

SANTOS MADRAZO MADRAZO

*Precios del transporte y tráfico de
mercancías en la España de finales
del Antiguo Régimen*

ARTICULO PUBLICADO EN LA REVISTA

•MONEDA Y CREDITO•

Precios del transporte y tráfico de mercancías en la España de finales del Antiguo Régimen

Por

SANTOS MADRAZO MADRAZO

Una operación de transporte resulta siempre más cara que la aplicación bruta de las tarifas permite suponer. Su coste medio supera al directamente soportado por el país o por el cliente, ya que, sobre la economía general, gravitan una serie de gastos suplementarios debidos a las subvenciones que el Estado dedica de forma directa o indirecta al transporte —piénsese en la protección gubernamental a la real cabaña de carreteros o en la construcción y conservación de la red viaria, sobre todo cuando no existen peajes o éstos están en manos de los privilegiados quienes exaccionan sin contraprestación. Hay, además, otra serie de cargas anexas que elevan las tarifas netas y recaen sobre el usuario por la razón de no existir un transporte perfecto, pues tal utopía supondría una duración nula, una seguridad total y un porte "puerta a puerta". No es lo mismo, por citar un caso, efectuar un traslado de quince que de dos días porque la ganancia de tiempo produce una economía de salarios superior, en alguna situación, a la del propio transporte.

El coste del acarreo dependerá, por consiguiente, de la infraestructura viaria, de la profesionalidad o estacionalidad del transportista, de la velocidad de la circulación, del tipo y capacidad de carga de los carruajes o bestias, de la cantidad porteada y, cómo no, del precio del producto transportado. Tampoco son desdeñables factores como el embalaje, vuelcos y accidentes, deterioro de la mercancía por inclemencias climáticas, ruptura de la carga, inmovilización de un vehículo, ausencia de fletes, robos y otros gastos en ruta. Todo ello repercute de manera difícilmente soportable en el precio final de los artículos. En ocasiones, el coste del transporte entre los centros de producción y de recepción se eleva por encima de una cierta tasa, dependiendo del valor de los productos, y provoca la paralización del intercambio, obligando a que, a falta de otros lugares de abastecimiento, la propia producción no sobrepase el límite del autoconsumo. En cualquier

caso, los bienes de subsistencias y los de consumo indirecto, generalmente de no mucho valor, aguantan muy mal los portes.

Hace ya más de cuarenta años Labrousse resaltó el papel fundamental que, en la historia de los precios del grano, han jugado las tarifas del transporte al reducir, dada su dificultad y coste, la concurrencia comercial a un arma de corto alcance. Su baremo siempre será factor importante para explicar la diversidad de los precios agrícolas a nivel regional o comarcal e incluso entre localidades vecinas. Ello obligará a estar de acuerdo con que "cuando una subdelegación está comunicada por carreteras difícilmente utilizables, un precio local nace, se instala y se fortifica allí, al abrigo de una red de comunicaciones impracticables en las que se empana y ahoga la concurrencia. Si la región produce más trigo del que consume, los precios serán relativamente bajos, como consecuencia de las dificultades que el trigo encuentra para entrar: en el primer caso es el excedente exportable, reducido en los gastos de acarreo, y en el segundo es el pasivo importado recargado con estos mismos gastos, los que tienden, por lo menos teóricamente y en las mismas circunstancias, a determinar el nivel de los precios"¹. Lo que sugiere Labrousse es que, sin descuidar la relación del coste del porte con la distancia, peso o tipo de transporte, se acentúe la correlación entre precio de la mercancía y coste del acarreo, ya que, en el precio final, influye la distancia, pero también el precio en origen. Y esto es así, como veremos en algunos casos, porque la incidencia del coste del transporte es tanto más baja cuanto más elevado es el valor de lo trasladado y tanto más elevada cuanto más bajo sea el valor de lo transportado. Tal relación, inversamente proporcional, se hace más explícita en momentos de crisis de oferta y demanda, en que la subida de los precios de los granos se ve acompañada por el aumento de los costes del transporte, aunque éstos nunca lo hacen en la proporción de aquéllos.

Debido a la desorganización del mercado interior, principalmente en las sociedades feudales, resulta familiar la imagen de unas zonas donde se

podren los productos, mientras en otras, no muy alejadas, la gente se muere de hambre. El transporte ayuda a aclarar esta realidad cuyo mecanismo tiene raíces, sin duda, más profundas, porque el camino puede crear tráfico, pero, por sí mismo, es incapaz de crear producción pese a constituir uno de los elementos necesarios de esa producción. A la facilidad de transporte deben acompañar, indefectiblemente, otros elementos de tipo natural o de tipo social, como son las posibilidades de mercados de salida, capaces de romper la falta de poder de compra. Y esto porque un sistema de transporte interviene decisivamente en las condiciones de la organización del espacio y en la localización de las actividades económicas y de los establecimientos humanos. Un estudio sobre su coste debe inscribirse, "a fortiori", en la estructura de los mercados, sin perder nunca de vista que el paso de un mercado local a un mercado nacional es inconcebible sin una renovación de las técnicas de transporte. Con las manufacturas ocurre algo similar a los granos, por cuanto aquéllas se desarrollan no por concentración sino por dispersión, ya que la distancia, más que la división del trabajo, dictaba los costes relativos de producción. Se me ocurren otras tres precisiones o más bien limitaciones. La primera responde a mi pretensión de hacer un balance sumario de la influencia de los costes de transporte en el precio de las mercancías. Dejo a un lado factores tan a tener en cuenta como la adaptación del camino al tráfico, el volumen y la dirección de los intercambios, la disarmonía entre la oferta y la demanda del transporte, la reducción de la fuerza motriz, la rebaja en la duración de los trayectos o el incremento en la regularidad del viaje. Tales variaciones, que son simultáneas al acceso social a la ruta, sufren hondas transformaciones, significando todo ello, dice Kula, que la productividad del trabajo en la transportación se incrementa más rápidamente que la productividad del trabajo en la producción². Los elementos citados, por contribuir a la disminución del coste del acarreo, deben ser tenidos siempre presentes, aunque no me detengo en su análisis, puesto que ello desbordaría el objetivo del tema-espacio que aquí me propongo³.

La segunda limitación viene dada por la carencia de series cronológicas homogéneas que permitan medir con exactitud el grado de obstaculización

¹ Labrousse, Ernest, *Fluctuaciones económicas e historia social*. Madrid, 1962, p. 83. En el transporte, como elemento transformador de la estructura del mercado, han insistido los penetrantes trabajos de Sereni, Emilio, *Capitalismo y mercado nacional*. Barcelona, 1980, p. 84 y ss.; Sánchez Albornoz, Nicolás, *La crisis de subsistencia de España en el siglo XIX*. Rosario, 1963; el mismo, *España hace un siglo: una economía dual*. Barcelona, 1968; el mismo, *Jalones en la modernización de España*. Barcelona, 1975; Anés, Gonzalo, *Las crisis agrarias en la España Moderna*. Madrid, 1970, p. 209 y ss.; Fontana, Josep, "Formación del mercado nacional y toma de conciencia burguesa", *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*. Barcelona, 1973; García-Lombardero, Jaime, "La formación de un mercado regional: Galicia, 1860-1890". *Moneda y Crédito*, 119 (1971), 67-68; Ringrose, David, *Los transportes y el estancamiento económico de España (1750-1850)*. Madrid, 1972.

² *Problemas y métodos de la Historia económica*. Barcelona, 1973, pp. 524-5. En esta misma obra, p. 127, se señala la importancia y el carácter productivo de los transportes de mercancías al insistir en que su técnica y coste permiten comprender los procesos de desarrollo de la división social del trabajo, la regionalización de la producción, la conformación de los vínculos económicos extralocales y del mercado nacional.

³ Referencias y detalles en mi libro, de próxima aparición, *El sistema de comunicaciones en España, 1750-1850*.

representado por el sistema de transporte. Las irregularidades son, a veces, muy acusadas para una zona, en un mismo año y para el mismo cliente. En otras ocasiones, los datos sobre el recorrido seguido y el peso desplazado son incompletos, y tampoco resulta fácil calar en las diferencias entre el porteo en carro y a lomo o entre el transporte profesional y el estacional, ambos de distinta naturaleza, siendo el último el acometido por el campesino con tarifas más reducidas y presentando una oferta más elástica, pero sometida al ritmo de las estaciones y a las exigencias agrícolas. Pueden aducirse, sin embargo, testimonios heterogéneos y esparcidos por la geografía del país, tanto de orden cuantitativo como cualitativo, en número suficiente para presentar una imagen del problema.

Señalaré, por último, los puntos a tratar. Después de aludir al coste del transporte en la etapa anterior a 1750, insistiré en algunas sugerencias de ámbito general o sectorial para, a continuación, contar unos cuantos ejemplos de la segunda mitad del siglo XVIII y principios del XIX, seleccionando distancias, zonas y diversas mercancías, al haber decidido que ni pasajeros ni noticias tengan aquí cabida.

• • •

No es necesario entrar en el tema de las relaciones de producción, de la capacidad de la demanda o de la comercialización de productos para afirmar que, con anterioridad a 1750, la naturaleza de la red viaria y los medios de transporte, por sí solos, influían de manera clara en el mercado interior a través de unos costes de desplazamiento elevados. Bastará referirse a las tasas oficialmente autorizadas entre 1558 y 1681 para observar que siempre representaron una parte considerable del precio de los cereales y de otras mercancías. Si damos por supuesto que, entre ambas fechas, la tasa de la fanega del trigo varió entre 9 y 18 reales (1 real = 34 maravedís), la tarifa autorizada para el transporte oscilaría entre 15 y 95 maravedís/tonelada/kilómetro (M/T/K), según distancias, líneas o vectores utilizados. Puede hablarse, sin embargo, de promedios cercanos a los 30 M/T/K, o lo que es parecido, hacia el kilómetro 400 era doblado el valor del precio del trigo, como consecuencia de los altos índices tarifarios. Tales estimaciones podían ser parcialmente alteradas por el estado de los caminos, el medio de transporte, el itinerario a seguir o el ritmo de las estaciones, al margen, claro está, de que las tasas promulgadas en las pragmáticas fueran respetadas, que no lo eran⁴. El mismo Domínguez Ortiz refiere el acarreo,

en 1652, de 1.730 fanegas de trigo entre Castilla la Vieja y Córdoba. Si costaron 31.140 rs., el porte equivalió, a razón de 10 rs. y 6 mrs. en fanega, a 17.605 rs., esto es, a unos 16 M/T/K, y una repercusión en el coste final del producto del 55,5 por 100. Si en este caso parece se guardó la tasa de transportes no ocurriría lo mismo, en 1627, con el envío de trigo italiano remitido a Madrid desde Alicante y donde el porte supuso 20 rs. en fanega o, lo que es parecido, 37 M/T/K. De igual forma, otra partida de más de 1.000 fanegas, comprada en Zamora en 1647 a 18 rs. la fanega, salió en Móstoles a 30 rs., lo que representa una tarifa superior a los 37 M/T/K y una incidencia en el coste final del trigo del 66,6 por 100. Sin pretensiones de exactitud, un cálculo de mediados del siglo XVII mostraría que si un carro de trigo cuesta en Burgos 200 rs., al llegar a Aranda de Duero, el sobrepeso del transporte ha elevado el valor de ese carro a 260 rs., 320 rs. en Buitrago y cerca de 400 rs. en Madrid. Si la mercancía tenía un menor coste en origen, como es el caso de la cebada, el porcentaje añadido por el transporte sería proporcionalmente mayor, y el carro de cebada de Burgos habría multiplicado su valor, en Madrid, por más de tres. Puede asegurarse, en consecuencia, que el estado de la red y los medios de transporte hacían prácticamente imposible el traslado de mercancías voluminosas y baratas a grandes distancias. Ello no quiere decir que de modo excepcional y cuando no hubo otro remedio se transportara trigo desde la Tierra de Campos a Sevilla, aunque los portes supusieran multiplicar por 2-4 veces el valor de este cereal, entre el centro de producción y el de recepción.

La incapacidad de autoabastecerse por parte de algunos núcleos urbanos refleja esta misma conclusión. La Tierra de Cáceres, a pesar de su débil población y de la abundancia de tierras labrantías, experimenta algunos años un déficit en el abastecimiento. Para el panadeo de la citada villa hubo necesidad de importar, entre 1735 y 1739, más de 25.000 fanegas de trigo, traídas de los pueblos de la misma provincia, pero también de Campanario, Almendralejo, Salamanca, Toro, Zamora y otras localidades de Castilla y de la Mancha⁵. Al entrar en juego el coste del transporte elevó los precios de los alimentos en origen de forma "disparatada", de suerte que las tarifas del porte, según diversos casos aducidos por el mismo Zulueta, alcanzaron los 42, 61, 63, 75, 75 y 84 M/T/K. Si los precios de compra oscilaron en torno a los 28 rs. la fanega —aunque hubo variaciones desde los 16 a los 45 rs.— será correcto concluir que el trigo comprado a unos 260 kilómetros duplicaba su valor al llegar a Cáceres, incre-

⁴ Domínguez Ortiz, Antonio, *Alteraciones andaluzas*. Madrid, 1973, pp. 32-4 y 48.

⁵ Zulueta Artaloytia, José Antonio, *La Tierra de Cáceres*. Madrid, 1977, pp. 133-5.

mentándose esta proporción si el precio del cereal era más barato. Y, no se olvide, Salamanca, Zamora y Ciudad Real distan, respectivamente, de la capital cacereña 211, 273 y 320 kilómetros.

A falta de series homogéneas citaré otros ejemplos con los que limitar el banco de las hipótesis, aspecto que se ve reforzado por la coincidencia de todos los casos en subrayar el impacto del coste del transporte sobre los bienes de subsistencia. Sin olvidar las oscilaciones en el precio de los granos o de otras mercancías de consumo indirecto, apuntaré que el acarreo, hacia 1700, de 500 fanegas de trigo desde Getafe al Hospicio de Madrid, costó 750 rs., mientras 252 fanegas de cebada salieron por 336 rs., lo que supone unas tarifas aproximadas de 78 y 89 M/T/K, respectivamente⁶. Para evitar arbitrariedades, pero consciente de los gastos del transporte, el concejo de Villanueva de Córdoba, el 22 de mayo de 1720, prohíbe a los harineros y demás conductores, en carro o a lomo, exigir más de 17 mrs. en fanega de trigo y centeno por legua, y de 14 mrs. en la de cebada. Quiere ello decir que la tasa gira alrededor de los 60 M/T/K. Pero si los granos soportan mal las grandes distancias, otros productos de mayor volumen, poca densidad y escaso valor están definiendo una situación de extrema gravedad —limita con el absurdo— cuando se les obliga a efectuar un traslado. Este es el caso reflejado en la orden remitida el 25 de abril de 1709 a pueblos cordobeses para que envíen al Puerto de Santa María 2.700 carros de paja con destino a la provisión del ejército. A Villanueva de Córdoba le afectó el reparto con 60 carretas de 48 arrobas cada una. "Lo grave del impuesto, comenta un historiador local, no consistió, como puede comprenderse, en el valor del género, que era relativamente escaso. Lo costoso fue el gasto y el trabajo enorme que representaba en aquella época el conducir 60 carretas cargadas de paja a una población tan distante, por caminos de herradura, en los muchos sitios era difícil transitar con vehículos"⁷.

Otra prueba de la confusión y de la irregularidad en los costes —pero siempre caros— la refleja el traslado de azogue desde Almadén a Sevilla. Hacia 1620 se cobraban 60-65 rs. por un carro con 32-40 arrobas de carga, aunque también rigieran otras tarifas de 7-8 rs. por 4 arrobas transportadas en carreta, durante el verano, así como 11 rs. si las 4 arrobas se portaban a lomo y en invierno. Equivale a decir que el coste del transporte oscilaba entre los 28 y los 44 M/T/K, medida un tanto elevada si se tiene

en cuenta que la distancia entre los puntos citados es superior a las 33 leguas anotadas por Matilla Tascón⁸. Lo que resulta significativo es ese 60 por 100 de diferencia entre el acarreo en carreta y en verano y el transporte en caballería y en invierno, representando tales variaciones estacionales, en algún caso, nada menos que el 78 por 100 en el precio del transporte. Bastante más barato era llevar un carro con 36 arrobas de leña a Almadén desde 70-75 kilómetros, puesto que salía por sólo 7-8 reales, mientras, para la misma distancia, una cabalgadura con 7 arrobas sólo cobraba 30 mrs. En este caso, la ventaja juega a favor del animal y en contra del vehículo. Entre recorridos breves y largos las diferencias son, asimismo, abismales, jugando los costes a favor de las distancias mayores. Si, en 1591, el transporte de 1.610 arrobas de aceite desde Ecija a Sanlúcar de Barrameda salió a 64 M/T/K, desde la hacienda de Quintos, próxima a Sevilla, a dicha capital supuso unos gastos casi seis veces superiores, esto es, a 370 M/T/K. Por el contrario, la repercusión del transporte en el precio final del aceite fue del 47 por 100 en el primer caso y de un 4 por 100 en el segundo. El mismo Ponsot cita otros ejemplos de gastos de transporte y su impacto en el precio de los productos agrarios andaluces, pero siempre traducen la rigidez y la débil eficiencia del sistema regional de transportes⁹.

En una línea muy cercana a la regulada por la tasa, cabe citar una referencia de Valverde de Arrieta para finales del siglo XVI¹⁰. Los doce arrieros con 50 machos llevaban 600 arrobas de hierro, pescado, lienzos y otros géneros desde Vitoria a Madrid. Los portes supusieron 2.400 rs., y la utilidad para los arrieros fue de 1.400 rs., después de descontar los 300 rs. de sus gastos personales, 400 rs. de cebada para las bestias y otros 250 rs. en gastos diversos. Esto es, el coste del transporte representó 34 M/T/K. A pesar de lo prohibitivo de tales precios, con remarcada incidencia en el caso de los cereales, no hubo otra solución que aceptarlos, sobre todo cuando las crisis de morfología clásica no dejaban otra alternativa. De clarividente puede calificarse la opinión de un viajero al hablar de la desigualdad de unas provincias que se mueren de hambre o se despueblan, mientras sus vecinas tienen sobrantes de granos y otros abastos¹¹.

⁸ *Historia de las minas de Almadén*. Madrid, 1958, pp. 109-10, 132, 160-3, 191-4 y 234-6.

⁹ Ponsot, Pierre, "En Andalousie occidentale: systèmes de transports et développement économique (XVI^e-XIX^e siècle)". *Annales* (1976), pp. 1204-8.

¹⁰ En Domínguez Ortiz, Antonio, *El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*. Madrid, 1973, p. 95.

¹¹ Brunel, Antoine de, "Voyage en Espagne (1655)". *Revue Hispanique*, XXX, p. 458.

⁶ BN, ms. 19.115. *Libro de cuentas de las Granjas de Getafe*. Pertenecían al monasterio del Paular.

⁷ Ocaña Prados, Juan, *Historia de la villa de Villanueva de Córdoba*. Madrid, 1911, pp. 93 y 103.

Las repercusiones de los costes del transporte eran también importantes en el sector industrial. Miguel de Zabala y Auñón afirma haber comprado, pese a las muchas circunstancias adversas, lanas catalanas de tan buena calidad y precio como las inglesas. Reconoce, sin embargo, que no pueden competir con las manufacturas extranjeras porque en Cataluña "no hay lanas refinadas para la fabricación de estos paños de primera calidad, y vienen a comprarlos a Segovia, y otros sitios no menos distantes, cuyo porte es costosísimo, porque ha de ser a lomo; y si los paños vuelven a venderse a las Provincias donde no hay Fábricas, tienen otro porte considerable"¹². Y Bernardo de Ulloa, comentando los defectos de los malos caminos en las tarifas de transporte, y de ambos en el tráfico, explicará la necesidad de superar dichas dificultades si una "suntuosa fábrica de hoja de lata", que está al sureste de Ronda y a cuatro leguas de Estepona y de Marbella, quiere sacar sus productos a la costa¹³.

Incluso en el acarreo de moneda, tan frecuente en esta época debido a la falta de una auténtica red bancaria, el precio del transporte incide de manera importante, pese a ser una mercancía de elevado valor. El vellón, por ejemplo, requería docenas de acémilas para trasladar unas docenas de miles de ducados representando su coste hasta el 4 por 100, y más si se trataba de un desplazamiento como el de Madrid a Barcelona o el de Sevilla a Alicante. Transportar 100 rs. de vellón a una distancia de 100 leguas, costaba de 8 a 10 mrs., entre 16 y 24 mrs. si el recorrido era de 20 leguas, 34-38 mrs. si el trayecto eran 40 leguas, 68-88 si eran 80 y 102-136 mrs. por 110 leguas; con la plata, esta medida disminuía a la cuarta parte¹⁴. A estos costes debe agregarse el cobrado por la inseguridad de los caminos que obligaba a llevar escoltas numerosas pero poco eficaces, como ha contado Joan Reglá, en la descripción de los trazados del oriente peninsular, al referirse al bandolerismo en las rutas de los metales preciosos.

Si algo he de concluir es que las cualidades comerciales de una mercancía dependen de la frecuencia de su uso o consumo, de la estima en que generalmente es tenida, de su aptitud para ser trasladada y de que su valor

¹² *Miscelánea económico-política o discursos varios sobre el modo de aliviar los vasallos con aumento del Real Herario*. 3.ª ed., Madrid, 1787, pp. 132 y 139. Conviene recordar, asimismo, las dificultades —superadas— para transportar maderas y otros materiales de construcción, desde regiones alejadas, para levantar catedrales, palacios y monasterios. Un ejemplo en Fray José de Sigüenza, *Historia primitiva del Escorial la más rica de cuantas se han publicado. Escrita en el siglo XVI*. Madrid, 1881, pp. 191 y ss. También a Medina del Campo, asegura Antonelli en sus *Memorias*, llegaban este tipo de mercancías, y hasta de 60 leguas de distancia.

¹³ *Restablecimiento de las fábricas y comercio español*. Madrid, 1740, p. 32.

¹⁴ *Tassa por menor de los intereses que podrán llevar las diputaciones por los cambios de una parte a otra dentero del Reyno* (s.l., s.i., hacia 1627: BN, R/24.024).

permita un coste de transporte tolerable. En consecuencia, ni los géneros de escaso valor y de difícil conservación ni aquellos que no soporten una prudente relación entre el precio de producción y el precio del transporte serán objeto fácil de intercambio, mientras los artículos de poco peso, larga conservación y alto valor pueden permitirse el lujo de ser trasladados sin tanta dificultad. Si es incuestionable que alimentos, materias primas y manufacturas adquieren un valor cuando se les pone en manos del consumidor —el transporte tiene la doble función de factor de producción y de producto—, la situación de la red viaria y el volumen, rapidez y precio del porte influirán en el desarrollo económico o serán el reflejo de unas escasas comunicaciones interiores. En ello insiste el testamento de Alberoni cuando dice que los ríos navegables, canales y carreteras de otras zonas europeas sólo han producido, en España, una "admiración estéril". La consecuencia se palpa en el freno de los intercambios, apenas aliviado por las insustituibles acémilas, hasta el punto que "el comercio en el interior del reino es tan difícil como en los países más salvajes"¹⁵.

Es correcta la afirmación de que el tráfico entre la meseta y la periferia estaba sometido a un ritmo costoso y sólo atenuado cuando sonreía la esperanza de un retorno o cuando la mercancía tenía un alto valor intrínseco. Tal diferenciación es señalada por Bernardo Ward al decir que:

...*"la falta de comunicación entre las provincias interiores y el mar, carga de trigo, vino o aceite, si se ha de llevar 50 leguas hasta el mar, subirán los portes al doble más que el precio del género; y así nadie lo comprará, y no hallando el labrador despacho, de nada le sirve trabajar, y disiparse en criar el fruto". La situación cambia, añade, si transportamos "una carga de seda que vale doscientos doblones, y aunque se lleve 50 leguas, no pasarán de uno por cien los portes, que es lo mismo que nada"*¹⁶.

Relaciono este aserto con otro del corregidor de Alicante: en la región levantina, la producción de granos no era suficiente para el consumo ni "aún en los años de mayor abundancia", por lo que deben abastecerse en

¹⁵ *Testament politique du cardinal Jules Alberoni. Recueilli de divers Memoires, Letres et Entretiens. Traduit de l'italien*. Lausanne, 1753, p. 59.

¹⁶ *Proyecto Económico, en que se proponen varias providencias, dirigidas a promover los intereses de España...* Madrid, 1779, pp. 8-9 y 43.

las comarcas cercanas, recurrir a la importación del extranjero o a lo traído desde Andalucía por cabotaje, pues "de Castilla y la Mancha, aún cuando le haya, escusan de traerlo por lo costoso del acarreo, fuera del tiempo del Bacalao, que viniendo algunos arrieros a cargarle por no venir de vacío suelen traer algún poco..."¹⁷. La misma motivación —inexistencia de un comercio organizado de productos agrarios, acompañado de una carestía del precio del transporte— contribuía a no dejar salir fuera de las fronteras castellanas sus excedentes, lo que obligaba a las zonas periféricas a demandar con frecuencia el trigo extranjero, pues "aunque valga muy barato en Castilla, por lo lejos y malos caminos no lo acostumbran traer"¹⁸. Incluso el abastecimiento de Madrid, con las peculiaridades señaladas, se resiente de los elevados costes del transporte¹⁹. Y es que el trigo no aguanta los viajes largos, salvo en casos de extrema necesidad, como en momentos de gran escasez y de fuerte alza de los precios. Similar dificultad y carestía afecta a los vinos manchegos que podrían servirse a precios competitivos en las mesas de Europa y América, si no fuera porque la distancia de Valdepeñas a la costa repercute decisivamente en su precio²⁰. En el interior de Galicia, los caminos están "en el mayor deterioro" sin apenas permitir el tráfico rodado. El vino de la provincia de Orense salía, a lomo de caballería, por el puente de la capital y por las barcas de Pedro López, Barbantes, Castrelo, Ribadavia, etc. Era, por tanto, normal que la circulación se resintiese porque "sin buenos caminos, pronto despacho en los tránsitos de pontazgos, barcages y portazgos, y moderado arreglo en sus derechos, no puede el tragnero sacar partido, no veneficiando a muy alto precio su hacienda, cuio despacho, en tal caso le causa mucha detención, consumiendo interin toda la ganancia que ha sacado". Red viaria en mal estado, transporte a lomo e irregularidad en las exacciones de los barqueros explican que el vino de 1804 se tirara para desocupar las cubas en las que recoger la cosecha del año siguiente, o se vendiese a 10-16 rs. el modio, esto es, a la irrisoria cantidad de 1,25-2 rs. la cántara de 16 litros. Pero si este informe del vecino León de Puga aclara el encarecimiento del transporte y su impacto en la no consecución de mercados, es el regidor López Pereyra quien va más allá, al argumentar que la capital orensana estaba rodeada por siete monasterios, en un radio de 25 kilómetros, que percibían

378.000 ducados de renta, sin incluir "luctuosas" y otros ingresos y sin contar la existencia de prioratos y conventos de monjas que viven a cuenta de los diezmos. Así resulta más comprensible que, ante las quejas de los usuarios por la arbitrariedad de los barqueros, éstos se vean apoyados por las justicias nombradas y sostenidas en sus cargos por los monasterios, titulares, a su vez, de los barcages²¹.

En la industria sedera de Toledo y en la algodónera de Avila, los altos costes del transporte no pueden tampoco ser desdeñados, ya que no hacen sino demostrar una situación desventajosa respecto a los centros fabriles de la costa, fenómeno que afecta, en general, a toda la industrialización del interior²². Las reales fábricas de hierro colado —Liérganes, La Cavada, Marrón, Eugui, Orbaiceta, Muga, Trubia, Sargadelos, Jimena de la Frontera y Ronda— no pueden hacer frente a la demanda no sólo por falta de recursos para modernizarse y por la carestía de la leña, sino porque los costes del transporte encarecían el producto y éste no podía competir con el que ofrecían las forjas o ferrerías locales, e incluso con la madera utilizada todavía en enseres y aperos para usos que exigían ya el "ventajoso relevo mecánico"²³. Hasta la salida de la madera a los puertos se ve afectada por el mismo fenómeno²⁴, sin olvidar que este argumento de la necesidad de un transporte barato estuvo presente en los ministros carloterceristas a la hora de planificar una infraestructura viaria que se impusiera a la difícil geografía española y también —pero esto es otro cantar— a los obstáculos feudales a la producción e intercambio.

La recomendación está siempre implícita desde el momento en que las mercancías no pueden llegar lejos al ser asaltadas por el coste del porte en unos límites, más allá de los cuales el consumidor no es alcanzado. Transportar entre zonas de producción y de consumo requiere una diferencia de precios en tales productos capaz de cubrir los gastos de transporte, el beneficio de la operación y unos riesgos, muy frecuentes en esta

¹⁷ AHN, Cons., leg. 2.922, exp. 16. La relación entre distancias y mercado, referida a Galicia, en Larruga, Eugenio, *Memorias políticas y económicas...*, 45 vols. Madrid, 1787-1800, XLV, pp. 372-3.

¹⁸ Desdévise du Désert, Georges Nicolas, *L'Espagne de l'Ancien Régime*. París, 1897-1904, III, p. 99; Herr, Richard, *España y la revolución del siglo XVIII*. Madrid, 1964, pp. 110-2; La Force, James Clayburn, *The Development of the Spanish Textile Industry 1750-1800*. Berkeley, 1965; p. 49; el mismo, "Royal textile Factories in Spain 1700-1800". *Journal of Economic History*, XXIV (1964), 337-63; el mismo, "La política económica de los reyes de España y el desarrollo de la industria textil". *Hispania*, XXVI (1966), 3-28.

¹⁹ Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, José, *Historia de una empresa siderúrgica española: los altos hornos de Liérganes y La Cavada, 1622-1833*. Madrid, 1974, pp. 36 y ss.

²⁰ Marcillac, Pierre Louis, *Aperçus sur la Biscaye, les Asturies et la Galice...* París, 1807, p. 37.

¹⁷ AHN, Cons., leg. 4.173. En Anés, *Las crisis agrarias...*, p. 391.

¹⁸ En Carrera Pujal, Jaime, *Historia de la economía española*. Barcelona, 1943-1947, V, p. 44.

¹⁹ BN, mss. 10.714 y 19.425.

²⁰ Cruz y Bahamonde, Nicolás de la, *Viage de España, Francia e Italia*. 14 tomos, Madrid, 1806, y Cádiz, 1813, XII, pp. 139-40.

época, sobre todo en los desplazamientos de largo recorrido²⁵. El interés de esa operación desaparecía desde el momento en que se libraba una gran distancia, teniendo esto lugar, matiza Labrousse, incluso con el acarreo de cereales en años de crisis, pues, aunque la subida de los precios hace descender el coste proporcional del transporte, una mala cosecha es un fenómeno general que atañe a regiones enteras, por lo que el trigo importado ha de venir de tierras lejanas. Este recurso era oneroso y aleatorio, pero mucho menos para las gentes de la periferia, con enormes ventajas respecto a las del interior, al tener accesibilidad a las rutas marítimas. En Cataluña, por ejemplo, no sólo se piensa en importar grano, pues es conocida la presión que ejerce Barcelona sobre la producción de su "hinterland". Por ello se busca una solución técnica que releve a los medios de transporte tradicionales, puesto que "la mayor parte de los géneros que entran y salen de esta ciudad (Barcelona), y que forman su comercio con las provincias interiores, se conducen en carros, y como este modo de transporte, aunque tal vez el más barato comparado con otros, siempre produce un gran recargo en el precio de los géneros conducidos"²⁶.

Contra tales deseos de innovación opera, en primer lugar, la espera, aún de más de medio siglo, para dar con el vector adecuado: el ferrocarril y luego el camión. Por otra parte, el transporte no podía resolver, en exclusiva, las dificultades que estaban en las raíces de la circulación, por lo que, en más de una ocasión, los intercambios tendrían que dejar de hacerse y, por lo que respecta a las zonas periféricas, seguir importando grano en grandes cantidades. "Pero este mal no se remediaría, aunque se cogiese en Urgel todo el trigo necesario para la provincia, porque los crecidos portes en carros o a lomos lo encarecen; de modo que no puede sostener la competencia con el extranjero, y basta decir que el trigo traído a esta ciudad (Barcelona) desde Lérida cuesta de portes mucho más que el que viene de Filadelfia"²⁷. Los caminos, por sí solos, aunque aceleran o retardan las soluciones a los problemas del tráfico, no son la piedra mágica que pueda remediar el atraso de las fuerzas productivas ni eliminar los frenos impuestos por las relaciones de producción. Ahí estaba la carretera de Orduña que vinculaba una parte de la submeseta norte a Bilbao y, sin embargo, la conducción de mercancías, entre este puerto de mar y la Rioja, Navarra,

Aragón o ambas Castillas, excede en ocasiones el valor de los géneros transportados. El detrimento derivado de tal situación se refleja en la organización mercantil y en el hecho de que el mismo comercio se desvíe o retraiga. Similar perjuicio experimenta el abastecimiento de vino y trigo, por cuanto este último artículo, comprado en Burgos a 28 rs. la fanega, se vende en Bilbao a 42 rs., y eso "que los conductores hallan siempre aquí retornos acomodados"²⁸.

De las sugerencias apuntadas podría deducirse que el transporte a larga distancia estaba bien organizado y lo elevado de los costes se debía a la existencia de empresas profesionales con tarifas establecidas. Esto no era así, por el hecho de preponderar un transporte de subsistencias, abundante y relativamente barato y que podía definirse como "acarreo libre" porque muchos campesinos lo realizaban en su tiempo libre, después de la siembra o aprovechando cualquier paro estacional. Estos muleteros, ligados a la agricultura porque la tierra era fundamental para ellos y para sus animales, se ocupaban del tráfico interregional de granos, vino, aceite, leña, carbón..., gracias a los períodos de ocio que les dejaban las faenas agrícolas y que eran aprovechados para conseguir un suplemento a sus débiles ingresos. Su calidad de transportadores de bienes de subsistencia no dejaba de ser para la mayoría de ellos una actividad secundaria, siendo, por el contrario, esencial para la economía castellana, dada la escasez de recursos agrarios y la especialización regional que exigía intercambiar, pongamos por caso, los excedentes de su vino o aceite por su pasivo de granos. Aunque los modelos eran diversos, el dispositivo era materia de supervivencia y, en tal contexto, los precios del transporte no eran muy elevados, pues el hecho de cubrir gastos ya suponía un beneficio para el campesino-transportador por la razón de que, en ese intervalo de tiempo, su alimentación y la de sus animales habría revertido sobre sus ingresos agrícolas. Como también recalca Ringrose, el atraer —profesionalizar— a este colectivo estacional hacia las actividades del transporte especializado, le hubiera divorciado de la agricultura y, aunque se le hubieran ofrecido precios más altos por sus servicios, el campesino hubiera perdido sus medios primarios de subsistencia, y la tierra a su mano de obra y bestias de tiro en horas muy cruciales. Además, el modelo de distribución de subsistencias hubiera sido abandonado y el transportador se hubiera expuesto al desempleo en los años en que la demanda

²⁵ Fernández de Mesa, Thomas Manuel, *Tratado legal y político de caminos...*, Valencia, 1755, p. 185.

²⁶ *Correo Mercantil de España y sus Indias*, 5 de enero de 1795.

²⁷ *Plan de los canales proyectados de riego y navegación de Urgel, que de Real Orden levantó el difunto don Juan Soler y Franca, a solicitud y expensas de la Real Junta de Gobierno del Comercio de Cataluña*. Barcelona, 1816 (21-22). En Anés, *Las crisis agrarias...*, p. 319.

²⁸ *Correo Mercantil de España y sus Indias*, 28 de enero de 1793.

de transporte sucumbiera²⁹. Este "acarreo libre", aunque a veces acomete largos desplazamientos, disponía de medios limitados y, ni por su radio de acción ni por su competencia, representaba un gran peligro para las empresas profesionales, y menos aún si se piensa que este transporte apenas era capaz de satisfacer las demandas cursadas. Su repercusión sobre el precio de las mercancías era más fuerte hasta el punto de afectar seriamente la cotización de los productos, so pena, claro está, que este transporte no hubiera sido subvencionado por el gobierno para así asegurarse el abastecimiento de Madrid, del ejército y de los productos "estancados".

* * *

Primero fue Hamilton y luego ha sido Ringrose quien ilustró cuantitativamente estos problemas de abastecimiento y demanda. A recapitular: De 32 ejemplos de transporte de granos, entre 1764 y 1785, traídos desde Bañobárez, Olmedo de Camaces y Lumbrerales a Ciudad Rodrigo, se desprende que el "acarreo libre" gravaba a dicho producto con un promedio de 8,4 maravedís en fanega y legua, lo que suponía casi 30 mrs. en tonelada y kilómetro. El gobierno pagaba a los muleros y carreteros por trasladar grano, en 1773, desde Peñaranda de Bracamonte y Navas de San Antonio a Madrid, a razón de 15,4 mrs. en fanega y legua; como, en 1787, les abonó casi 4 mrs. más que en 1773, tendríamos que el coste del transporte había pasado, entre ambas fechas, de 53,3 a 66,9 M/T/K. De otros 101 casos de transporte de vino y aceite de Cadalso a Ciudad Rodrigo (60 km.), se observa que 38 ejemplos, entre 1765 y 1772, pagaron un porte de 103,7 M/T/K; 52 ejemplos, desde 1773 a 1786 salieron a una tarifa de 116,7 M/T/K, y 11 ejemplos, durante los dos años siguientes, lo hicieron a 129,6 M/T/K. Estos envíos, más caros que en los ejemplos anteriores, reflejan que el coste del transporte experimentó, en ese breve intervalo, un aumento significativo, aunque sin llegar a ser espectacular. Más difícil de explicar, so pena de recurrir a la libertad del transportador, es que, en algún caso citado, los carreteros condujeron el trigo con tarifas más bajas que los muleros³⁰.

²⁹ Ringrose, David, "Transportation and economic stagnation in eighteenth century Castile". *Journal of Economic History*, XXVIII (1968), pp. 62-3; el mismo, *Los transportes...*, pp. 72-3.

³⁰ Hamilton, Earl J., *War and prices in Spain, 1651-1800*. Cambridge, Massachusetts, 1947, pp. 109-10 y 252 y ss.; Ringrose, *Transportation in Castile...*, pp. 62-7; el mismo, *Los Transportes...*, pp. 110-4. Este autor no se ha tomado la molestia de mirar un mapa, por cuanto Lumbrerales que es, de las tres primeras localidades citadas, la más alejada de Ciudad Rodrigo, la sitúa como la más cercana, mientras Bañobárez y Olmedo de Camaces, que están prácticamente a la misma distancia

Paso a enumerar otros ejemplos, diseminados por la geografía del país, con la intención, como en los casos citados para antes de 1750, de reducir el vasto campo de las hipótesis. Comenzaré por los bienes de subsistencia.

Difícil y caro resultó el abastecimiento de Madrid, como consecuencia de la mala cosecha y del hambre de 1752, prolongada durante los dos años siguientes. Los capitanes generales de Cataluña y Valencia hubieron de requisar, siguiendo órdenes del Consejo de Castilla, medios de transporte para enviarlos a Alicante y Albacete para, desde allí, cargar trigo con destino a la Corte. Tal dispositivo revela, además de la generalización de la crisis, que "el sistema de transporte para el abasto de la capital debía ser muy deficiente". El gasto de desplazarse arrieros, bestias y carros desde Barcelona a Alicante para luego acometer el transporte hasta Madrid —veintiséis jornadas—, supuso para el gremio de alquiladores de mulas de Barcelona la organización de un envío de 70 carros que salió de esta ciudad el 24 de septiembre de 1753 y, tras hacer un porte desde Alicante a Madrid, tres desde Albacete y cuatro desde el Molino de la Marmota, regresó a Barcelona el 7 de febrero de 1754. Y los transportadores van a quejarse porque el porte ha sido mal pagado, resultando perjudicado el gremio de arrieros y carruajeros en más de 1.500 rs. diarios, habida cuenta los viajes de vacío, los gastos de manutención del ganado y de sus mozos y comisarios, así como el provocado por las mulas muertas o mal vendidas. No está de acuerdo el Consejo de Castilla con semejante protesta, por cuanto el Pósito de Madrid abonó el transporte a razón de 22-24 maravedís por fanega y legua, además de gratificaciones, "cuyo precio es muy ventajoso, respecto de que otros muchos arrieros se convidaron a traerlo por menos, debiéndose así imputar a los catalanes el cargar poco los carros y acémilas y gastar dieciocho días desde Alicante a Madrid, queriendo que se les pagasen por jornales, en cuya forma harían subir éstos a un desmedido e injusto importe"³¹.

Quejas y justificaciones a un lado, y pese a que las malas cosechas rebajaron el porcentaje del transporte, debido a la subida de los precios del grano, no salió a menos de 95 M/T/K, esto es, la fanega de trigo costó

(48 kms.), las ubica a 50 y 74 kms., respectivamente, de Ciudad Rodrigo. He corregido estos detalles, pues, de otra forma, las relaciones precio/peso/distancia experimentan sensibles alteraciones. En este mismo sentido, no pueden tomarse en cuenta los 613 kms. desde Valencia a Avila, ya que, tómesese la ruta que se quiera, nunca pasan de los 500 kms. Tampoco, como quiere Ringrose, 30 leguas equivalen a 180 kilómetros, ni cabe decir que si de Adanero a Madrid (108 kms.) el coste del transporte monta 420 mrs. por fanega, el porte desde 198 kms. equivaldría a 600 mrs. por fanega, ya que la proporción subía a 770 mrs. Nada se adelanta sacando decimales en las operaciones si luego se miden mal las distancias.

³¹ En Carrera Pujal, *Historia de la economía española...*, IV, pp. 369-70.

traería desde el puerto hasta Madrid unos 51 rs., precio aproximado al del producto. A parecidos resultados se llegó en 1765 cuando se importó trigo desde Marsella —vía Valencia— con destino al abastecimiento de Madrid³². Desde el grao valenciano se acarrearón dos partidas de 10.892 y 39.054 fanegas hasta el Pósito de San Clemente, o sea, unos 208 kilómetros. El coste del primer envío subió a 192.980 rs. y el segundo a 537.896 rs., lo que representó tarifas de 69 y 52 M/T/K. De tales cifras se deduce: a) El transporte resultaba caro, insuficiente y difícil, y eso que, a pesar de efectuarse en los meses de enero y febrero, no encontró bloqueadas las comunicaciones. b) En Valencia se vendió el trigo a 35 rs. la fanega, luego si este cereal hubiera seguido en ruta hasta Madrid, el transporte de la primera partida hubiera alcanzado el valor del producto a las puertas de la capital, exactamente en el kilómetro 411. Si se tiene en cuenta la expedición completa, el porte hubiera doblado el coste del cereal en el kilómetro 497. c) Aunque no interesa aquí el transporte por agua, cabe sugerir, en magnitud comparativa, la predilección del trigo por las rutas marítimas, por cuanto el coste del transporte desde Marsella a Valencia salió casi ocho veces más barato que el de Valencia a San Clemente.

Los datos expuestos para 1752 y 1765 no son discordantes respecto a lo ocurrido en 1766³³. El diputado y el procurador personero del común de Madrid estimaron las necesidades de la ciudad en 250.000 fanegas que pensaban comprar a 17-19 rs. la fanega para que saliera en la Corte, previo pago del transporte, a 28-30 rs. Tal evaluación coincide con los cálculos del Ayuntamiento al asignar 10 rs. en fanega al porte del trigo que debía traerse de Guadalajara, Arévalo y Salamanca. Aunque desconozco datos como el lugar exacto de compra, puede estimarse que el coste del transporte gravaría el valor del trigo en un 60 por 100, aunque las tarifas variarían substancialmente de comprarse el grano en las inmediaciones de Guadalajara —143 M/T/K— o en las proximidades de Salamanca —41 M/T/K—. Si se adopta la distancia intermedia —los 125 km. de Arévalo a Madrid—, el acarreo equivaldría a unos 69 M/T/K³⁴. Una tarifa algo más elevada

—89 M/T/K— fue la resultante de traer, en 1787, 28.000 fanegas de trigo desde Arévalo a Madrid, lo que supuso un precio, en la última ciudad, de 54,5 rs. la fanega. Y cuando, en algunos años del siglo XVIII, el trigo vale 22 rs. en Toledo y 60 rs. en Salamanca, quiere decir que una parte importante de esta diferencia debe atribuirse a los costes del transporte³⁵. En el cuadro adjunto pueden seguirse diversos ejemplos en los que la repercusión de los portes, siempre importante, resultaron bastante más bajos que en los ejemplos aducidos más arriba, pero parejos a los recién citados en la anterior nota a pie de página³⁶.

Al margen de unas partidas pequeñas compradas en las áreas frumentarias cercanas a Madrid, la mayor parte de las 93.378,8 fanegas se efectuaron en los clásicos graneros de Castilla la Vieja. El precio medio del trigo fue de poco más de 40 rs. en fanega, aunque hubo variaciones desde los 30 rs. en Toledo y Salamanca, hasta los 46,5 rs. en Velilla de San Antonio. Sólo en un mercado interior desorganizado pueden experimentarse, entre zonas próximas, como Peñaranda de Bracamonte y Salamanca o entre la Sagra y la campiña del Henares, oscilaciones del 40 al 55 por 100. Estos porcentajes deben examinarse en relación con las distancias, pues los costes del transporte del trigo comprado en los alrededores de la Corte tenían poca mella en el consumidor, mientras comenzaban a ser alarmantes nada más cruzar la Cordillera Central. Ahora bien, con unas tarifas establecidas constantes —14 mrs. por fanega y legua—, pero con un precio del trigo sufriendo fuertes oscilaciones, cabe señalar que las zonas más próximas a Madrid experimentaron una incidencia superior a la de otras zonas más

tos alimenticios en el Madrid de Fernando VII". *Cuadernos de Historia*, 4 (1973), pp. 253-4.

³⁵ No falta documentación para realizar un minucioso estudio sobre el coste del transporte de los granos y otros abastos llegados a Madrid durante la segunda mitad del siglo XVIII. Véase, como ejemplo, AGS, Tribunal Mayor de Cuentas, lgs. 83-153. En estos 71 legajos se registran docenas de miles de libramientos por remesas de trigo remitidas a Madrid desde puntos de ambas Castillas. En dichas facturas individualizadas se cita el nombre del transportista con su profesión y vecindad, el valor y la cantidad transportada, la distancia y el coste del porte. Un vaciado de tal información permitiría medir con exactitud las tarifas y su repercusión en el precio final del grano. Una cala en dicha documentación me permite adelantar que las tasas oscilan entre 7 y 14 maravedís/fanega/legua (entre 27 y 54 M/T/K). En otros ejemplos se citan: 6,5 rs. en fanega desde Arévalo; 9,5 rs. en fanega desde Toro; 5 rs. de porte en fanega desde Segovia; 3 rs. desde Guadarrama o Guadalajara (entre 34 y 52 M/T/K) y tarifas distintas desde otras localidades castellanas. No pienso dejar escapar unas series, tan excepcionalmente buenas, con las que elaborar un estudio sobre el abastecimiento de trigo a Madrid entre 1760 y 1766.

³⁶ AHN, Cons., leg. 6.774, exp. 58. Las compras realizadas, precio del trigo y vendedores (duque de Alba, conde de Cifuentes, colegios de los Regulares de la Compañía de Jesús y varios), en Anés, *Las crisis agrarias...*, p. 362.

³² Palop, José Miguel, *Hambre y lucha antifeudal. Las crisis de subsistencias en Valencia (siglo XVIII)*. Madrid, 1977, p. 32.

³³ BN, ms. 11.079, fs. 5-23. Todas estas cifras son, sin embargo, inferiores a los 150 M/T/K, estimados para el transporte de una fanega de trigo desde Bilbao a Madrid en 1753 por Ignacio de la Quintana, *Método general para todas las vías de España...*, Madrid, 1753. Este arbitrista, en solución irreal, pensaba rebajar tales tasas a la décima parte.

³⁴ A una tarifa similar —entre 61 y 71 M/T/K— resultaron las 50.415 fanegas de trigo traídas a Madrid desde 13 diócesis, habida cuenta que el promedio de la distancia fue de unos 155 kms. y el porte cobrado por los carreteros de la Real Cabaña osciló entre 12 y 14 rs. la fanega. Espadas Burgos, Manuel, "Abasto y hábi-

INCIDENCIA DEL TRANSPORTE SOBRE LAS COMPRAS DE TRIGO REALIZADAS
EN LAS DOS CASTILLAS, DURANTE LOS MESES DE AGOSTO Y SEPTIEMBRE DE 1769,
PARA EL POSITO DE MADRID

Lugares de compra	Pasegas de trigo compradas	Precio de la fanega comprada En rs.	Importe del trigo En rs.	Importe del transporte En rs.	Porcentaje del porte sobre valor del trigo	Km. en el que el coste del transporte alcanza el valor del producto
Tierra de Campos	12.130	35,54	431.129	212.300	49,2	508
Arévalo-Villagarcía de Campos	31.904,4	38,96	1.243.096	402.000	32,3	557
Peñaranda de Bracamonte	17.244,6	41,25	711.433	217.300	30,5	589
Paradinas de San Juan	14.000	42,50	595.000	181.300	30,5	607
Alba de Tormes	2.861	41	117.301	40.100	34,2	585
Alcalá de Henares	8.944,6	45,65	408.353	19.500	4,8	649
Velilla de San Antonio	1.000	46,50	46.500	1.700	3,7	766
Velilla de San Antonio	228	38	8.664	400	4,6	606
La Sagra	3.766,2	40,81	153.729	13.300	8,7	578
Salamanca	650	30	19.500	9.700	49,7	426
Toledo	650	30	19.500	3.200	16,4	426
Totales	93.378,8	40,20	3.754.205	1.100.800	29,3	

alejadas. La razón, como ya he apuntado, radica en que el coste proporcional del transporte será tanto más elevado cuanto más bajas sean las cotizaciones del grano en la región expedidora respecto a la receptora. Así, mientras el acarreo desde Alba de Tormes a Madrid incide sobre el precio del trigo con 100, el de Toledo lo hace en 137. Esto es, si no fuera porque una mala cosecha tiene un carácter general y un montón de secuelas directas e indirectas, el alza de los precios facilitaría el transporte de largo recorrido, pues, en teoría, los gastos de traslado nunca se elevarían tanto como el precio del trigo después de una crisis violenta. Como última sugerencia, apunto la distancia que necesita recorrer el trigo para que el porte doble su valor, o lo que es lo mismo, en qué kilómetro el precio del trigo se equilibra al precio del acarreo. Este punto fatídico, revelador de la importancia del transporte, estaría situado entre los 426 y los 766 kilómetros. Tal distancia —muy larga si se tiene en cuenta que la tarifa establecida fue más baja que en otros casos y sólo representó alrededor de 50 M/T/K— debía ser un muro para los intercambios y contra el que el consumidor debía resignarse, renunciar al cambio o... morir.

El hecho de que en un mismo año y con el mismo origen y destino, un transportador cobre más del doble que otro refleja que sería un exceso de presunción hacer generalizaciones extrapolando el resultado de algunos ejemplos. Para establecer conclusiones más fiables y poderlas comparar con las oscilaciones cíclicas, estacionales y zonales del precio de los granos, debe disponerse de series prolongadas y de otras referencias que afecten a los costes del transporte, pesos trasladados, áreas exactas de expedición y recepción, medios de transporte y evolución de la carga útil. Puede afirmarse, sin embargo, y teniendo en cuenta las cotizaciones del precio del trigo que, en un gran número de casos, el coste del transporte interviene de forma prohibitiva. Sólo en algunos ejemplos, en que el precio del cereal sube mucho y con rapidez, se rebaja el precio proporcional del transporte, cuyos elementos constitutivos no suben, suben poco o incluso bajan, como ocurre a veces con los salarios. Únicamente en estos casos o cuando se asegura un retorno rentable y, por supuesto, cuando la mercancía tiene un alto valor, pueden realizarse operaciones a gran distancia. Y es que la carretera, o mejor dicho el vehículo, tiene limitaciones para beneficiarse de las mejoras introducidas en la red. Pero el fenómeno no es exclusivo, ni mucho menos, de España, ya que diversos ejemplos de transporte, aducidos por Labrousse, para la Francia de la segunda mitad del siglo XVIII, reflejan que el coste del porte representa, para trayectos de unos 450 kilómetros, del 81 al 109 por 100 del valor del trigo transportado.

En espera de una información cronológicamente más homogénea, extenderé el campo de las aproximaciones indicativas. Las dificultades y carestía de los trabajadores y su repercusión en la economía es uno de los temas familiares a Jovellanos y sobre el que hace acertadas reflexiones, a nivel nacional y local. Son confirmadas por hechos que, pese a ser conocidos, no omitiré. El trigo comprado en el mercado de León tiene en la capital y puertos asturianos de 22 a 24 rs. de sobreprecio en fanega, atribuible en gran parte al porte, muy elevado si se considera que la distancia recorrida no excede los 120 kilómetros. Sólo esto justificaría la construcción de una carretera, indispensable para la provincia consumidora, pero no menos para las comarcas productoras³⁷. Un caso límite: "Sería increíble, a no manifestarlo la experiencia, que los trigos de Beanzé y el Orleanois, distante más de 100 leguas del mar, llegan a Cádiz más pronto, y, con una economía de 100 por 100 en el transporte, cotejados con los de Palencia, que sólo distará 40 leguas de Santander"³⁸. Mayor precisión entraña la referencia de 1757, en que el trigo se vendía en Palencia a 6 rs. la fanega, mientras en Santander se cotizaba a 22 rs. Si se tiene en cuenta que ambas capitales distan 200 kilómetros, huelga comentar la repercusión del porte en los trigos traídos de las localidades más alejadas de la Tierra de Campos³⁹. En otro pasaje, finalmente, nos dice que la carretera de Pajares es la única solución si quiere verse reducido el precio del grano en Asturias, que suele venderse cuatro veces más caro que en los —por ese motivo— deprimidos mercados leoneses⁴⁰.

No es, por tanto, anormal que de la provincia de León o de la Tierra de Campos a Asturias, las tarifas del transporte representen, dependiendo de los precios del trigo, hasta el 50 por 100 o más de su precio en origen. Ello induce a pensar que, pese a la "libertad de granos", los costes del transporte constituyen una barrera al no permitir operaciones rentables con los cereales entre zonas de altos y bajos precios habituales. En tales circunstancias, recurrir a la importación de cereales en Asturias era una válvula utilizada con frecuencia, y no sólo en los años de malas cosechas en la submeseta norte. Es más, el coste del transporte y las dificultades inherentes al sistema de comunicaciones coadyuvarían no sólo a la más barata importación de trigo, sino al dominio del maíz y de la patata en algunas

demarcaciones periféricas. Incluso en zonas como Andalucía occidental, donde el aprovisionamiento de trigo solía efectuarse desde los graneros de la misma región, el fenómeno de la rigidez de los transportes reflejaba una traducción similar. Si hemos de creer a Ponsot, el porte de trigo, en 1816, desde Jaén a Sevilla montó 30-35 rs. en fanega y de 24 rs. desde Córdoba a Sevilla. En el primer caso, la tarifa de transporte fue de unos 98-114 M/T/K, con una repercusión en el precio final del cereal del 40 al 46,7 por 100, mientras en el segundo ejemplo la tarifa se elevó a 139 M/T/K y la repercusión al 32 por 100, teniendo siempre en cuenta que el precio del trigo en Sevilla fue de 75 rs. la fanega⁴¹.

Los costes del transporte del vino tienen un comportamiento parecido al de los granos y, si no fuera por la repetición del hecho, diríase que era prohibitivo ir de Asturias a las zonas vinícolas del Duero por tener que pagar tarifas de porte superiores a los 100 M/T/K. Insiste Jovellanos: El Principado es el mayor consumidor de los vinos vallisoletanos de Rueda, Nava del Rey y La Seca, pero la inexistencia de una carretera obliga a conducir los caldos a lomo de animal, con una repercusión de 80 rs. en carga. Este renglón es el más importante a la hora de preguntarse por qué unos vinos tan baratos en origen se venden en Asturias a 44-46 rs. la arroba. A pesar de que los asturianos son muy adictos a los vinos secos de Castilla, corren el peligro de ser suplantados —"y arruinado su cultivo"— por los de Cataluña, que llegan a los puertos del Cantábrico a precios más competitivos⁴². En efecto, el coste del porte de este artículo está, asimismo, en función de su precio en la región productora, de la lejanía del área consumidora y de la evolución de la carga de los medios de transporte. En cualquier caso, su traslado es lento y caro sobrepasando, con frecuencia, el coste del vino en origen, sobre todo cuando los caldos son de baja calidad y grandes las distancias a cubrir.

Cito un caso de abastecimiento en un radio corto: En 1768, Medina de Rioseco acarreó 6.705 cántaras de vino de Villagarcía de Campos, Villardefrades, Mucientes, Cigales, Toro, Morales del Vino y Peñafiel. Costaron

³⁷ Jovellanos, *Informe de la Sociedad Económica... en el expediente de Ley Agraria*. En BAE, L, p. 128.

³⁸ Id., p. 138, nota 39.

³⁹ Id., p. 130.

⁴⁰ Jovellanos, *Dos informes al señor superintendente de Caminos*. En BAE, L, p. 456.

⁴¹ Decididamente, las distancias no son el fuerte de los historiadores extranjeros —Ringrose, Ponsot, o. c., pp. 1207 y 1212—, pues Córdoba no se halla ni mucho menos a la mitad exacta de camino entre Jaén y Sevilla. Ni Córdoba está a 127,27 kilómetros de Sevilla ni Jaén a 255,55 kilómetros (en 1816 la legua común es la de 5,555 kilómetros). El itinerario más usual de Jaén a Córdoba mide 104 kilómetros y el de Córdoba a Sevilla podía oscilar entre 132 y 138 kilómetros. No es por "incordiar", pero tales errores desfiguran la exactitud de unos porcentajes de los que luego se presume (de tomar una distancia a otra, la tarifa puede variar hasta en 25 M/T/K, lo cual es mucho). Tampoco 30 rs. de porte equivalen al 41 por 100 de los 75 rs. del precio medio del trigo en Sevilla.

⁴² *Informe de Ley Agraria...*, p. 128.

82.249 rs., suponiendo los portes 18.742 rs., esto es, un 22 por 100. No todo el vino se compró al mismo precio y, por ello, aunque las tarifas de transporte fueron parecidas, en algunas partidas repercutió hasta con un 40 por 100, caso de lo traído desde Peñafiel, lo que representó unos 94 M/T/K. En el siguiente ejemplo son de resaltar las oscilaciones del precio del vino en diversos años, a veces en meses de un mismo año, y su, por consiguiente, desigual impacto del transporte. La cántara que se llevó de la Ribera burgalesa a Burgos en 1722 costó 239 mrs., con un porte del 22 por 100; la misma distancia e igual tarifa hacen que, en 1763, el porte se eleve al 39 por 100 al haber caído el precio del vino a 107 mrs. la cántara ⁴³.

La distancia juega un papel fundamental. En 1710 se compraron 4.622 cántaras de vino en la Rioja con destino a Santander. Costaron 34.664 rs. y el porte ascendió a 25.576 rs. que, con otros gastos, superó el precio de compra. Además, una parte del vino llegó en malas condiciones, por lo que se tiraron 3.360 litros y otros 480 se perdieron como consecuencia de romperse un carro, lo que es imputable al ineficiente sistema de transporte. En 1732, se repite el acarreo de 5.858 cántaras compradas en Navarrete y Fuenmayor por 35.543 rs., montando el porte de los 199 carros 26.915 rs. En ambos casos, el transporte, sin otros gastos, representó una tarifa aproximada de 50 M/T/K ⁴⁴. Más caro aún resultaba el traslado a lomo de caballería. En 1770, el porte de la carga de vino desde Tafalla a San Sebastián era de 24 rs., mientras la ciudad de Vitoria tenía establecidas unas tarifas que apenas variaron entre 1793 y 1842, y suponían el pago a los arrieros de 3 rs. por cántara traída de Haro, Labastida y San Vicente, 3,5 por la transportada desde Briones, Oyón y Laguardia y 4,5 rs. desde Cenicero, Fuenmayor, Navarrete, Logroño, Viana y Los Arcos, esto es, los 60 M/T/K de Tafalla a San Sebastián se convirtieron en 111 desde Logroño a Vitoria y llegaron a los 145 M/T/K desde Cenicero y Haro ⁴⁵.

Algo más barato salía el transporte de aceite. Un envío de Córdoba a Madrid, en 1795, sumó 42.036 arrobas valoradas en 1.903.898 rs. — 45,29 reales la arroba — ⁴⁶. El porte arrieril contabilizó 367.050 rs. — 8,73 rs. por arroba —, lo que supuso incrementar el precio de coste en un 20 por 100 o la aplicación de una tarifa de unos 84 M/T/K, esto es, no llegó ni con

mucho a doblarse el valor de la mercancía como ocurría con el vino ⁴⁷. A inmovilizar los productos contribuye, también, la interceptación que experimentan los arrieros por parte de bandoleros o guerrillas obligándoles a dar un rodeo, a incrementar los gastos de escolta e incluso a exigirles 20 rs. en arroba de aceite, lo que lógicamente habría de repercutir en su precio final y en el consumidor ⁴⁸.

La incidencia en el pescado era aún más significativa, habida cuenta su carácter perecedero y la exigencia de un transporte veloz, cualificado y, en consecuencia, caro. Unos pocos casos bastan para ilustrarlo: El 22 de noviembre de 1750 llegan desde La Coruña al "estómago" del Palacio Real de Madrid, 800 ostras, que pagaron un porte de 800 rs., esto es, a real la ostra ⁴⁹. Dos meses después, y por el mismo trayecto, se remiten 4.500 sardinas que habían costado 58,5 rs., mientras el transporte salió por 500 rs. u ocho veces y media su precio de origen. En los cinco primeros meses de 1751 se efectuaron envíos de rodaballo, lenguado, salmónete, reos y otros pescados por valor de 3.915 rs., más que doblados por los portes al suponer 7.952 rs. El promedio de 126 viajes realizados en 1744-45 y 1752-53 representó 405,5 rs. por cada recorrido, lo que implicó pagar tarifas relativamente baratas, aunque no bajaron de los 226 M/T/K. Huelgan comentarios para decir con el pintor —pero por *otros motivos*— aquello de "¡qué caro está el pescado!" ⁵⁰.

* * *

Una gran aleatoriedad preside el transporte de otro tipo de productos. La conducción de tabaco (tercera columna del cuadro anejo), durante el quinquenio 1828-1832, desde los depósitos de Alicante, Barcelona, Cádiz, Gijón, Madrid, Palloza, Santander y Sevilla, costaba, teniendo en cuenta que dichos centros abastecían a las provincias más próximas, a razón de casi 8 mrs. por arroba y legua. Este promedio de los 47 puntos surtidos

⁴⁷ Entre 1786 y 1795, el término de Cáceres hubo de importar de Andalucía una partida de 16.691 arrobas. Si su precio medio de esa década fue de 46,4 rs., el desembolso alcanzó los 774.462 rs. y los portes que resultaron caros —8 rs. en arroba— subieron a 133.528 rs., esto es, el 17,24 por 100 del valor del aceite. Zulueta, *La Tierra de Cáceres...*, p. 131.

⁴⁸ Espadas Burgos, *Abasto... en el Madrid de Fernando VI*, pp. 274-5.

⁴⁹ Esos 800 rs. son los que aproximadamente ganaba un peón trabajando un año entero, de sol a sol, en la construcción de carreteras. Sin comentarios.

⁵⁰ Meijide Pardo, Antonio, "Remesas Gallegas de pescado fresco a la corte borbónica (1740-1790)". *Cuadernos de Estudios Gallegos*, XXVI (1971) pp. 187-212. El mal estado de las rutas y la peor dotación del sistema de transportes encarecen u obstaculizan las compras gallegas de cáñamo en Aragón o dificultan la salida a productos elaborados. Ejemplos en el propio Meijide, "Antiguos recursos de Galicia: cáñamo y seda". *Revista de Economía de Galicia*, septiembre-diciembre 1961, p. 11; el mismo, "La antigua minería del estaño en el valle de Monterrey". *Ib.*, 18 (1963), p. 226.

⁴³ Huetz de Lemps, Alain, *Vignobles et vins du nord-ouest de l'Espagne*, 2 vols. Burdeos, 1967, II, pp. 818-9. Incluye otros ejemplos para diversas zonas.

⁴⁴ Estas tarifas estarían de acuerdo con los cinco rs. de porte por cántara, previstas para el proyecto de la Rioja a Santander por Larruga, *Memorias...*, XXVIII, p. 216.

⁴⁵ Huetz de Lemps, *Vignobles et vins...*, II, pp. 820-1. Otros ejemplos en Ponsot, o. c., p. 1207.

⁴⁶ AGS, Dirección General de Rentas, leg. 391.

supone unos 125 M/T/K. De resaltar son los casi 200 M/T/K a que se elevan los portes en el área gallega, debidos, en parte, a la escasa aptitud de su red para el tráfico rodado. Aún son más notorios los 339 M/T/K,

TRANSPORTE DE DIVERSOS PRODUCTOS ENTRE 1824 Y 1832 (En M/T/K)

Provincias	Transporte de papel sellado desde Madrid a las administraciones provinciales. De 1824 a 1828	Transporte de papel sellado, tabaco, pólvora y azufre desde las administraciones a sus respectivos distritos. De 1828 a 1832	Conducción a los puntos surtidos por las fábricas de tabaco. De 1828 a 1832
Albacete	46,2	199,5	<i>De Alicante</i>
Alicante	39,1	250,4	— A Albacete 70,4
Almería	91,6	175,6	— A Cuenca 102,8
Ávila	60,5	207,2	— A Huesca 130,7
Badajoz	81,9	203,4	— A Madrid 81,5
Barcelona	57,8	200,3	— A Murcia 165,4
Burgos	35,7	179,7	— A Teruel 113,3
Cáceres	82,0	133,0	— A Zaragoza 154,9
Cádiz	60,4	513,9	<i>De Barcelona</i>
Castellón	53,2	266,0	— A Gerona 103,9
Ciudad Real	46,8	150,2	— A Lérida 80,4
Córdoba	66,4	249,1	<i>De Cádiz</i>
Coruña	71,8	327,7	— A Córdoba 154,0
Cuenca	93,6	247,3	— A Jaén 130,5
Gerona	56,5	514,4	— A Madrid 79,8
Granada	85,9	235,4	<i>De Gijón</i>
Guadalajara	56,2	338,0	— A Burgos 95,5
Huelva	58,4	116,4	— A León 55,2
Huesca	58,1	191,1	— A Oviedo 339,0
Jaén	63,5	323,0	— A Palencia 82,2
León	69,8	276,7	— A Salamanca 72,6
Lérida	57,8	337,9	— A Zamora 73,1
Logroño	35,7	328,6	<i>De Madrid</i>
Lugo	71,8	448,5	— A Ávila 128,0
Madrid	..	348,7	— A Guadalajara 128,3
Málaga	96,1	212,1	
Murcia	46,0	178,6	

Provincias	Transporte de papel sellado desde Madrid a las administraciones provinciales. De 1824 a 1828	Transporte de papel sellado, tabaco, pólvora y azufre, desde las administraciones a sus respectivos distritos. De 1828 a 1832	Conducción a los puntos surtidos por las fábricas de tabaco. De 1828 a 1832
Orense	71,8	303,4	— A Salamanca 88,1
Oviedo	92,5	342,7	— A Segovia 102,7
Palencia	34,9	170,3	— A Toledo 106,9
Pontevedra	83,4	317,1	— A Valladolid 66,5
Salamanca	42,9	236,2	<i>De Palloza</i>
Santander	59,0	278,2	— A Madrid 80,6
Segovia	35,1	443,3	— A Lugo 173,2
Sevilla	41,3	238,5	— A Orense 164,3
Soria	71,7	359,9	— A Pontevedra 210,5
Tarragona	53,4	166,0	— A Betanzos 199,5
Teruel	58,1	113,9	— A Mondoñedo 247,7
Toledo	46,8	211,9	— A Santiago 159,6
Valencia	46,0	247,3	— A Tuy 180,0
Valladolid	28,6	199,1	<i>De Santander</i>
Zamora	56,5	331,3	— A Logroño 158,1
Zaragoza	58,1	131,6	— A Burgos 153,4
			<i>De Sevilla</i>
			— A Badajoz 101,7
			— A Cáceres 63,5
			— A Ciudad Real 84,2
			— A Córdoba 67,6
			— A Huelva 116,4
			— A Jaén 218,0
			— A Madrid 52,6
			— A Málaga 133,0
			— A La Serena 103,9
			— A Mérida 199,7
			— A Plasencia 85,0
			— A Trujillo 98,9
			— A Zafra 100,6

desde Gijón a Oviedo, sólo explicables por la escasa oferta de medios de transporte, a parte de que las tarifas tengan mayor repercusión al tratarse de distancias cortas. Otra conclusión se desgaja por sí sola: los productos, cuando les es posible, prefieren la ruta marítima. En este mismo ejemplo se transportó, por cabotaje, tabaco desde los depósitos citados a 25 núcleos litorales y salió a la insignificante tasa de 4,9 M/T/K, esto es, veinticinco veces más barato que por tierra⁵¹. De costes reducidos puede calificarse el porte de papel sellado desde Madrid a 42 capitales del país, durante el quinquenio 1824-1828, al no superar su promedio los 70 M/T/K. Es manifiesta la diferencia de rodar por carreteras importantes y con facilidad para aprovechar retornos a hacerlo por caminos secundarios, de mal piso y escasa circulación. Así deben ser sopesados los casi 17 maravedís por arroba y legua en el traslado, durante los años 1828-1832, de papel sellado, tabaco, azufre y pólvora, desde 43 capitales a diversos puntos de sus respectivas demarcaciones. Esta tarifa de 261 M/T/K sólo sería comprensible habida cuenta de las difíciles comunicaciones provinciales y comarcales, de la escasez de medios de transporte, de la siempre dificultad en los retornos y del hecho de conducir mercancías que exigen un alto grado de especialización en su transporte. Selecciono otro producto estancado —la sal— y las direcciones seguidas para su distribución⁵². En primer lugar, cinco fábricas o salinas costeras remiten 41.334,5 Tm. de sal a 88 alfolíes litorales, destacando la de Torrevieja al dejar el 61,7 por 100 de aquella cantidad en 49 puertos —11 levantinos, 3 andaluces y 35 galaico-asturianos—. El cabotaje deposita sal en 19 puertos, desde donde se internan 16.738,8 Tm. hasta lugares tan profundos como Ponferrada y Bembibre o hasta los 23 depósitos extremeños desde el “repuesto” de Sevilla. Mayor interés para el transporte terrestre tienen las 52 salinas interiores con un reparto de 45.440,6 Tm. por toda la geografía española, sobresaliendo los de Poza de la Sal, Salinas de Añana, Imón y Olmeda con un abastecimiento de 16.986,1 toneladas a 91 depósitos. Por tanto, de las 86.775,1 Tm. distribuidas, el 71,7 por 100 lo son por los 312 alfolíes del interior, correspondiendo a cada uno un promedio de casi 200 Tm. Tales movimientos implicaban la movilización de fuertes contingentes de vehículos y animales para acometer un recorrido global superior a los 500.000 kilómetros anuales —había trayectos de 750 kilómetros, como el de Salinas de Añana a Puebla de Sanabria—.

⁵¹ *Gaceta de Madrid*, 26 de julio de 1840, con inserción de las condiciones para efectuar tales acarreos.

⁵² Las cifras que doy a continuación han sido elaboradas a partir de la *Gaceta de Madrid*, 7 enero 1847, 20 marzo 1847, 23 marzo 1847, 10 abril 1847, 12 abril 1847, 2 marzo 1848 y 7 marzo 1848. No se aportan datos para el país vasco-navarro ni para la mayor parte de Cataluña y Teruel.

Tamaño circulación —62.180 Tm. a distribuir por 312 alfolíes— no se vio aliviada por un sistema de transporte eficiente, por cuanto un promedio de esos 312 ejemplos o recorridos arrojaría un coste de transporte representado por una tarifa muy próxima a los 85 M/T/K, esto es, *muy alta*. En el supuesto de que una fanega de sal costara 30 rs. (19.798 mrs. la Tm.) en origen, el coste del transporte en una distancia de 233 kilómetros hubiera duplicado su valor.

Aun careciendo de las referencias precisas, el transporte efectuado por profesionales era bastante más costoso que el acarreo libre de subsistencias u otros productos de consumo indirecto realizado por transportadores estacionales. Pero en todos los casos, el traslado incide en los precios de los artículos hasta el punto de, en combinación con la distancia, frenar los intercambios. El impacto era menor en mercancías más valiosas, como los metales preciosos y la moneda; o como el algodón y la seda, aunque podía alcanzar, en estos últimos renglones, hasta un 10 por 100 de su precio si el recorrido se extendía desde el interior hasta la periferia. El traslado de paquetería en transportes regulares —galeras, ordinarios, mensajerías aceleradas, diligencias, postas— representaba, por este orden, altos porcentajes que iban desde lo caro a lo prohibitivo y una prueba es que las tarifas hacían referencia al peso en libras⁵³. Es proverbial, en la mayoría de los viajeros, citar a los *maragatos*, transportistas de mercancías varias entre Madrid y el NW peninsular, por la seguridad desplegada en sus traslados, aunque tal eficiencia iba acompañada de la exigencia de altos precios, tanto en el transporte en carro como el efectuado a lomo. Por este medio portean a larga distancia, en 1807, mercancías a 133 M/T/K⁵⁴. Dentro de la variación de los precios según el modo de transporte —referencia al volumen y velocidad—, debe tenerse en cuenta la citada relación entre el transporte de herradura y el de ruedas. Aunque, en muchas ocasiones, es más barato el realizado a lomo, la ventaja juega a favor del vehículo, a medida que la red viaria amplía su extensión, mejora su firme y cuida su conser-

⁵³ En los *Manuales de Diligencias* pueden consultarse estas cifras aunque tienen escasa representación por tratarse de encargos y equipajes de pasajeros.

⁵⁴ Marcillac, *Aperçus...*, p. 44. Aún más caro le salió al ministro de Estados Unidos, quien pagó 300 duros por un traslado de equipajes desde Cádiz a Madrid, cuando desde Nueva York a Cádiz sólo le había costado 50 duros. Dentro de esta aleatoriedad, puede citarse otro caso nada común: un cilindro compresor, fabricado en Vizcaya por 9.000 rs., costó transportarlo a Madrid, en 1840, 3.500 rs., esto es, 38,8 por 100 de su valor. Espinosa, Pedro Celestino, *Manual de Caminos...*, Madrid, 1852, p. 309. Un ejemplo más: para volar las rocas en el trazado vial de Oviedo a Mieres se traen 55 quintales de pólvora de El Ferrol a Gijón; si el coste del transporte entre estos dos puntos fue de 246 rs., el de esta última ciudad a Oviedo ascendió a 200 rs. AHN, Cons., leg. 857.

vación⁵⁵. Fernández de Pinedo cita, para 1857, catorce ejemplos en Alava, donde se muestra la superioridad del carro sobre la caballería y un ahorro en el primer vector de algo más del 30 por 100⁵⁶. No queda clara, sin embargo, su afirmación de que los medios de transporte empleados en Alava, a mediados del siglo XIX, diferían bien poco o nada de los usados en la centuria anterior y, al mismo tiempo, decir que, en ese intervalo, el gran avance fue pasar del transporte de lomo al carro, pues las 486 caballerías mayores y 16 menores, registradas en 1857, representarían una capacidad de transporte no muy inferior a la de los 124 vehículos arrastrados por 386 animales.

* * *

El aumento de la producción, del número de hombres y del volumen de intercambios, sumado a las mejoras introducidas en la red vial y a la especialización de los medios de transporte, crean una situación distinta en visperas de la aparición del ferrocarril. Las diferencias zonales, sin embargo, de los precios agrícolas continuaban siendo el reflejo de un mercado interior desorganizado y de la existencia, todavía, de crisis de morfología clásica a escala nacional. En cuanto a los costes del transporte, la geografía imponía los mismos aislamientos regionales que las técnicas del transporte aún no habían vencido y, por tanto, no colaboraban en el intento de disminuir las desviaciones de los precios agrícolas de las diferentes áreas con respecto a las medias provinciales y nacionales. La arriería y la carretería subsisten como únicos medios de relacionar comarcas productoras y consumidoras y su lentitud y carestía seguían constituyendo una traba a la circulación de grano, pues el transporte, en una distancia de Palencia a Santander o de Albacete a Valencia, recargaba el valor de dicha mercancía en más de una tercera parte. Los elevados precios de este acarreo perjudicaban a consumidores y agricultores sin flexibilizar las especializaciones regionales y siendo incapaces de suplir la escasez de un lugar con el excedente del vecino. Así, era normal que mientras el pan se cotizaba a precios elevados en la periferia, en el interior —cuando no había crisis— se sufrieran los efectos fatales de una superabundante cosecha que en vano estaba esperando compradores. A veces, las diferencias de precios, entre localidades distantes 20 kilómetros, alcanzaban el 25 por 100⁵⁷.

⁵⁵ Tudela, José, "La Cabaña Real de Carreteros". *Homenaje a don Ramón Carande*. Madrid, 1963, I, p. 364, donde dice que el coste de porteo de arriería era el doble que el de carretería.

⁵⁶ *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco (1100-1850)*. Madrid, 1974, pp. 247-49.

⁵⁷ Sánchez Albornoz, *Las crisis de subsistencias...*, pp. 55-58 y 70-4; el mismo, *España hace un siglo...*, pp. 75 y 84-7.

A mediados del siglo XIX son frecuentes las tarifas de 10,82 pesetas por el porte de un hectolitro de grano de Málaga a Jaén —209 km.—; 9,18 pesetas por hectolitro desde Cádiz a Cáceres —412 km.—; 7,65 pesetas de Alicante a Albacete —170 km.— y 7,45 pesetas de León a Gijón —145 kilómetros—, a lo que debieran agregarse, añade Sánchez Albornoz, los recargos por fletes, cargas y descargas, mediciones, almacenaje, comisiones, corretajes, embases y demás conceptos. El promedio de esos cuatro casos representaría 8,52 pesetas por el acarreo de un hectolitro en una distancia de 234 kilómetros. Aunque resulta difícil establecer una comparación correcta entre estas cifras con las de la segunda mitad del siglo XVIII, no deja de ser indicativo señalar que las citadas remesas habían salido a unos 56 M/T/K, si bien el transporte de Málaga a Jaén ascendía a 80 M/T/K⁵⁸. Si se toman los precios medios mensuales del trigo, en momentos de baja cotización —18 pesetas por hectolitro—, este valor se habrá doblado a los 500 kilómetros de recorrido (a los 350 km. en el caso de Málaga a Jaén). Claro que sigue siendo distinto operar con precios de 18 pesetas —e incluso con las 12 pesetas a que llega el hectolitro en 1857—, que con las 53 pesetas alcanzadas por el hectolitro de trigo, en alguna provincia, durante la crisis de ese mismo año 1857. Lógicamente, el alza del precio del grano habría rebajado el coste proporcional de los portes.

En 1850, con respecto a la centuria anterior, las tarifas habían bajado como consecuencia del alza del precio del trigo, de las mejores comunicaciones y del aumento de la carga útil en un grado superior al del precio del ganado y forrajes y al menor de salarios de conductores y empleados de este sector. Aunque no puede generalizarse, debido a la diversidad de los ejemplos que van desde los 45 a los 103 M/T/K⁵⁹, el transporte de mercancías en galeras y mensajerías supuso un descenso de los costes pese a la especialización de este tráfico, reflejo de la diversidad lograda a mediados del siglo XIX. Con todo, estos medios "antiguos" no podrán aguantar la competencia del ferrocarril que influirá decisivamente en los costes del transporte y en la formación definitiva de un mercado nacional⁶⁰. Este

⁵⁸ Esto no era excepcional. En 1847, la ciudad de Cáceres hubo de recurrir a la compra, en Mérida, de 949 fanegas de trigo a 50 rs. la fanega, y pagar un porte de 7.344 rs. o, lo que es igual, una tarifa de 88 M/T/K. Ello quiere decir que, de jugar con precios y tarifas constantes, el trigo comprado a 450 kilómetros hubiera duplicado su valor al llegar a Cáceres. Zulueta, *La Tierra de Cáceres...*, pp. 131 y ss.

⁵⁹ 1,5 rs. en arroba desde Madrid a Torrijos; 4 rs. en arroba desde Madrid a Talavera de la Reina y Badajoz; 8 rs. desde Madrid a Zaragoza y Valencia; 9 rs. desde Madrid a Trujillo; etc. *Guía del Comercio*, 5 de enero y 20 de abril de 1842; *Guía Mercantil de España*, Madrid, 1829, II, p. 164; Mellado, *Guía del viajero...*, p. 244.

⁶⁰ García-Lombardero, *La formación de un mercado...*, p. 75; Sánchez Albornoz,

medio revolucionario no provocó, sin embargo, la desaparición total de los vectores tradicionales, ya que, como en el tráfico de viajeros y noticias, los subordinó y, en muchos casos, la carreta y la bestia de carga sirvieron para complementar al tren. Además, como la malla férrea no se cerró con rapidez ni densidad, muchas comarcas continuaron todavía efectuando los intercambios a corta y larga distancia por medio de carros y mulas⁶¹.

* * *

Tal como había ocurrido en las reales fábricas, durante el siglo XVIII, en que los transportes influían en el encarecimiento del producto, frenaban su competitividad y no podían hacer frente a la demanda, también a mediados del siglo XIX, los portes dejaron notar su incidencia. No permitieron, por ejemplo, el traslado de carbón de Bélmez a las costas andaluzas y cuando fue posible, en 1873, merced al ferrocarril, la hulla cordobesa, puesta en Málaga, salía más cara que la asturiana e inglesa. Con anterioridad a 1857 —construcción del ferrocarril de Alar del Rey a Reinosa— o a 1863 —apertura del ramal entre Orbó y Quintanilla de las Torres—, el carbón de Barruelo de Santullán llegaba a Madrid tras complicados y costosos transbordos: de la bocamina a Alar del Rey era transportado en carretas; aquí se descargaba para subirlo a los barcos y trasladarlo por el canal de Castilla a Valladolid; de nuevo descargado era vuelto a cargar en galeras para llevarlo a Madrid. Nada tiene, por tanto, de extraño que el carbón inglés embarcado hasta Alicante y por tierra hasta la Corte, saliera más barato que el carbón del norte de Palencia. El mismo problema afectó al plomo jiennense, a los azogues de Almadén y a la siderurgia, así como a la localización de la industria textil catalana y a su demanda interior. Pero tales aspectos tocan ya el límite cronológico de estas notas, por lo que voy a resaltar un solo caso, el asturiano. Le cito, además, porque es un claro reflejo de la subsistencia del problema de la carestía de los transportes en su actuación de freno a la producción española.

Como he contado en otro lugar, la infraestructura de las comunicaciones —tardanza en la apertura al tráfico rodado en el camino de Pajares, fracaso de la canalización del Nalón, inadecuación temporal de la carretera

noz, *España hace un siglo...*, p. 36; el mismo, *Los precios agrícolas durante la segunda mitad del siglo XIX*. Madrid, 1975, pp. 41 y ss.; Anés, Rafael, "Relaciones entre el ferrocarril y la economía española (1865-1935)". En *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid, 1978, pp. 473 y ss.

⁶¹ Huetz de Lemps, *Vignobles et vins...*, II, p. 854, ha documentado diversas zonas donde continuó, en la segunda mitad del siglo XIX, el comercio tradicional. Por otro lado, el transporte por vía férrea obliga a transbordos y llega a ser caro si las distancias no son considerables. Una parte de Alava, por ejemplo, siguió utilizando a los arrieros para abastecerse del vino de la Rioja.

de Sama a Gijón y elevadas tarifas del ferrocarril minero— encareció la oferta del transporte con unos coeficientes de tracción superiores a los europeos y acumuló obstáculos a la hora de dar salida a los productos asturianos⁶². El problema continuaba, pasada la primera mitad del siglo XIX, cuando llegan al gobierno docenas de informes incluidos en una importante encuesta sobre el tema⁶³.

Los "mineros" de los concejos de Langreo, Mieres, San Martín y Laviana, San Martín del Rey Aurelio, Siero y Bimanes se quejan de lo costoso que resulta transportar la hulla en carros y caballerías hasta el ferrocarril de Langreo que exige, además, unas tarifas entre 2,5 y 3 veces más elevadas que otros ferrocarriles europeos. Y conscientes de que la competencia del carbón inglés se debe a la baratura de los arrastres y a los fletes con facilidad de retornos, previenen que si no se protege el carbón asturiano y se toman urgentes medidas en el transporte terrestre y marítimo, la tonelada de carbón inglés se venderá 14,42 rs. más barata que la asturiana en el litoral cantábrico, 42,63 rs. en la costa andaluza y 53,66 rs. en los puertos de Valencia y Cataluña. La sociedad *Santa Ana*, con 4.000 obreros, 220 pertenencias y 2.900 hectáreas en concesiones mineras a orillas del Nalón, precisa que una tonelada de carbón en bocamina cuesta 23,56 rs., pero su traslado en carro al cargadero de Sama, su transbordo al ferrocarril y el transporte desde el puerto de Gijón al de Barcelona, en barcos inferiores a las 300 toneladas de arqueo, hacen subir el precio de origen a 180,46 rs., lo que supone multiplicar 7,6 veces el coste de la bocamina. Estos cálculos, vertidos en el litoral peninsular, significan que las salidas de los carbones asturianos deben limitarse a los pequeños puertos del Cantábrico, inaccesibles a los grandes buques ingleses, pues en Santander, Bayona, La Coruña y Bilbao, la competencia de Inglaterra es activa, al encontrar retornos con harinas, minerales, ganados y "fraude en la mayor escala", mientras Asturias sólo importaba pequeñas cantidades para su débil consumo interior. Similares respuestas ofrecen las sociedades *Duro y Compañía* y *La Justa*⁶⁴. A pesar de la ventajosa localización periférica del carbón asturiano, las cuencas productoras tenían limitadas las posibilidades de expansión,

⁶² Madrazo, Santos, "Las transformaciones en la red viaria asturiana 1750-1868". *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 90-91 (1977), 61-137.

⁶³ Información sobre el derecho diferencial de Bandera y sobre los de aduanas exigibles a los hierros, el carbón de piedra y los algodones presentada al Gobierno de su Magestad por la Comisión nombrada al efecto en Real decreto de 10 de noviembre de 1865. Madrid, 1867. El tomo II está dedicado a los hierros y el III a los carbones. Otros datos en Nadal, Jordi, *El fracaso de la revolución industrial en España 1814-1913*. Barcelona, 1975, cap. 6; el mismo, "La economía española 1829-1931". En *El Banco de España. Una historia económica*. Madrid, 1970, pp. 373-5.

⁶⁴ Información..., III, pp. 13-6, 27-9 y 31-8.

debido a la escasa vertebración del país y a los altos costes de transporte apuntados, sin incluir la coincidencia entre la liberación de las importaciones y la liberalización de las explotaciones nacionales, decretadas a partir de 1836 y culminadas en el arancel librecambista de 1869. Huelgan comentarios sobre las cifras siguientes: la penetración del fósil británico saltó de 5.042 Tm. en 1838 a 1.023.318 en 1880. En el mismo período, las ventas de hulla ovetense pasaron de 13.261 a 118.000 Tm. Todo había jugado a favor del carbón inglés, que, durante esos cuarenta y dos años, multiplicó sus exportaciones a España por 203 veces, mientras las ventas asturianas sólo lo hicieron por nueve. Dicho de otra forma, si ambos fósiles hubieran arrancado del mismo punto de partida, el inglés hubiera pasado de un índice 100 a 7.716, mientras el asturiano sólo habría llegado a 890 puntos.

La repercusión de los transportes se incrementa en el caso del hierro al exigir materias primas y la movilización del producto ya elaborado. La *Duro y Compañía*, con su factoría a 37 kilómetros de Gijón, representa este doble papel de consumidora de carbones y expendedora de hierros. El mineral que absorbe de los lugares cercanos de Llumeres, Camerana y Aramil le cuesta de 16,30 a 18,48 rs. la tonelada, pero tiene un porte entre 26,09 y 34,13 rs., lo que supone casi duplicar el precio de bocamina. Incluso los carbones traídos a lomo de caballería, desde una distancia de 2 a 5 kilómetros, requieren una tarifa, equivalente al 56,72 por 100 de su coste en origen. Si el precio final del hierro colado o de los lingotes era, en 1865, de 98,8 y 103,8 rs. la tonelada en fábrica, los arrastres y fletes hacen que esa tonelada de hierro, en Bilbao o La Coruña, sufra un recargo de 108,69 rs., que serían 173,91 rs. en los puertos del Atlántico sur y de 195,65 rs. en Barcelona. No es extraño que los consumidores catalanes se quejaron de que el flete de Newcastle o de Cardiff a Jamaica era similar en coste al de Gijón a Málaga y tampoco salía más barato el porte de Gijón a Barcelona que el de Newcastle a la India. Más difícil todavía. Los hierros de la *Duro*, consumidos en Madrid, son enviados por mar hasta Bilbao o Alicante y, desde estos puertos, siguen por tierra a la capital de España, con unas tarifas de transporte de 413,04-456,52 rs. en tonelada. No hace falta reflexionar sobre estos datos —la tonelada de hierro que valía unos 100 rs. en Asturias se ponía en Barcelona en 300 rs. y en Madrid a 550 rs.— para concluir que el transporte imposibilita colocar hierros a bajo precio y competir con los extranjeros. No ha lugar a citar la equivocada política económica y otros factores, tenidos en cuenta por Nadal, para hablar del fiasco de la siderometalurgia indígena.

La *Sociedad Hullera y Metalúrgica de Asturias*, con base en Mieres,

mueve anualmente 66.608 toneladas de material, de las que 28.980 son transportadas por ferrocarril y para las restantes 37.628 toneladas necesita 27.000 carros, que suelen cargar cada uno 1.380 kilogramos, por lo que la empresa se veía obligada a mantener un servicio de mulas y otro de bueyes. La mayor parte de los minerales que emplea esta factoría los traen del monte Naranco, esto es, de unos 20 kilómetros, y el porte les viene a costar 1,85 rs. por tonelada y kilómetro (63 M/T/K), “precio desconocido hoy en Europa”. Los transportes de hierro hasta Gijón, como punto de embarque más inmediato a la fábrica, distan 48 kilómetros y se hacen casi exclusivamente por medio de carros de mulas, con unas tarifas de porte de 65,2 rs. en tonelada, o, lo que es lo mismo, 46 M/T/K. El mismo medio de transporte utilizan para cruzar el puerto de Pajares e internar sus productos en León, en cuyo punto el porte ha montado 38 M/T/K. Al llegar a dicha ciudad se remite por el ferrocarril del noroeste hacia Valladolid y Madrid, pero la “poca armonía entre las empresas” es la causa de perpetuos extravíos, con el resultado de que “muchas veces los consumidores prefieren que sus pedidos sean enviados por medio de los carromateros”. La coincidencia con el informe de la *Duro* es casi total. La tonelada de hierro que costaba unos 100 rs., salía en Valladolid (a 230 km. de Mieres) a unos 350 rs., y en Madrid (a 450 km. de Mieres) a unos 550 rs. Puede concluirse que el transporte —aunque no sólo él— constituye una motivación decisiva para no competir con el hierro extranjero, lo que tendrá graves consecuencias para el proceso de industrialización española del siglo XIX. Hasta 1866, añade el mismo informe, lo gastado en raíles, locomotoras y otros hierros sumaba 1.734 millones de rs. Este capital salió al extranjero para pagar dichas mercancías, cuando, fabricadas en forjas españolas, hubiesen creado una industria, a la cual sólo se dejó la “mezquina elaboración de unas llantas y algunos balcones”⁶⁵.

* * *

Una última justificación como epílogo a estas notas: el lector quizá se haya preguntado por la falta de referencias a los derechos de tránsito al estar estrechamente ligados al precio del transporte. En efecto, los portazgos constituyen una traba para la circulación y contribuyen a elevar sus costes, a veces con tarifas de 8 M/T/K o gravando el valor del trigo con un 8 por 100 en distancias de largo recorrido. No ha sido, por tanto, la nimiedad de este renglón el motivo de su ausencia en las páginas anteriores. Por el contrario, su importancia hizo que le dedicara un amplio estudio del que, próximamente, aparecerá un resumen en esta revista.

⁶⁵ Información..., II, pp. 70, 111 y 116-8.