé a Instrucción de 1797, a construír, compoñer, ensanchar e dar boa dirección ós camiños que a atravesan*”<sup>38</sup>. Repárese en que desde la promulgación de dicha instrucción (1797) hasta que se manda ejecutar pasaron nada menos que treinta y siete años. Y no tenemos información de si la orden fue cumplida o no.

También es frecuente que cuando se va a ejecutar un proyecto de obra caminera, sus requerimientos financieros ya no se ajusten ni en mucho ni en poco a las estimaciones iniciales. Y sucede a menudo también que en el interín de la dilación se formulen demandas y controversias sobre si el propio proyecto no debería ya ser modificado de raíz o incluso abandonado, por haber mudado con el paso del tiempo las circunstancias en que fuera concebido. De este modo, aunque se manden

---

<sup>36</sup> Ibidem.

<sup>37</sup> AHPO. Municipal. Caja 153.

<sup>38</sup> AHRG. Intendencia. Leg. 52, núm. 132.

preparar un buen número de expedientes de construcción y arreglo de caminos en Galicia a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, toda esa serie de dificultades acababan por bloquear muchos de ellos antes o durante su ejecución (Artaza Montero, 1987)<sup>39</sup>.

Así las cosas, no es desproporcionado pensar que “*se non se construían ou reparaban os camiños era porque resultaban innecesarios*” (García-Lombardero, 1975, p. 6) o que, por lo menos, no se percibía con suficiente amplitud social esa necesidad. Incluso, refiriéndose a toda España, dice Madrazo que “*cabería pensar que se a extensión e a calidade dos camiños non experimentan melloras substanciais (a lo largo de varios siglos) sería porque (los que había) resultaban suficientes para atender la demanda dos fluxos de persoas, mercadorías e noticias*” (Madrazo, 1984).

A partir de 1833, al amparo de los programas reformistas liberales, la cuestión de los caminos en España parece recuperar un lugar central en las preocupaciones gubernamentales, hasta el punto que en veintisiete años, hasta 1859, se produjeron nada menos que 2.972 disposiciones legislativas sobre el asunto, a una media de 110 por año. Eran de muy diversa importancia, como es lógico, pero algunas de ellas constituyen la primera formulación de una visión integrada del sistema de transportes terrestres, la delimitación de las competencias administrativas sobre los diversos tipos de carreteras y caminos y la consideración presupuestaria expresa de los recursos disponibles para su atención<sup>40</sup>. El Estado manifestaba así su aspiración “planificadora”. También su más acentuada voluntad “ejecutora”, pues “*dende 1840 a 1856, a rede viaria dobrará a extensión do realizado nos noventa anos anteriores*” (Madrazo, 1984, p. 172), y de ahí en adelante el desarrollo de las carreteras experimentará ya un crecimiento sostenido (Alzola y Minondo, 1979).

Pero que entonces comenzasen a abrirse más kilómetros de carretera de lo que nunca antes se había hecho no quiere decir que fuesen suficientes para compensar los atrasos acumulados y cubrir las necesidades de su presente, ni siquiera que el ritmo de las obras fuese satisfactorio: se partía de una situación anterior muy precaria. Y no se ejecutaba al mismo ritmo en todas las partes de España, ni los distintos tipos de carreteras eran atendidos con igual diligencia<sup>41</sup>. Así, por ejemplo, para el caso de Galicia, en ese momento la situación de la red de las carreteras generales y transversales es la que se presenta en la tabla 1.

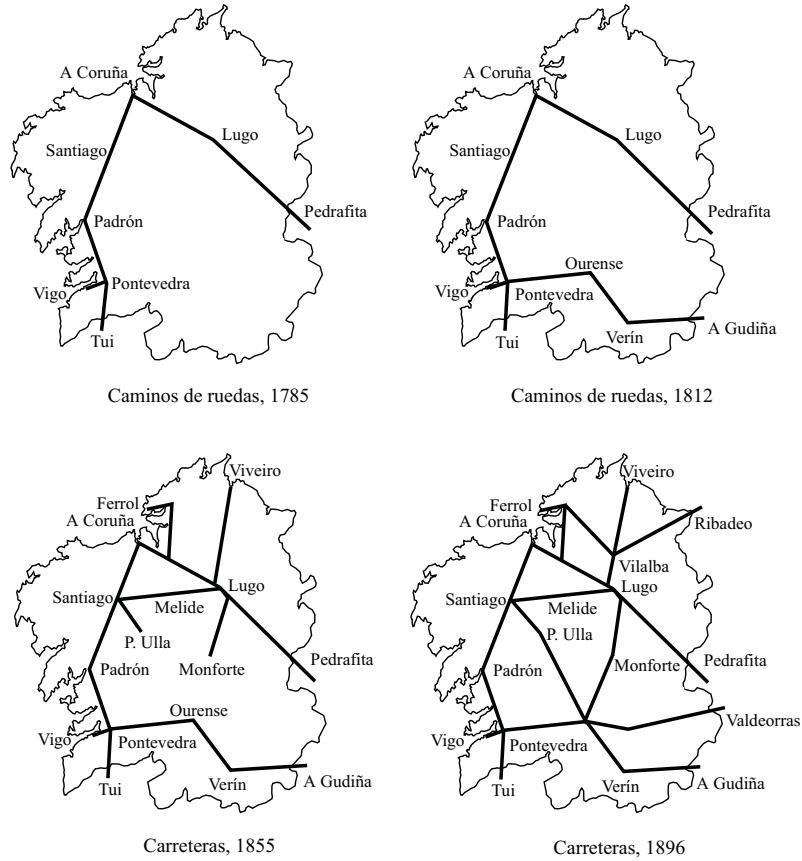
---

<sup>39</sup> García Tato (1998) recogió la documentación completa sobre el proyecto de reparación del camino real que pasaba por Valdeorras, entre 1755 y 1805; la amplia información que ofrece ilustra bien lo que estoy diciendo.

<sup>40</sup> “Colección de leyes, decretos, órdenes, reglamentos e instrucciones relativos al ramo de Obras Públicas”, suplemento de la *Revista de Obras Públicas*, Madrid, 1855-1860, ¡12 volúmenes!

<sup>41</sup> “*(A camiñeiría transversal, por causa de) omisións e erros políticos, deixárona esquecida –sen recursos e sen proxectos técnicos– durante case un século, cos conseguíntes efectos no estancamento da economía interior*”, Madrazo (1984, pp. 159-160).

**Figura 2.-** Los caminos de ruedas de Galicia, 1875-1896



**Tabla 1.-** Carreteras generales y transversales. Galicia, 1855

	LONGITUD TOTAL	KILÓMETROS CONSTRUIDOS	KILÓMETROS EN CONSTRUC.	PENDIENTES
<b>GENERALES</b>				
Madrid-Vigo	591,7	173,8	214,0	203,9
Madrid-A Coruña	594,5	594,5		
Ferrol-Rábade	84,7	13,9	30,7	40,1
Ourense-Pontevedra	91,4	27,9	63,5	
<b>TRANSVERSALES</b>				
Santiago-Lugo	90,3	44,6	45,7	
Betanzos-Ferrol	39,0	16,7	22,3	
Santiago-Ourense	101,4	45,7	55,7	
Riupar-Viveiro	42,9		15,0	27,9
Lugo-Quiroga	81,8	27,9	5,6	48,4
A Coruña-Vigo	151,6	151,6		
Total	1.869,4	1.096,6	452,5	320,3
España	12.616,0	8.278,0	1.709,0	2.629,0

FUENTE: A partir de Dirección General de Obras Públicas (1856).

La longitud conjunta total de estas carreteras representa una parte importante de la red total de carreteras de España (el 14,81 por ciento), pero si la medimos sólo en términos de kilómetros construidos el porcentaje cae en más de un punto y medio. Además, las obras no avanzan en todos los tramos por igual: en la de Madrid-Vigo, los que transcurren dentro de la provincia de origen ya están construidos en el siglo XVIII, mientras que la construcción de los que lo hacen por las provincias de Salamanca, Zamora y Pontevedra es mucho más lenta, pues avanza entre 1842 y 1855 a un ritmo de sólo 9,82 kilómetros por año. En la de Madrid-A Coruña ocurre otro tanto: el tramo madrileño también está construido desde la segunda mitad del siglo XVIII, entre 1842 y 1848 sólo se trabaja en los que transcurren por las provincias de Valladolid y Zamora, y se hace a un ritmo de sólo 14,14 kilómetros por año (Madrazo, 1984, pp. 174-178). Las consecuencias se reflejaban, claro está, en los tiempos de viaje: para ir desde Londres a Edimburgo (650 kilómetros, aproximadamente) en 1750 se necesitaban doce días, recorriendo alrededor de 50 kilómetros por día, mientras que para ir de Madrid a A Coruña (alrededor de 660 kilómetros) en el mismo año eran necesarios dieciséis días, con un recorrido diario de unos cuarenta; pero en 1850 el primer trayecto ya sólo ocupaba un día, para el segundo aún eran necesarios cinco y medio<sup>42</sup>. La mejora temporal en el tramo británico fue de un 91,66 por ciento, mientras que en el español no lograra pasar del 65,62 por ciento.

Respecto de las carreteras transversales (que circulan dentro del territorio de Galicia), podemos construir la tabla 2, en la que se puede observar que la situación aún es peor.

**Tabla 2**

CARRETERA	PERÍODO	km CONSTRUIDOS	km/AÑO
Santiago-Lugo	1846-1854	36,8	4,08
Betanzos-Ferrol	1851-1854	8,2	2,05
Santiago-Ourense	1851-1854	11,5	2,87
Lugo-Quiroga	1845-1854	30,8	3,08

FUENTE: Ibidem. tabla anterior.

De este modo y aunque en 1840-1865 hay en Galicia alrededor de 7.500 kilómetros de caminos, el 71,62 por ciento de ellos son todavía de herradura (García-Fuentes, 1995). Y cuando nos vamos acercando al final del siglo, en 1887, con motivo de las encuestas realizadas sobre la crisis agrícola y pecuaria, el ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Ourense contesta que “*non está nin de lonxe rematada a rede de comunicacións, faltando principalmente as estradas do Estado, algunhas das transversais, a maior parte das que... son de cargo da Deputa-*

<sup>42</sup> Para el tramo británico ver Hobsbawn (1977) y para el español Madrazo (1984).

*ción provincial e tódalas correspondentes ós municipios*". Y el Ayuntamiento de Ribadavia también señala que "*non se pode considerar rematada a rede de comunicacións nesta zona*"<sup>43</sup>, señalando carencias semejantes a las de la provincia toda. Y esa es la tónica general de las respuestas que proceden de toda Galicia. Aún en 1889, Juan Neira relata un viaje suyo de Valdeorras a Brañuelas, donde va a tomar el tren para Madrid y advierte que "*desde Valdeorras a Ponferrada o século non extendiu aínda as ás da cibilización... (de xeito que) sobre as dez léguas de distancia... é preciso resignarse a ingresar na arma de cabaleiría*" (Neira Cance-la, 1889). Y otra vez volveremos a encontrar demoras extraordinarias debidas a causas estrictamente administrativas, como aquélla de que se hace denuncia en el mismo Ourense en 1890, aunque esta vez culpando a los sucesivos ingenieros jefes de una indolencia que tiene como consecuencia que, cincuenta años después de que la provincia le adelantara al Estado una suma próxima a los nueve millones de reales para cofinanciar con él la carretera Villacastín-Vigo, ni se hubiese hecho la carretera ni se le restituyeran a la provincia los adelantos innecesarios (Cid Hermida, 1890).

En 1906 el Ministerio de Fomento se dirige al de Agricultura y a los municipios y diputaciones provinciales para que concurren con el Estado en la labor de construir en toda España 6.000 kilómetros de caminos vecinales. Tres años después sólo están en construcción (no construidos aún) algo menos de la mitad, por lo que el gobierno reitera su llamamiento (Ministerio de Fomento, 1906). La mayor parte de las administraciones locales se manifestaron económicamente incapaces de responder correctamente a este tipo de iniciativas. Muy pocas fueron las que trazaron proyectos a este respecto, y la mayoría de las que lo hicieron fue con notable retraso. En Galicia el problema era especialmente extremo, como se deriva de los informes reiterados de sus respectivas instituciones. El ritmo de construcción de carreteras estatales en el territorio de Galicia es notablemente inferior al que se le imprime a las mismas obras en el conjunto de España, de manera que en 1896 éstas representan en Galicia el 7,17 por ciento del total de las de España toda, porcentaje que en 1873 era 3,7 puntos más alto. La situación relativa de Galicia en el conjunto de España, con respecto a la construcción de carreteras de competencia estatal, venía empeorando ininterrumpidamente desde 1873. Es más difícil componer la información estadística sobre los otros tipos de carreteras, de competencia de las diputaciones provinciales y de los municipios, pero puede bastar, para tener una idea de que evolucionan peor que las de competencia estatal, con saber que en este tiempo es un debate abierto la incapacidad de las administraciones locales para actuar en este terreno e incluso la posible conveniencia de arrebatarle sus competencias sobre esto.

---

<sup>43</sup> AGMA. Crédito territorial y bancos agrícolas. Leg. 123.

**Tabla 3.-** Carreteras de competencia estatal. Galicia, 1872-1919

AÑOS	GALICIA	ESPAÑA	% G/E
1873	1.574	16.126	10,87
1878	1.794	18.152	9,88
1885	1.984	23.574	8,41
1894	2.403	29.895	8,03
1896	2.547	35.513	7,17

FUENTE: Para 1872-1894, a partir de Dirección General de Obras Públicas (1872-1894) y para 1896, a partir de Ministerio de Fomento (1897).

En esta época, además, el problema de los caminos y de las carreteras va tomando nuevas dimensiones. En primer lugar, la de su carácter complementario respecto de las líneas ferroviarias, que están llegando a Galicia<sup>44</sup>: el ferrocarril ofrece un servicio de transporte sin competencia para ninguna otra alternativa de transporte terrestre y para servicios de larga distancia y gran volumen, pero tiene escasa capilaridad terminal, lo que le resta eficacia en los transportes de corta distancia y escaso volumen, más próximos al simple reparto. A medida que se alargan las vías del tren, va resultando manifiesta la necesidad de aumentar esa capilaridad terminal mediante el trazado de carreteras que formen radios a partir de sus estaciones y paradas, complementándolo en esa última fase del transporte cercano al usuario. La llegada del ferrocarril no reduce, pues, la preocupación por los caminos y carreteras, sino que la acentúa.

En segundo lugar, la irrupción del automóvil modifica de raíz el concepto mismo de carretera, dadas sus específicas características técnicas. Con él también será preciso cambiar la concepción del sistema de transportes terrestres, hasta tal punto que podemos decir que con su llegada empieza un nuevo mundo en este terreno (Uriol Salcedo, 1990). Pero esa es otra cuestión, que desborda el límite prefijado para estas páginas.

## FUENTES

### Siglas

AGS: Archivo General de Simancas.

AGMA: Archivo General del Ministerio de Agricultura.

AHN: Archivo Histórico Nacional.

AHPO: Archivo Histórico Provincial de Ourense.

AHRG: Archivo Histórico del Reino de Galicia.

<sup>44</sup> La línea desde A Coruña hasta Madrid, por Lugo y Ponferrada, queda definitivamente abierta en 1883. La de Vigo a Ourense, al quedar postergado el enlace con Zamora hasta después de la Guerra Civil, será prolongada hasta Monforte, para conectar con aquella y para no dejar sin salida el tráfico hacia Madrid procedente de Vigo.

BUS: Biblioteca de la Universidad de Santiago de Compostela.

INE: Instituto Nacional de Estadística.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALZOLA Y MINONDO, P. (1979): *Historia de las obras públicas en España. Estudio jurídico*. Madrid.
- ARTAZA MONTERO, M.M. (1987): “La Junta del Reino y las carreteras de Galicia, 1775--1834”, *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, núm. 23.
- BARREIRO GIL, M.J. (1990): *Prosperidade e atraso en Galicia durante o primeiro tercio do século XX*. Santiago de Compostela.
- BARREIRO GIL, M.J.; DOPICO, F. (1979): “Os camiños da provincia de Santiago. Introducción ó estudo do transporte na Galicia do Antigo Réxime”, *Museo de Pontevedra*, t. XXXII, pp. 171-187.
- BUSTELO, F. (1974): “Introducción ao estudo cuantitativo da poboación galega no século XVIII”, *Grial*, 45.
- CARMONA, J. (1982): “Sobre as orixes da orientación exportadora da gandería galega. As exportacións a Inglaterra na segunda metade do século XIX”, *Grial*, anexo I, Historia, pp. 169-206.
- CID HERMIDA, L. (1890): “Justa reclamación”, *Albúm Literario*, núm. 137.
- DÍAZ-FIERROS, F. (1971): *Contribución á climatoloxía agrícola de Galicia*. Santiago de Compostela.
- DÍAZ-FIERROS, F. [coord.] (1996): *As augas de Galicia*. Santiago de Compostela.
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS (1856): *Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*. Madrid.
- DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS (1872-1894): *Situación de las carreteras del Estado que comprende el Plan General a primero de enero de...* Madrid.
- DOPICO, F. (1978): *A Ilustración e a sociedade galega. A visión de Galicia dos economistas ilustrados*. Vigo.
- ESCRIBANO, J.M. (1758): *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España, y para ir de unas ciudades a otras y a algunas cortes de Europa*. Madrid.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, A.I. (1994): “Los mayores productores agrarios de Galicia en la segunda mitad del siglo XVIII”, *Revista de Historia Económica*, XII, núm. 2, pp. 365-395.
- FORD, R. (1845): *A Hand-Book for Travellers in Spain and Readers at Home. Describing the Country and Cities, the Natives and Their Manners; the Antiquities, Religion, Legends, Fine Arts, Literature, Sopts and Gastronomy: With Notices of Spanish History*. Londres.
- FREIRE DE ANDRADE Y SAAVEDRA, J.M. (1852): “Inversión y manejo de los antiguos arbitrios destinados a carreteras”, *Revista Jurídica y Administrativa de Galicia*, núm. 14, pp. 17-25.
- FUENTE, J. DE LA (1833): *Memoria sobre el origen de la carretera de Vigo a Castilla*. Santiago de Compostela.
- FUENTE, J. DE LA (1838): *Memoria sobre el origen de la carretera de Vigo a Castilla, mandada construir por Real Decreto de treinta de marzo de 1833. Medidas adoptadas para llevar a cabo la ejecución de este útil y beneficioso proyecto; causas que paralizaron la*

- marcha de esta empresa, con un apéndice en que se insertan varios documentos relativos a este objeto.* Ourense.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (1975): *Organización del espacio y economía rural en la España atlántica.* Madrid.
- GARCÍA TATO, I. (1998): “Proyecto de reparación y modificación de trazado del camino real a su paso por Valdeorras, 1755-1805”, en: *VI Semana de Historia de Valdeorras*, cuaderno monográfico núm. 25, pp. 97-397. Instituto de Estudios Valdeorreses.
- GARCÍA-FUENTES, M. (1986): *La red viaria gallega, 1750-1850.* Santiago.
- GARCÍA-FUENTES, M. (1999): *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII.* A Coruña: Universidad de A Coruña, Servicio de Publicaciones.
- GARCÍA-LOMBARDERO, J. (1975): *La agricultura y el estancamiento económico de Galicia en la España del Antiguo Régimen.* Madrid.
- HOSBAWN, E.J. (1977): *Industria e imperio. Una historia económica de Gran Bretaña desde 1750.* Barcelona.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (1992): *Censo de la población de España de 1990.* Madrid: INE.
- LÓPEZ IGLESIAS, E. (1996): *Movilidad de la tierra y dinámica de las estructuras agrarias en Galicia.* Madrid.
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850.* Madrid.
- MARCILLAC, L. (1807): *Aperçus sur la Biscaye, les Asturies et la Galice. Précis de la défense de frontières de Gipuscoa et de la Navarre. Par la Général Don Ventura Caro, en 1793 et 1794; et compagne du Général Don Antonio Ricardos dans le Rousillon, en 1793.* París.
- MEJIDE PARDO, A. (1982): *Escritos e autores na Galicia da Ilustración.* A Coruña.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1897): *Estadísticas de obras públicas, 1895-1896.* Madrid.
- MINISTERIO DE FOMENTO: *Exposición a S.M. el Rey de la necesidad de una reunión en Madrid de Presidentes de Diputaciones Provinciales para colaborar con el Estado en la construcción de 6.000 kilómetros de caminos vecinales.* Madrid.
- MIRALBES, R.; CASAS, J.M. (1974): *Mercados periódicos de Galicia. Distribución espacial, frecuencia, rango y áreas de influencia.* Madrid.
- NEIRA CANCELA, J. (1889): *Caldo gallego.* A Coruña.
- ORTEGA ROMERO, M.S. (1991): “Obras en la red viaria que daba acceso a la Compostela del siglo XVIII”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, t. XXXIX, 104, pp. 173-192.
- OTERO PEDRAYO, R. (1928): *Paisajes y problemas geográficos de Galicia.* Madrid.
- PÉREZ ALBERTI, A. (1981): “Aproximación xeográfica ós vales fluviais de Galicia”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, t. XXXII, f. 96-97, pp. 7-36.
- RÍO BARJA, F.J.; RODRÍGUEZ LESTEGÁS, F. (1995): *Os ríos galegos: morfoloxía e réximen.* Santiago de Compostela.
- RÍO BARJA, F.J.; RODRÍGUEZ LESTEGÁS, F. (1996): “Os ríos”, en F. Díaz-Fierros [coord.]: *As augas de Galicia.* Santiago de Compostela.
- RINGROSE, D.R. (1972): *Los transportes y el estancamiento económico de España, 1750-1850.*
- RODRÍGUEZ GALDO, M.X.; DOPICO, F. (1981): *Crisis agrarias y crecimiento económico en Galicia en el siglo XIX.* A Coruña.
- SARMIENTO, M. (1754-55): “Viaje a Galicia”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, anexo III, 1950.

Barreiro, M.J.

*El atraso económico y el sistema de transporte terrestre...*

SUÁREZ FREIRE, J.F. (1813): *Viaje a 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*. Santiago de Compostela.

URIOL SALCEDO, J.I. (1990): *Historia de los caminos de España*. Madrid.

VILLARES, R. (1982): *La propiedad de la tierra en Galicia, 1500-1936*. Madrid.