

biografía empresarial

JOAQUÍN OCAMPO

JOSÉ COSMEN ADELAIDA

alsa

DE LA ARRIERÍA AL
LIDERAZGO GLOBAL
EN MOVILIDAD



ÍNDICE

Agradecimientos	7
Introducción.....	9
1. Los siglos de la arriería: XII-XIX.....	19
1. Leitariegos: una economía «guiada» por el territorio	20
2. La arriería en las economías preindustriales.....	27
3. Los Cosmen, una compañía de arrieros.....	30
4. De León a Madrid (siglos XV-XVIII)	33
2. Arriería y diligencias: siglo XIX.....	39
1. «Resistencia» y ubicuidad	40
2. Asturias: arriería, diligencias y trenes.....	42
3. Los Cosmen: empresa y escenario comercial	46
3. Industrialización del transporte: de la tracción de sangre a la mecánica.....	49
1. Tranvías, trolebuses y autobuses en España	50
2. Asturias: del tranvía al autobús.....	57
3. Los Cosmen, pioneros del autobús	60
4. Alsá y empresa Cosmen: <i>boom</i> automovilístico de la década de 1920, crisis 1930-1950 e integración empresarial	63
1. 1920-1930: <i>boom</i> automovilístico, marco regulador y «cuestión ferroviaria» ...	63
2. De Automóviles Luarca (1916) a Alsá (1923).....	66
3. 1930-1950. Alsá y Empresa Cosmen: dos respuestas a la crisis.....	68
4. Alsá-Cosmen: integración empresarial (1959)	73

5. Alsa, de empresa regional a nacional. Primera internacionalización: 1960-1970	77
1. El transporte en España: la hora del autobús.....	77
2. De Asturias a Madrid: de empresa regional a nacional	81
3. De España a Europa: primera internacionalización	85
6. Del corredor cantábrico a China. Segunda internacionalización: 1970-1990	89
1. 1975-1986: transición política, integración en Europa y nuevo marco regulador del transporte	89
2. Alsa: gestión y estrategias de crecimiento.....	93
3. De Turytrans a China: segunda internacionalización	97
7. De Enatcar a National Express: 1990-2005	103
1. El transporte colectivo por carretera: panorámica sectorial y nuevos competidores.....	104
2. Alsa: nuevo modelo corporativo	106
3. La red concesional en España.....	109
4. Redes internacionales: Alsa, una empresa global	113
8. Alsa en National Express Group: 2005-2024	119
1. ¿Competir «en el mercado» o «por el mercado»? Hacia la liberalización del transporte	120
2. Alsa en National Express Group.....	130
3. Alsa en España: redes urbana, metropolitana, regional y nacional.....	144
4. Alsa-NX: redes internacionales	152
9. Alsa, de empresa de autobuses a gestor de movilidad	161
1. Alsa y la nueva movilidad	162
2. Alsa en el transporte ferroviario: de Alsa Rail al Eurotúnel.....	165
3. Diversificación intermodal: transporte turístico fluvial y marítimo, sanitario, VTC y micromovilidad.....	171
Conclusiones	179
Fuentes y bibliografía	185

INTRODUCCIÓN

La dependencia del camino (*path dependence*) significa que hacia donde vamos a continuación depende no solo de dónde estamos ahora, sino también de dónde hemos estado. Una secuencia de cambios económicos dependiente de la trayectoria es aquella en la que las influencias importantes sobre el resultado final pueden ser ejercidas por acontecimientos temporalmente remotos, incluidos sucesos dominados por elementos aleatorios más que por fuerzas sistemáticas¹.

En la historia empresarial objeto de este estudio, una familia (los Cosmen), una empresa (Alsa) y un territorio (Leitariegos, Cangas del Narcea, Asturias) aparecen unidos por nexos que han resistido el paso de los siglos. La historia empresarial de la saga de los Cosmen se ofrece como una suerte de laboratorio desde el que corroborar las hipótesis de la *path dependence*, las de Paul Krugman relativas a las relaciones entre geografía y economía o las de David S. Landes sobre la empresa familiar como germen de modelos gerenciales corporativos. Para Krugman, las transacciones en el mercado son, ante todo, transacciones en el espacio, y, dado que este último incorpora costes, los empresarios hallan incentivos «para concentrar la producción de cada bien o servicio en un número limitado de lugares»². Por su parte, Landes ha dejado escrito que «la ortodoxia económica actual considera que la empresa familiar es inapropiada e ineficaz como motor del crecimiento económico, y en su lugar favorece

¹ Cfr. MARGOLIS, S. E. y S. J. LIEBOWITZ (1995): «Path Dependence, Lock-In and History», *Journal of Law, Economics and Organization*, vol. 11 (1), pp. 205-226.

² Cfr. KRUGMAN, P. (1992): *Geography and Trade*, Cambridge, The MIT Press, p. 108.

los modelos gerenciales corporativos. En mi opinión, este punto de vista es erróneo porque las estadísticas demuestran que la inmensa mayoría de las grandes compañías actuales son empresas familiares»³.

La historia de los Cosmen aparece indisolublemente unida a la arriería y al puerto de Leitariegos, del que fueron colonizadores pioneros. Al final de la introducción, en el cuadro I.1, a partir de los registros diocesanos, se recoge su árbol genealógico desde el siglo XVII, centuria a partir de la que hay constancia documental⁴.

Situado en el suroccidente de Asturias, en la divisoria de cumbres entre Asturias y Castilla, desde los tiempos de romanización y medievales hasta finales del siglo XIX, Leitariegos fue el núcleo de población emplazado a mayor altitud en Asturias (1525 m) habitado todo el año. De ahí su carácter estratégico en las relaciones comerciales entre Asturias y la Meseta. Las pruebas documentales de esa posición privilegiada las recogía y publicaba por vez primera Jovellanos. En un viaje a Cangas del Narcea en 1796 se hacía eco del llamado *Privilegio de Doña Urraca* (1153-1164) y de su confirmación institucional por Alfonso XI en 1326, prolongado por los sucesivos monarcas hasta 1879⁵. Ambas concesiones regias otorgaban a los Cosmen, únicos vecinos del puerto, amplias exenciones fiscales como contraprestación a sus servicios para mantenerlo poblado y abierto el tránsito todo el año.

Desde entonces, la trayectoria empresarial de aquellos arrieros cubre un amplio ciclo secular objeto de este estudio. Se ha organizado en nueve capítulos. En el primero (*Los siglos de la arriería: XII-XIX*), tras analizar el entorno histórico, geográfico y económico de Leitariegos, así como las relaciones comerciales entre Asturias y la Meseta, se detalla la trayectoria empresarial de la saga familiar de los Cosmen. Durante los siglos medievales, sus servicios de transporte se vincularon de forma sucesiva a la red monástica de albergues y hospitales que cubría el Camino Francés, al abastecimiento de las villas (*polas*) y de sus mercados en los territorios repoblados a medida que avanzaba la Reconquista y al giro comercial

³ Cfr. LANDES, D. S. (2006): *Dynasties: Fortunes and Misfortunes of the World's Great Family Businesses*, Nueva York, Viking, p. 11. Sobre esta cuestión: JONES, G. y M. ROSE (1993): «Family Capitalism», en Jones, Geoffrey y Mary Rose (eds.): *Family Capitalism*, London, Routledge, pp. 1-16. Para España: VIDAL OLIVARES, J. (2015): «El Estado y el impacto de las políticas económicas en la evolución histórica de las empresas familiares en España y América Latina», en Fernández Pérez, P. y Andrea Lluch (eds.): *Familias empresarias y grandes empresas familiares en América Latina y España. Una visión de largo plazo*, Madrid, Fundación BBVA, pp. 95-124. FERNÁNDEZ PÉREZ, P. y J. F. CORONA RAMÓN (2024): «Family Businesses in Modern Spain, 1939-2023», in *Global Family Capitalism. A Business History Perspective*. Routledge International Studies in Business History. Routledge, NY., chap. 7.

⁴ Desde el Concilio de Trento (1563), las parroquias quedaron obligadas a recoger por escrito los datos de sus feligreses, especialmente los relativos a nacimiento, matrimonio y defunción. En España, los registros parroquiales se inician con las Ordenanzas e Instrucciones Reales de 1573.

⁵ Cfr. JOVELLANOS, G. M. de ([1794-1797] 1999): *Obras completas, VII, Diario 2.º*, edición de Caso Machicado, M. T. y J. González Santos, Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, pp. 594-602.

en las ferias asturleonesas. Desde el siglo XVI, el tráfico de mercancías ampliaba su radio y composición al añadir a la distribución de bienes de consumo el transporte de viajeros y remesas dinerarias. A finales del siglo XVIII, la red de sus servicios ya alcanzaba Madrid. Durante esos siglos se configurará la especificidad de una cultura empresarial que marcará la trayectoria posterior: reinversión de beneficios, reclutamiento familiar, diversificación de negocios y capital relacional y reputacional, entre otros.

El segundo capítulo (*Arriería y diligencias: siglo XIX*) expone cómo en aquella centuria la tracción de sangre por caminos de herradura hubo de enfrentarse a dos nuevos competidores: las diligencias que surcaban los caminos carreteros y el ferrocarril. La extensión de las primeras, limitadas inicialmente al marco urbano y a los servicios de pasajeros, se subordinó al progreso de la red carreteril. La presencia y paulatina implantación del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, al cubrir las comunicaciones entre algunas capitales de provincia y dejar gran parte del territorio al margen de los caminos de hierro, carecerá inicialmente de efectos disruptivos sobre las tecnologías de tracción existentes. Por lo mismo, y salvo en las largas distancias, arrieros, diligencias y trenes coexistirán pacíficamente en un marco de relaciones más de complementariedad que de sustitución. La competencia entre modos y medios de transporte solo se suscitará a finales de siglo, cuando las tecnologías de la segunda revolución industrial (tranvía eléctrico y automóvil), una vez superada su fase experimental, inicien su difusión en el medio urbano e interurbano.

Para los Cosmen, el siglo XIX fue una centuria de oportunidades. Las corrientes migratorias de asturianos a Madrid multiplicaron la demanda de sus servicios. El progreso de la carretera entre Cangas del Narcea, Leitiriegos y León les brindó la posibilidad de combinar recuas con diligencias y de consolidar su «diversificación relacionada» y su modelo empresarial familiar: comercio mayorista, almacenes y distribución de cereales, establecimientos hosteleros en Madrid, casa de banca, arrendamiento de arbitrios municipales e inversión inmobiliaria e industrial.

El capítulo tercero (*Industrialización del transporte: de la tracción de sangre a la mecánica*) se ocupa de una etapa decisiva tanto para la historia del transporte de viajeros por carretera como para la propia trayectoria empresarial de los Cosmen. Entre 1900 y 1920, España (también Asturias) asiste a la irrupción de la tracción mecánica en sus diversas modalidades: tranvías hipomóviles, eléctricos y de vapor; automóviles y camiones, y trolebuses y autobuses. El avance de las nuevas redes, subsidiario del de las industrias e infraestructuras de acompañamiento, marcará un antes y un después en el sector. Su mayor velocidad, capacidad de carga y capilaridad significaron el ocaso paulatino de la tracción de sangre, limitada en su funcionalidad a los mercados no cubiertos por los transportes mecánicos. Estos últimos supondrán igualmente un punto de llegada empresarial en la medida en la que los requerimientos de capital y de acceso a la nueva tecnología actuarán como barrera de entrada al mercado.

En el cuarto capítulo (*Alsa y Empresa Cosmen: boom automovilístico de la década de 1920 y crisis 1930-1950 e integración empresarial*) se detalla cómo los Cosmen, sin abandonar hasta la década de 1920 los servicios de arriería y de diligencias, se convirtieron en pioneros en la introducción del autobús en Asturias. Sus empresas (La Popular, La Montañesa y El Puerto) gozaron en las décadas que transcurren entre 1920 y 1960 de una doble ventaja: por un lado, operar exclusivamente en las rutas entre Asturias y León, quedando así al margen de la batalla entablada por las empresas que competían en el mercado regional, caso de Autos Lueca (1916) y Alsa (1923), entre otras; por otro, las dificultades que sobrevienen al sector en Asturias desde 1929, particularmente durante la etapa 1936-1950 (guerra, incautaciones y destrucciones de infraestructuras y parque móvil, desabastecimiento de componentes y combustibles, etc.), no afectarán con la misma gravedad a los Cosmen. Y esto por tres motivos: porque el mercado al que servían, el castellano-leonés, no se vio envuelto en los conflictos que durante la Guerra Civil asolaron Asturias; porque el Bierzo y Laciana conocieron en esos años un auge económico asociado a la minería del carbón y que ampliará la demanda de movilidad, y porque la acumulación de beneficios de otras ramas de su negocio, caso del comercio y la distribución de cereales, supuso otro factor diferencial. En sentido opuesto, los años de guerra y autarquía resultaron críticos para Alsa ante la imposibilidad de rentabilizar las ampliaciones de capital acometidas en la década de 1920, tanto para adquirir empresas familiares competidoras como para renovar su flota. En la década de 1950, la Empresa Cosmen comenzó a extender sus rutas hacia el centro de la región y llegó a Oviedo, amenazando el histórico feudo de Alsa. 1959 señala un hito histórico para ambas compañías, dado que sellaron su acuerdo de fusión.

En el quinto capítulo (*Alsa, de empresa regional a nacional. Primera internacionalización: 1960-1970*), tras abordar la panorámica del sector en esta etapa (infraestructuras, mapa empresarial, marco regulador, etc.), se analizan dos momentos decisivos para la consolidación de Alsa: el acceso a las rutas de larga distancia (Oviedo-Madrid), que señala la transición de una empresa regional a otra nacional, y su desembarco en París, Bruselas y Ginebra, primer paso de su progresiva internacionalización. La década del desarrollismo, con las grandes corrientes migratorias interiores y exteriores, será el escenario de fondo. La expansión fue unida a nuevas exigencias corporativas asociadas a la necesidad de profesionalizar la gestión de una empresa hasta entonces «pegada» a las operaciones y dirigida con criterios propios de la empresa familiar.

La elección de fechas del sexto capítulo (*Del corredor cantábrico a China. Segunda internacionalización: 1970-1990*) se fundamenta tanto en criterios económicos como institucionales. Las dos crisis del petróleo, la entrada en la CEE, la creación de las comunidades autónomas y el nuevo marco de relaciones laborales y del sistema concesional obligaron a las empresas a revisar sus estrategias de crecimiento. Para Alsa, tras la adquisición de Turytrans, estos años supusieron su consolidación en los corredores del Cantábrico y del Ebro, la ampliación de su red

nacional de largo recorrido y su segunda internacionalización: presencia en China (1984), además de en los circuitos europeos. Por otro lado, en esta etapa se asiste al relevo en su parque móvil al producirse la transición de la «era» Pegaso a la Mercedes. Dado el peso de la inversión en vehículos en el balance contable, se trató de un hecho relevante por las implicaciones que esa transición supuso en materia de costes operativos (consumo, mantenimiento, velocidad y seguridad). En ese contexto se inscribe la creación de dos empresas filiales, Técnicas de Vehículos Industriales (TVA) y Cetralsa (Centro de Estudios de Transporte y Logística), que resultarían decisivas a medio y largo plazo por cuanto supusieron la integración en la cadena de valor del transporte de procesos, hasta entonces externalizados mediante contratos con terceras empresas.

En el séptimo capítulo (*De Enatcar a National Express: 1990-2005*) se consideran dos hechos determinantes de la historia empresarial de Alsa: en primer lugar, las consecuencias que para la firma supuso la adquisición en 1999 de Enatcar (Empresa Nacional de Transporte por Carretera), popularmente conocida como la «Renfe de la carretera», tras su privatización por la Sepi (Sociedad Estatal de Participaciones Industriales). La operación consagró a Alsa como líder nacional en el sector nacional del transporte regular de viajeros por carretera de largo recorrido. Por otro lado, y en previsión de las limitaciones que los organismos reguladores de la competencia impusiesen al crecimiento en España de su red concesional, Alsa intensificará su presencia en las licitaciones internacionales (Marruecos, Portugal y Suiza) y en China. En segundo lugar, en la década 1990-2000, la entrada de nuevos operadores en el mercado del transporte —aviación *low cost*, alta velocidad ferroviaria, corporaciones de servicios (ACS, FCC y Grupo Vivendi), etc.—, junto con las mayores exigencias financieras para competir en él, impondrán a Alsa un giro empresarial histórico: su integración en el National Express Group (NX) en 2005. Cabe añadir que será en estos años cuando se produzca el relevo generacional en la dirección de la compañía, así como una remodelación de las distintas divisiones del grupo orientada al desarrollo de nuevas líneas de negocio.

El octavo capítulo (*Alsa en National Express Group: 2005-2024*) contempla y analiza el desempeño empresarial de Alsa como filial del Grupo NX. En estos años, a la singularidad representada por el progresivo control accionarial de los Cosmen sobre su matriz, se añaden otras igualmente significativas:

- a) La adquisición de Continental Auto y de su red concesional en 2007 permitió a Alsa posicionarse en los dos corredores, el mediterráneo-levantino y el andaluz, con mayor potencial de crecimiento y en los que apenas había operado hasta entonces.
- b) La apuesta por la intermodalidad alentará el desarrollo de Alsa Rail (2003). Inicialmente centrada en operaciones logísticas, de mantenimiento y de formación, será el germen de su futura presencia en el transporte ferroviario (cercanías y alta velocidad).

- c) La respuesta a la crisis del transporte interurbano de largo recorrido llevará a acentuar su presencia en las licitaciones de transporte urbano, en el sector de las VTC, en los servicios intermodales (billete combinado con Renfe e Iberia) y en los discrecionales.
- d) La fortaleza financiera y el *know-how* aportado por NX estarán en la base del esfuerzo de internacionalización de estos años: fortalecimiento de su liderazgo en Marruecos, ampliación de su presencia en el transporte urbano y turístico en Francia y Suiza e inicio de operaciones en Próximo y Lejano Oriente (Dubái, Arabia Saudí y Singapur), así como en otros escenarios (Puerto Rico, Chile, Malta y Chipre).

En el noveno y último capítulo (*Alsa, de empresa de autobuses a gestor de movilidad*) se exponen tanto los factores explicativos como las consecuencias del paradigma empresarial vinculado a la nueva movilidad. El antecedente de esta última, concebida en términos de sostenibilidad (descarbonización), intermodalidad y digitalización, se halla en el *European Green Deal* (Pacto Verde Europeo, 2019), cuyas directrices, traspuestas al marco legal español desde 2021, se concretarán en el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (2024) y en la creación de las ZBE (Zonas de Bajas Emisiones) y de los PMUS (Planes de Movilidad Urbana Sostenible), entre otras iniciativas. Para Alsa, además del cambio de imagen corporativa, supuso la asunción de un nuevo modelo de gestión: a la fijación de compromisos sociales, ambientales y tecnológicos, se sumarán la renovación de la flota (del uso de modelos híbridos o eléctricos al autobús autónomo), la presencia en las nuevas formas de movilidad —transportes fluvial y marítimo, sanitario, micromovilidad (bicicletas), funiculares, trenes turísticos y «última milla»—, así como su entrada en el transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías en sus distintas modalidades (alta velocidad cercanías y Eurotúnel).

El estudio se completa con las conclusiones y con la relación de las fuentes documentales y bibliográficas utilizadas. Respecto a las primeras, cabe diferenciar dos grupos: el primero es el integrado por fondos propiamente archivísticos. En este caso, además del archivo empresarial de Alsa —histórico (1923-1975) y contemporáneo⁶— y del Registro Mercantil, ha sido imprescindible recurrir

⁶ El archivo Histórico de Alsa (1923-1975) está depositado en las instalaciones administrativas del Grupo Alsa en Oviedo. Al hallarse a cargo de un archivero profesional, dispone de un catálogo-inventario de los distintos fondos (contabilidad, parque móvil, contratos con las distintas administraciones, estaciones, archivo gráfico, etc.). Por lo mismo, su consulta ha resultado esencial para reconstruir la historia de la empresa desde su constitución en 1923 hasta su fusión en 1959 con la de los Cosmen. Por el contrario, el archivo contemporáneo del Grupo Alsa (dado el proceso, amplio y dilatado en el tiempo, de adquisiciones y fusiones) presenta una notable complejidad de consulta, al hallarse disperso por todo el Estado y depositado en las sedes de las numerosas filiales del grupo. Lo mismo ocurre con toda la documentación que acompaña a los procesos de licitación en el transporte urbano, autonómico y nacional.

tanto al archivo familiar Cosmen como a los archivos públicos provinciales y nacionales para reconstruir el desarrollo empresarial en los siglos medievales y modernos. En estos dos últimos casos, los protocolos notariales se muestran insustituibles a la hora de analizar las etapas económicas correspondientes a la tracción de sangre (arriería y diligencias) en un escenario preestadístico y en un sector, el del transporte, en el que prevalecían los acuerdos o transacciones orales con escasa huella contractual. Igualmente, los archivos nacionales (Simancas, Chancillería de Valladolid y Archivo Campomanes) han sido de gran ayuda para reconstruir el contexto económico y geográfico que explica el nacimiento y desempeño de los arrieros Cosmen.

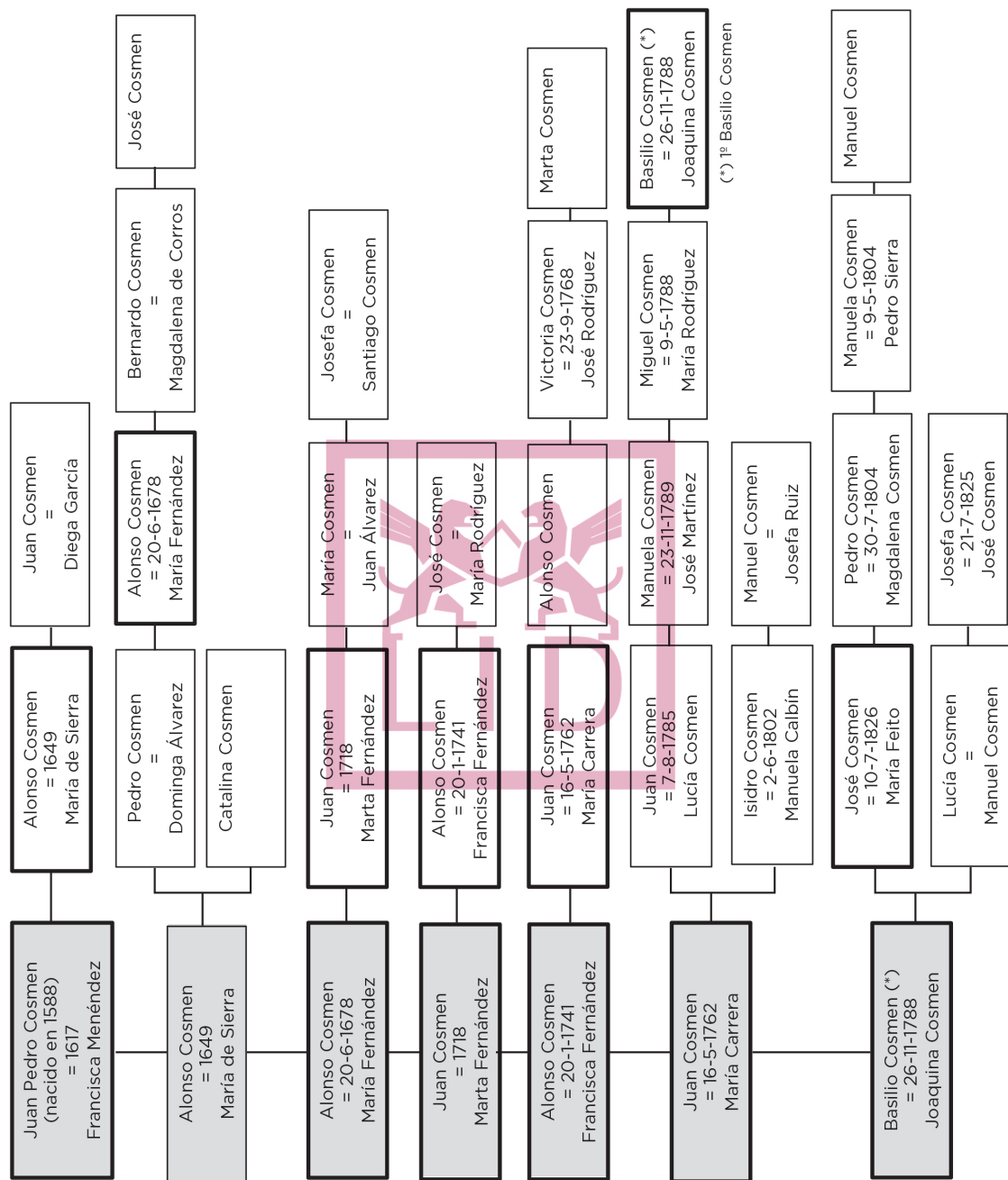
El resto de fuentes lo integran la prensa histórica, las revistas académicas, tanto generalistas (*Revista de Historia Industrial*; *Revista de Historia Económica*; *Revista Nacional de Economía*; *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, etc.) como sectoriales o profesionales (*Viajeros*, *Confibus España Automóvil* y *Nexotrans*), y las de carácter estadístico. En estas últimas fuentes, además de las históricas (*Estadísticas administrativas de la Contribución Industrial y de Comercio* y series del INE o del Ministerio de Transportes), se incluyen las procedentes de observatorios institucionales —OTLE, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), MITMA e INECO—, de las patronales del sector —Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús (Fenebus), Confibus y Asintra—, así como las elaboradas bien desde la universidad (FEDEA), bien por consultorías externas especializadas (KPMG y DBK).

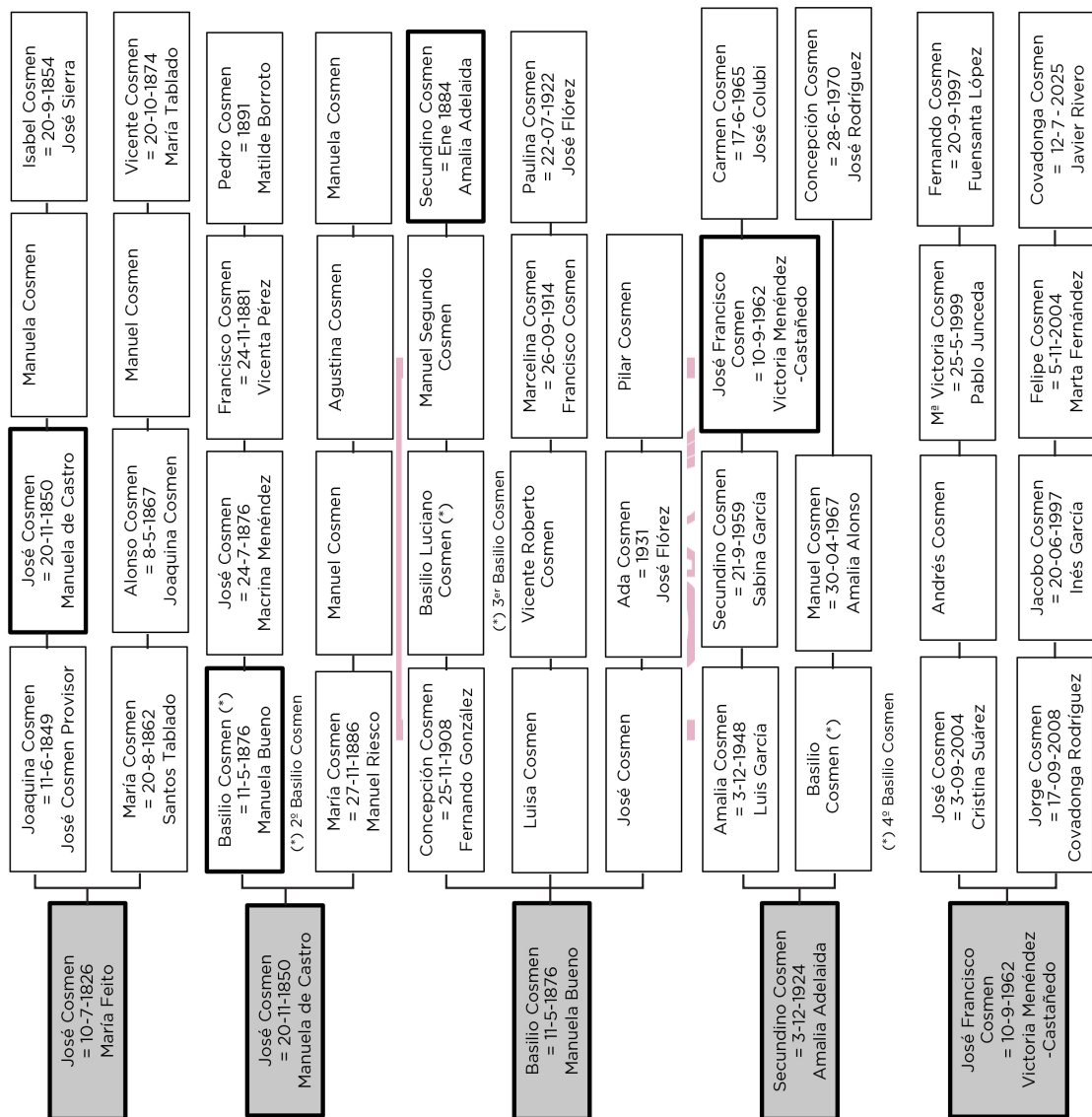
Respecto a la bibliografía, su selección y consulta se ha instrumentalizado al servicio de la fundamentación teórica de este estudio, que se despliega en dos planos superpuestos: por un lado, el referido a la propia historia empresarial de Alsa y a los sucesivos contextos (histórico, económico, legal y tecnológico) en los que se desarrolla; por otro, el relativo a la dinámica del sector del transporte público de viajeros por carretera, en el que se inscribe la firma aquí estudiada. Por lo mismo, a las publicaciones referidas a la transición de la tracción de sangre a la mecánica o al sector de la industria de automoción se suman:

- Las que analizan el marco regulador del transporte (español y comunitario) en tanto determinante del mapa empresarial (grado de concentración) y de las condiciones de competencia.
- Las referidas a los procesos de internacionalización del sector.
- Las centradas en el estudio de los cambios operados en el mercado intermodal del transporte a partir de la irrupción de nuevos competidores o tecnologías.

Cuadro I.1. Árbol genealógico de los Cosmen de Leitariegos (siglos XVII-XX)

1617	Juan Pedro Cosmen Francisca Menéndez
1649	Alonso Cosmen María Sierra
1678	Alonso Cosmen María Fernández
1718	Juan Cosmen Marta Fernández
1741	Alonso Cosmen Francisca Fernández
1762	Juan Cosmen María Carrera
1788	Basilio Cosmen Joaquina Cosmen
1820	José Cosmen María Feito
1850	José Cosmen Manuela de Castro
1876	Basilio Cosmen Manuela Bueno
1924	Secundino Cosmen Amalia Adelaida
1962	José Francisco Cosmen Victoria Menéndez-Castañedo





Fuente: Archivo Histórico Diocesano de Asturias, Arciprestazgo del Acebo (Cangas del Narcea).

1. Los siglos de la arriería: XII-XIX

Las primeras actividades de transporte documentadas de los Cosmen remiten al siglo XII y al puerto de Leitariegos (Cangas del Narcea, Asturias), del que eran oriundos. El topónimo *Portus Lectaregi* aparece ya citado en el *Liber Testamentorum Ovetensis* (1090) como puerto de tránsito entre Asturias y la Meseta. Con una extensión de 20 km², constituyó durante siglos la entidad de población asturiana de mayor altitud (1525 m) habitada permanentemente y el único de los 23 pasos o puertos de montaña de la divisoria de cumbres entre Asturias y la Meseta abierto al tráfico todo el año¹.

Mapa 1. Principales puertos de montaña utilizados por la arriería



¹ Vid. MADRAZO, S. (1977): «Las transformaciones de la red viaria asturiana, 1750-1868», *Boletín del IDEA*, 90, págs. 61-137; RODRÍGUEZ PÉREZ, C. y J. SEVILLA ÁLVAREZ (2017): «El patrimonio territorial y paisajístico de Leitariegos», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 74, pp. 61-92.

1. Leitariegos: una economía «guiada» por el territorio

En Leitariegos, el 70 % de la superficie agraria se halla por encima de los 800 m de altitud sobre el nivel del mar, y un 94 % cuenta con pendientes superiores al 20 %. Por lo mismo, el área de cultivo apenas alcanza el 20 % de aquella superficie, frente al 80 % ocupada por «tierras bravas», brañas y monte alto. Las fuentes son unánimes al reconocer la esterilidad de las cosechas y el déficit de «pan» (cereales). Ambas circunstancias se hallan en la base de su orientación forestal, pastoril (trashumancia) y comercial (arriería), esta última beneficiaria de las rentas de situación que le deparaba su emplazamiento geográfico en la zona de contacto o «frontera» entre dos regiones, Castilla y Asturias, con dotación de recursos y economías complementarias. De ahí su carácter estratégico para garantizar la entrada regular de cereales (esenciales para la subsistencia de Asturias, dado lo deficitario de su producción), lanas, aceite, cera y vino y para dar salida a ganado vivo, salazones de carne y de pescado (pescado cecial, escabeches y bacalao), sal, cueros y manufacturas de hierro (aperos de labranza, herrajes y clavazón).



Puerto de Leitariegos en 1930. Fuente: Museo del Pueblo de Asturias, Depósito de Pedro Lueje.

La relación de las crónicas de los viajeros que desde el siglo XVIII recorrieron el puerto resulta ilustrativa de su excepcionalidad geográfica. Jovellanos, con ocasión de su viaje a Cangas del Narcea en 1796, lo describía así:

Su montaña es una de las más encumbradas de Europa, extremo y divisoria del Principado con el Reino de León. Se compone de cuatro lugares y 57 moradores, y en él nada se siembra ni recoge, sino hierba para manutención de ganados por ser todos arrieros².

²Cfr. JOVELLANOS ([1796] 1999): *Obras completas*, VII. *Diario 2.º*, edición de J. González Santos. Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, pp. 591-602.

En 1826, Miñano lo describía en estos términos: «Todos los pueblecitos que componen este coto son sumamente miserables. Solo produce leña y ganado»³. En 1835, un viajero francés, Durieu, anotaba:

Por manera ninguna se podrían defender en la vida si no consiguieran ciertas ganancias con el tráfico mercantil, pues ejercen con sus caballerías el oficio de arrieros transportando a personas y bultos desde Cangas al valle del Sil y viceversa. Durante 4 meses largos hay en el pueblo tanta nieve que las casas quedan del todo sepultadas y la comunicación ha de realizarse por túneles perforados en la misma nieve⁴.

En 1898, Rodríguez Riesco, escribano y maestro de Leitariegos, ratificaba las apreciaciones anteriores:

Su posición topográfica es sin duda la más escabrosa de España por sus montañas escarpadas, elevadas y pendientes que, en la mayoría de los sitios, son inexpugnables e inaccesibles, cubiertas de nieve desde septiembre hasta últimos de julio de cada año. Es conocida la imperiosa y nunca bien explicada miseria de este concejo por la esterilidad de su suelo, incapaz para el sustento de sus habitantes⁵.

En 1948, el etnógrafo alemán Fritz Krüger abundaba en los mismos detalles:

Esta parte de Asturias está unida al mundo exterior por una carretera que desde Oviedo conduce a la provincia de León, pasando por Tineo, Cangas del Narcea y el puerto de Leitariegos. La economía y la vida de esta región han permanecido completamente arcaicas, lo que es perfectamente comprensible dado el carácter grandemente quebrado y montañoso de la región, dadas sus escarpadas vertientes, en las que están situados los pequeños poblados de pastores, y el débil nudo de comunicaciones, pues, aparte de la citada carretera, solamente existen caminos para carros y peatones⁶.

³ Cfr. MIÑANO, S. (1826-1828): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, Madrid, Imp. Pierart-Peralta, vol. V, p. 187.

⁴ Cfr. JÁUREGUI, J. A. (ed.) (1958): «El viaje botánico de Durieu por Asturias emprendido en el año de 1835», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, VI, pp. 31-98.

⁵ Cfr. RODRÍGUEZ RIESCO, J. (1900): «Leitariegos», en Bellmunt y Traver, O. y F. Canella Secades (eds.) (1894-1901): *Asturias*, 3 vols., volumen III, Gijón, pp. 180-184.

⁶ Cfr. KRÜGER, F. (1948): «Las brañas. Contribución a la historia de las construcciones circulares en la zona astur-galaico-portuguesa», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, Año III, n.º 8, pp. 41-98.



Puerto de Leitariegos visto desde Arbás.
Fuente: <https://asturgeografic.blogspot.com>

En la transición de la Edad del Bronce a la del Hierro (siglos IX-VIII a. C.) se documentan los primeros asentamientos estables (castros) en la Asturias transmontana⁷, espacio que, apoyado en una economía que combinaba la dedicación agropastoril y la trashumancia con actividades minerometalúrgicas, cubría las cuencas altas de los ríos Navia y Narcea, desde Cangas del Narcea y Leitariegos hasta Laciana y el Bierzo⁸. Se ha sugerido la existencia en aquellas fechas de corredores comerciales esporádicos entre los territorios transmontanos y cismontanos por los que circulaban excedentes metalúrgicos (cobre y oro) y cereales⁹. Estas vías de tránsito y tráfico

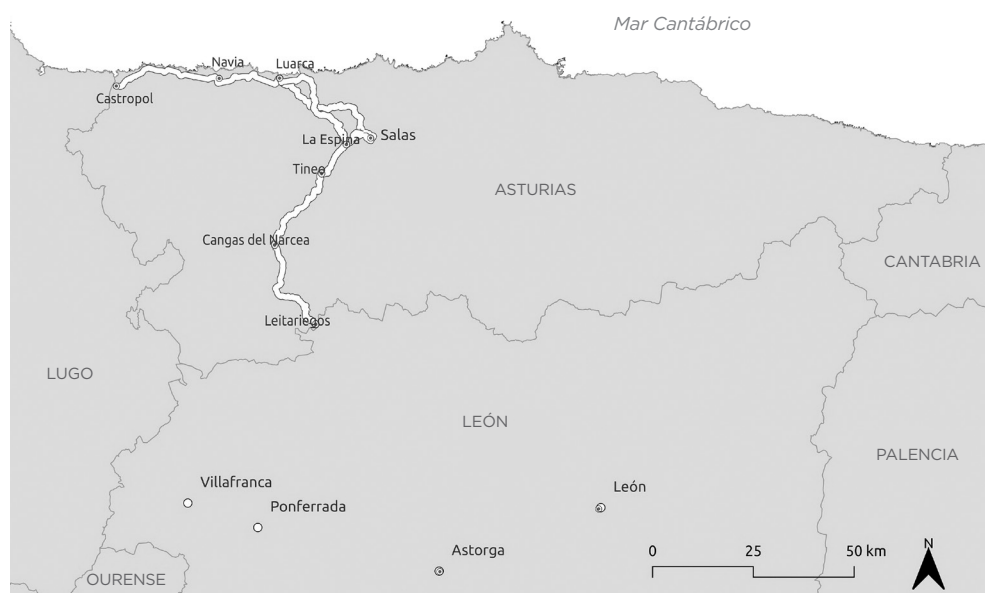
⁷ Las vías romanas de montaña comunicaban las actuales provincias de Asturias y León a través de la Cordillera Cantábrica. Ambas regiones se encuadraron en el *Conventus Asturum*, con capital en *Asturica Augusta* (Astorga). Esta unidad territorial y administrativa se subdividía en la *Asturia augustana* o cismontana (vertiente leonesa) y la *transmontana* (vertiente cantábrica), separadas ambas por la mencionada cordillera. Cfr. GONZÁLEZ ÁLVAREZ, David (2011): «Vías romanas de montaña entre Asturias y León», *Zephyrus*, LXVII, pp. 171-192.

⁸ Vid. VILLA VALDÉS, Á. (2016): «Evolución de las comunidades castreñas y la minería aurífera en el occidente de Asturias», en Dopico, M. D. y M. Villanueva (coords.): *Cluasus est lanus: Augusto e a transformación do noroeste hispano*. Lugo, Diputación de Lugo, pp. 231-258; FERNÁNDEZ OCHOA, C. (2006): «Los castros y el inicio de la romanización en Asturias. Historiografía y debates», *Zephyrus*, 59, pp. 275-288.

⁹ BLAS CORTINA, M. Á. de (2007): «Hacia las sociedades metalúrgicas: las edades del Cobre y del Bronce antiguo», en Rodríguez Muñoz, J. (coord.): *La Prehistoria en Asturias*, Oviedo, p. 579.

adquirieron carta de naturaleza con la romanización. La inserción territorial y económica del suroccidente astur y de su fachada marítima en la economía imperial se vio estimulada por su riqueza aurífera. El laboreo minero y las actividades de transformación estuvieron en el origen del trazado de una red de «calzadas mineras» que, desde Ponferrada y Villablino, por Leitariegos, ponían en comunicación las explotaciones de las Médulas y el Bierzo leoneses con las de la costa occidental asturiana, de Navia a Ribadeo, una infraestructura viaria a la que se superponían los «cordales» o cañadas pecuarias de la trashumancia¹⁰. Para el profesor González Álvarez, la vía de Leitariegos era la que soportaba mayor tránsito de mercancías por cuanto servía de paso y conexión entre los asentamientos romanos del Bierzo y las cuencas auríferas de la fachada costera occidental asturiana¹¹.

Mapa 2. Caminos de herradura («calzadas mineras») del Bierzo a la fachada costera del occidente de Asturias



Fuente: elaboración propia a partir de la bibliografía que se cita.

¹⁰ Vid. RABANAL ALONSO, M. A. y S. GARCÍA MARTÍNEZ (1996): «La red viaria en el noroeste hispano-romano», *Hispania Antiqua*, XX, pp. 273-296; FERNÁNDEZ OCHOA, C. (1982): *Asturias en la época romana*, Madrid, CSIC; SANTOS YANGUAS, N. (1992): «Vías de comunicación de época romana en el valle del río Narcea», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 42, pp. 125-145.

¹¹ Cfr. GONZÁLEZ ÁLVAREZ, D. (2011): «Vías romanas de montaña entre Asturias y León», ob. cit.

En los siglos altomedievales, Leitariegos y las tierras del suroccidente astur con-finantes con Castilla y Galicia resultaron beneficiarias de las externalidades económicas derivadas del proceso repoblador iniciado por Alfonso II (791-842): recuperación demográfica, roturaciones, retroceso del sistema agrario extensivo silvopastoril en favor de otras opciones más intensivas en trabajo (horticultura, arboricultura y ce-realicultura), emergencia de la pequeña propiedad campesina e incremento de los contactos comerciales entre Asturias y Castilla. En este último caso, la venta de gra-nos, vinos, salazones de carne y pescado y ganado mayor dejará huella tanto en la esfera de la circulación monetaria como en la fiscal (portazgos)¹².

Ya en la Baja Edad Media, entre los siglos XI y XIII, la estrategia desplegada por la monarquía para afirmar su soberanía política y territorial frente a la fortaleza no-biliar se desplegó en dos direcciones: la creación de *polas* o pueblas y la potenciación del Camino Francés¹³. Las *polas*, dotadas de fueros y de capacidad para fundar ferias y mercados, consolidaron en el reino asturleonés una red de villas —en las tierras del Bierzo y del suroccidente astur se crearon 190 entidades de población (villas y aldeas)— que contribuirá a su despegue económico. El Camino Francés, las peregrina-ciones y la red de alberguerías y hospitales monásticos a él asociadas constituirán un factor añadido de dinamización económica¹⁴. La concesión de mercedes y privile-gios reales convirtió a los monasterios y a su red de albergues y hospitales en activos agentes de colonización agraria¹⁵ (mapa 3). Sus vastas propiedades rurales y las ren-tas por ellas generadas demandaron servicios de transporte tanto para la

¹² Vid. RUIZ DE LA PEÑA, J. I. (1979): «El Coto de Leitariegos: una comunidad de mon-taña en la Asturias medieval», *Asturiensia Medievalia*, 3, pp. 173-216; RUIZ DE LA PEÑA, J. I. (2014): «Aranceles de portazgo en las rutas del comercio asturleonés a finales de la Edad Media», en Beltrán Suárez, S. y M. Álvarez Fernández (eds.): *Estudios de historia medieval*. Universidad de Oviedo, 2 vols., I, pp. 56-68; ARGÜELLES ÁLVAREZ, P. (2014): «El puerto de Leitariegos en la Edad Media», *Ab Initio*, 9, pp. 119-130; AGUADÉ NIETO, S. (2017): «Feudalización tardía y ciudad en una sociedad arcaica: Asturias», en Aguadé Nieto, S. y Joseph Pérez (eds.): *Les origines de la féodalité*, Madrid, Casa de Velázquez, pp. 11-84.

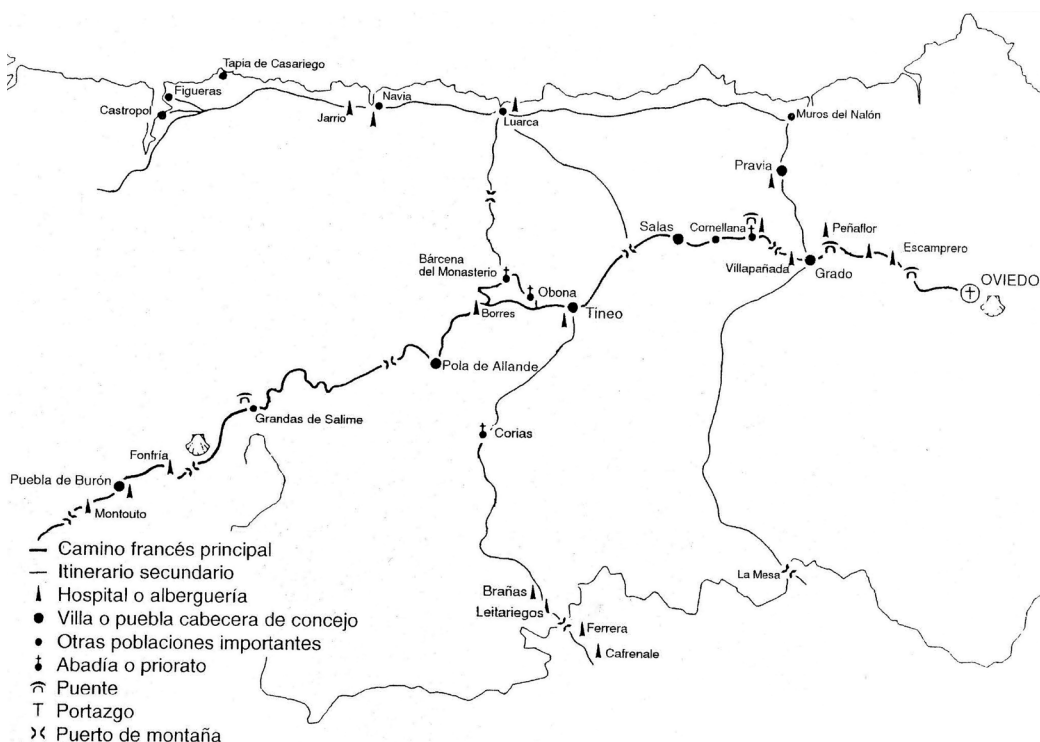
¹³ Vid. RUIZ DE LA PEÑA, J. I. (1981): *Las «polas» asturianas en la Edad Media*, Universidad de Oviedo; ÁLVAREZ CASTRILLÓN, J. A. (2012): «La génesis del eje comercial Oviedo-León», en Ruiz de la Peña, J. I. (coord.): *Los fueros de Avilés y su época*, Oviedo, Instituto de Estudios Asturianos, pp. 333-357; ARIZAGA BOLUMBURU, B. (2003): «Las actividades económicas de las villas marítimas del norte peninsular», en *Las sociedades urbanas de la España Medieval*, Pam-plona, pp. 195-242.

¹⁴ Vid. URÍA RÍU, J. (1939): «Las fundaciones hospitalarias en los caminos de la peregrinación», *Anales de la Universidad de Oviedo*, VII, pp. 155-215; VÁZQUEZ DE PARGA, L., J. M. LACARRA y J. URÍA RÍU (1948): *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid, CSIC, 3 vols; QUINTANA, A. (1983): *Los monasterios de alto Bierzo*, Ponferrada; RUIZ DE LA PEÑA, J. I. (2022): «El Camino de Santiago: siglos XI y XII», *Arqueología e Historia*, 83, pp. 20-29; DURANY CASTRILLO, M. (1989): *La región del Bierzo en los siglos centrales de la Edad Media, 1070-1250*, Universidad de León; CORTÁ-ZAR, J. A. (1993): «El Camino de Santiago y la articulación del espacio en Castilla», en *El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico*, Navarra, pp. 1571-83.

¹⁵ RUIZ DE LA PEÑA, J. I. (1986): «Mercedes regias a favor de establecimientos benéfico-asistenciales en la Edad Media», *Asturiensia Medievalia*, 5, pp. 171-196.

comercialización de los excedentes derivados de diezmos y arriendos como para la provisión de materias primas y bienes de consumo (sal, vino, hierro, aceite, salazones de carne y pescado, manteca salada, etc.)¹⁶.

Mapa 3. Red de pueblas, monasterios, alberguerías y hospitales asturleoneses (siglos XI-XIV)



Fuente: Ruiz de la Peña, J. I. (coord.) (1993): *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y a San Salvador de Oviedo en la Edad Media*. Principado de Asturias, Consejería de Cultura, p. 63.

Hasta 1579, Leitariegos fue un coto jurisdiccional dependiente del monasterio de Corias, próximo a Cangas del Narcea. Aquel año, Leitariegos rescató su jurisdicción, que pasó a pertenecer a sus «vecinos y moradores»¹⁷. Corias, por sus rentas, fue el

¹⁶ GARCÍA VALDEAVELLANO, L. (1931): «El mercado: apuntes para su estudio en Castilla y León durante la Edad Media», *Anuario de Historia del Derecho*, vol. LXXXVI, pp. 201.405; LADERO QUESADA, M. A. (1994): *Las ferias de Catilla: siglos XI al XV*, Madrid; RUIZ DE LA PEÑA, J. I. (2004): «Las relaciones comerciales asturleonesas en la Baja Edad Media (siglos XIX-XV)», en *Las vías de comunicación en el noroeste ibérico*, Benavente, CSIC.

¹⁷ En 1821, Leitariegos se constituía en ayuntamiento (concejo de Leitariegos); en 1925, se integraba en el concejo de Cangas del Narcea.

señorío monástico medieval más poderosos de Asturias¹⁸. Conocido como el «Escorial asturiano» por su severidad y dimensiones, su fundación remite a 1032. Su dotación patrimonial comprendía otros 28 monasterios, 65 iglesias y ermitas, siete cotos jurisdiccionales, cincuenta villas y cinco hospitales con sus correspondientes tierras y vasallos. Al extender sus dominios desde la fachada marítima asturiana hasta las tierras del Bierzo, integraba comarcas en una amplia red comercial y de servicios.



Monasterio de Corias, Cangas del Narcea.
Fuente: Fototeca de la Sociedad Canguesa de Amantes del País.

A partir del siglo XVI comenzaron a operar nuevos estímulos dinamizadores del comercio y de la demanda de transporte¹⁹:

- La recuperación económica, demográfica y urbana castellana. Al movimiento comercial en torno a los ciclos feriales se sumaron la demanda de alimentos, la de fuerza de tiro para roturar y ampliar el área de cultivo y las exportaciones de lana y paños.

¹⁸ Vid. GARCÍA, M. Élida (1980): *San Juan Bautista de Corias. Historia de un señorío monástico asturiano*, Universidad de Oviedo.

¹⁹ A partir de las *relaciones topográficas* de Felipe II, se documenta la intensificación de la llegada a los mercados y ferias castellanas de pescados, salazones de carne, sal y madera procedentes de Asturias y Galicia, y, en sentido opuesto, las salidas desde Catilla como retornos de aceite, granos y paños: Cfr. SALOMON, Noël (1964): *La Campgne de Nouvulle Castille à la fin du XVI.^e siècle*, París, pp. 102 y 114-115.

- Desde Asturias, la difusión del maíz desde las primeras décadas del siglo XVII impuso una reordenación del sistema de cultivos responsable de ganancias de productividad (roturaciones continuas, extensión del área de prados y estabulación del ganado) que se trasladarán a una recuperación demográfica que se prolongará hasta más allá de 1750. Ambos factores repercutieron favorablemente en la arriería por dos vías: el aumento de excedentes comercializables y que la creciente orientación ganadera, al demandar menos brazos para las labores, fomentó tanto la emigración como la orientación hacia las «actividades de auxilio» (industria rural doméstica, trajinería y comercio) de las economías familiares.

2. La arriería en las economías preindustriales

El abastecimiento de villas y ciudades, la comercialización de los excedentes agrarios y de la producción manufacturera en ferias y mercados, la distribución de géneros y materias primas llegadas por cabotaje y, en definitiva, la articulación de las economías interiores y marítimas convertían a arrieros y carreteros en un sector estratégico y ubicuo en las economías agrarias preindustriales²⁰. La tracción de sangre condicionaba las variables básicas que afectaban al coste final del servicio: capacidad de carga, velocidad, frecuencia y duración de los viajes. Aun así, la arriería fue el sistema de transporte más generalizado hasta finales del siglo XIX, y pervivió hasta la década de 1920 coexistiendo con diligencias y ferrocarriles. La razón de su resistencia y permanencia en el tiempo ha de buscarse tanto en el carácter competitivo de sus tarifas como en que la red de caminos carreteros y la ferroviaria dejaban amplios espacios del territorio sin comunicar²¹.

²⁰ Vid. GÓMEZ MENDOZA, A. (1983): «The Role of Horses in a Backward Economy», en Thompson, F. M. L. (ed.): *Horses in European Economic History*, Leeds, British Agricultural History Society, pp. 143-155; COMÍN, F., P. MARTÍN ACEÑA, M. MUÑOZ RUBIO y J. VIDAL OLIVARES (1998): «El transporte en la España pre-ferroviaria, 1700-1850», en *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Anaya, 2 vols., I, pp. 1-28; GONZÁLEZ ENCISO, A. (2008): «El comercio interior en España durante la época moderna», *OHM (Obradoiro de Historia Moderna)*, 17, pp. 15-42; CAMARERO BULLÓN, C. (ed.) (2024): *Industria y territorio: viajes, infraestructuras, productos e intercambios en la España moderna*, Ministerio de Industria y Turismo, 2024.

²¹ Vid. MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos-Ediciones Turner, 2 vols.; VIDAL OLIVARES, J. (1986): «El sistema de transportes en España y Francia, 1750-1850», *Revista de Historia Económica/Journal of Iberian and Latin American Economic History*,

Esquemáticamente pueden reducirse a tres las modalidades de la tracción de sangre:

1. Los viajes a pie, que cubrían desplazamientos de corto radio vinculados al comercio en mercados locales (buhoneros y trajineros).
2. Los viajes en caballería, utilizados por viajeros particulares, por los correos (caminos de posta) y por el transporte de mercancías a lomos de recuas de arrieros por caminos de herradura.
3. La tracción mediante coches de colleras de dos ruedas (calesín, volante, cabriolé y tartanas) o de cuatro (calesa, galera, berlina, diligencia y faetón), limitada inicialmente al marco urbano.

En el caso de la arriería, suele diferenciarse entre:

- Local, al servicio de los intercambios en mercados y ferias concejiles o comarcales.
- Estacional o «golondrina», desarrollada durante 3 o 5 meses, generalmente entre abril o mayo y septiembre, en función del ciclo agrario y de la menor demanda de brazos por las labores del campo. Era el caso de los viñadores y segadores: en cuadrillas contratadas por capataces o mayores y provistos de mulas o machos, completaban los ingresos del trabajo con los del transporte de mercancías por cuenta de tratantes y mayoristas²².
- «Profesional» o de ciclo largo, con desplazamientos de más de 6 meses, generalmente asociada a concejos de montaña. La escasa dotación de tierras de labor y las rentas de situación otorgaban a sus pobladores ventajas comparativas para el tráfico.

En ausencia de indicadores directos que la cuantifiquen, hay fuentes indirectas que corroboran el peso económico de la tracción de sangre²³:

4 (1), pp. 191-199; GÓMEZ MENDOZA, A. (1997): «Comercio interior», en *Historia de España Menéndez Pidal*, Madrid, Espasa-Calpe, vol. XXXIII, pp. 393-411.

²² Vid. CARMONA BADÍA, X. (1990): «Merceros en Castilla: estacionalidad agrícola y desplazamientos estacionales en la España cantábrica», en García Merino, L. V. *et al.* (comp.): *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*, Universidad de Cantabria, Santander, pp. 32-44.

²³ Vid. CARMONA BADÍA, X. (1990): «Merceros en Castilla: estacionalidad agrícola y desplazamientos estacionales en la España cantábrica», en García Merino, L. V. *et al.* (comp.): *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*, Universidad de Cantabria, Santander, pp. 32-44. Vid. MADRAZO, S. (1981): «Precios del transporte y tráfico de mercancías en la España de finales del Antiguo Régimen», *Moneda y Crédito*, 159, pp. 39-71, y «Portazgos y tráfico en la España del Antiguo Régimen», *Moneda y Crédito*, 160, pp. 39-81.

- La *Balanza de comercio activo y pasivo del Principado* (1780) permite constatar que Castilla era el mercado que absorbía el 80 % de las ventas asturianas y el origen del 65 % de sus compras²⁴. Se ha estimado que en el siglo XVIII cruzaban la divisoria entre Asturias y Castilla una media de 178 animales/día²⁵. Dado que los datos citados se refieren únicamente al comercio con Castilla, el peso de la arriería se incrementaría notablemente si se incluyeran los tráficós con otras regiones limítrofes (Cantabria y Galicia), el desarrollado entre las villas litorales y las ferias y mercados de su *hinterland* y el de distribución de los géneros entrados por cabotaje marítimo.
- Pese a las subestimaciones imputables a su carácter fiscal y a computar únicamente la arriería «profesional» ejercida durante todo el año, el Catastro de Ensenada (1752) consignaba para Leitariegos un total de 38 arrieros, el 80 % del vecindario, lo que lo convertía en un caso único de especialización laboral²⁶.



Venta de arrieros en el límite entre Asturias y León (c. 1890).
Fuente: Fototeca del Museo del Pueblo de Asturias, código FF038628.

²⁴ Archivo Campomanes (Fundación Universitaria Española), sección Manuscritos, ms. 20/13.

²⁵ La información se obtiene a partir del volumen transportado: se ha estimado que anualmente entraban en Asturias desde Castilla mercancías con un peso equivalente a 6 millones de kilogramos, frente a los 950 000 kg de salidas. Estas últimas representaban 65 000 unidades de carga de caballería/año, lo que suponía que cada día cruzaban de media la divisoria con la Meseta 178 animales cargados. Cfr. MADRAZO, S. (1984), ob. cit., II, pp. 684-694.

²⁶ Real Academia de la Historia: Fondo Martínez Marina (*Diccionario geográfico-histórico de Asturias*), ms. 9/6.032, y Archivo General de Simancas, Dirección General de Rentas, libro 376 (Coto de Leitariegos).

3. Los Cosmen, una compañía de arrieros

La confirmación de Leitariegos como puerto comercial estratégico en el camino entre Asturias y la Meseta adquirió carta de naturaleza en 1112 con el llamado *Privilegio de Doña Urraca*, reina de Asturias²⁷. Las referencias a él proceden de Jovellanos. Con ocasión de su viaje a Cangas del Narcea en 1796, recibió de un escribano local el manuscrito titulado *Descripción de la Real Jurisdicción de Leitariegos*. En él podía leerse:

Por tradición se asegura que, pasando la reina doña Urraca por El Puerto en tiempo riguroso en que solo había una casa, por no hallar qué comer, habían muerto una vaca de dos años, y señalan la casa de Pepillo, esto es, José Cosmen, en donde había hecho alto.

Como contrapartida, por donación regia, Urraca dotaba al lugar con 50 fanegas de pan anuales a condición de que sus moradores «viviesen en aquel paramo», lo mantuviesen despejado de nieves, asistiesen a quienes transitaban y abasteciesen la alberguería allí existente²⁸. En 1900, Rodríguez Riesco añadió nuevos detalles a los apuntados por Jovellanos: una tradición oral aseguraba que «sobre los años 1109 a 1126, que fueron los de su reinado, pasando doña Urraca para León, o viceversa, hizo su entrada por el puerto de Leitariegos». Una copiosa nevada de 6 a 7 m de altura interceptó el tránsito del séquito real obligándolo a permanecer en el puerto 8 días en la casa de los Cosmen, en la que disfrutó del:

escasísimo alimento que poseía aquella buena familia y, por no poder andar caballería por el puerto, este buen hombre y sus hijos cogieron a la reina al hombro o en brazos y pasaron así todo el puerto hasta el sitio de Cabezos, casi 1 legua, a fin de libertarla de frío, nieve, hambres y tormenta. Y, agradecida por tales servicios, les concedió para siempre, a él y a sus descendientes, unas riquísimas y abundantes rentas para que nunca faltase el alimento y diese hospitalidad o albergue a todos los transeúntes, gracia o donación que han venido disfrutado los vecinos de dicho puerto de Leitariegos hasta hace pocos años. Las mercedes concedidas eran consistentes en varios carneros y 20 y tantas fanegas de centeno de renta vitalicia que cobraban del pueblo de Trascastro y otros, y unos carneros y más de 40 fanegas de grano de centeno que cobraban de los pueblos de las Babias en la parte de León²⁹.

²⁷ Urraca Alfonso, La Asturiana (1133-1179), reinó en Asturias entre 1153 y 1164. *Vid.* FERNÁNDEZ CONDE, F. J. (1975): «La reina Urraca, “La Asturiana”», *Asturiansia Medievalia*, 2, pp. 65-94. Por su parte, Urraca de León (1081-1126) fue reina de León entre 1109 y 1126, y, por lo mismo, el citado privilegio correspondería a esta segunda. *Vid.* PALLARÉS, M. C. y E. PORTAL (2006): *La reina Urraca*, San Sebastián, Nerea.

²⁸ Cfr. JOVELLANOS, G. M. de ([1794-1797] 1999), *Obras completas*, VII, *Diario* 2.º, edición crítica de Caso Machicado, M. T. y J. González Santos, Oviedo, Instituto Feijoo de Estudios del Siglo XVIII, pp. 594-602.

²⁹ Cfr. RODRÍGUEZ RIESCO (1900), *ob. cit.*, pp. 45-46.

El citado privilegio adquirió naturaleza institucional en 1326. Ese año, en Burgos, Alfonso XI otorgó a «los omes buenos e moradores de la Casa del Puerto» (la de los Cosmen) el *Privilegio de Leitariegos*³⁰, que hacía mención expresa al temor expresado por el abad de Corias de que Leitariegos se despoblase, lo que supondría el abandono del tráfico mercantil y del abastecimiento de la red monástica y de hospitales que poblaban el Camino Francés. Desde entonces, a los vecinos de Leitariegos se les reconocía la hidalguía: a sus inmunidades fiscales (alcabalas, pontazgos, montazgos y barcajes) en todo el territorio de la monarquía se añadió la exención de levass militares. Tales privilegios conllevaban como contrapartida «dar albergue de balde a todo pasajero y facilitarle su sustento», además de «romper el puerto en abundancia de nieves» y de «mantener a trecho unos postes de palo altos para dirección de los caminantes y que suele cubrir la nieve». El privilegio, reconocido por los sucesivos monarcas, resistirá la ofensiva del liberalismo contra la herencia jurisdiccional del Antiguo Régimen. En efecto, tras ser reconocido y ratificado por la Cortes de Cádiz en 1813 por Fernando VII (1815) y en 1821 por el Trienio, sobrevivirá hasta 1879, fecha en la que la apertura de la carretera entre Ponferrada y La Espina por Leitariegos dejó sin funcionalidad los servicios de tránsito que en tiempos de nieves venían prestando los Cosmen.

La vinculación de los Cosmen con Leitariegos se documenta desde los tiempos altomedievales bajo la doble condición de colonizadores pioneros del puerto y de agentes del tráfico y comercio entre Asturias y Castilla. Desde el siglo XI, al transporte viajeros y al abastecimiento de la red de monasterios y hospitales asturleonese añadían:

- a) La comercialización de los diezmos y rentas monásticas de Corias en los mercados y ferias de las comarcas circunvecinas. Hay constancia documental del paso, en 1131, de 15 caballerías que transportaban trigo desde León hasta el monasterio de Corias³¹.
- b) El tráfico (cereales, vino, salazones de pescado, sal, etc.) en el camino real que desde Astorga, por Leitariegos y Cangas del Narcea, ponía en contacto el *hinterland* leonés con los puertos de la costa occidental asturiana (Castropol, Navia y Lluarca). La puebla de Cangas, fundada por Alfonso X en 1255, fue «centro ordenador de la economía del área occidental de Asturias, canalizando el tráfico mercantil que desde los puertos de Lluarca, Navia y Castropol se dirigía hacia las ferias castellanas o hacia el Bierzo a través de Leitariegos». La fundación de la Puebla de San Mamés (Villablino) en 1270,

³⁰ Archivo Histórico Nacional, sección Clero, Corias, pergamino 1585. *Vid.* GONZÁLEZ CRESPO, E. (1985): *Colección documental de Alfonso XI. Diplomas reales conservados en el Archivo Histórico Nacional. Sección Clero. Pergaminos*, Madrid, Universidad Complutense. Una transcripción completa del privilegio, en RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (1979), *ob. cit.*

³¹ Cfr. GRACIA NORIEGA, J. I.: «El puerto de Leitariegos», en *La Nueva España*, 1 de febrero de 2009.

al otro lado del puerto, servía como plataforma de enlace del tráfico por el valle del Sil hacia el Bierzo o atravesando Laciana por Babia o Las Omañas hacia la Meseta³².

- c) El comercio extraordinario de granos en las épocas en las que el Principado se veía asolado por «hambrunas» derivadas de las malas cosechas.

Desde el siglo XIII, su área de comercio se amplió a las villas o pueblas leonesas y a las ferias castellanas (Medina de Rioseco, Villalón y Olmedo)³³. La ventaja que suponía acarrear por cuenta del monasterio de Corias se cifraba en la garantía de contar con cargas de retorno. En la contratación de cada viaje se fijaban la duración de los acarreos y las cargas a transportar. Dependiendo de la estación y de las cargas o los fardos, las recuas de machos recorrían una media de 8 leguas diarias (44 km) en itinerarios que no solían superar las 10 jornadas en las que cada mulo o macho podía transportar entre 8 y 12 arrobas³⁴. Dadas las condiciones orográficas y viarias, el buey y el carro habían sido relevados por los mulos o machos, preferidos a los caballos de raza autóctona por su mayor rendimiento, adaptación y resistencia a la enfermedad³⁵.

³² Cfr. URÍA MAQUA (1995): «Una feria asturiana en la Edad Media: Cangas del Narcea», *Asturiensia Medievalia*, 8, pp. 381-392.

³³ Para las referencias medievales a los Cosmen, *vid.*, entre otras, SÁEZ, F. L. (1805): *Demostración histórica del verdadero valor de las monedas que corrían en Castilla durante el reinado de Enrique IV*, Madrid, Imp. De Sancha, p. 70 (n.º 212); DÍEZ MELCÓN, G. (1957): *Apellidos castellanoleoneses (siglos IX-XIII)*, Universidad de Granada, p. 161; QUINTANA PRIETO, A. (1971): *Tumbo viejo de San Pedro de Montes*, León; DURANY, Mercedes (1976): *San Pedro de Montes. El dominio de un monasterio benedictino del Bierzo*, León, CSIC; CADENAS y VICENT, V. de (1985): *Repertorio de blasones de la comunidad hispánica*, Madrid, CSIC, 5 vols., vol. I, apéndice, p. 63; GÓMEZ BAJO, M. C. (1993): *Documentación medieval del monasterio de San Andrés de la Vega de Espinareda (León, siglos XII-XIV)*, Ediciones Universidad de Salamanca, docs. n.º 86 y 154.

³⁴ Además de las disposiciones de la *Novísima recopilación* referidas a la Real Cabaña de Carreteros (título XXVIII, libro VII), existen numerosas fuentes posteriores, especialmente las recogidas en el siglo XVIII por viajeros, en las guías itinerarias o en los escritos de Uztáriz, Larruga o Jovelanos. Han sido detalladas posteriormente en los estudios de D. R. Ringrose y de S. Madrazo entre otros muchos. *Vid.* LUCAS VILLANUEVA, O. (2012): «El transporte terrestre a través de la Cordillera Cantábrica en tiempos de Felipe II», *Studia Histórica, Historia Moderna*, 34, 2012, pp. 257-281.

³⁵ *Vid.* FRAX ROSALES, E. y M. J. MATILLA QUIZA (1988): «Transporte, comercio y comunicaciones», en Artola, M. (dir.), *Enciclopedia de historia de España*, Madrid, Alianza Editorial, p. 198. En un texto reproducido por Borrow se señalaba que «no hay caballo que resista los pienso y las montañas sin enfermar; además, un caballo no sirve aquí de nada, y en terreno tan quebrado no puede prestar ni la décima parte del servicio que un mulo puede hacer»: Cfr. BORROW, G. ([1842] 1983): *La Biblia en España*, Madrid, Alianza pp. 286-287.

4. De León a Madrid (siglos XV-XVIII)

Desde el siglo XV, las referencias a Leitariegos se multiplican. Una real provisión de 1525 se refería al puerto como «camino real fragoso y estrecho, único por donde pasar al Bierzo a por vino y otras mercaderías». En 1574, con motivo de las frecuentes hambrunas que comenzaban a asolar el Principado, los vecinos de Leitariegos y de Cangas del Narcea lamentaban que, en sus términos, «como son tierras de paso y de mucho trato, se proveían los puertos de la costa del Principado, y, como concurrían mucho número de gente, no se podía hallar trigo por ningún dinero»³⁶.

En 1674, una descripción del concejo de Cangas subrayaba que aquella «era tierra de paso y de mucho trato, y de donde se proveía el dicho Principado». Desde Castilla entraban por Leitariegos los cereales, vinos y lino que se comercializaban por todos los concejos del occidente asturiano. En el siglo XVII, la intensificación de las corrientes migratorias entre Asturias y Madrid (donde, según glosaría Mesonero Romanos, los oriundos del concejo se empleaban como criados, mozos de cordel, aguadores y serenos³⁷) acentuará la orientación de las recuas hacia el transporte de pasajeros, correos y remesas dinerarias.

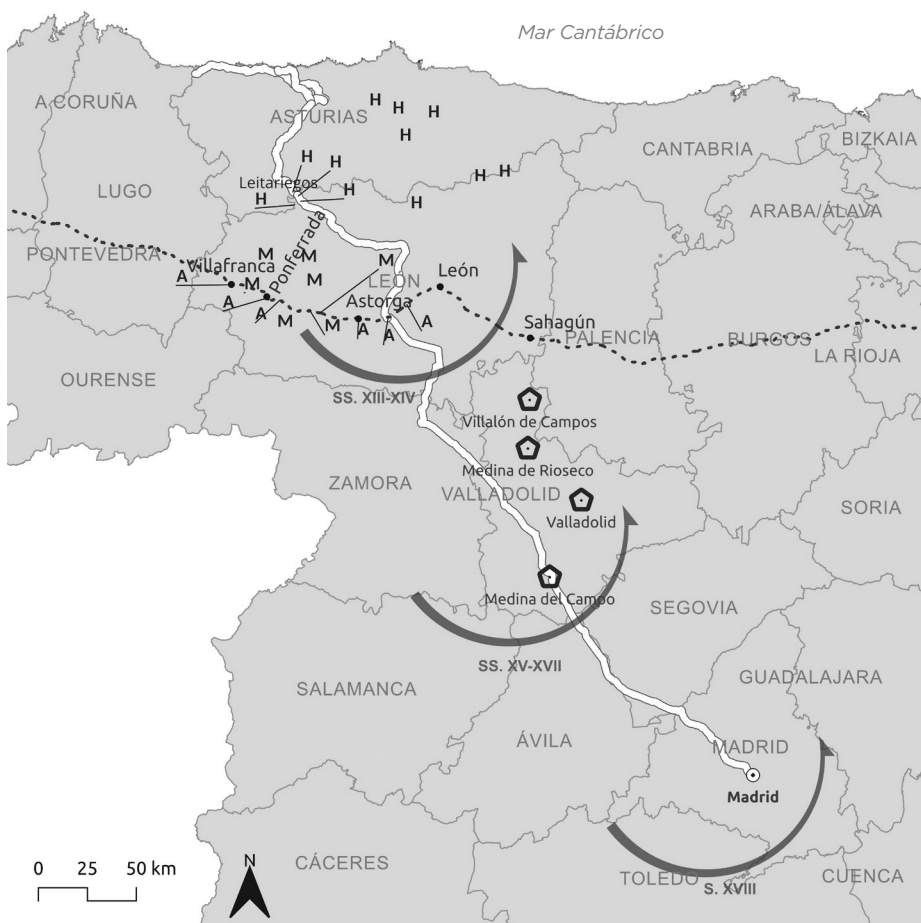
Los protocolos notariales conservados en el archivo familiar permiten abundar en la trayectoria y en la diáspora comercial de los Cosmen³⁸. En 1614, el monasterio de Corias otorgaba a Bernardo Cosmen facultad exclusiva para trajinar en los mercados de todo el territorio bajo su jurisdicción, que, como se ha dicho, incluía tanto tierras asturianas como leonesas. Del trato frecuente con mayoristas y almacenistas castellanos de granos y paños da prueba que, en 1622, Juan Pedro Cosmen otorgase poder notarial para sustanciar diferentes pleitos ante la Chancillería de Valladolid relativos a cobros de deudas pendientes. Por las mismas fechas, algunos miembros de la familia aparecen ya instalados en tierras leonesas (Vega de Espinareda, Caboalles de Abajo y Rioscuro), en las que disponían de un amplio patrimonio rústico (casas, molinos, prados y ganado caballar) que venía a avalar la consolidación de una red comercial que integraba operaciones de distribución y comercio. La disponibilidad de casas-venta y almacenes constituía la logística imprescindible para asegurar el

³⁶ Archivo General de Simancas, Registro General del Sello (1574, XI, 16). Sobre episodios de hambrunas y crisis de subsistencias, ANES, G. (1980): *Historia de Asturias, Edad Moderna, II*, Vitoria, Ayalga, p. 13.

³⁷ Vid. MARTÍNEZ CACHERO, L. A. (1959): «Historia económica de la emigración asturiana», en *Conferencias sobre economía*, III, pp. 21-36, Oviedo; F. QUIRÓS LINARES (1971): «Oficios y profesiones de los inmigrantes de Cangas del Narcea en Madrid», *Archivum*, XXI. Recopilación de fondos sobre la familia Cosmen procedentes del Archivo Histórico de Asturias (monasterio de Corias y protocolos notariales de Cangas del Narcea) y del Archivo General de Simancas: Archivo Cosmen-Adelaida, DCE, 21-39.

³⁸ Recopilación de fondos sobre la familia Cosmen procedentes del Archivo Histórico de Asturias (monasterio de Corias y protocolos notariales de Cangas del Narcea) y del Archivo General de Simancas: Archivo Cosmen-Adelaida, DCE, 21-39.

Mapa 4. Evolución del área comercial de los arrieros Cosmen de Leitariegos (siglos XII-XVIII)



Notas: ¹ Sobre fondo blanco, las rutas (caminos de herradura) de la arriería entre Leitariegos y la fachada marítima, y entre Leitariegos y Madrid. ² Línea transversal de puntos: Camino Francés, a su paso por tierras leonesas (Sahagún, León, Astorga y Villafranca). ³ Red de monasterios benedictinos y cistercienses (M) y de establecimientos benéfico-asistenciales (Alberguerías [A] y Hospitales [H]) astur-leoneses (siglos XI-XIV). Se incluyen los siguientes: a) en Asturias: hospitales/alberguerías de San Juan (1096, Oviedo), Santa María de Arbas del Puerto (1103), del puerto de San Isidro (1118), del puerto de Tarna (1142), de Valduno, (1144, Peñaflo, Las Regueras), de Santa M.^a de Brañas (1095, Leitariegos), de Leitariegos (1167), de Ferrera (1151, Leitariegos), de Cafrenal (1177, Leitariegos), de Baña (1103, Mieres) y de Arenas (1146, Siero); b) en León: monasterio de Santiago de Peñalba (915, Ponferrada), de S. Andrés de Espinareda (1043, Vega de Espinareda), de San Ciprián de Noceda (1055, Noceda del Bierzo), de Santa M.^a de Albares (1044, Torre del Bierzo), de San Salvador de Foncebadón (1102, Santa Colomba de Somoza, Bierzo), de San Salvador de Carracedo (1167, El Bierzo) y de San Juan de Irago (1180, Rabanal del Camino); alberguerías de Cacabelos (1130), de Villafranca del Bierzo (1192), de Molinaseca (1191, El Bierzo), de Ponferrada (1206) y las de Villadangos del Páramo, Órbigo (Órbigo) y Astorga (siglo XII). ⁴ Ferias castellanas: Medina de Rioseco, Valladolid, Medina del Campo y Villalón de Campo.

aprovisionamiento en las ferias, las relaciones directas con los proveedores de grano y vino, así como los retornos hacia Asturias³⁹.

Transporte y comercio por cuenta propia y ajena se convirtieron en una fuente estable y regular de beneficios que se veía reforzada por el hecho de que Asturias fuese una región con déficit crónico y estructural de granos. Desde 1670, la presión demográfica hizo más frecuentes las crisis agrarias, haciendo imprescindible la importación de cereales. A los precios especulativos de los granos en años de malas cosechas y «hambrunas» se añadían los márgenes comerciales que deparaba el transporte invernal⁴⁰. En estos casos, eran los arrieros de Leitariegos quienes garantizaban el suministro a todo el suroccidente de Asturias. Cuando en 1752 se elaboraba el Catastro de Ensenada, los arrieros de Leitariegos efectuaban una media anual de 5-12 viajes por tierras castellanas (mapa 4).



Casa solariega de los Cosmen (siglo XVIII) en el puerto de Leitariegos.
Fuente: Archivo Cosmen Adelaida.

³⁹ Vid. RODRÍGUEZ COSMEN, M. (1985): *Cosas de «viechas dominas»*, León, pp. 99 y ss.; ÁLVAREZ RUBIO, J. (2004): *Aventureros del tiempo*, León, pp. 78-88, y ÁLVAREZ RUBIO, J. (2006): *Babia, Laciana y Alto Luna*, León, Edilesa; RUBIO PÉREZ, L. M. y E. CUBILLO (2009): *Arriería y transporte*, León, Edilesa.

⁴⁰ Para una aproximación a los costes del transporte a lomos en el siglo XVIII, vid. URIOL SALCEDO, J. I. (1980): «Los transportes interiores de mercancías en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX», *Revista de Obras Públicas*, agosto y septiembre, pp. 641-652 y 707-714.

En las economías agrarias preindustriales, el capital mercantil constituía la fuente más dinámica de acumulación. Por tratarse de sociedades con escasa capacidad de ahorro y con un endeudamiento crónico, la disponibilidad de circulante y liquidez resultaba esencial tanto para la oferta de crédito como para diversificación del negocio principal. Por esa vía, los Cosmen no tardaron en añadir a los ingresos de la arriería los procedentes de otras actividades: arrendamiento de sisas y abastos municipales y venta de cereales, vino o lino, tanto al contado como «al fiado» a comerciantes y a particulares. Su estrategia familiar (nupcialidad y sistemas de dotes y de herencia) y sus códigos morales y materiales se integraban dentro de una filosofía o cultura destinada a preservar la continuidad empresarial y patrimonial como garantía de futuro, así como a favorecer el reclutamiento y la inserción familiar⁴¹. De esta forma, además de reforzar la cohesión y lealtad interna del grupo, de minimizar costes de transacción y de evitar comportamientos oportunistas, se garantizaba la reputación y honorabilidad social de una empresa cuyo principal activo descansaba en la confianza otorgada por quienes contrataban sus servicios. Por otro lado, la experiencia directa en los mercados castellanos les permitía ahorrar costes de intermediación y conocer de primera mano los circuitos de distribución, redes de crédito y casas de giro y descuento de efectos comerciales. Del mismo modo, disponer de un saneado patrimonio rústico ofrecía la ventaja añadida de permitirles establecer obligaciones hipotecarias sobre las que ampliar operaciones comerciales.

Contradiendo la tendencia generalizada del capital comercial a desinvertir en el comercio y adquirir patrimonios rurales que les garantizaran una fuente estable de rentas (la burguesía «terrazguera» a la que se refería Jovellanos), para los Cosmen, como se acaba de señalar, la tierra, lejos de constituir una inversión refugio, era el medio que les permitía mantener abiertas las puertas al crédito que alimentaba el ciclo de sus operaciones y giro comercial. Cosa bien distinta es que, andando el tiempo y consolidada su fortuna, la posesión de un patrimonio rural acabase por convertirse en un signo externo de riqueza que, además de elemento identificador del éxito y la prosperidad en los negocios, comportaba valores simbólicos añadidos relacionados con la reputación y confianza. Prueba de su éxito empresarial será la solicitud y obtención en 1754 de la ejecutoria de hidalguía, para lo que era preciso disponer de casa solariega y blasones⁴². A los privilegios fiscales propios de Coto se añadían ahora los inherentes a la hidalguía, acreditables en todo el territorio de la Corona de Castilla. La naturaleza de los servicios ofrecidos por los Cosmen y la movilidad de los

⁴¹ Constituía, por otro lado, una tendencia observada en otras comunidades arrieras. *Vid.* RUBIO PÉREZ, M. (1995): *Arrieros maragatos. Poder, negocio, linaje y familia (siglos XVI-XIX)*, León, Fundación Hullera Vasco-Leonesa, pp. 47-55.

⁴² Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Sala de Hijosdalgo, C. 1309-36. Sobre esta cuestión, FRANCH BENAVENT, R. (2023): «Comercio, burguesía mercantil y movilidad social en la España del siglo XVIII», en Rey Castelao, O. y F. Cebreiro Ares (coords.): *Los caminos de la historia moderna*, Universidad de Santiago de Compostela, p. 49-69.

miembros del grupo familiar motivaron aquella solicitud en un momento en el que ya se habían regularizado los viajes a Madrid.

Avanzado el siglo XVIII, los Cosmen organizaban por turnos las salidas desde Cangas y Madrid. El recorrido se cubría en 9 días en etapas de 10 a 19 leguas. Las salidas se efectuaban los sábados, con paradas diarias en las ventas de Carballo, Carboalles, Omañón, Carrizo, Toral de la Vega, Villalpando, Becerro, Ataquines, Labajos, Villalba y Madrid, con final en la plaza de la Cebada, donde se hallaba la venta de la Madera. Los viajes más concurridos del año eran los de Semana Santa (viaje «de la cera») y Navidad. Las tarifas variaban en función de que el trayecto se realizase a lomos o «a la media burra», caso este último en el que dos viajeros, por turnos, utilizaban el mismo animal⁴³. A medida que se consolidaron los viajes a Madrid, los Cosmen tendieron a especializar su tráfico en el transporte de emigrantes y de remesas en metálico, así como en el de géneros de mayor valor añadido (quesos y mantecas, jamones y salazones de carne) con destino a las casas de comercio regentadas por sus parientes o por oriundos del concejo de Cangas del Narcea.



⁴³ Más información, en *La Maniega. Boletín del Tous pa Tous* (Sociedad Canguesa de Amantes del País), n.º 5 (1926) y n.º 8 (1927). Véase igualmente *A parpayega* (periódico semestral): «Del occidente de Asturias a la Meseta. La arriería como medio de transporte y comunicación», n.º 37, julio de 2011.