

O ATRASO ECONÓMICO E O SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE NA GALICIA DO SÉCULO XIX

M. JAIME BARREIRO GIL¹

Departamento de Historia e Institucións Económicas
Facultade de Ciencias Económicas e Empresariais
Universidade de Santiago de Compostela

Recibido: 15 xaneiro 2001

Aceptado: 15 maio 2001

Resumo: Para os “economistas” galegos dos séculos XVIII e XIX, a precariedade do sistema de transporte terrestre era considerada como un obstáculo de primeira orde en contra do crecemento económico. As súas propostas a este respecto, sen embargo, non tiveron ningunha transcendencia práctica. O círculo vicioso do atraso en que ficaba mergullada a Galicia tradicional eivaba de raíz calquera iniciativa reformista que non atacase directamente a súa cerna estrutural, cousa que aquelas non facían. Para isto requiríase un contexto de expectativas económicas e un consenso social que a mesma tradición diluía.

Palabras clave: Sistema de transporte / Crecemento económico / Círculo vicioso do atraso / Expectativas / Consenso.

THE ECONOMIC BACKWARDNESS AND THE LAND TRANSPORTATION SYSTEM IN THE 19TH 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. AS CONDICIÓNS ESTRUCTURAIS DO SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE NA GALICIA DO ANTIGO RÉXIME

A configuración da paisaxe agraria de Galicia está fortemente condicionada pola existencia dun leiro de escasa superficie e considerablemente fragmentado. Dan lugar a el as condicións morfolóxicas do terreo, sucado, ademais, por un elevadísimo número de correntes de auga que, aínda que de moi diversa consideración e envergadura (Río Barja e Rodríguez Lestegás, 1995; Díaz-Fierros [coord.], 1996;

¹ Xoán Carmona tivo a amabilidade de revisa-lo borrador e Ricardo Gurriarán a de facilitarme materiais da súa esculca persoal; agradézolle a ámbolos dous.

Pérez Alberti, 1981), engaden accidentalidade xeográfica. Tamén o corte orográfico de Galicia amosa, entre o nivel do mar e os máis de dous mil metros de altitude das montañas interiores², nunha lonxitude de pouco máis de douscentos quilómetros, unha pendente continuada e, ás veces, mesmo pronunciada. E aínda que todo isto non é causa da formación de grandes contrastes na paisaxe, si que o é para unha irregularidade omnipresente onde non sempre é doado discernir cá l poida se-la súa liña principal.

O resultado final é unha acentuada disección do plano, que condiciona de maneira inevitable o aproveitamento da superficie para os cultivos e, consecuentemente, tamén para a distribución do poboamento (García Fernández, 1975). Precisamente, a dispersión da poboación é unha das constantes seculares da estrutura demográfica galega: sobre unha superficie total de 20.434 quilómetros cadrados aséntanse, aínda hoxe, máis de 32.000 núcleos singulares de poboación (INE, 1992).

As condicións naturais colócanos, xa que logo, diante dun país cunha accidentada orografía –que incluso dá lugar a lixeiras variacións climatolóxicas entre lugares próximos (Díaz-Fierros, 1971)–, con diversidades edafolóxicas e poboación dispersa, factores todos eles que han afectarlle de maneira determinante ó sistema de transporte terrestre, cando menos respecto das condicións en que poidan trazarse e deban conservarse as súas infraestructuras físicas, aínda que tamén, como veremos, sobre a propia caracterización do tráfico.

Porque, en efecto, hai outras condicións, esta vez institucionais, que xorden del e que reforzarán o marco natural trazado: aquelas que se configuran sobre a práctica de acceso da poboación ó uso da superficie cultivable. As relacións tradicionais de propiedade e/ou posesión da terra³, caracterizadas de maneira moi especial en Galicia polo foro, amosáronse eficaces para favorece-lo asentamento da poboación e o cultivo de extensas superficies pero tamén axudaron, precisamente por mor de perseguir prioritariamente ese obxectivo, a configurar un sistema agrario caracterizado por favorece-lo establecemento dun número elevado de pequenas explotacións de tipo familiar, dotadas de escasa superficie e ademais intensamente parcelada. Deste xeito, e adaptándose ás características do terreo, este sistema operou en réxime de policultivo con logros productivos que poucas veces podían ir máis alá da simple supervivencia (Fernández González, 1994). Xa que logo, acentúase o efecto de dispersión que sobre a dotación do solo cultivable e do asentamento de poboación xa favorecían as condicións naturais do país, acabando por ofrecer unha representación paradigmática de agricultura minifundista, aspecto este que ha constituír, obviamente, un factor adicional que condicione os procesos productivos, a vida económica en xeral e tamén, claro está, o sistema de transporte terrestre viable.

² A Pena Trevinca acada os 2.124 metros.

³ Sobre esta cuestión segue sendo unha referencia útil o traballo de Villares (1982).

Dun contexto semellante⁴ derivase obrigatoriamente a existencia dunha extensa e mesta rede de camiños de menor rango, que se utilizarán principalmente para satisfacer as necesidades de tránsito da poboación aldeá, as cales van pouco máis alá do acceso ás terras de labor para o carrexo dos factores de produción e dos produtos finais en menor volume. Estes desprazamentos son frecuentes, numerosos, multidireccionais e de curta ou moi curta distancia. As cargas son lixeiras e os medios de transporte ou vehículos, en consecuencia, moi simples, as máis das veces só o lombo das bestas, cando non o do propio cultivador.

No caso de que se lograsen excedentes comerciáveis, a súa circulación fóra da aldea tampouco é de gran volume nin de longa distancia, pois tales excedentes son normalmente escasos, tanto global como individualmente (Fernández González, 1994)⁵. Así serán os mesmos campesiños, con medios propios, os que realicen o seu transporte ata puntos próximos de contratación, pois nin hai marxe para abordar os custos adicionais que implicaría o transporte a longa distancia, nin os labores agrícolas permiten as ausencias prolongadas que isto esixiría, a non ser que se limiten estas actuacións ós tempos ociosos estacionais, o que, sen embargo, non sempre é posible dado o carácter perecedoiro e tamén de temporada dos produtos agrarios máis comúns⁶. Entre outras, estas son as principais razóns polas que nas sociedades agrarias tradicionais a comercialización de excedentes se fai en puntos próximos de contratación con reducidas áreas de influencia e, por iso mesmo, moi numerosos. En Galicia, densa e dispersamente poboada, a fins do século XVIII chegan a celebrarse máis de cinco mil feiras e mercados cada ano, de diferente periodicidade e de tipo maiormente local e comarcal en arredor de 350 lugares diferentes (García-Lombardero, 1975); e aínda xa ben entrados na segunda metade do século XX, e non con moito menor número, este seguía sendo un feito caracterizador da estrutura comercial do país (Miralbes e Casas, 1974). A existencia dun elevado número de puntos de contratación mercantil de pequena entidade non é, nin necesaria nin normalmente, indicador de estarmos diante dunha sociedade evolucionada e artellada dende o punto de vista mercantil.

Aqueles usuarios aldeáns non precisaban, polo tanto, camiños necesariamente anchos, nin que se fixeran neles traballos importantes para lles dar firme ou reducir as pendentas, drenalos ou suavizar as voltas moi viradas⁷. Durante bastante tempo non atoparemos máis obra significativa na apertura de camiños cá inevitable construción de pontes cando non era posible vadealo río ou cando resultaba excеси-

⁴ A súa evolución contemporánea estúdiase con brillantez López Iglesias (1996).

⁵ As informacións dispoñibles sobre os ingresos dos titulares de dereitos de tránsito no século XVIII – pontádegos, portádegos, barcaxes... – indican inapelablemente que escaso é o volume das mercadorías que circulan polos camiños da Galicia daquel tempo; ver García-Lombardero (1975, pp. 62-90).

⁶ Nesos tempos ociosos estacionais si que é frecuente que os campesiños se dediquen á arrieiría, realizando transportes coas súas bestas e cos seus carros para outros, ata que volva o tempo dos labores agrícolas; ver Ringrose (1972).

⁷ Otero Pedrayo (1928) chegou a afirmar que as corredoiras –camiño carreteiro tradicional moi espallado polo país–, correndo frecuentemente o seu trazado por baixo da liña dos terreos lindeiros, son unha formación espontánea, debida ó progresivo afundimento do firme por causa do paso, ata que no propio subsolo apareza unha formación dabondo dura para detelo.

vamente perigosa a barcaxe. O contexto socioeconómico circundante define a funcionalidade dos camiños e tamén, xa que logo, os seus requirimentos técnicos. E na Galicia daquel tempo, en consecuencia, a rede camiñeira está composta por camiños que van en tódalas direccións, entre leiras e valados, de escasa anchura, firme irregular, pregados ás pendentes naturais do terreo e polos que circula un tráfico principalmente operario –traballadores, apeiros, sementes e colleitas–, de pouco volume e só estacional e/ou subsidiariamente comercial.

2. A CRISE DA SOCIEDADE AGRARIA TRADICIONAL E A INSUFICIENCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE TERRESTRE

Agora ben, as condicións de equilibrio en que se reproducen as pautas productivas das sociedades tradicionais van crebando co aumento sostido do número de habitantes. Este fenómeno demográfico, que xa é visible na Galicia do século XVII e que non deixa de supoñer unha presión sobre os recursos durante todo o XVIII, non será tan intenso como para provoca-lo derrubamento, por exemplo, das estruturas agrarias tradicionais, pero si cando menos para poñer en evidencia a súa limitación insalvable no aquel de garantir un nivel de produción acorde coas necesidades da poboación crecente.

Durante o século XVIII, respóndese á presión crecente da demanda mediante a sobreexplotación da terra, sen achegas tecnolóxicas adicionais nin menos aínda renovadas. Xeneralizouse a práctica do subforo, subdividindo aínda máis as tenzas (García-Lombardero, 1975, pp. 125-140), para facilita-la incorporación ós cultivos dun maior número de familias, aínda a custa de se reduci-la produtividade relativa do traballo aplicado (Barreiro Gil, 1990) e de lograr rendementos marxinais decrecentes da terra cultivada. O desequilibrio entre as necesidades da poboación crecente e o volume relativo de recursos dispoñibles foi, pois, persistente e incluso aumentou durante o século XVIII: dende os seus anos medios os prezos dos produtos básicos subirán ininterrompidamente como consecuencia desa presión constante dunha demanda nunca completamente satisfeita. E diante da escaseza e da carestía dos alimentos e da falta de oportunidades ocupacionais non-agrarias dentro da mesma Galicia, só a emigración, en canto que expulsión forzada de excedentes laborais, podía servir de válvula de reequilibrio das deterioradas condicións de viabilidade das explotacións campesiñas. Tamén esa sería, dende aquela, unha das características permanentes da estrutura demográfica de Galicia: o éxodo campesiño.

Pero xa é sabido que esta maneira de crebarse e recompoñerse o equilibrio entre poboación e recursos sen innovacións tecnolóxicas, propio das sociedades tradicionais, aínda que poida resolver conxunturas, non logra, sen embargo, poñelas a salvo dunha evolución a longo prazo con moi escaso crecemento económico, cando non cun simple estancamento ou retroceso. O feito de que unha gran parte da poboación rural de Galicia, daquela, vivise de maneira continuada nos limiares da miseria é a proba máis firme do que digo.

Alarmados por iso, no mesmo século XVIII os “ilustrados” galegos esforzáronse por determinar qué mecanismo podía desactiva-lo círculo vicioso da pobreza (Dopico, 1978; Meijide Pardo, 1982) e coidaron que foran quen de atopalo na circulación de bens. Para eles, as insuficiencias nesa materia, provocadas, cando menos nalgunha medida, pola precariedade do sistema de transporte, era a causa principal do frecuente desabastecemento das poboacións, e este a causa da miseria. En consecuencia, dedicáronlle unha parte importante dos seus esforzos de estudio e de divulgación á formulación de propostas reformadoras dos sistemas de transporte, con especial atención ó terrestre, seguramente por ser no que con máis evidencia se amosaban as deficiencias e o único accesible para a inmensa maioría da poboación, e máis aínda para a parte dela que padecía decote o desabastecemento (Barreiro Gil e Dopico, 1979).

En efecto, os ilustrados galegos do século XVIII vivían na crenza de que a causa principal dos “males económicos” do país era a carencia e o mal estado dos camiños, polo que a súa mellora debería ser un pulo suficiente a prol da prosperidade. E aínda que esa non fose nin toda nin a única causa, senón a persistencia mesma do tradicionalismo, tampouco non cabe dúbida de que, efectivamente, na Galicia daquel tempo as deficiencias da rede de camiños presentaba serios atrancos á expansión e á organización dos mercados ou, se se quere menos ampulosamente, ó aumento da produción e ó favorecemento da súa circulación, requisitos previos, á súa vez, para a remisión da miseria. No ano 1838, o secretario-contador da Xunta do 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)⁸.

A precariedade dos camiños era, dende logo, un feito agudo e xeneralizado, e moitas zonas do país carecían dalgún que fose apto tan sequera para o tráfico de carros campesiños (García Fuentes, 1986 e 1999), debendo realizarse a maior parte do transporte ó lombo dunha mula, incluso para acceder a Castela cos escasos produtos exportables que se lograban⁹. Aquela rede de camiños, suficiente se cadra, como vimos de ver, para satisfice-las necesidades do tráfico aldeán, resultaba abertamente insuficiente para atende-las necesidades dunha economía máis comercializada, aínda que o fora nun escaso grao. Insuficiente para pasar do simple tránsito

⁸ Optei por reflectir en galego as citas de texto.

⁹ O mapa de Escribano (1758) amosa a total incomunicación rodada de Galicia, illamento que preocupará aínda ó marqués de La Ensenada cando manda proxecta-la estrada Madrid-A Coruña na que, sen embargo, non se realizan traballos en firme ata que se fai operativo o *Plan General de Caminos Reales* de 1761. No ano 1800 non se podía realizar unha viaxe a Galicia desde Castela, ou ó revés, nin entre as súas vilas dentro dela, de non ser a pé ou en mula, pois os carros só podían circular nuns escasos tramos, nin sequera reducindo as condicións mínimas de comodidade e mesmo de seguridade (Madrado, 1984, p. 380). Nun informe pericial elaborado poucos anos despois acerca do estado do camiño de Verín, un dos máis importantes accesos entre Galicia e Castela, di 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 atopar informacións de idéntico cariz referidas a practicamente tódolos demais camiños importantes do país e do sistema de transportes que se practica neles, como aquela en que Marcillac (1807) relata que, querendo desprazarse desde Pontevedra a Vigo, contratou un servizo de transporte para a súa equipaxe e sorprendeuse cando o “transportista” con que o apalabrou apareceu a recollela acompañándose non de carros nin de bestas, senón de catro mulleres que cargaron a equipaxe na cabeza para face-lo camiño a pé. Nunha data tan tardía como o ano 1845 aínda advirte Richard Ford que a mula segue a se-lo único medio viable de transporte nas dúas terceiras partes dos camiños de España.

de persoas, animais, obxectos e produtos ó transporte de mercadorías propiamente dito.

Figura 1.- Principais camiños de Galicia a mediados do s. XVIII



FONTE: A partir de Escribano (1758).

Pero incluso na Galicia do século XVIII, na que o nivel de urbanización da poboación era escaso, a súa elevada densidade, de entre as máis altas de Europa (Bustelo, 1974), podía chegar a ocasionar problemas semellantes. Ese era o caso cando periodicamente, por cousa das limitacións do sistema productivo tradicional e extremadas pola adversidade climatolóxica, se producían crises de subsistencias que afectaban a amplas zonas do interior do país¹⁰. Estas crises derivaban frecuentemente en crises de abastecemento por causa das dificultades existentes para facer chegar os produtos (alimentos) ós lugares en que escaseaban, aínda que foran simultaneamente abundosos noutros, se cadra nin sequera moi distantes. Non existían os camiños idóneos para realizar eficientemente en cantidade, celeridade e, xa que logo, prezo o transporte de abastos.

Nesa situación atopábanse con relativa frecuencia un elevado número de núcleos de poboación, e mesmo comarcas enteiras da Galicia non-costeira, vítimas do desabastecemento e da carestía dos produtos que derivaban da súa escaseza só

¹⁰ Fenómeno persistente aínda no século XIX; ver Rodríguez Galdo e Dopico (1981).

local. Pero tamén nas zonas en que é posible lograr maiores aproveitamentos, cun certo nivel de especialización productiva e logrando excedentes comerciáveis, a realización mercantil do produto é ás veces difícil, senón imposible, dado que existen os mesmos atrancos para o transporte. Isto é así ata o punto de que un ano de boa colleita, paradoxalmente, podía resultar fatal para os cultivadores, vítimas da caída dos prezos causada pola abundancia, tamén só local, do produto¹¹, e aínda que preto de alí puidera ser mellor pagado por ser escaso. Velai o exemplo do que sucede, aínda a mediados do século XIX, no porto da Coruña, onde se espallaban queixas sobre a escaseza de gando dispoñible para atender a demanda inglesa (Carmona, 1982) avalada por prezos altos, mentres que a poucos quilómetros de alí se oían as non menos penosas dos criadores contra a baratura das reses, por non lles poder dar saída ás moitas que tiñan nas súas casas¹². Ese tipo de problemas tamén os padecen de maneira reiterada os produtores de viño de Valdeorras e mailos do Ribeiro.

Así, tanto na escaseza como na abundancia a carencia de medios de transporte terrestre eficientes aparecía como un factor de atranco económico fundamental. Nun caso para traer e noutro para levar, en ámbolos dous para volver aínda máis precarias as condicións de vida nas vilas e nas aldeas. Non se pode discutir, pois, que os camiños, en maior número e de mellor calidade, eran necesarios, indispensables, tanto para progresar como simplemente para sobrevivir. Pero a ineficacia do sistema de transportes e a obsolescencia das estruturas productivas tradicionais retroalimentáanse mutuamente, rotando unha detrás da outra, con forza centrípeta, no círculo vicioso da pobreza. E nesa dialéctica, que non chegaron a percibir totalmente os economistas ilustrados galegos do século XVIII, é onde deben buscarse as explicacións á lentitude agonizante con que se foron resolvendo os problemas do sistema de transporte —e do atraso económico— tanto na Galicia do Antigo Réxime como na contemporánea.

3. A FRUSTRACIÓN DA POLÍTICA DE CAMIÑOS NA GALICIA DO SÉCULO XIX

Xa dixemos que a maior parte da rede viaria galega, desde mediados do século XVIII ata comezos do século XIX, non era transitábel máis que por bestas, o que tamén sucedía coas vías de saída cara a Castela¹³. A nota predominante nela é “*o intratable que a maior parte do ano se atopan, por punto xeneral, tódolos camiños*

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

¹² En *El Eco de Galicia* do nove de xullo de 1851, por exemplo, díciase que a carencia e o mal estado dos camiños era a causa de “*que se descoide a cría de bois cebóns, por non poder chegar (con ellos) ós portos*”. E en *El Iris de Galicia*, seis anos despois, o dezanove de xullo de 1857, insístiase en que “*case se esgotaron as existencias (de gando de exportación) nestas provincias (as costeiras da Coruña e Pontevedra), (mentres) que nas de Ourense e Lugo (interiores) hai grandes sobrantes*”. Ver Carmona (1982).

¹³ E aínda que a situación mellorará dende comezos do século XIX, non deixa de haber serias dificultades para o tráfico, persistentes aínda a mediados dese século, como fan ver Suárez Freire (1813) e De la Fuente (1833).

que atravesan (Galicia)”¹⁴. Das oito vereas que saían da cidade de Santiago, exceptuando o camiño real que baixa desde A Coruña cara a Tui, tódalas demais estaban en deplorable estado cando informa sobre elas Josep Cornide¹⁵. Os informes dos peritos de Ourense advirten de que a finais do século XVIII ningunha das cinco vereas que saían da cidade –algunhas de certa importancia económica, como as que a enlazan coas comarcas vitícolas do Ribeiro e de Valdeorras–, pois ningunha, din, era apta para o tráfico rodado¹⁶. Os concelleiros e mailo párroco da vila de Viveiro, no extremo nordeste do país din, en 1804, que a vereas real que vai cara a Castela “está (en tan) *deplorable estado que a penas sen inminente risco se pode transitar a pé, canto máis a caballo*”¹⁷. O problema é persistente e xeneralizable a todo o país¹⁸, e a crítica da carencia e do mal estado dos camiños é, en consecuencia, un lugar común na literatura social e económica da época.

A primeira razón dese tan xeneralizado e crónico mal estado dos camiños pode ser, como ás veces se argüía, as dificultades que o terreo e a climatoloxía lle engaden ó labor de abrilos, afirmalos e conservalos. Pero tamén é certo que estes labores eran moi escasos en proporción coa súa necesidade. Unha serie de factores de carácter social, económico e administrativo, propios dunha sociedade tradicional, dificultaban enormemente o cambio de ánimo. Así, por exemplo, cando en 1706 o procurador xeral lle remite ó Concello de Santiago unha petición de que se arranxen os camiños da súa contorna por “*atopárense moi malos e non se poder camiñar por eles*”, nin sequera recibirá resposta, véndose na obriga de reiterala demanda en 1712, e outra vez en 1715. O Concello volverá ser requirido para tal efecto en 1718¹⁹, e aínda unha vez máis en 1746, ofrecendo agora como resposta –¡corenta anos despois da primeira comunicación!– unha queixa sobre a imposibilidade de que os veciños do municipio concorran a tales labores, “*por cousa da escaseza de froitos*”²⁰.

En 1761 establécense os criterios que se deben seguir para a conservación dos camiños principais do reino²¹ e, malia o consenso xeral da conveniencia do dictado,

¹⁴ AHN. Consellos. Leg. 485, núm. 6.

¹⁵ AHRG. Papeis de Cornide. Leg. 13, núm. 216. Pode verse tamén o que sucede nesta zona en Ortega Romero (1991).

¹⁶ AHPO. Municipal. Caixas 153 e 154.

¹⁷ AHN. Consellos. Leg. 2411, núm. 27.

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

¹⁹ Ó abeiro da *Instrucción de Intendentes* do 4 de xullo dese ano, que será a primeira medida regulamentaria xeral adoptada en España en cuestión de camiños.

²⁰ Tamén é certo que, malia tal insistencia, reiterada de novo outras dúas veces nese mesmo ano de 1746, a mediados de agosto o mesmo intendente reclamáralle ó Consistorio que restara 4.000 reais dos fondos que tivera xuntado para o amaño dos camiños para sufragar los gastos das exequias de Felipe V. Ve-lo xa citado traballo de Ortega Romero (1991).

²¹ *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 o 10 de xuño de 1761. AHN, Estado, leg. 4900-núm. 5.

en Galicia, sen embargo, “non se atrevían a propoñerllelo (ós aldeáns), 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 (dos camiños)”²².

Por outra banda, os medios financeiros achegados para a reconstrucción e/ou reparación dos camiños proviñan na súa maior parte de recargas sobre os tributos que gravaban o consumo de determinados produtos de maior circulación, e de maneira especial o sal²³. Pero nun contexto de tan baixo grao de comercialización e tan alto de autoconsumo, a recadación de tributos sobre a circulación ou o comercio non podía ser especialmente alta, e menos aínda se, dada a fráxil capacidade adquisitiva daquelas poboacións, se encarecían por culpa destes tributos os prezos do pouco que tivesen que mercar. Ademais, neste tipo de sociedades é elevadísimo o número de persoas que gozan do privilexio da exención fiscal (mareantes, viúvas, clérigos, fidalgos e outros suxeitos de semellante cariz), o que reducía aínda máis a potencialidade recadadora dos tributos. Os *xustizas* de Galicia queixáranse con frecuencia e 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”, e solicitan repetidamente, aínda que sen fortuna, que se derroque o “dereito de exclusión”, alomenos respecto do que se tivese que recadar para construír e reparar camiños, “xa que todos se benefician (deles)..., debendo de contribuír (xa que logo) tódolos estados”²⁴.

En definitiva, aínda que as previsións de gastos na rede viaria eran moi elevadas, por seren moitas tamén e perentorias as necesidades, os ingresos efectivamente entregados para cubrilas eran case sempre reducidos, e na maior parte das ocasións claramente insuficientes. O sistema de financiamento dos gastos camiñeiros mediante aquelas recargas resultaba con igual claridade ineficiente.

Por outra parte, á carencia de medios económicos abondos para atende-la rede viaria –xa sexa polo escaso número ou pola pobreza dos veciños efectivamente obrigados a contribuír, ou por mor da incapacidade da estrutura económica para xeralos– cómpre engadirlle o relativo desinterese que frecuentemente manifestan os

²² AHN. Consellos. Leg. 2411, núm. 27.

²³ No mesmo Real Decreto de 10 de xuño de 1761 establécese 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”. Ás veces tamén se engadían outras cargas destinadas á fortificación de determinadas prazas, ó vestiario das milicias e ata un dun real para a construción do Arquivo Xeral da Real Audiencia de Galicia (AHPO. Municipal. Caixas 153 e 154). Frecuentemente, reclamábase que todos eses gravames adicionais sobre o tráfico de sal se dedicasen exclusivamente ós camiños (AHN. Consellos. Leg. 485, núm. 6). Véxase a Freire de Andrade y Saavedra (1852, pp. 17-25) e a Suárez Freire (1813). Pero, en conxunto, era tal a carga que se lle engadía só a este produto, tan principal para as familias labregas e mariñeiras, que non pode estrañar que estas eludisen moi frecuentemente o seu comercio legal, procurando o seu abasto no contrabando. Sobre esta práctica pode consultarse a abondosa documentación existente no AHPP; tamén hai numerosas noticias a este respecto no AGS, sobre todo nas seccións da Contaduría Maior de Contas, Contadurías Xerais, Dirección Xeral de Rendas, Superintendencia e do Tribunal Maior de Contas.

²⁴ AHRG. Real Intendencia. Leg. 52, núm. 125.

propios veciños por demandaren máis e mellores camiños, cando menos os trazados nos plans xerais, principalmente previstos para atender viaxes de longo percorrido. Amósanse despreocupados incluso polo coidado dos máis próximos, como poñen de manifesto os administradores ourensáns ó queixárense de que moitas veces son os mesmos veciños os que realizan sobre os camiños prácticas que os deterioran (arrincar pedra, cultivar nas gabias tupindo ou eliminando os desaugadoiros, arrastrar madeira...), sen reparar logo os danos ocasionados²⁵ e sen que pareza que lles preocupe o mal estado en que as vías poidan quedar. De maneira particularmente ilustrativa, cando se formula a necesidade de recompoñer-lo camiño real que pasa pola vila de Padrón, os veciños de Dodro e Lestrove, comprendidos na mesma xurisdicción e, por iso, obrigados a concorrer ós traballos do caso, alzan a súa protesta para reclamaren quedar libres de tal obriga, argumentando que eles xa teñen de abondo con coidaren os camiños veciñais ou aldeáns, “que son os seus”, onde están as súas casas e leiras de labor e que, pola contra, non sacan ningún proveito dos outros camiños xerais, para coidado dos cales os chaman²⁶. E logo, cando non logran por fin ser excluídos da obriga de concorrer ós traballos, adoitan facelo de xeito intencionadamente irregular: mandando de cada casa os eivados ou os máis vellos, que pouco ou nada poden traballar; presentándose con tardanza, coa desculpa de que ¡está en tan mal estado o camiño veciñal!, que non poden achegarse con máis rapidez; negando, ¡labregos!, posuí-las ferramentas (sachos, picas) que se lles pide que traian consigo, nin carros en bo estado nin animais con que tirar deles²⁷.

E se o que digo compromete só ós labregos máis pobres, tampouco os sectores máis favorecidos amosan un maior interese pola cuestión, ben tratando de se escudaren na exención fiscal ou desatendendo as súas obrigas cando son titulares de dereitos señoriais que gravan o tránsito²⁸. “*Clama incesantemente a xustiza por cortar de raíz as vexacións intolerables que padecen (os veciños) co gravame e opresión de tales contribucións (de portádegos, pontádegos, barcaxes e outros desta clase)..., e polo ruinoso das súas entradas e saídas..., en que non se gastan cartos..., (aínda que) cobrando o que lles dá a gaña*”²⁹. Non se di, sen embargo, que na maior parte dos casos a causa principal da desatención dos pasos, sen xustificala indolencia dos titulares, era a escaseza dos ingresos logrados neles, xeralmente insuficientes para financiar como era debido traballos de construción, reparación ou conservación.

²⁵ AHPO. Municipal. Caixa 154.

²⁶ AHRG. Real Intendencia. Leg. 52, núm. 125. Tamén é frecuente que os veciños argumenten contra a reparación dos camiños sinalando que as “xentes foráneas”, que pasan por eles, ameazan a seguridade das aldeas.

²⁷ AHRG. Real Intendencia. Legs. 38, núm. 230 e 235; 44, núm. 32; 52, núm. 125. Tamén en AHPO. Municipal. Caixa núm. 153.

²⁸ Obrigas que se imponen por Real Orde de 1780, segundo as cales deben manter en bo estado os pasos sobre os que se reciba dereito a establecer aranceis os beneficiados.

²⁹ AHN. Consellos. Leg. 2921. Ver tamén leg. 2922.

As queixas formuladas polos usuarios son numerosísimas³⁰. Como as que constan no “*expediente formado (en 1806) sobre as perdas que se ocasionan en Galicia pola inobservancia da cédula de 1784 relativa a portádegos e barcaxes*”³¹. As peaxes dunha barcaxe, portádego ou pontádego podían variar entre un e catro reais por persoa ou cabalería, segundo que unha e maila outra fosen cargadas ou non, e dependendo de qué clase de produto levasen ó lombo, da turbulencia das augas no momento en que se queira pasa-lo río ou, simplemente, do humor do que ese día gozase ou padecese quen tivera que atende-lo paso. Pero incluso na cota máis baixa era abondo caro para o usuario común. E ó ser Galicia un país de relevo accidentado e atravesado por numerosas correntes de auga, como xa vimos, era elevado o número de lugares habilitados para vadealas, de xeito que moi curto tiña que se-lo desprazamento para que non houbera que pagar polo paso máis dunha vez, o que tamén encarecía a viaxe dos usuarios accidentais.

Tan extrema era a situación do mal estado e servizo dos pasos, que os transeúntes facían canto podían por eludilos, aínda que tiveran que alonga-la ruta con rodeos. Iso facían normalmente, por exemplo, os arrieiros maragatos, que para pasar da Limia a Tui subían ata Ourense, aumentando en case tres veces a distancia con tal de eludi-las barcaxes que había sobre o Miño en Crecente (Sarmiento, 1754-1755). E o mesmo sucede cos veciños da contorna da ponte de Návea, entre as xurisdiccións de Río e a Pobra de Trives, para os que resultaba especialmente oneroso pagar a diario o pontádego do caso, tendo en conta que tiñan terras de labor a ámbolos dous lados do río³². Tamén pode haber sobre este asunto abondosas citas documentais.

O caso é que, sen embargo, malia ser xeral a consciencia de que a insuficiencia e o mal estado dos camiños operaba coma unha pexa para o crecemento económico, a sociedade afectada non parecía nin querer, nin ser capaz de xerar por si mesma a solución precisa. Cando se deseñaban proxectos, non se executaban, ou só con gran lentitude, interrupcións e suspensións de longa duración ou definitivas³³. Unhas veces porque o sistema de tributos sobre o tránsito ou de recargas sobre os impostos directos, como xa vimos, non resultaba ser un sistema nin eficiente nin suficiente de financiamento; outras por mor das diferencias políticas que, de modo especial na inestable España do século XIX, podían impedi-la normal execución de calquera proxecto que requirise facer obra nun prazo temporal máis ou menos longo³⁴.

³⁰ AHN. Consellos. Legs. 2921, 2922 e 993. Relátanse aí moitas respecto do carácter aleatorio e caprichoso dos aranceis, e do incumprimento reiterado das obrigas consecuentes de quen os recada.

³¹ AHN. Consellos. Leg. 2922.

³² AHN. Consellos. Leg. 1242, núm. 14.

³³ En 1802 o ritmo de construción da estrada Madrid-A Coruña era de quilómetro e medio ó ano; ver Alzola y Minondo (1979).

³⁴ Os traballos da estrada Benavente-Ourense-Vigo, por exemplo, foron abandonados pola empresa concesionaria ó se iniciaren as guerras carlistas.

Tampouco a ineficiente Administración da época axudaba a resolve-la papeleta. En 1785, cando se lles pide ás cidades de Galicia que dean conta do número de lugares nos que se cobran dereitos sobre o tránsito, tardan dous anos en contestar para rematar por dicir que lles resulta imposible maior celeridade “*non só pola constitución local do reino, (senón tamén) porque sucede cos concellos o seguinte: cando (os seus membros) reciben as circulares (de convocatoria), chaman (á 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 (do consistorio)*”³⁵.

Vólvese repetir unha situación de atraso semellante coa vereia real que saía de Viveiro cara ó sur: en 1800, a representación municipal e o cura párroco envíanlles ás autoridades un informe sobre o mal estado da tal vereia e a conveniencia de arranxala; consumiran xa un ano en elaboralo e gastaran agora outros dous en lograr que fora “recibido” por quen correspondese. En 1803 hai unha boa colleita de viño na zona, e o goberno acorda conceder unha recarga tributaria sobre a súa comercialización para sufragalos gastos da reparación da vereia; os veciños opóñense ó gravame, por ser circunstancial a súa base e excesivo o seu peso. No ano 1804 resólvese o preito que lles dá a razón ós opositores e o goberno responde anulando ese gravame e sinalando outro equivalente sobre o tráfico do sal e para o mesmo fin. En 1805 anúnciase a fin dos traballos de recoñecemento da vereia e dos terreos por onde discorre, coa correspondente fe pericial. En 1810 están listos un informe e mais un proxecto realizado polo arquitecto D. Melchor de Prado. En 1816 cítanse os medios para a execución da obra e en 1818 asinanse as autorizacións definitivas e dan comezo os traballos. ¡Pasaron en trámites dezanove anos!³⁶.

E aínda en 1829, cando se lles pide ós xustizas de tódolos núcleos de poboación, cotos e xurisdiccións de Galicia que dean parte do estado dos camiños e das vereas de cadansúa demarcación, malia ameazar con multa-los que non tomaran dilixencia en facelo, son moitos os que non contestan. Na provincia de Mondoñedo, por exemplo, chegaron a recadarse 836 ducados por esas sancións e 289 na de Ourense³⁷. Non atopei o dato para outras provincias, pero dubido que non sucedera nelas algo semellante ó que aconteceu nestas. Abonda co feito de que tal información deba conseguirse mediando coacción para decatármonos do grao de atonía social que atinxía a esta cuestión a comezos do século XIX.

E este caso non é unha excepción. En 1833 o alcalde maior de Mondoñedo edita unha circular na que manda “*que se comece desde logo en cada parroquia desta*

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

³⁶ Ibidem.

³⁷ AHPO. Municipal. Caixa 153.

*alcaldía, do xeito en que o prevé a Instrucción de 1797, a construír, compoñer, ensanchar e dar boa dirección ós camiños que a atravesan*³⁸. Repárese en que dende a promulgación da citada instrucción (1797) ata que se manda executar pasaron nada menos que trinta e sete anos. E non temos información acerca de se a orde foi cumprida ou non.

Tamén é frecuente que cando se vai executar un proxecto de obra camiñeira, os seus requirimentos financeiros xa non se axusten nin en moito nin en pouco ás estimacións orixinais. E sucede a miúdo tamén que no ínterim da dilación se formulen demandas e controversias sobre se o propio proxecto non debería ser modificado de raíz ou incluso abandonado, por teren cambiado co paso do tempo as circunstancias en que fora concibido. Deste xeito, aínda que se mande preparar un bo número de expedientes de construción e arranxo de camiños en Galicia a partir da segunda metade do século XVIII, toda esa serie de dificultades acaban por bloquear moitos deles antes ou durante a súa execución (Artaza Montero, 1987)³⁹.

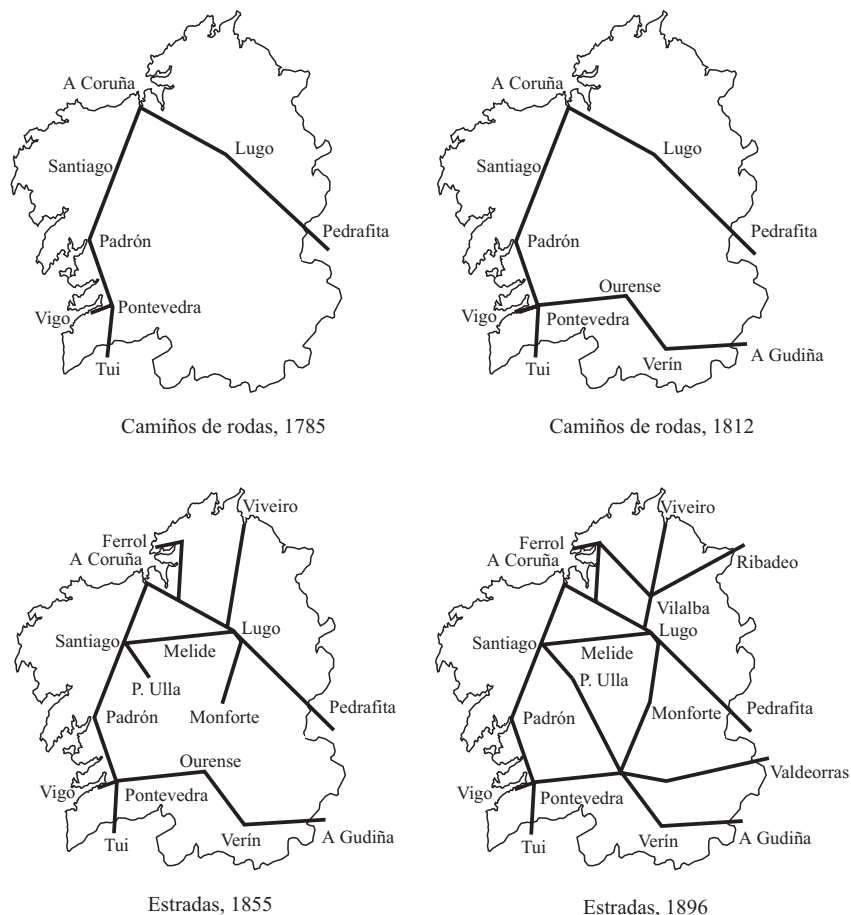
Así as cousas, non é desproporcionado pensar que *“se non se construían ou reparaban os camiños era porque resultaban innecesarios”* (García-Lombardero, 1975, p. 6) ou que, cando menos, non se percibía con suficiente amplitude social esa necesidade. Incluso, referíndose a toda España, di Madrazo que *“cabería pensar que se a extensión e a calidade dos camiños non experimentan melloras substanciais (ó longo de varios séculos) sería porque (os que había) resultaban suficientes para atende-la demanda dos fluxos de persoas, mercadorías e noticias”* (Madrazo, 1984).

A partir de 1833, ó abeiro dos programas reformistas liberais, a cuestión dos camiños en España parece recuperar un lugar central nas preocupacións gobernamentais, ata tal punto que en vinteseite anos, ata 1859, se produciron nada menos que 2.972 disposicións lexislativas sobre o asunto, a unha media de máis de 110 por ano. Eran de moi diversa importancia, como é lóxico, pero algunhas delas constitúen a primeira formulación dunha visión integrada do sistema de transportes terrestres, a delimitación das competencias administrativas sobre os diversos tipos de estradas e camiños e a consideración orzamentaria expresa dos recursos dispoñibles para a súa atención⁴⁰. O Estado manifestaba así a súa arela “planificadora”. Tamén a súa máis acentuada vontade “executora”, pois *“dende 1840 a 1856, a rede viaria dobrará a extensión do realizado nos noventa anos anteriores”* (Madrazo, 1984, p. 172), e de aí en diante o desenvolvemento das estradas experimentará xa un crecemento sostido (Alzola y Minondo, 1979).

³⁸ AHRG. Intendencia. Leg. 52, núm. 132.

³⁹ García Tato (1998) recolleu a documentación completa sobre o proxecto de reparación do camiño real que pasaba por Valdeorras, entre 1755 e 1805; a ampla información que ofrece ilustra ben o que estou dicindo.

⁴⁰ “Colección de leyes, decretos, ordenes, reglamentos e instrucciones relativos al ramo de Obras Públicas”, suplemento da *Revista de Obras Públicas*, Madrid, 1855-1860, ¡12 volumes!

Figura 2.- Os camiños de rodas de Galicia, 1875-1896

Pero que daquela comezaran a abrirse máis quilómetros de estrada do que nunca antes se fixera non quere dicir que abundaran para compensa-los atrasos acumulados e cubri-las necesidades do seu presente, nin sequera que o ritmo das obras fora satisfactorio: partíase dunha situación anterior moi precaria. E non se executaba ó mesmo ritmo en tódalas partes de España, nin os distintos tipos de estradas eran atendidos con igual dilixencia⁴¹. Así, por exemplo, para o caso de Galicia, nese momento a situación da rede das estradas xerais e transversais é a que se presenta na táboa 1.

⁴¹ “(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).

Táboa 1.- Estradas xerais e transversais. Galicia, 1855

| | LONXITUDE TOTAL | QUILÓMETROS CONSTRUÍDOS | QUILÓMETROS EN CONSTRUC. | PENDENTES |
|---------------------|--------------------|----------------------------|-----------------------------|-----------|
| XERAIS | | | | |
| 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 | |
| TRANSVERSAIS | | | | |
| 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 |

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

A lonxitude conxunta total desas estradas representa unha parte importante da rede total de estradas de España (o 14,81 por cento), pero se a medimos só en termos de quilómetros construídos a porcentaxe cae en máis dun punto e medio. Ademais, as obras non avanzan en tódolos tramos por igual: na de Madrid-Vigo, os que transcorren dentro da provincia de orixe xa están construídos no século XVIII, mentres que a construción dos que o fan polas provincias de Salamanca, Zamora e Pontevedra é moito máis lenta, pois avanza entre 1842 e 1855 a un ritmo de só 9,82 quilómetros por ano. Na de Madrid-A Coruña ocorre outro tanto: o tramo madrileño tamén está construído dende a segunda metade do século XVIII, entre 1842 e 1848 só se traballa nos que transcorren polas provincias de Valladolid e Zamora, e faise a un ritmo de só 14,14 quilómetros por ano (Madrazo, 1984, pp. 174-178). As consecuencias reflectíanse, claro está, nos tempos de viaxe: para ir de Londres a Edimburgo (650 quilómetros, aproximadamente) en 1750 precisábanse doce días, percorrendo arredor de 50 quilómetros por día, mentres que para ir de Madrid á Coruña (arredor de 660 quilómetros) no mesmo ano eran necesarios non menos de dezaseis días, cun percorrido diario duns corenta; pero mentres que en 1850 o primeiro traxecto xa só ocupaba un día, para o segundo aínda eran necesarios cinco e medio⁴². A mellora temporal no tramo británico fora do 91,66 por cento, mentres que no español non lograra pasar do 65,62 por cento.

Respecto das estradas transversais (que circulan só dentro do territorio de Galicia), podemos construí-la táboa 2, na que se pode observar que a situación aínda é peor.

⁴² Para o tramo británico ver Hobsbawm (1977) e para o español Madrazo (1984).

Táboa 2

| ESTRADA | PERÍODO | km CONSTRUÍDOS | km/ANO |
|------------------|-----------|-------------------|--------|
| 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 |

FONTE: Ibidem. táboa anterior.

Deste xeito e aínda que en 1840-1865 hai en Galicia arredor de 7.500 quilómetros de camiños, o 71,62 por cento deles son aínda de ferradura (García-Fuentes, 1995). E cando nos imos achegando á fin do século, en 1887, e por cousa das enquisas sobre a crise agrícola e pecuaria, o enxeñeiro xefe de Obras Públicas da 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 Deputación provincial e tódalas correspondentes ós municipios*”. E o Concello de Ribadavia tamén sinala que “*non se pode considerar rematada a rede de comunicacións nesta zona*”⁴³, sinalando carencias semellantes ás da provincia toda. E esa é a tónica xeral das respostas que proceden de toda Galicia. Aínda en 1889, Juan Neira relata unha súa viaxe dende Valdeorras a Brañuelas, onde vai toma-lo tren cara a Madrid e advirte 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 Cancela, 1889). E outra vez volveremos atopar demoras extraordinarias debidas a causas estritamente administrativas, como aquela que se denuncia no mesmo Ourense en 1890, aínda que esta vez culpando ós sucesivos enxeñeiros xefes dunha indolencia que ten como consecuencia que, cincuenta anos despois de que a provincia lle adiantara ó Estado unha suma próxima ós nove millóns de reais para cofinanciar con el a estrada de Villacastín a Vigo, nin se fixera a estrada nin se lle restituíran á provincia os adiantos innecesarios (Cid Hermida, 1890).

En 1906 o Ministerio de Fomento diríxese ó de Agricultura e ós municipios e deputacións provinciais para que concorran co Estado no labor de construír en toda España 6.000 quilómetros de camiños veciñais. Tres anos despois só están en construción (non construídos aínda) algo menos da metade, polo que o goberno reitera o chamamento (Ministerio de Fomento, 1906). A maior parte das administracións locais manifestáronse economicamente incapaces de responder correctamente a ese tipo de iniciativas. Moi poucas foron as que trazaron proxectos a este respecto, e a maioría das que o fixeron foi con notable atraso. En Galicia o problema era especialmente extremo, como se deriva dos informes reiterados das súas respectivas

⁴³ AGMA. Crédito territorial y bancos agrícolas. Leg. núm. 123.

institucións. O ritmo de construción de quilómetros de estradas estatais no territorio de Galicia é notablemente inferior ó que se lle imprime ás mesmas obras no conxunto de España, de maneira que en 1896 estas representan en Galicia o 7,17 por cento do total das de España toda, porcentaxe que en 1873 era 3,7 puntos máis alto. A situación relativa de Galicia no conxunto de España, con respecto á construción de estradas de competencia estatal, viña empeorando ininterrompidamente desde 1873. É máis difícil compoñer-la información estatística sobre os outros tipos de estradas, de competencia das deputacións provinciais e dos municipios, pero pode abondar, para ter unha idea de que evolucionan peor cás de competencia estatal, con saber que neste tempo é un debate aberto a incapacidade das administracións locais para actuar neste terreo e incluso a posible conveniencia de arrebatárlle-las súas competencias sobre isto.

Táboa 3.- Estradas de competencia estatal. Galicia, 1872-1919

| ANOS | 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 |

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

Nesta época, ademais, o problema dos camiños e das estradas vai tomando novas dimensións. En primeiro lugar, a do seu carácter complementario respecto das liñas ferroviarias, que están chegando a Galicia⁴⁴: o ferrocarril ofrece un servizo de transporte sen competencia para ningunha outra alternativa de transporte terrestre e para servizos de longa distancia e gran volume, pero ten unha escasa capilaridade terminal, o que lle resta eficacia nos transportes de curta distancia e escaso volume, máis próximos ó simple reparto. A medida que se alongan as liñas do tren, vaise volviendo manifesta a necesidade de aumentar esa capilaridade terminal mediante o trazado de estradas que formen radios a partir das súas estacións e paradas, complementándoo nesa fase última do transporte a carón do usuario. A chegada do ferrocarril non reduce, pois, a preocupación polos camiños e estradas, senón que a acentúa.

En segundo lugar, a irrupción do automóbil modifica de raíz o concepto mesmo de estrada, dadas as súas específicas características técnicas. Con el tamén será preciso cambia-la concepción do sistema de transportes terrestres, ata tal punto que

⁴⁴ A liña desde A Coruña ata Madrid, por Lugo e Ponferrada, queda definitivamente aberta en 1883. A de Vigo a Ourense, ó quedar postergado o enlace con Zamora ata despois da Guerra Civil, será prolongada ata Monforte, para conectar con aquela e para non deixar sen saída o tráfico cara a Madrid procedente de Vigo.

podemos dicir que coa súa chegada comeza un novo mundo neste terreo (Uriol Salcedo, 1990). Pero esa é outra cuestión, que reborda o límite prefixado para estas páxinas.

FONTES

Siglas

AGS: Archivo General de Simancas.
 AGMA: Archivo General del Ministerio de Agricultura.
 AHN: Archivo Histórico Nacional.
 AHPO: Arquivo Histórico Provincial de Ourense.
 AHRG: Arquivo Histórico do Reino de Galicia.
 BUS: Biblioteca da Universidade 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 estudio 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 de Compostela.
- GARCÍA-FUENTES, M. (1999): *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*. A Coruña: Universidade da Coruña, Servicio de Publicacións.
- GARCÍA-LOMBARDEIRO, 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 Gípuscoa 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 fluviaís 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.
- 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.