

TST, Marzo 2015, n° 28, pp. 40-63

De la arriería al autobús: Cosmen/ALSA, de empresa familiar a firma internacional

Joaquín Ocampo Suárez-Valdés

Universidad de Oviedo

Resumen

A partir del archivo familiar de los Cosmen, este artículo analiza la trayectoria de una dinastía empresarial centenaria cuyo desempeño se vinculó desde el siglo XI a la arriería. Rentas de situación derivadas del emplazamiento de la empresa y «rentas políticas» asociadas al reconocimiento de su función económica estratégica, otorgaron a los Cosmen ventajas competitivas sobre las que cimentar una senda singular de crecimiento. De la tracción de sangre a la mecánica, su especialización en el transporte convertirá a aquella empresa familiar en una reputada firma multinacional, caso habitual de estudio en las escuelas de negocios. Con este estudio se pretenden tres objetivos: ilustrar un desarrollo empresarial «dependiente de la trayectoria», confirmar las tesis de Krugman sobre las relaciones entre territorio y economía, y brindar argumentos acerca de la eficacia de la empresa familiar como instrumento de internacionalización.

Palabras clave: Arriería, diligencias, autobús, empresa, empresa familiar.

Códigos JEL: L6, N0, N6, Q1.

Abstract

The present paper focusses on the entrepreneurial dynasty of the Cosmen, linked to muleteering from the earliest stages of the firm in XIth century. In that regard, research has been centered in the analysis of documents preserved by the ALSA group and the founding family. From the beginning, the company took advantage of a privileged strategic location (Leitariegos in Asturias), which gave the company significant competitive advantages on which a singular growth path could be based. From human-powered transport to motor-vehicles transport, the firm's specialization has turned the family enterprise into a reputed multinational company, a usual "case study" at business schools. The analysis aims at tackling three objectives: to illustrate, in the first place, a business development case of «path dependency»; to confirm, in the second, P. Krugman's thesis on links between territory and economy; and, finally, to offer arguments on the benefits derived from family efforts at becoming international in terms of business

Key words: Muleteering, stagecoaches, bus, firm, family company.

JEL Codes: L6, N0, N6, Q1.

TST, Marzo 2015, nº 28, pp. 40-63

De la arriería al autobús: Cosmen/ALSA, de empresa familiar a firma internacional

[Fecha de recepción del original: 01-4-2013; versión definitiva 8-09-2014]

Joaquín Ocampo Suárez-Valdés

Universidad de Oviedo

1. Introducción

En 1984, Fontana, tras enfatizar los veinte años transcurridos entre la publicación de las obras de G. Menéndez Pidal y D. R. Ringrose, afirmaba que sobre el transporte terrestre “lo ignoramos casi todo”. Ignorancia que hacia extensiva al mercado interior en los siglos XVIII y XIX: sus flujos, dirá, no fueron registrados con la precisión de los que dejan huella estadística en las aduanas¹. Desde entonces, los vacíos historiográficos han ido colmándose en un doble sentido. Por un lado, ha mejorado sustancialmente el conocimiento del sistema de infraestructuras y transportes a la par que lo hacían los estudios sobre la industrialización². Por otro, son reconocibles los avances en la investigación sobre transporte, comercio interior y redes o diásporas mercantiles en la etapa preindustrial³. Los progresos –tras los magistrales trabajos de Ringrose y de Madrazo–, son menos evidentes en el caso del transporte terrestre tradicional, poco asequible a los registros estadísticos, fiscales o notariales. Es cierto que los estudios sobre la arriería se han multiplicado, pero, por imperativo de las fuentes, se han ceñido a marcos geográficos limitados⁴.

Durante siglos, la inseguridad jurídica, la ausencia de unidad fiscal o monetaria, y la falta de información, actuaron segmentando los mercados y elevando los costes de transacción. Si a tales restricciones se suman las barreras geográficas y las limitaciones técnicas al transporte, el resultado final cristalizó en comarcas o regiones que al amparo

¹ Fontana (1984), p. 14; y (1986), pp. 87-96.

² Ringrose (1970); Madrazo (1984); Gómez Mendoza (1982) y (1999); Herranz Loncán (2004) y (2008); Cuéllar (2013), entre otros muchos.

³ Torras (1993), pp. 11-29; Manera (2003); González Enciso (2008); y Pérez Sarrión (2012), entre otros.

⁴ Estudios regionales o comarcales sobre arriería en: Carmona Badía (1990); Bernardo Sanz (2002); Diago Alonso (2005); Cortizo Fernández (2008). Sobre arriería en comarcas de montaña: Armayor (1963); Ortega Valcarcel (1974); y Rubio Pérez (1995).

de la protección natural brindada por la distancia y barreras geográficas, tendieron al autoconsumo, a producir “un poco de todo”, con la consiguiente pérdida de especialización productiva y de comercio. Pero siendo esto cierto, no lo es menos la ubicuidad de arrieros y carreteros en su cita secular con el abastecimiento de villas y ciudades, de ferias y mercados. El presente artículo pretende dos objetivos. Por un lado, contribuir a cubrir parte del vacío documental que rodea a un «sector no líder» del transporte, la arriería. Por otro, sentar las bases de la historia de una empresa familiar de arrieros que, con orígenes medievales, proyecta su existencia hasta el presente en un proceso secular de adaptación a los mercados y a los retos tecnológicos a que el sector se ha visto sometido. Desde el mercado local al internacional, de la arriería al autobús, pasando por las diligencias, los Cosmen constituyen buen ejemplo de la resistencia del modelo de negocio familiar frente al gerencial o corporativo⁵. Al abordar este estudio se asume el riesgo de privilegiar una visión de la empresa en el largo plazo. La oportunidad de acceder al archivo familiar de los Cosmen ha guiado tal opción –la de ofrecer una perspectiva general, susceptible de desarrollos posteriores–, así como la asunción de su contrapartida: las limitaciones inherentes a la selección de la información⁶.

1. La arriería, un sector estratégico en las economías preindustriales

La industrialización –también el desconocimiento de los flujos reales de personas y mercancías en épocas preestadísticas–, consagró el tópico del camino de hierro como agente creador del mercado nacional. Investigaciones de los últimos años prueban, por el contrario, la importancia determinante de la tracción de sangre en la articulación del mercado. Los condicionamientos físicos y presupuestarios a la modernización de las infraestructuras terrestres, así como las limitaciones que pesaban sobre el tráfico fluvial, explican que la arriería constituyese a lo largo del XIX una alternativa eficaz y competitiva en la oferta de servicios de transporte. Fue el caso de los acarreos estacionales de corto y medio radio orientados al suministro de mercancías baratas y sensibles al precio de los portes: el transportista, generalmente campesino, compartía los costes fijos del capital empleado con los de la agricultura, lo que le permitía ofrecer servicios a precios competitivos inigualables por otros medios⁷. Todavía en 1865 la arriería representaba el 47,9% de la oferta de transporte en España, además de ser el medio que aportaba mayor regularidad y radio comercial⁸.

Durante la segunda mitad del XIX, la baja densidad espacial de la red ferroviaria, unida a las altas tarifas y prácticas monopolísticas de las compañías, explicarían la existencia de una red dual de transportes compartida por la oferta moderna y la tradicional. Por lo mismo, el ferrocarril no supuso el declive de la tracción de sangre, cuyos servicios se mantuvieron activos hasta la década 1920-1930, cuando la propulsión mecánica, esta vez

⁵ Vid. Fernández Pérez y A. Colli (2013); y Landes (2006).

⁶ Nos referimos al Archivo Cosmen Adelaida (en adelante ACA), de la familia fundadora, al de Automóviles Luarca S. A. y al del Grupo ALSA.

⁷ Frax Rosales y Madrazo (2001), pp. 31-53; Gómez Mendoza (1999), pp. 225-228.

⁸ Caballero (1865), pp. 56-57.

de la mano del camión, acaparó definitivamente el transporte de mercancías. El ferrocarril, lejos de monopolizar la oferta de transporte, introdujo relaciones de complementariedad y de sustitución con la tracción de sangre. Relaciones de complementariedad porque arrieros y carreteros demostraron ser indispensables en la atención del servicio entre estaciones; para mayores distancias, la competencia del transporte a lomos residía en no hallarse sometido a la rigidez de horarios en las operaciones de carga y descarga y en los servicios de puerta a puerta. Y relaciones de sustitución porque, para pequeños tonelajes facturados a corta distancia, el ferrocarril incurría en deseconomías de escala. Además, frente al ferrocarril, la arriería ofrecía ventajas añadidas: baja o nula carga fiscal, laxitud horaria y bajo coste de oportunidad del equipo empleado⁹.

1.1. Caminos de herradura y carreteros: Asturias, la «Siberia del norte»

Es conocido el lastre secular que los condicionamientos geográficos han impuesto a las comunicaciones entre Castilla y Asturias. En ausencia de medios técnicos y financieros para superar esas restricciones, las vías de comunicación acababan por adaptarse a las rutas naturales¹⁰. En el *Itinerario de Antonino* (siglo III) consta la centralidad de Astorga como nudo de comunicaciones entre la meseta y la Asturias transmontana. En el *Anónimo de Ravena* (siglo VII) se informa de la ruta que por el puerto de Leitriegos conectaba Astorga y la comarca del Bierzo con las explotaciones auríferas del occidente asturiano¹¹. La red caminera medieval no conoció cambios significativos respecto a los de la Hispania romana, no obstante, el traslado de la capital de reino astur a León en el año 910 y, desde el siglo XI, la creciente actividad de tránsito comercial en el tramo del Camino Francés entre Logroño y Astorga, documentan la existencia de una densa red de rutas y comunicaciones entre los reinos cristianos del norte. Por su parte, la *Novísima Recopilación* refleja cómo la consolidación del Estado moderno supuso cierta inflexión en materia de obras públicas –Cabaña Real de Carreteros (1497), establecimiento de peajes y portazgos, legislación en materia de conservación...–. Aún así, por los itinerarios y guías de viajeros, sabemos que la infraestructura caminera de la España moderna seguía siendo la heredada de la época romana y medieval. Ni en el repertorio de Juan de Villuga (1546) ni en el de Alonso de Meneses (1576), se mencionan caminos carreteros entre Asturias y Castilla, pero si en el *Itinerario español* de Matías Escribano (1758), que ofrece detalles de los dos caminos que enlazaban la capital de reino con la fachada marítima cantábrica: el de Madrid-León-Oviedo por Medina de Rioseco, que solo era de rueda entre Madrid y León, y el de Madrid a Galicia por Villafranca del Bierzo.

El Camino Real de Castilla¹² comunicaba Asturias con León por Pajares. Dada su centralidad, será la ruta elegida en el siglo XVIII para el trazado de la Carretera de Castilla. No era la única salida a la meseta. En 1777, el mapa del Principado de Asturias

⁹ Gómez Mendoza (1999), pp. 720-736.

¹⁰ Madrazo (1977).

¹¹ González Álvarez (2011).

¹² Pisa (2001).

de Tomás López¹³, refería los 23 pasos de montaña hacia la Meseta: los de Piedrafita, Pajares y La Mesa, en la zona central; los de Beza y Arcenorio en la oriental, y Leitariegos en la occidental, eran los más transitados y los que comunicaban con las comarcas y ferias de Tierra de Campos, La Seca, Rueda, Carrión, Laciana y el Bierzo. Todos ellos permanecían intransitables entre octubre y marzo a causa de las nieves, lluvias, inundaciones y desprendimientos que los cerraban al tráfico.

El Real Decreto de 1761 establecía un sistema radial de “caminos rectos y sólidos” que “en derechura” comunicasen la Corte con las fronteras y principales puertos marítimos. El menor peso comercial de Asturias explica la postergación de la “carretera de Pajares” respecto a las de Reinosa (1749-1752), Bilbao-Pancorbo por Orduña (1764), y Madrid-La Coruña (1763-1785)¹⁴. Las dos primeras daban salida a las lanas y harinas castellanas por los puertos de Santander y Bilbao. Cuando los decretos y reglamentos de 1765 y 1778 liberalicen el comercio colonial, Gijón, mal comunicada con su *hinterland*, apenas se beneficiará de la ampliación del mercado ultramarino. El carácter periférico del Principado será subrayado en 1770 por Jacinto Abella, comisionado por el Gobierno para el reconocimiento de los caminos asturianos, al calificar la región como la «Siberia del norte» por “las angosturas y asperezas que dificultan sus comunicaciones y comercio”¹⁵. Las fuentes camineras son unánimes al describir el mal estado de los cinco caminos de rueda asturianos del siglo XVIII: el de León a Oviedo por Pajares, con ramales a Avilés y Gijón; el de Siero a Piloña; el de Infiesto a Llanes; el de la costa, entre Unquera y Ribadeo, y el de Oviedo a Leitariegos por Cornellana, Salas, Grado y Cangas del Narcea. A esta red se unían los caminos de herradura que vertebraban las comunicaciones entre concejos, además de los pasos o puertos de montaña citados.

Aislamiento geográfico y pobreza se daban la mano. Si la cordillera Cantábrica aislaba a Asturias del mercado castellano, la sierras prelitorales y la difícil orografía norte-sur, entorpecían las comunicaciones dentro del propio mercado doméstico. La carencia de buenos puertos naturales y la colmatación frecuente de las rías, tampoco permitieron que el cabotaje marítimo se convirtiese en una alternativa al comercio terrestre. Jovellanos, en el *Informe de ley agraria* (1795) señalaba que los vinos catalanes llegados por mar se consumían en el Principado con preferencia a los de Rueda u otros vinos castellanos, debido al alto coste que suponía su transporte desde Castilla. Otro tanto cabría decir de los granos. Cuando las frecuentes crisis agrarias requerían la importación de trigo, ante la dificultad de abastecerse del castellano, se recurría al “trigo del mar”. Este aislamiento, además de incidir sobre los costes y frecuencia del transporte, suponía desventajas añadidas. Por un lado, el comercio estival con el interior, debido a las altas temperaturas, reducía el radio de comercialización de los productos perecederos, con importante peso en las exportaciones asturianas. Por otro, al desplazarse la oferta de medios de transporte hacia las estaciones intermedias del año, cuando mayor era la demanda de fuerza de tiro para las labores del campo, se encarecían los portes. Por último, las dificultades del

¹³ Biblioteca Nacional, ms. 7295.

¹⁴ Las obras de la carretera de Castilla se alargarán hasta 1834: Ocampo (1990), pp. 263-287.

¹⁵ FUE: Archivo Campomanes, ms. 35/7.

tránsito invernal limitaba la comercialización de las cosechas recogidas en otoño, cuya monetización resultaba esencial para equilibrar los ingresos de las economías familiares.

La progresiva ampliación de la red hubo de esperar a la centuria siguiente. En 1832, Cabanes citaba tres caminos entre León y Asturias: uno carretero, el de León a Oviedo por Pajares, con un tramo aún sin concluir, y los dos de herradura que llevaban desde León a Oviedo por los puertos de Somiedo y Leitaringos¹⁶. En 1833, el *Diccionario Geográfico Universal*, al describir la “carretera montada” de Madrid a La Coruña por Medina del Campo y Benavente, señalaba que a su paso por Lugo, tenía un ramal “que comunicaba con Oviedo por Leitaringos”¹⁷.

1.2. Arrieros y carreteros en Asturias

Entre el vecindario de Campoflorido (1712) y el censo de Floridablanca (1787), la población asturiana pasó de 213.155 a 347.336 habitantes, situándose la región, con Galicia, entre las más densamente pobladas de España (34 hab/km²). La demanda de subsistencias, combustibles y materias primas para el abastecimiento de las villas y de los distintos sectores manufactureros, la demanda pública, y la comercialización de las cosechas para el pago de rentas e impuestos, convertían a la arriería/carretería en un servicio estratégico: vertebraba las ferias y mercados que ponían en contacto a las economías comarcales con complementariedades en su dotación de recursos; daba salida a los excedentes agropecuarios y pesqueros (salazones de carne y pescado, quesos y mantecas, sidra, ganado); distribuía tanto la producción de los distritos manufactureros (calderería avilesina, clavazón, aperos y herrajes de la comarca Oscos-Eo, curtidos y zapatería de Noreña...) como los géneros coloniales y materias primas (sal, hierro, bacalao...) que entraban por cabotaje; y finalmente, garantizaba el comercio con las “provincias interiores”.

Al lado de la arriería local/ocasional, al servicio de los intercambios en mercados y ferias de la región¹⁸, cabe subrayar otros dos tipos de oferta de transporte. Por un lado, la de carácter estacional y de ciclo corto, de 3 a 5 meses, —entre abril/mayo y septiembre— en función del ciclo agrario y de la demanda de brazos en la explotación familiar. Era el caso de los canteros y tejeros de Llanes y Ribadesella, de los caldereros de Avilés, de los viñadores y segadores: en cuadrillas contratadas por capataces o mayores, y provistos de mulas o machos, completaban los ingresos de la ventas y del trabajo, con los del transporte por cuenta de tratantes y mayoristas. Una segunda modalidad era la de ciclo medio o largo, con desplazamientos de 6 a 10 meses, de carácter semiprofesional y asociada a transportistas de aldeas o comarcas donde la orientación agraria y la explotación familiar eran menos exigentes en brazos —caso de los concejos de montaña, con escasa disponibilidad de tierras de labor y orientación ganadera.

¹⁶ Cabanes (1832).

¹⁷ *Diccionario Geográfico* [1833], V, p. 619.

¹⁸ El Catastro de Ensenada (1752) registra 40 mercados semanales y 37 ferias. Miñano (1826) contabiliza 40 ferias y, a mediados de siglo, Madoz registraba 62.

Para la Asturias preindustrial, además del Catastro de Ensenada, se dispone de indicadores que ayudan a valorar el papel económico de la arriería. Por la *Balanza de comercio activo y pasivo del Principado* (1780), sabemos que Castilla absorbía el 80% de las ventas asturianas y era el origen del 65% de las compras, exponente del peso del comercio terrestre frente al marítimo¹⁹. En términos de volumen transportado, se ha estimado que anualmente entraban en Asturias desde Castilla mercancías con un peso equivalente a 6 millones de kg, frente a 950.000 kg de salidas. Estas últimas, representaban 65.000 unidades de carga de caballería/año, lo que suponía que cada día cruzaban la divisoria con la meseta 178 animales cargados²⁰.

El comercio con Castilla se canalizaba a través de las ferias de Palencia, Valladolid y León. Las entradas de vino y cereales, se compensaban parcialmente con las salidas de ganado vivo, salazones de pescado, y manufacturas metálicas –calderas, potes, aperos de labranza, clavazón, herrajes...–. En el occidente astur, las ferias de Salas, Tineo y Cangas de Narcea, actuaban como centros de negociación del ganado vacuno y caballar que se vendía en las de Laciana, Boñar, Babia y Quintanilla. En estas últimas y entre 1750 y 1796, un 30% de las cabezas vendidas eran de origen asturiano. También en los mercados de León y en las ferias gallegas de Fonsagrada, Valdeorras y Ribadavia, era sobresaliente la presencia de arrieros y carreteros del suroccidente asturiano²¹.

El Catastro de Ensenada, pese a incurrir en subestimaciones, constituye un segundo indicador del peso de la arriería. En los concejos de la marina declaraban dedicarse al tráfico una media de entre 30 y 40 arrieros²². Estos valores se elevaban notablemente en los concejos de montaña por la razones apuntadas: mayor oferta de pastos, orientación ganadera, y rentas de situación derivadas de su proximidad a los mercados castellanos, abastecedores preferentes de Asturias. Excepcional resultaba Leitariegos por su especialización laboral: contaba con 38 transportistas y la arriería proporcionaba trabajo e ingresos a más del 70% del vecindario. Un dato más, obtenido también del Catastro de Ensenada, avala el peso de la tracción de sangre: frente a los 62.721 reales que declaraban de utilidad anual las embarcaciones dedicadas al cabotaje regional, las procedentes de la arriería se elevaban a 434.594 reales²³. En el mismo sentido cabe reseñar la evolución de la recaudación en concepto de portazgos: de 10.000 reales en 1780, pasará a 452.637 en 1864.

Ya en el siglo XIX, la *Contribución Industrial y de Comercio* (1850) contabilizaba 613 contribuyentes bajo la rúbrica «transportes»: un 84% eran arrieros y aportaban la mayor

¹⁹ Archivo Campomanes, ms. 29/14.

²⁰ Madrazo (1984), II, pp. 684-694. Cabe recordar que estos valores excluyen el tráfico interior y el que se dirigía hacia Santander y Galicia.

²¹ Fernández Álvarez (1998).

²² Además del tráfico regular entre las villas litorales y las ferias y mercados de su *hinterland*, la arriería resultaba imprescindible en el cabotaje marítimo: desde 1770 daba salida a los carbones exportados por Gijón, Avilés y San Esteban de Pravia, conducidos por carros y caballerías desde los concejos hulleros; Ocampo (1990), pp. 287-328.

²³ Archivo Histórico Nacional, Hacienda, Igº 7456.

parte de las cuotas recaudadas. El peso de la arriería se confirma si se utilizan datos de otros sectores de actividad que incorporaban el transporte a su cadena de valor. En 1859, la misma fuente ofrecía unas utilidades por comercio de 939.849 reales, de las que únicamente un 21,5% se imputaban a “mercaderes con tienda abierta”, mientras que el resto se atribuía a “tratantes” y “comercio por mayor”, es decir a dos subsectores que se valían de recuas y caballerías para comercializar de forma ambulante sus mercancías y distribuirlas entre el comercio minorista estante. Aunque en la segunda mitad del siglo XIX el desarrollo urbano e industrial tendió a modificar la estructura del comercio, la evolución fue lenta y, en cualquier caso, no pondrá en cuestión la tracción de sangre²⁴. En 1863, cuando ya el ferrocarril había hecho acto de presencia en Asturias, la contribución industrial registraba 800 arrieros. Traspasado el umbral del siglo XIX, la arriería mantendrá su funcionalidad: el censo de población de 1900, contabilizaba en Asturias 869 arrieros frente a los 363 empleos del ferrocarril²⁵.

La presencia de arrieros y carreteros resultaba concordante con la estructura económica regional. En 1900 Asturias censaba 627.000 habitantes, 334.970 de ellos activos –82% labradores, 9% en los sectores minero y fabril y un 9% en actividades de servicios–. Para la misma fecha, únicamente dos ciudades superaban los 20.000 habitantes, sin que ninguna villa superase los 8.000, y con solo un 16% de la población viviendo en núcleos de más de 1.000 vecinos. Aunque ya la red ferroviaria había alcanzado los 263 km, su trazado básico se subordinaba a los núcleos mineros e industriales del centro de la región. Por lo mismo, el resto del territorio seguía vinculando su abastecimiento a la carretería y arriería, del mismo modo que ferias y mercados seguían siendo los centros de contratación más concurridos por tratantes y mayoristas. El comercio estante, representado por “casas de comercio” polivalentes, se limitaba a las villas²⁶.

2. El escenario: Leitariegos, rentas «políticas» y de situación

El puerto de Leitariegos fue el único de entre los 23 de la divisoria de cumbres entre Asturias y Castilla habitado todo el año²⁷. La mayor parte de su extensión la ocupaban “tierras bravas y ásperas” de monte. Sin apenas tierras de labor, sus vecinos cifraron su estrategia de subsistencia en la pluriactividad estacional (ganadería y transporte) y en la explotación de las ventajas asociadas al territorio: disponibilidad de pastos, aprovechamientos forestales y emplazamiento de “frontera” entre Asturias, Castilla y Galicia. En 1843, las tierras de la montaña asturleonese “constituían un pueblo de arrieros [y] casi todo el comercio del norte estaba en sus manos”²⁸.

²⁴ Ocampo (1990), pp. 293-319.

²⁵ Censo de Población (1900), pp. 76-77.

²⁶ Erice (2000); y (1995), I, pp. 138-148.

²⁷ La parroquia de Santa María de Leitariegos, a 1.525 metros sobre el nivel del mar, se extendía sobre 1.589 días de bueyes, de los que únicamente 175 eran susceptibles de labor. En 1752, según datos del Catastro de Ensenada, 36 de los 52 vecinos del Coto declaraban como principal actividad “traficar en las provincias de Castilla”.

²⁸ Borrow (1843), p. 33.

El reconocimiento de su valor estratégico para el tránsito comercial entre el Cantábrico y la meseta fue sancionado en el siglo XI por la reina Urraca de Castilla, y en 1326 por el otorgamiento por Alfonso XI del llamado Privilegio de Leitariegos. En su virtud, se eximía a sus vecinos de toda contribución o impuesto –alcabalas, martiniegas, servicios y portazgos– como compensación a mantener abierto todo el año el puerto. El privilegio, confirmado por sucesivos monarcas hasta bien entrado el siglo XIX, añadía a las franquicias citadas la de “no contribuir con cosa alguna ni con soldados”. De este modo, los moradores del término alcanzaban un estatuto jurídico y social que se traducía en ventajas fiscales y de movilidad, consustanciales para quienes vivían del tráfico y comercio.

Además, Leitariegos contó con “rentas políticas” que reforzaban las anteriores. En primer lugar, sus arrieros se convirtieron en el vehículo de la acción repobladora del suroccidente asturiano protagonizada por el monasterio benedictino de Corias (Cangas del Narcea) y por su red de fundaciones asistenciales en las rutas que desde León llevaban a la costa occidental asturiana²⁹. Será en torno a este frente colonizador sobre el que se asiente la suerte económica de Leitariegos: sus arrieros se convertirán, primero, en transportistas del monasterio de Corias y de su red de alberguerías y hospitales y, más tarde, de otros monasterios benedictinos leoneses –San Pedro de Montes, San Andrés de Vega de Espinareda, Santa María de Carracedo y San Miguel de las Dueñas–³⁰. Esta inicial función comercial se vio reforzada por la política repobladora de la propia monarquía, materializada en la concesión de fueros o cartas pueblas que incentivaron la creación de villas (polas) y mercados en la ruta del Camino Real de Leitariegos³¹ –caracterizado en los itinerarios como “camino real de Madrid a Asturias” y también como “camino que llevan los asturianos con dirección a la Corte”–. Una real provisión de 1525, se refería a él como “camino real fragoso y estrecho”, sin que hubiere otro “por donde pasar al Bierzo a por vino y mercaderías”. En 1674, una descripción del concejo de Cangas señalaba que Leitariegos “era tierra de paso y de mucho trato, por donde se proveían los puertos de mar de dicho Principado”.

Desde el siglo XIII, los arrieros de Leitariegos habían consolidado redes mercantiles regulares a ambos lados de la cordillera, y extendían su actividad a las ferias castellanas

²⁹ El monasterio, fundado en 1032, había iniciado la colonización del territorio suroccidental asturleonés a partir de donaciones reales de tierras en Laciana, Babia y Omaña. Sus fundaciones asistenciales –malatería en Retuertas, hospital de la villa de Corias, alberguerías de Brañas, Cafrenal, La Ferrera, y hospital de San Juan del Puerto (Leitariegos)–, además de promover el tránsito y comercio, atrajeron nuevos colonos y repobladores. En 1553 el coto extendía su jurisdicción sobre 404 vecinos. Entre los privilegios de su señorío eclesiástico, se contaban los servicios de transporte de cal, piedra, madera, construcción de cubas para vino, o pagos por usos forestales, entre otros. En términos monetarios, la valoración de aquellos derechos situaban a Corias a la cabeza de los señoríos eclesiásticos asturleonés. Cfr.: Faya Díaz (1992).

³⁰ Ruiz de la Peña (1992).

³¹ El trazado del camino partía del puerto de Leitariegos para descender a Villablino, capital de la comarca de Laciana, en la cabecera del Sil. En este valle confluían también las rutas y caminos de herradura procedentes de otros puertos occidentales asturianos. Desde Villablino, el camino cruzaba el Sil y, por las vegas del Órbigo, proseguía hasta alcanzar el Camino Francés que se dirigía a Santiago. Tras cruzar el Esla, llegaba a Valencia de Don Juan y a Medina de Rioseco, zona de aprovisionamiento vinícola.

–Sahagún, León, Medina del Campo, Villalón...–, a las gallegas del alto Sil, y a lo largo del eje comercial del Camino Francés a su paso por tierras leonesas y asturianas. Además de “frontera” económica con Castilla, el puerto y Camino Real de Leitariegos incorporaban una doble funcionalidad comercial: por un lado, constituían la salida natural a Castilla para las comarcas del suroccidente asturiano que se extendían desde los concejos de Valdés y Navia, en la marina, a las tierras altas de Cangas del Narcea y Tineo; por otro, se hallaba en el *hinterland* ferial que ponía en contacto las comarcas de la montaña del Navia-Eo y de la provincia de Mondoñedo, con las de Lacia y el Bierzo. Por último, el Camino Real de Leitariegos conducía a otra ruta de intenso tráfico, la carretera real y de postas que comunicaba el puerto de La Coruña con Madrid –atravesaba el Bierzo para dirigirse a Ponferrada y Astorga, donde se cruzaba con el Camino Francés, y seguía a Benavente, Medina del Campo y Tordesillas–. Era el camino por excelencia de los maragatos de La Somoza.

3. Los Cosmen, la fortaleza de una empresa familiar

En 1796 Jovellanos conocía el manuscrito *Descripción de la real jurisdicción de Leitariegos*, en el que se refería que la reina doña Urraca (1081-1126) había “hecho alto en la casa José Cosmen”³². Los Cosmen aparecen así desde los tiempos medievales como pioneros en la colonización de Leitariegos. Sirviéndose de familias extensas, combinaban la dedicación ganadera con el comercio ordinario de trigo, vino y paños al servicio del monasterio de Corias³³. El crédito adquirido les permitió extender sus servicios a otros monasterios leoneses y entrar en contacto con tratantes y mayoristas de las principales ferias y mercados de las polas asturianas y castellanas fundadas en los siglos XIII y XIV. Sobre esta base y a medida que se ampliaba su red clientelar, se operó una paulatina diversificación de sus tráficos: a los cereales, vino y salazones, se añadieron los lienzos, curtidos y ganado vivo. Con todo, las operaciones más lucrativas y con mayores márgenes comerciales fueron los acarreos extraordinarios de cereales con ocasión de hambrunas o crisis de subsistencias, cuando los granos alcanzaban precios especulativos³⁴.

De la expansión de la red comercial de los Cosmen da prueba el hecho de que desde 1622 dispusiesen de apoderados ante la Chancillería de Valladolid para sustanciar pleitos relativos a cobros por deudas pendientes³⁵. Para esas fechas, distintos miembros del grupo familiar se habían establecido como factores y corresponsales en las principales plazas comerciales del Camino Real de Leitariegos, en las que habían adquirido posadas, almacenes, molinos y otros bienes raíces, además de una importante cabaña de ganado mayor³⁶. De este modo se aseguraban el aprovisionamiento directo de cargas de retorno

³² Jovellanos (1794), p. 591.

³³ ACA, C. 17, se conservan todos los árboles genealógicos de los Cosmen.

³⁴ En el *Informe de Ley Agraria* (1795), Jovellanos señalaba que “el trigo comprado en León tiene en la capital y puertos de mar de Asturias de 20 a 24 reales de sobreprecio en fanega porque el precio ordinario de los portes es de 5 a 6 reales en arroba”. Otro tanto cabría añadir respecto a los vinos de Rueda, Nava y La Seca, o al tráfico de salazones de pescado. Cfr. Jovellanos (1795: 2008), p. 808.

³⁵ ACA: C. 16: Fondos del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Registro de Ejecutorias.

³⁶ A: C. 17: Colección de protocolos notariales: s. XVI- XVIII (Archivos históricos de León y Asturias).

TST, Marzo 2015, nº 28, pp.40-63

en las ferias locales (Vallado, Arbás y Cangas) y en las leonesas (Astorga, Villablino, Ponferrada, Cacabelos, Astorga), reduciendo así los costes de transporte e intermediación.

En las economías agrarias, el capital mercantil constituía una fuente dinámica de acumulación. Por tratarse de sociedades con escasa capacidad de ahorro y con un crónico endeudamiento rural, la disponibilidad de circulante y la oferta de crédito constituyeron saneadas fuentes de negocio. Desde el siglo XVII, los Cosmen entraban en los circuitos del crédito local: ventas “al fiado” de lino y arriendo de abastos municipales³⁷. A los beneficios así obtenidos se fueron sumando los procedentes de la conducción de pasajeros y emigrantes con destino a Castilla. El resultado final se tradujo en la progresiva ampliación del patrimonio comercial, rústico y pecuario de la familia. La consolidación del mismo supuso una doble ventaja: la de poder establecer obligaciones hipotecarias sobre las que ampliar sus operaciones comerciales, y la de contribuir a diversificar sus activos. En la empresa familiar preindustrial, la solidez patrimonial, además de las funciones señaladas, comportaba valores simbólicos relacionados con la honorabilidad, la confianza y la diferenciación social. Por lo mismo, en 1754, la familia Cosmen tramitaba y obtenía ejecutoria de hidalguía, para lo que era preciso disponer de casa solariega³⁸. A los privilegios fiscales de los vecinos de Leitariegos, se sumaban ahora los de tal condición, con la ventaja de que ambos podían acreditarse en cualquier provincia castellana. Para los Cosmen, como para otros empresarios de su tiempo, la adquisición de tierras, más que una inversión-refugio, formó parte de un patrón de gestión patrimonial que les permitía, a medio plazo, mantener abiertas las puertas al crédito que alimentaba el ciclo de sus operaciones, y a largo plazo, financiar operaciones de diversificación en negocios complementarios a la arriería.

En un escenario de mercados escasamente integrados, el reclutamiento familiar, además de unir propiedad y gestión, comportaba ventajas añadidas: una estructura organizativa ágil y flexible, incentivaba la dedicación de sus miembros, facilitaba la cohesión y lealtad interna del grupo, minimizaba costes laborales y, en definitiva, reforzaba la imagen social de una compañía cuya principal activo descansaba sobre la confianza otorgada por quienes contrataban sus servicios³⁹. Ventajas a las que habría que añadir las derivadas de la diáspora mercantil en la que, desde Leitariegos a Madrid, a medida que se extendía el giro comercial, se fueron integrando los miembros de la familia que actuaban como factores y corresponsales en las principales plazas comerciales. La diáspora representaba un medio de acumular información y de reducir riesgos e incertidumbres inherentes a la ampliación del radio de negocio. En esa misma dirección, la cohesión creada por los lazos

³⁷ ACA. Cajas 18: Colección de fondos parroquiales y municipales procedentes de los archivos de Cangas del Narcea, General de Simancas y Archivo Histórico de León.

³⁸ ACA: C. 19. Copia del expediente del Archivo R. Chancillería de Valladolid: Sala de Hijosdalgo, Caja 1309, 36.

³⁹ “Su fidelidad es tal que cuantos han utilizado sus servicios, no vacilarían en confiarles el transporte de un tesoro desde el Cantábrico a Madrid. Pero aunque son fieles, distan mucho de ser desinteresados. Acumulan grandes sumas de dinero. Muchos han dejado al morir fortunas considerables, y no es raro que dejen una parte de sus caudales para erigir o embellecer casas religiosas”; Cfr. Borrow (1843), p. 43.

de sangre añadía un activo intangible a la empresa: la cristalización de códigos éticos más eficaces que la propia ley a la hora de garantizar tratos y contratos⁴⁰.

El transporte de viajeros, que había sido una fuente de ingresos ocasional y complementaria, adquiría mayor peso desde finales del siglo XVIII. La creciente presión demográfica, el proceso desamortizador iniciado en 1798 y la orientación ganadera y forestal del territorio, menos exigente en brazos, fortaleció el éxodo rural. Para entonces, las recuas de los Cosmen ya cubrían regularmente dos viajes anuales entre Cangas del Narcea y Madrid⁴¹. Los beneficios comerciales se completaron con los procedentes del crédito rural y de la transferencia de remesas de los emigrantes. La demanda de crédito convirtió a los Cosmen en “comerciantes-banqueros”. La experiencia acumulada en la realización a pequeña escala de las operaciones básicas de banca –giro, negociación, préstamo– para atender sus propias necesidades, fueron extendiéndola a un círculo de clientes más amplio. Para prestar tales servicios –además de capital, establecimiento abierto al público, técnica comercial y amplias relaciones mercantiles–, resultaba indispensable contar con un sólido crédito personal, basado en la solvencia y reputación. En 1852, la familia Cosmen concentraba ya más del 80% del tráfico con Castilla desde Cangas y Leitaringos⁴².

3.1. De la arriería a las diligencias

Aunque en 1828 se liberalizaba la constitución de sociedades de diligencias para el transporte de viajeros, inicialmente el desarrollo de servicios regulares se vio limitado a las grandes ciudades, donde a la mayor movilidad y niveles de renta de la población, se unía la disponibilidad de caminos carreteros⁴³. Fuera de las grandes urbes, la apertura de caminos de rueda se vio penalizada por la preferencia legal por el ferrocarril. La Ley de Carreteras de 1857, consideraba aquellas como vías subsidiarias de los caminos de hierro. En 1864, el Plan General de Carreteras aconsejaba suprimir “los caminos que han sido o vayan a ser reemplazados con ventaja por el ferrocarril”⁴⁴. No obstante, y aún cuando este medio absorbiese la mayor parte de la inversión en infraestructuras, sus costes de transporte así como la mejora de la red viaria, mantendrán la competitividad de la carretera⁴⁵.

⁴⁰ Se ha dicho al respecto que en este marco “la aplicación de las leyes mercantiles por los poderes públicos, pasan a un segundo plano” dado que “la empresa resuelve los conflictos inherentes a la realización de transacciones internas por la vía de la autoridad, sistema menos costoso y más rápido que el recurso a tribunales de justicia o a las instituciones de arbitraje externas”; Manera (2003), pp. 419-438.

⁴¹ Las salidas desde Cangas y Madrid se organizaban por turnos. El recorrido se cubría en 9 días y en etapas de 10 a 19 leguas. Las salidas se efectuaban los sábados, con paradas diarias en las ventas de Carballo, Caboalles, Omañon, Carrizo, Toral de la Vega, Villalpando, Becerro, Ataquines, Labajos, Villalba y Madrid, con final en la plaza de la Cebada. ACA: C. 31.

⁴² *Contribución industrial y de comercio*: Boletín Oficial de la Provincia (73, 1852) y Archivo Histórico de Asturias: Protocolos Notariales –M. Rodríguez Peláez C. 53.288-53.294. y C. 21656 a 26.433–, y Fondo del Juzgado de 1ª Instrucción, tomo III.

⁴³ Madrazo (1984), II, p. 419.

⁴⁴ Rodríguez Lázaro (2001); y Melgarejo Moreno y López Ortiz (2013), pp.123-152.

⁴⁵ Cfr. Herranz Loncán (2005), pp. 183-206; y (2013), pp. 45-50; Gómez Mendoza (1997), pp. 465-515; y Cuellar (2013), pp. 276-282.

Durante la primera mitad del siglo XIX, la oferta de servicios de diligencias en Asturias se limitó a los prestados entre las tres ciudades asturianas del centro de la región. En 1826, solo podían circular coches de caballos por la carretera Gijón-Oviedo-León. Desde 1833, operaba una línea diaria entre Oviedo y Gijón que desaparecería en 1874, al cubrirse ese mismo tramo por el ferrocarril. Antes de 1850, de las empresas que prestaban servicios interprovinciales, únicamente llegaban semanalmente a Oviedo los coches de las Diligencias del Poniente de España y de Mensajerías del Norte, que cubrían la línea Madrid-Valladolid-León-Oviedo en 5 días, con tiros de 8 caballos y 15 relevos durante el viaje. Ambos servicios cesaban en 1884 al abrirse la línea ferroviaria Madrid-Gijón-Oviedo por Pajares. La apertura de caminos carreteros entre las villas industriales, mineras y portuarias de la región se hará realidad a partir de 1850, momento en que se constituyen las primeras empresas locales de diligencias, vinculadas en muchos casos a familias que venían dedicándose a la arriería. Desde 1856, Oviedo, Gijón y Avilés quedaban unidos por dos compañías: La Unión Asturiana y La Villa de Avilés. En el occidente de Asturias, las diligencias comenzaban a prestar servicios desde 1855, a medida que progresaban las obras de la carretera Oviedo-Luarca, concluida en 1864. Una de las pioneras será la Empresa de Diligencias del Occidente de Asturias, conocida como La Ferrocarrilana, que prestaba servicios entre Oviedo y Salas⁴⁶. A las empresas que funcionaban a mediados de siglo y que operaban entre Vegadeo, Luarca, Tineo, Cangas del Narcea y Pola de Allande, se irán uniendo nuevas sociedades, hasta llegar a siete en 1880: La Luarquesa, Horga y C^a, Los Maurines y C^a, La Ferrocarrilana, La Ovetense, Llanos y El Puerto, que era la compañía de los Cosmen⁴⁷. En muchos casos, el mal estado de los firmes obligaba a combinar el camino de herradura y el transporte a lomos con el camino de rueda.

En 1885, tras haber concluido las obras de la carretera Ponferrada-La Espina, Cándido Cosmen constituía una sociedad mercantil para explotar una línea regular de viajeros entre Rioscuro y León (88 km). La compañía contaba con 104 caballos, 104 aparejos y 9 coches o carruajes. En el primer balance anual de la sociedad, la rentabilidad se estimó en un 9% sobre el capital inicial desembolsado, capaz de resistir cualquier comparación con posibles inversiones alternativas en otros sectores o negocios⁴⁸. En 1890, completado el tramo de carretera León-Villager-Caboalles, que enlazaba con Ponferrada, los Cosmen abrían la línea de diligencias entre Cangas del Narcea y Ponferrada por Leitariegos, de 110 km⁴⁹. Ya en 1904, tras la apertura de la carretera entre la capital del Bierzo

⁴⁶ Constituida en Luarca por García Gamoneda, con un capital social de 100.000 reales. Entre sus activos, además de almacenes e instalaciones auxiliares, figuraban cuatro carruajes con tiros de ocho mulos (pareados o al tercio) y con capacidad para diecinueve viajeros distribuidos en tres clases: tres asientos en primera o berlina, diez en el interior, y seis en la vaca. Más noticias en Casariego (1973), pp. 55-75, y Romero García (2004).

⁴⁷ ACA: Cajas 50-53.

⁴⁸ El capital inicial estaba representado por los 104 caballos (50.020 pesetas), 104 aparejos (3.120 pesetas) y 9 coches o carruajes (22.500 pesetas). Los ingresos anuales fueron de 169.230 pesetas, y los gastos 97.666, lo que arroja unas utilidades de 71.564 pesetas/año: ACA, Cajas 53-61.

⁴⁹ Salía de Ponferrada a las 9 de la mañana –tras recoger el correo procedente de Madrid, de cuya concesión disfrutaban–, y efectuaba cambio de tiros en Fresnedo, Corbón, Caboalles y en El Puerto o en El Otero. Se trataba de un servicio exclusivo de viajeros, mientras que para las mercancías –cebada, vino, salazones–

(Ponferrada) y La Espina, se creaba un servicio diario de diligencias que recogía a los viajeros procedentes de Madrid o de Galicia. De este modo, en la década finisecular, la empresa de los Cosmen mantenía una oferta de transporte diferenciada (correos, pasajeros, mercancías) que unía Asturias con León y Madrid, y que se mantendrá hasta 1928, cuando camiones y ómnibus desplacen a las diligencias. Todo ello, sin abandonar sus negocios tradicionales –arriería y carretería, fábrica de embutidos y salazones de carne, almacén y venta mayorista de ganados y cereales, traslado de remesas y operaciones de giro comercial y crédito–, o sin dejar de entrar en otros nuevos⁵⁰.

4. De la tracción de sangre a la tracción mecánica

El automóvil contribuyó a la integración del mercado nacional de forma más flexible que el ferrocarril por su versatilidad horaria, por no padecer las servidumbres de los caminos de hierro ni de las estaciones, porque su capilaridad terminal le permitía ahorrar tiempo en las operaciones de distribución, por sus menores barreras de entrada, y por el menor peso del capital fijo y otras cargas financieras en su estructura de costes⁵¹.

España no faltó a la cita con el motor de explosión: en 1898 se creaban en Madrid y Barcelona las primeras empresas para explotar patentes de motores de combustión interna, y en 1899 se registraban las primeras compañías de transporte urbano colectivo (tranvías, metropolitanos) y de líneas regulares de transporte de viajeros por carretera⁵². En la mayoría de los casos, los problemas relacionados con la inadecuación de los firmes, con las averías y falta de repuestos, con el precio de los combustibles, o con errores de previsión en materia de costes de explotación, acabaron haciendo fracasar buena parte de los proyectos pioneros, subsistiendo únicamente las empresas de autobuses que limitaban la oferta de servicios al medio urbano⁵³. Antes de finalizar la primera década del nuevo siglo ya se habían regularizado las primeras empresas de transporte interurbano que ofrecían servicios en mercados no cubiertos por el trazado ferroviario.

En 1899 se registraba Asturias el primer ensayo de tracción mecánica: El Luarca, Automóviles a vapor⁵⁴. En 1901, los Cosmen, noticiosos de que en otras regiones

utilizaban una línea de carruajes que unía Ponferrada, La Robla, León y La Espina, y que facturaba a Madrid, donde los Cosmen regentaban una reputada mantequería. Estas diligencias y carruajes se mantuvieron activas hasta 1928 en que comienzan a ser desplazadas por camiones y ómnibus. ACA: Caja 55.

⁵⁰ En 1897 Cándido Cosmen constituía una sociedad regular colectiva para “la instalación y explotación del alumbrado eléctrico” de Cangas del Narcea con un capital de 12.000 pesetas Archivo Histórico de Asturias, Protocolos Notariales; Rodríguez Peláez (1902), C. 53.288.

⁵¹ Martínez Vara y Cobos Arteaga (2006).

⁵² Para estas etapas iniciales: Gómez Mendoza (1989), pp. 269-327; López Carrillo (1996); Estapé Triay (2001); Ortiz Villajos (2001); Lage Marco (2005); y Martínez y Miras (2013), pp. 205-230..

⁵³ López Carrillo (1996); y Hernández Marco (1996), pp. 131-148.

⁵⁴ Constituida con un capital de 65.000 pesetas, y siguiendo el modelo de las primeras empresas navarras que utilizaron aquel tipo de convertidor, adquirió un carruaje locomotor con capacidad para 24 plazas y con un velocidad de 12 km/h, que suponía reducir en 8 horas el recorrido Luarca-Oviedo, en el que las diligencias empleaban 14. Sin embargo, el peso de la máquina, la inadecuación de las carreteras y la falta de resistencia de los puentes de madera, abortaron este primer ensayo. La misma empresa repetiría las pruebas en 1900 y 1903 con motores de bencina sin alcanzar buenos resultados.

españolas se difundía el “sistema de tracción por automóviles“, convocaban una junta familiar: además de analizar el escenario abierto por la incorporación de la nueva tecnología, se formulaban previsiones sobre inversión y beneficios⁵⁵. La inversión inicial esperaba compensarse con los retornos de la tracción mecánica que “por su comodidad y economía de tiempo, ha de aumentar considerablemente la recaudación“, y porque al poder prestarse servicios regulares en invierno, se desestacionalizaba la oferta. A todo ello se añadía el hecho de que el automóvil haría insostenible el mantenimiento “de los pequeños industriales con carruajes que, naturalmente, habrán de desaparecer“, y cuyos tráficos serían capturados por las nuevas empresas.

Tras una serie de fracasos iniciales, en 1907 comenzaba a explotarse la primera línea regular Ribadeo-Pravia por la sociedad El Progreso Asturiano⁵⁶. En 1912, Cándido Cosmen, sin abandonar las rutas servidas por carros y diligencias, tras adquirir dos autobuses Hispano-Suiza, fundaba La Montañesa para cubrir las líneas Cangas del Narcea-Ponferrada y Cangas del Narcea-León por Villablino⁵⁷. En 1913 se registraban dos nuevas iniciativas: Automóviles de Grado a Cangas de Tineo y Automóviles El Castropol. Desde 1914, el ciclo bélico de negocios y el *boom* carbonero en Asturias y León⁵⁸, dieron alas a nuevas compañías: en 1916 se constituía Automóviles Luarca⁵⁹ y, entre 1917 y 1918, Automóviles a Cangas y Pola de Allande, Automóviles Scar S. A. –talleres mecánicos y venta de automóviles–, la Empresa Tapia-Figueras, y La Mantequera.

El auge del transporte por carretera en la década de los veinte se consolidó “a pesar del ferrocarril“, que trasvasaría a la carretera un 10% de su tráfico de mercancías y un 15% del de pasajeros⁶⁰. Durante aquella década, tanto Automóviles Luarca –desde 1923,

⁵⁵ Frente al capital medio de una compañía de diligencias tradicional –77.620 pesetas–, el desembolso para una empresa de tracción mecánica se cifraba en 370.000, estimándose en 8 años el plazo medio de amortización del capital a un interés dado del 10%. Representaban el importe de 9 carruajes (28.000 pesetas cada uno) e instalaciones de agua y carbón (10.000 pesetas), además de otros conceptos (repuestos, seguros...). ACA: Fondo Cándido Cosmen: Caja 74.

⁵⁶ En 1900, Maurín, Horga y C^a adquiría un ómnibus a vapor Dion-Bouton –23.000 pesetas, 24 plazas, 25 km/h– para la línea Oviedo-Tineo. Los problemas con las pendientes y el exceso de peso, hicieron fracasar la línea. El Progreso Asturiano, constituido con un capital de 100.000 pesetas, contaba en 1908 con tres autobuses “Schneider” de 40 HP, de 18 plazas, y carrocería de dos compartimentos –el anterior, de primera clase, era una berlina tapizada con 5 asientos; el posterior, con 12 asientos forrados en cuero, y ambas con alumbrado por acetileno: Cfr. Vid. Samaniego (1908), p. 240.

⁵⁷ En el contrato con la Hispano-Suiza, además de especificarse la instalación de surtidores propios de combustible, se ponía especial énfasis en asegurar la provisión de componentes, y la formación de los hijos del empresario como mecánicos y conductores. ACA: Fondo Cándido Cosmen: Caja 81.

⁵⁸ El *boom* minero leonés, sumó a las compañías de capital vasco –creadas desde 1890, tras el trazado del ferrocarril de La Robla (Hulleras de Sabero, Hullera Vasco-leonesa, Sociedad Hullera del Bernesga...), la creación en 1918 de la Minero Siderúrgica de Ponferrada S. A., promotora del ferrocarril Ponferrada-Villablino.

⁵⁹ Fundada por F. García Gamoneda, el banquero Vicente Trelles, y Fernando Álvarez Cascos. En 1916 adquirirían por 400.000 pesetas los activos del Progreso Asturiano, y en 1917 los de El Castropol y la La Villa de Tineo, pasando así a explotar sin competencia las líneas de Vegadeo a San Esteban de Pravia y de Luarca a Oviedo.

⁶⁰ Martínez Vara y Cobos Arteaga (2006); Coronado Tordesillas, Rodríguez Lázaro y Rita Ruiz Fernández (2013); Cuellar (2013). Sobre la modernización y oferta de de infraestructuras: Herranz Loncán (2004); y Rodríguez Lázaro (2004).

sociedad anónima—, como La Montañesa, conocieron una expansión sostenida pero diferenciada. Crecimiento extensivo en el caso de la primera, —adquiriendo los activos de las empresas competidoras hasta controlar la mayor parte del tráfico de pasajeros del centro y occidente asturiano—, e intensivo en el caso de la segunda: mejorando la oferta de servicios —vehículos, horarios, rutas...— entre Asturias y Castilla. Esta menor dispersión de líneas y el contrapeso de la diversificación, resultarán decisivas para sortear las dificultades de la coyuntura recesiva iniciada en 1929, con continuidad en los años de guerra y autarquía⁶¹. La caída de la demanda de transporte, las dificultades para renovar equipos o acceder a repuestos y carburantes, y las propias destrucciones/incautaciones en el parque móvil durante la guerra civil, supusieron para ALSA un serio contratiempo a la hora de rentabilizar las inversiones realizadas en los años previos a la crisis. La Montañesa, al hecho de desarrollar sus servicios en una zona menos afectada por el conflicto bélico, añadió los beneficios derivados del dinamismo minero de las comarcas de Laciana y el Bierzo⁶². En 1955, la adquisición de la compañía local Asúa, le permitía prolongar sus servicios hasta Oviedo y entrar a competir en un mercado reservado hasta entonces a ALSA. Se daban así las condiciones para que ambas empresas iniciasen una aproximación con vistas a mejorar economías de escala y red a partir de acuerdos de cooperación o de integración.

Desde 1957 ALSA y los Cosmen abren un proceso negociador que culminará con su fusión en 1959. Como contrapartida a la integración de sus líneas y activos, los Cosmen recibían una participación accionarial que les permitía acceder a la gestión y dirección técnica de la compañía resultante, que conservará su antigua razón social. La fusión llegaba en el mejor momento para la economía española y regional. Salvadas las secuelas del Plan de Estabilización, comenzaba la “década de la movilidad“: industrialización y éxodo rural, turismo, transporte escolar y corrientes migratorias hacia Europa, creaban el mejor escenario posible para adecuar la oferta de transporte a una demanda creciente⁶³.

4.1. 1960-1990. De ALSA a NX: la internacionalización⁶⁴

Entre 1940 y 1975, el transporte de pasajeros en autobús se incrementó en un 1.011%, por un 85% en el ferrocarril. No obstante, la modernización de infraestructuras no supuso para el autobús la renovación de un tejido empresarial cuyo minifundismo se veía favorecido por el marco regulatorio⁶⁵. En la década de los sesenta, los intensos flujos migratorios hacia Europa en toda la cornisa cantábrica supusieron para ALSA la oportunidad de internacionalizar sus servicios, mucho más competitivos que los prestados

⁶¹ Hernández Marco (1996); y Melgarejo Moreno y López Ortiz (2013).

⁶² Entre 1935 y 1958, el número de empleos en la minería de la comarca, pasó de 7.207 a 23.000. En 1927, cuando se replanteaba el proyecto de ferrocarril Cangas del Narcea-Cornellana-Pravia, en el informe que lo acompañaba se estimaba que el flujo anual de viajeros entre aquella villa y León, ascendía a 200.000, y a más de 50.000 las cabezas de ganado. Archivo Histórico de Asturias: Fondos de la Diputación Provincial, C. 200/34.

⁶³ Hernández Muñiz (2002).

⁶⁴ Sobre la internacionalización de ALSA: Fernández y Nieto (2008), pp. 199-215; Guillén y García-Canal (2011), pp. 167-173, (2013a), pp. 75-89, y (2013b), pp. 166-170.

⁶⁵ Seijo Marcos (2006) Una aproximación al marco regulatorio y a la dinámica del sector en estos años, en Coronado Tordesillas, Rodríguez Lázaro y Ruiz Fernández (2013); y Barreiro Gil (2009).

por el ferrocarril. Las líneas Oviedo-París-Bruselas (1966) y Oviedo-Zúrich-Ginebra (1969), fueron el punto de partida para un ciclo de balances excepcionales, reforzados desde 1968 por la obtención de licencia para explotar la ruta Oviedo-Madrid, hasta entonces servida por autobuses de RENFE. Los beneficios no distribuidos de los ejercicios de estos años se aplicaron a la renovación de la flota y, en el caso de los Cosmen, a la compra de los paquetes accionariales de los inversores descendientes de las familias fundadoras de ALSA –los Álvarez-Cascos, Trelles y Gamoneda-. Entre 1970-1980, convertidos ya en socios mayoritarios, los Cosmen, tras adquirir diversas empresas regionales y poner en servicio la línea Irún-Tuy (1973), convertían a ALSA en el mayor operador del norte de España. En Europa, la apertura de delegaciones comerciales en Portugal, Francia, Suiza, Alemania y Bélgica, se completó con la incorporación al *pool* suizo Autotour Lheman S. A. y al consorcio europeo Eurolines. Era la garantía para abrir conexiones hacia el centro y este de Europa e integrarse en una red de servicios de billete único y con conexión entre rutas y destinos.

En los ochenta, y ante la caída de la demanda interurbana de transporte público⁶⁶, la firma halló alternativas en la penetración en el transporte urbano, en la diferenciación de sus servicios en el interurbano (“clase supra”, video, tele-pago...), y en la diversificación hacia sectores complementarios (concesiones de venta de vehículos y estaciones de autobuses, entre otras). En esa misma dirección, José Cosmen iniciaba en 1984 la exploración del mercado chino donde las oportunidades para el transporte de viajeros por carretera se asociaban a la gran demanda potencial y a la escasa, en cantidad y calidad, oferta operante. ALSA entró en una *joint-venture* con socios locales para constituir, con una participación del 49%, una compañía de taxis en la Zona Económica Especial de Shenzhen, próxima a Hong Kong. Desde esta plataforma empresarial experimental se trazó una estrategia de crecimiento dirigida no a competir en precios con las empresas locales de transporte –con tarifas de operación hasta un 50% más bajas–, sino en servicios y calidad: horarios fijos, prestaciones (aire acondicionado, video, *catering* a bordo...), rutas por autopista, líneas hacia la costa y hacia los centros financieros, industriales y turísticos. Tal opción suponía apostar por un nicho de mercado integrado por consumidores de renta media-alta, con elevada demanda potencial de servicios y capaz de asumir tarifas más altas que las ofertadas por el transporte estándar. Los resultados de aquel modesto paso inicial se cosecharán a partir de 1990, cuando China liberalice parcialmente la inversión exterior en el transporte por carretera. Para esas fechas, y ante el déficit de infraestructuras existente, ALSA ya había constituido empresas mixtas para construir y explotar estaciones de autobuses, carrozar vehículos industriales y para desarrollar talleres e instalaciones de equipo y mantenimiento. En 2009, tras 25 años de permanencia en el transporte chino, ALSA contaba con 14 empresas participadas, 5.182 vehículos –además de la flota de taxis–, 8.300 empleados y 147 líneas que unían 538 destinos en 17 provincias. Aunque su cuota de penetración en aquel mercado apenas superaba el 1%, en términos monetarios representaba el 30% de la facturación conjunta de ALSA⁶⁷.

⁶⁶ Sobre transporte urbano en estos años: Martínez y Mirás (2013).

⁶⁷ Cosmen Menéndez-Castañedo (2002), (2004) y (2008); Fernández Moya (2008); Fernández y Nieto (2008); y Guillen y García Canal (2011), pp. 189-217.

En España, dadas las limitaciones a la adquisición de licencias, la extensión de la red quedaba condicionada a la absorción de empresas competidoras: si la compra de Turytrans y Cunisa abrió a ALSA las rutas a Andalucía, la adquisición, en consorcio con Dragados y Argentaria, de la pública Enatcar –1200 vehículos y 2400 empleos– le franqueaba el acceso al Levante y al Mediterráneo. Con una cuota en el mercado del transporte regular del 9%, se convertía en el primer operador nacional del sector. En 1999, se hacía con el 50% de Continental Auto, segundo operador español con una cuota del 4%. En contrapartida, la Comisión Nacional de la Competencia imponía una moratoria de 5 años al crecimiento de ALSA en la red interurbana. De nuevo la alternativa de ALSA se dirigió a ampliar su presencia en los consorcios de transporte urbano y a preparar su entrada en el transporte ferroviario –se crea la división ALSA-Rail, convirtiéndose así en transportista multimodal– con vistas a la futura liberalización del sector. En el exterior los beneficios reportados por la experiencia china, le permitían financiar con éxito desigual su expansión por Marruecos, Inglaterra, Chile, Portugal y Alemania.

A comienzo del año 2000, España, con 4.000 firmas de transporte de viajeros por carretera y 42.000 autobuses, seguía ofreciendo un tejido empresarial atomizado: los 11 mayores operadores únicamente suponían una cuota de mercado del 24%. Y aunque España era el tercer país de la UE en transporte regular por carretera, se hallaba lejos de los grandes competidores europeos: frente a los 14.000 autobuses de la británica NX (National Express) o a los 8.000 de la francesa Keolis, ALSA apenas alcanzaba los 3.000. La entrada en el mercado español de las primeas multinacionales europeas del sector –Arriva, Vivendi–, se vio favorecida por el hecho de que ALSA, con un endeudamiento que alcanzaba el 91% de su facturación tras la adquisición de Enatcar, veía comprometida su capacidad para competir. La solución llegó en 2005, cuando se inició la aproximación a NX que concluiría con la venta de ALSA por 318 millones de euros en efectivo y 164 en acciones equivalentes a una participación del 9,9%, la segunda tras la de Barclays Bank, y que se ampliará al 15% –lo que daba derecho a un consejero– al reinvertir el efectivo en nuevas acciones. Fuera de la negociación quedó ALSA-China, retenida por la familia Cosmen. En 2006, ALSA, pese a suponer un 10% de la facturación de NX, aportaba el 24% de los beneficios del grupo. El apoyo financiero de NX sería fundamental –una vez finalizada la moratoria por la compra de Enatcar– para mantenerse y competir en el mercado español con las multinacionales europeas citadas, y para ganar capacidad de actuación ante la desregulación del sector.

5. Conclusiones

Se han expuesto las condiciones geográficas, políticas y económica sobre las que los arrieros de Leitariegos cimentaron su particular senda de crecimiento. Desde los tiempos medievales, los mercados operaron un lento proceso de selección entre las distintas compañías dedicadas al transporte a lomos en los concejos de la montaña asturiana. Solo una de ellas, la de los Cosmen, logró adaptarse, alcanzar continuidad y convertirse en un ejemplo elocuente de una “dependencia de trayectoria” guiada por el territorio. Su historia empresarial resulta ilustrativa de las tesis *smithianas* sobre las relaciones entre ampliación del mercado, división del trabajo, ganancias de productividad y crecimiento económico.

TST, Marzo 2015, nº 28, pp.40-63

Desde su fundación, las empresas de los Cosmen ha mantenido su carácter familiar. Entre los siglos XI y XVII, sus recuas, al servicio de las instituciones monásticas, acumularon rentas, experiencia e información sobre ferias y mercados, precios y proveedores. Activos y *know-how* hicieron posible la progresiva integración de las distintas operaciones del giro comercial. Desde el XVIII capitalizaron las oportunidades del tráfico de pasajeros y remesas, y ampliaron su radio de negocios hasta Corte. La disponibilidad de liquidez y la ampliación del fondo patrimonial, les abrió los circuitos del crédito.

De forma natural y acumulativa, asociaron los caminos de herradura con los carreteros, y estos últimos con los de asfalto. Siglos de negocio en familia crearon una cultura empresarial que convirtió la continuidad, la reputación y la reinversión de beneficios en señas de identidad de la firma. Hasta 2005, los retos de la internacionalización y la exigencia de competir en mercados más amplios, obligaron a la empresa a segregar parte de sus activos⁶⁸. La venta a NX de ALSA, supone, provisionalmente, una inflexión en el control familiar de la firma. Como también supone una ruptura el hecho de que la parte de la empresa retenida por los Cosmen, preste servicios a miles de kilómetros del que fuera su mercado histórico. Son historias pendientes de detallar.

Bibliografía

- BARREIRO GIL, M. J. (2009): “El despegue industrial y la reorientación del sistema de transporte terrestre en España, 1940-1975”, *Revista Galega de Economía*, 1.
- BERNARDO SANZ, J. V. (2002): *Trigo segoviano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la Edad Moderna*. Junta de Castilla y León, León.
- BORROW, G. (1843; 1983): *La Biblia en España*. Alianza Editorial, Madrid.
- BUENO CAMPOS, E. y C. MARINO MORENO (2006): “La vocación internacional como espíritu emprendedor: la presencia de ALSA en China”, *Economía Industrial*, 362.
- CABALLERO, F. (1865): *Reseña geográfico-estadística de España*. M. Rivadeneyra, Madrid.
- CABANES, J. (1832): *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España con un mapa itinerario de la península*. Madrid, Imprenta de M. de Burgos.
- CARMONA BADIA, X. (1990): “Merceros en Castilla: estacionalidad agrícola y desplazamientos estacionales en la España Cantábrica”, en L. GARCÍA MERINO et al. (comp.): *Los espacios rurales cantábricos y su evolución*. Universidad de Cantabria, Santander, pp. 32-44.
- CASARIEGO, J. E. (1973): *Caminos y viajeros de Asturias*. Gráficas Principado, Oviedo.
- CORONADO TORDESEILLAS, M. J., F. J. RODRÍGUEZ LÁZARO y Rita RUIZ FERNÁNDEZ (2013): “El transporte regular de viajeros por carretera en España, 1924-1936. Ordenación legislativa y análisis del sector”. *Revista de Historia Industrial*, 2, pp. 111-136.

- CORTIZO FERNÁNDEZ, C. (2008): “Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna”. *Obradoiro de Historia Moderna*, n.º 17, pp. 325-352.
- COSMEN ADELAIDA, J. (2013): “En primera persona: de la arriería al mundo”, en J. OCAMPO (comp.): *José Cosmen Adelaida, 1928-2013*. Fundación Valdés-Salas/Trea, Gijón, pp. 128-133.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2002): “Perspectivas para la empresa española en China: la experiencia de ALSA”. *Información Comercial Española*, 797, pp. 70-78.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2004): “Los sistemas de gestión de las empresas de transporte en China”. *Economía Exterior*, 30, pp. 85-92.
- COSMEN MENÉNDEZ-CASTAÑEDO, A. (2008): “Claves para trabajar en China”, en G. SOLANA (coord.): *China: una necesidad para una empresa global Experiencia e internacionalización de empresas españolas en mercados emergentes*. Cátedra Nebrija, Madrid, pp. 105-110.
- CUELLAR, D. (2013): “El ferrocarril español y su historia económica en el período de explotación de las compañías privadas, 1830-1941”, en C. BARCIELA et al. (eds.): *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*. Rubettino, Catanzaro, pp. 245-286.
- DIAGO ALONSO, M. (2005): “Comerciantes y campesinos en la Castilla bajomedieval y moderna: la actividad mercantil de los yangüeses entre los s. XIV y XVII”. Documentos de Trabajo (HID), n.º 32, CSIC, Madrid.
- ERICE, F. (1995): *Propietarios, comerciantes e industriales. Burguesía y desarrollo capitalista en la Asturias del siglo XIX (1830-1885)*. Universidad de Oviedo, 2 vols.
- ERICE, F. (2000): “Comercio, comerciantes y dependientes en Asturias (1885-1914)”, en Semata. *Ciencias sociais e Humanidades*, vol. 12, pp. 125-162.
- ESTAPÉ TRIAY, S. (2001) “La industria española del automóvil en el primer tercio del siglo XX: una oportunidad desaprovechada”. VII Congreso de la AHE, Zaragoza.
- FAYA DÍAZ, M^a A. (1992): *Los señoríos eclesiásticos en Asturias la Asturias del siglo XVI*. Real Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. J. (1998): *Ferias y mercados en la provincia de León*. Universidad de León.
- FERNÁNDEZ MOYA, M. (2008): “Internacionalización de la empresa familiar en China: algunos casos de éxito”. IESE, *Cátedra de Empresa Familiar*, n.º 36.
- FERNÁNDEZ PÉREZ, P. y A. COLLI (eds.) (2013): *The Endurance of Family Businesses. A Global Over View*. Cambridge U. P.
- FERNÁNDEZ, Z. y M. J. NIETO (2008): “La internacionalización del Grupo ALSA”, en J. C. Casillas (coord.): *La internacionalización de la empresa familiar*. Universidad de Sevilla, pp. 199-215.

TST, Marzo 2015, nº 28, pp.40-63

- FONTANA, J. (1984): “Prologo” a *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- FONTANA, J. (1986): “La dinámica del mercado interior”, en T. MARTÍNEZ VARA (ed.): *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. Siglo XXI, Madrid, pp. 87-96.
- FRAX ROSALES, E. y S. MADRAZO (2001): “El transporte por carretera (siglos XIX y XX)”. *TST*, nº 1, 31-53.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1982): *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913)*. Un enfoque de nueva historia económica. Alianza, Madrid.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1983). “The Role of Horses in a Backward Economy: Spain in the Nineteenth Century”, en F. M. L. THOMPSON (ed.): *Horses in European Economic History. A Preliminar Canter*. Londres, pp. 143-155.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1989): “Transportes y comunicaciones”, en A. Carreras (coord.): *Estadísticas Históricas de España (s. XIX y XX)*. Fundación Banco Exterior de España, Madrid, pp. 269-327.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1997): “Transportes”, en *Historia de España. XXXIII*. Espasa-Calpe, Madrid, pp. 465-515.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1999): “Caballo de sangre, caballo de vapor en el transporte de fines del siglo XIX”, en A. CARRERAS et al. (ed.), *La industrialización y el desarrollo económico de España. Homenaje a J. Nadal*. Universidad de Barcelona, 2 vols., I, pp. 720-736.
- GÓMEZ MENDOZA, A. (1999): “Los transportes y el comercio interior en la España del siglo XIX”, en G. ANES (ed.): *Historia económica de España. Siglos XIX y XX*. C. de Lectores, Barcelona.
- GONZÁLEZ ÁLVAREZ, D. (2011): “Vías romanas de montaña entre Asturias y León. La integración de la Asturias transmontana en la red viaria de Hispania”, en *Zephyrus*, LXVII, enero-junio, 2011, pp. 171-192.
- GONZÁLEZ ENCISO, A. (2008): “El comercio en la España interior durante la época moderna”. *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, pp. 15-42.
- GUILLÉN, M. F. y E. GARCÍA-CANAL (2011): *The New Multinationals: Spanish Firms in a Global Context*. Fundación Rafael del Pino, Madrid.
- GUILLÉN, M. F. y E. GARCÍA-CANAL (2013a): “ALSA: una empresa familiar pionera en la expansión hacia China”, en VV. AA., *El caso ALSA*. Fundación Valdés-Salas, Oviedo, pp. 75-89.
- GUILLÉN, M. F. y E. GARCÍA-CANAL (2013b): “Family Firms and the new multinationals: evidence from Spain”, en P. FERNÁNDEZ PÉREZ y A. COLLI (eds.): *The Endurance of Family Businesses. A Global Overview*. Cambridge U. P.

- HERNÁNDEZ MARCO, J. L. (1996). “La oferta automovilística”. *Economía Industrial*, núm. 307, cit., pp. 131-148.
- HERNÁNDEZ MUÑIZ, M. (2002): “Viajar y beber: capital social fijo para el crecimiento desequilibrado (1960-1977)”. *TST*, 2, pp. 189-225.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2004): *La dotación de infraestructuras en España, 1844-1935*. Banco de España, Madrid.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2005): “La reducción del coste del transporte en España, 1800-1936”. *Cuadernos económicos del ICE*, 70, pp. 183-206.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2008): *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- HERRANZ LONCÁN, A. (2013): “La inversión en infraestructuras en España: una visión de muy largo plazo”, en C. BARCIELA et al. (eds.): *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*. Rubettino, U. de Catanzaro, pp. 45-50.
- JOVELLANOS (1795: 2008): “Informe de Ley Agraria”, en Obras completas. X. Escritos económicos, Instituto Feijoo, Universidad de Oviedo.
- LAGE MARCO, M. (2005): *Historia de la industria española de automoción*. Fitsa, Madrid.
- LANDES, D. S. (2006): *Dynasties: Fortunes and Misfortunes of the World's Great Family Businesses*. Penguin Group.
- LÓPEZ CARRILLO, J. (1996): *Los orígenes de la industria de automoción en España y la intervención del INI a través de ENASA*. Universidad Europea de Madrid (DT. 1996).
- MADRAZO, S. (1977): “Las transformaciones en la red viaria asturiana, 1750-1868”. *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, núm. 90-91.
- MADRAZO, S. (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- MANERA, C. (2003): “El dinamismo de las redes comerciales y la reducción de costes de transacción en el Mediterráneo”, en C. MORALES MOYA, C. (coord.): *1802. España entre dos siglos. Ciencia y Economía*. Ministerio de Cultura, Madrid, pp. 419-438.
- MARTÍNEZ, Alberte y J. MIRÁS (2013): “El transporte urbano y su modernización en España, 1850-2010”, en C. BARCIELA et al. (eds.): *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*. Rubettino, U. de Catanzaro, pp. 205-229.
- MARTÍNEZ VARA, T. y F. COBOS ARTEAGA (2006): “Competencia y coordinación ferrocarril-carretera: Una visión de la década de los treinta”, en IV Congreso de Historia Ferroviaria. Actas, Málaga.

TST, Marzo 2015, nº 28, pp.40-63

- MELGAREJO MORENO, J. y M^a I. LÓPEZ ORTIZ (2013): “De camino a autovías. Un siglo de carreteras en España, 1900-2000”, en en C. BARCIELA et al. (eds.): *Vie e mezzi di comunicazione in Italia e Spagna in età contemporanea*. Rubettino, U.. de Catanzaro, pp. 123-152.
- OCAMPO, J. (1990): *Campesinos y artesanos en la Asturias preindustrial, 1750-1850*. S. Cañada, Gijón.
- ORTEGA VALCARCEL, J. (1974): *La transformación de un espacio rural: la montaña de Burgos*. Universidad de Valladolid.
- ORTIZ-VILLAJOS, J. M. (2001): “Evolución histórica de la industria de equipos y componentes de automoción”, en VII Congreso de la AHE, Zaragoza.
- PÉREZ SARRIÓN, G. (2012): *La península comercial. Mercado, redes sociales y Estado en la España del siglo XVIII*. M. Pons, Madrid.
- PISA MENÉNDEZ, P. (2001): “Gallegos y asturianos en tierras de Castilla y León. Caminos reales, cañadas y vías romanas”. *Ingeniería y Territorio (IT)*, nº 57.
- RINGROSE, D. R., (1970): *Transportation and economic stagnation in Spain, 1750-1850*. Durham, Duke U. P.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F. J.(2001): “Caminos ordinarios y caminos de hierro: el Estado y las compañías ferroviarias ante el desarrollo del transporte por carretera mediante vehículos de tracción mecánica en España, 1924-1936”, en II Congreso de Historia Ferroviaria (Actas). Fundación Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, J. (2004): *Las primeras autopistas españolas (1925-1936)*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- ROMERO GARCÍA, F. (2004): *Viajeros en el tiempo. Asturias, tránsito e historia: transportes y comunicaciones por carretera*. Madú Ediciones, Oviedo.
- RUBIO PÉREZ, L. M. (1995): *La burguesía maragata. Dimensión social, económica y comercial en la Corona de Castilla durante la Edad Moderna*. Universidad de León.
- RUIZ DE LA PEÑA, I. (1992): *Leitariegos, una comunidad de la montaña asturiana en la Edad Media*. Gofe, Oviedo.
- SAMANIEGO, J. M. (1908): “La nueva línea de automóviles de San Esteban de Pravia a Vega de Ribadeo”, en *España automóvil. Revista técnica de automovilismo*, p. 240.
- SEJO MARCOS, B. (2006): “Del tren al autobús: la modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo”, en IV Congreso de Historia Ferroviaria (Actas), Málaga.
- TORRAS, J. (1993): *Els espais del mercat*. Valencia.
- URIOL SALCEDO, J. I. (2001): *Historia de los caminos de España*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid (2^a ed.).

Fuentes

Archivo Familiar Cosmen Adelaida

Archivo Histórico de Asturias

Archivo Histórico Nacional

Archivo Campomanes (Fundación Universitaria Española)

Biblioteca Nacional

Boletín Oficial de la Provincia

Censo de Población (1900)

Diccionario Geográfico Universal dedicado a la Reina Nuestra Señora (Q.D.G) por una
Sociedad de Literatos S.B.M.F.C.L.D [1833], Barcelona, Imp. J. Torner.

Estadística(s) administrativa(s) de la Contribución Industrial y de Comercio