

EL COMERCIO DE GALICIA Y CON GALICIA EN LA ECONOMÍA MUNDIAL DEL SIGLO XVIII. PARA UN ESTADO DE LA CUESTIÓN

Antonio Eiras Roel
Cronista General de Galicia
Universidade de Santiago de Compostela

RESUMEN. El peso masivo de la economía primaria de subsistencia en la Galicia del Antiguo Régimen oculta en realidad un importante flujo de transacciones mercantiles que se desarrollan en tres planos superpuestos: en las ferias para la mayoría del campesinado, en las lonjas para los consumidores urbanos y rururbanos, y en los puertos para los contactos con el mercado interpeninsular y europeo. Las ferias desempeñan igualmente una importante función económica en el mercado interregional. El autor argumenta que los ganados son el principal producto proveedor de moneda para saldar el déficit comercial de Galicia, tanto antes como después de su apertura al libre comercio americano a partir de 1764. Desde esa fecha la complementariedad e interpenetración funcional de los tres comercios, peninsular, europeo y americano, complica y oscurece el cálculo de la Balanza mercantil y su déficit.

Palabras clave: ferias, transportes, cereales, ganados, moneda, importaciones, Balanza, déficit mercantil.

ABSTRACT. The massive weight of the primary economy of subsistence in the Galicia of the Old Regime hides an important flow of mercantile transactions that they are developed in three superposed planes: in the fairs it stops most of the peasantry, in the markets for the urban and ruruban consumers and in the ports for the contacts with the peninsular and European market. The fairs also perform an important economic function in the interregional market. The author argues as much that the cattles are the main product supplier of currency to settle the commercial deficit of Galicia, before as after his opening to the free American commerce after 1764. From that date the complementariness and functional interpenetration of the peninsular, European and American trades darken the calculation of the mercantile Balance and its deficit.

Keywords: fairs, transports, cereals, cattles, coin, imports, Balance, mercantile déficit.

AL IGUAL que ocurría en el resto de España, pero de forma más acentuada todavía, la Galicia del siglo XVIII era en lo económico lo más opuesto a un modelo de *mercado nacional*. Con la lógica excepción de sus costas, relativamente soldadas por el tráfico de cabotaje, aunque más en unos siglos que en otros, los 30.000 kilómetros cuadrados del territorio gallego carecían de un sistema mercantil organizado y de una red de transportes que conectase sus necesidades complementarias en un sistema regular y barato. Las dificultades de comunicación propias de la configuración topográfica del país, la inexistencia o mal estado de caminos carreteros y puentes (derruidos algunos de los construidos por Felipe II, como el de Ponte Arnelas en el bajo Umia o el de Cabanas en la desembocadura del Eume, según testimonia Labrada), la carestía de los costos de transporte por tierra para artículos de primera necesidad, y por encima de todo ello, el predominio absoluto de las economías primarias de autoconsumo, mantenía un sistema económico cerrado (o sólo entreabierto) con acusada tendencia a la autarquía (aunque incompleta) y con relaciones de mercado casi restringidas a las minorías de alto poder de consumo.

Pero este esquema de economía natural sólo se cumple de modo incompleto, ya que por una parte existen en las ciudades y villas gallegas estamentos privilegiados con capacidad de consumo de productos importados (“coloniales” de Cádiz y de Oporto, paños de Segovia o de Inglaterra, paños de Rioseco también para niveles más intermedios, sedas de Valencia o de Granada, cerámica de Talavera, etc.), y por otra parte, el déficit rural en granos a finales del Antiguo Régimen restringe la capacidad de la renta feudal para abastecer las ciudades e impone una dependencia del cereal extranjero. Por todos estos motivos y por otros, incluso antes de 1717 Galicia permanece de algún modo conectada a través de sus aduanas interiores con el resto de la economía peninsular, con la que intercambia los productos de su ganadería, viticultura, pesca y artesanado rural, y a través de sus puertos con las economías marítimas de algunos países europeos (Inglaterra, Holanda, Francia, Portugal) y del Levante español. Los contactos comerciales regulares de Galicia con Inglaterra y Francia se remontan a la Edad Media, lo mismo que el comercio de cabotaje con los puertos cantábricos, de Portugal y de Andalucía. La llegada de los barcos gallegos del pescado, desde Baiona, Cangas, Muros, Noia, Pontevedra y otros puertos del sur de Galicia, a los puertos del Levante peninsular, está constatada documentalmente desde el siglo XVI y en el primer tercio del XVII (A. Castillo 1969; E. Salvador 1972).

La crisis naval del siglo XVII, que esquilmo los efectivos de la marina mercante gallega, siempre inferior en unidades y en tonelaje a las de otras regiones vecinas del Cantábrico, tendría por consecuencia la aparición en los puertos gallegos de marinos y barcos nórdicos encargados de asegurar las relaciones mercantiles con el resto del litoral peninsular. Los protocolos de las ciudades y villas costeras de Ga-

licia abundan en noticias documentales sobre la presencia y actividad de marinos y barcos ingleses, holandeses o suecos en el comercio de cabotaje de los puertos gallegos, principalmente a lo largo de la indicada centuria. Algunos de ellos, como el inglés Felipe Staford o *Estaforte*, cónsul de la nación inglesa residente en la Coruña en las décadas finales del XVII, cuentan con correspondientes entre los mercaderes locales de otras ciudades y villas gallegas, a través de los cuales venden a crédito las mercancías de su país de origen, o participan en operaciones de embarque de pescado gallego para su venta en Sevilla u otros puertos (A. Eiras, 1981a).

De esos contactos comerciales por mar o a través del comercio interior obtiene la economía gallega la indispensable provisión de moneda para sus transacciones internas y el fardo de las rentas provinciales, aunque más en unos períodos que en otros. La ausencia de precisiones cuantitativas en los estudios al uso y en las fuentes, hasta los últimos años del Antiguo Régimen, y aún después, impide hacer una estimación balanceada de la importación y exportación de moneda por el comercio interior e internacional de Galicia, tarea necesaria pero que nos parece todavía imposible en el estado actual del conocimiento y con las fuentes disponibles.

Esos intercambios mercantiles se intensifican cualitativa y cuantitativamente desde el último tercio del XVIII, con la incorporación de un mercado colonial propio o compartido, permitiendo el acceso de Galicia a la economía-mundo y la integración de nuevas relaciones económicas (con el espacio báltico y nord-centroeuropeo, por ejemplo), aunque los logros efectuados resultan indudablemente modestos en relación al considerable crecimiento de la economía mundial y del comercio internacional e intercontinental en esa centuria. La dificultad de estimar el beneficio mercantil en términos de aporte monetario subsiste para ese momento de expansión, porque el comercio particular gallego es sólo una pieza en el conjunto del comercio peninsular y atlántico y la mayor parte del dinero líquido llega a las aduanas gallegas como un *entrepôt* de la plata americana hacia otros destinos peninsulares o no. El objeto de este ensayo es trazar un rápido y elemental esbozo del estado actual de los conocimientos y de los problemas, previo a las nuevas aportaciones que han de recogerse en los trabajos del presente volumen. Las referencias que aquí se reúnen ofrecen ocasión de verificar la destacada aportación al tema del comercio de la Galicia dieciochesca en los múltiples trabajos de su más paciente y perseverante investigador de archivo, el catedrático coruñés Antonio Meijide Pardo.

1. La red de caminos interiores. El dominio de la arriería

A escala general de España, el Padre Sarmiento llamaba al suyo “el siglo de hacer caminos”, aludiendo a su necesidad para el desarrollo de la agricultura y el co-

mercio. En 1757 Sarmiento dedica a Fernando VI sus *Apuntamientos para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos caminos reales y de su pública utilidad* (In Valladares, *Sem. Erud. XX*, p. 140), señalando que el problema era general. Los caminos de España que describe Sarmiento (1757) están cortados de precipicios y barrancos, que más sirven para incomunicar que para unir el territorio. Carlos III cursó las primeras órdenes (1761) para la construcción de los caminos de Andalucía, Cataluña, Valencia y Galicia, destinando 250.000 reales al mes. Pero el avance sólo comenzó a hacerse visible con el nombramiento (1777) de Floridablanca como Superintendente de Caminos (y Postas) y el de los ingenieros D. Juan de Villanueva y D. Agustín de Bethancourt, que organizaron el cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. En veinte años se construirían 317 leguas de caminos reales, con centenares de puentes de nueva fábrica. Labrada pondera la gran utilidad de los caminos carreteros comenzados en Galicia durante ese reinado: el de Coruña a Pedrafitas y el de Coruña a Santiago; el de Santiago a Pontevedra y a Tui, que en 1804 seguían en construcción, y algunas leguas del de Coruña a Bergantiños. Pero el camino carretero de unión con el Bierzo estaba sin concluir en el momento en que Labrada publica su obra; y no existía el de Vigo a Benavente por la Sanabria (ordenado en 1803, pero todavía no construido treinta años más tarde), ni sus hijuelas de Orense a Santiago ni de Vigo a Pontevedra, lo que obligaba a llevar a Santiago el vino del Ribeiro a lomos de recuas. Para la construcción del camino de Benavente a Vigo se mandó aplicar los arbitrios sobre el producto de la sal, que estaban aplicados para la obra de los caminos transversales, lo que venía a conceder prioridad a la ruta del pescado salado con Castilla sobre las comunicaciones interiores de Galicia. El mismo autor confirma la falta y necesidad que existía de caminos transversales en el interior del Reino, así como los proyectos de varias autoridades locales que no pasaron de teóricos (Labrada, 1804).

Si el problema era general, cuánto más en la atormentada geografía del norte peninsular. Galicia y todo el norte eran el dominio casi absoluto del transporte a lomo de recuas, del que la arriería maragata y ancaresa ofrece la estampa más representativa, aunque no la única. La encargada de asegurar el suministro en artículos de la agricultura especializada del interior peninsular y sus productos derivados (aceite, jabón, etc.) era principalmente la arriería maragata, que conoció un enorme crecimiento y expansión en la segunda mitad del XVIII, al que no es ajeno el incremento de población y volumen de comercio de Galicia, extremo occidental de sus rutas de transporte, y cuya actividad penetra en el siglo XIX. Viajando a lo largo del Camino de Santiago con sus recuas de 10 a 12 “machos”, los arrieros maragatos transportaban el pescado de Galicia a los mercados leoneses y castellanos, correspondencia, dinero y letras de cambio, y en el último tercio del XVIII, también azúcar y cacao. Traían de retorno productos de la agricultura especializada del interior, géneros industriales, artefactos y loza fina

de las manufacturas reales, libros, drogas y ungüentos. Todavía en el primer tercio del XIX, hasta su extinción por el ferrocarril, seguían transportando pescado salado, así como caudales tanto de la Hacienda pública como de particulares, víveres diversos y aun provisiones de los ejércitos (según Mesonero Romanos), siendo posible seguir sus menciones en Miñano y en Madoz (J. L. Martín Galindo, 1956).

Según Caamaño y Pardo (1789) los maragatos llevaban “continuamente desde la Coruña a Castilla, cacao, azúcar, canela, cueros de Buenos Aires, pescado, campeche, etc.”. Nada de esto era sin embargo comparable en intensidad a la tupida red de la arriería que en otras regiones de España abastecía a las ciudades castellanas en granos, vino y aceite, o conducía las sacas de lana desde los lavaderos de ambas Castillas a los puertos de Bilbao y de Santander, según refieren a finales de siglo viajeros como el barón de Bourgoing. No existían aquí vías interiores navegables como el Canal de Campos, ni carreteras como el camino real de Reinosa, abierto en 1753, o el de la Peña de Orduña, que en 1775 dejó expedito el camino carretero entre Bilbao y Pancorbo; ni nada parecido al circuito regular de las carretas de la Cabaña Real que aseguraban un masivo aunque lentísimo transporte entre las ciudades de la Meseta sur y Andalucía. La obra de Labrada, que se escribe en los últimos años del XVIII, hace para Galicia una larga enumeración de caminos estrechos y costaneros, de puentes arruinados, de puentes de madera muy peligrosos o de falsos puentes formados de troncos de pino cubiertos de tierra y tojos, ninguno de los cuales podía cruzarse a caballo ni “transitarse sin grave riesgo”, habiendo de cruzarse por vados o barcas, o apeándose para cruzar a pie por puentes de madera ríos como el Miño o el Lea. En las jurisdicciones de montaña la mayoría de los puentes eran de madera y los llevaban frecuentemente las corrientes. Los vecinos no podían cruzarlos con sus carros ni para el servicio de sus labranzas en invierno o cuando los ríos no estaban vadeables. Algunos puentes romanos o medievales, como los de Gátin y de San Martín de la Ribera sobre el río Navia necesitaban ser reconstruidos, igual que el de Belesar en Chantada sobre el Miño.

En esas condiciones, y siempre según la descripción literal de Labrada, la mayoría de los caminos existentes no permitían circular coches y carromatos, haciendo impensable el transporte carretero en largas distancias. La plaza militar del Ferrol estaba prácticamente incomunicada con Betanzos, Lugo y Santiago, por la ruina del puente de Cabanas sobre la desembocadura del Eume, que era necesario reedificar. Igual situación ofrecían el puente de Baio, entre Vimianzo y Coruña; el puente del río Allóns en Ponteceso, ineludible en el tránsito de todo el arco litoral entre Bergantiños y Fisterra; y el puente de Don Alonso en la desembocadura del Tambre, entre las villas de Muros y Noia. El camino que de Betanzos a Santiago pasaba por las jurisdicciones de Mesía y Folgoso tenía varios puentes inutilizados, entre ellos el de Limiñón sobre el río Mero y el puente llamado “de los Carros” en Folgoso. Sólo estaba practicable el puente de Sigüeiro, “en el que va de La Coruña a Santiago”.

La obra de Labrada pondera la necesidad de un camino carretero entre las ciudades de Lugo y Santiago, pasando por las villas de Mellid y Arzúa. Mondoñedo era una ciudad sitiada, por las empinadas y largas pendientes que era preciso remontar, tanto en dirección a Coruña por las cuestas de la Infiesta a las Sasdónigas, como en dirección a Lugo por el barranco de Lindín; apenas si por el camino de Ribadeo, también en muy mal estado, podían llegar a la ciudad coches y carromatos. De Ourense no era posible tráfico de coches ni carromatos con ninguna otra ciudad, ni existían caminos carreteros para dar salida a los vinos del Ribeiro a Pontevedra y Santiago. Los caminos de la ciudad de Ourense a la docena de las principales ferias mensuales de su provincia estaban casi intransitables. El camino de Ourense al Bierzo por el valle de Valdeorras, y de allí a las montañas de Asturias y León, era estrecho y pedregoso, de modo que sólo podía hacerse con caballerías. El puente de Villaza, entre el valle de Monterrei y la Limia, y el puente sobre el Sil en Quiroga, paso obligado para el Caurel y el Cebreiro, estaban casi arruinados y necesitaban ser reedificados. Lo mismo ocurría con el puente de la Antela, en Allariz, sobre el río Limia, y con el puente de Castrelo sobre el Miño, en su confluencia con el Avia.

Según la descripción de Labrada, el transporte carretero sería posible únicamente en los tramos concluidos del nuevo camino real de Coruña a Pedrafita, construido bajo la Superintendencia de Floridablanca (según Caamaño y Pardo, en 1789 el paso de Pedrafita y algunos tramos más “están sin conclusión”... los portes muy subidos, siguen siendo “negocio de maragatos”); y en unos pocos caminos más “franqueados y construídos”, o todavía “en obras”, a saber: el de Coruña a Santiago por el puente de Sigüeiro; el de Santiago a Padrón, construido por el arzobispo Malvar entre 1783 y 1795, y que sin concluir seguía hasta el Pontesampaio; el de Pontesampaio a Redondela y de aquí a Vigo, en obras y con dificultad; el también comenzado y en obras de Pontesampaio a Tui; y tres leguas construídas del camino carretero de Coruña a Bergantiños. No se detalla ninguno más (Labrada 1804, 158-178).

Todavía a finales del XVIII el transporte del vino del Ribeiro a los centros de consumo de Galicia estaba todo él en manos de arrieros y recueros, lo que Labrada calificaba de “tráfico libertino” de labradores que desatendían sus labranzas “transformándose en arrieros con pocas y malas caballerías”. Su transporte a Santiago, Lugo, Ribadeo, Pontevedra y otros puntos de la región se hacía enteramente a lomos de animales. Comarcas como Trasdeza tenían una especialización en este tipo de “arriería estacional de complemento agrícola”, como se comprueba en el Catastro (H. Rodríguez Ferreiro, 1973). Desde mediados del XVIII se pide sin éxito la construcción de un camino carretero del Ribeiro a Pontevedra (Sarmiento), o de una vía fluvial navegable por el Miño (Pedro Antonio Sánchez), que permitiese su comercialización. Éste último lamentaba la carestía de los transportes de arriería del Ribeiro

a los puertos de embarque en el Atlántico, que favorecía la competencia en precio de los vinos catalanes y había hecho perder el mercado regional a los vinos del Ribeiro (Pedro Antonio Sánchez, 1787). Estos siguieron sufriendo problemas de comercialización todavía bien avanzado el siglo XIX, hasta finalizar los caminos carreteros de la Cañiza (con Vigo) y del Paraño (con Pontevedra) y la construcción del ferrocarril unas décadas más tarde (L. Domínguez Castro, 1992).

Se tiene evidencia sin embargo de que existían en Galicia, desde el siglo XVI al menos, caminos carreteros que convendría repertoriar. Algunos caminos carreteros o veredas practicables para carros tenían que existir en octubre de 1702, para permitir el paso de los 500 carros del país que - en poco más de un mes y vadeando ríos tal vez - transportaron los 3.650 cajones de la plata de Rande, de Redondela a Pontevedra, de Pontevedra a Santiago, de Santiago a Sobrado, de Sobrado a Lugo y de Lugo a Villafranca del Bierzo (AJRG, XII, 2003, *Introd. histórica*).

Los puentes de que se tiene noticia que Felipe II hizo rehacer o reparar tenían sin duda por finalidad igualmente posibilitar un limitado transporte carretero en las medias o cortas distancias: así el de Orense, para comunicar la ciudad con los ricos valles del Miño y del Avia; el de la desembocadura del Eume, para conectar la villa de Ferrol con su capital provincial Betanzos; el de Cesures para conectar las ferias de Padrón con las villas marineras; el de Caldas sobre el Umia que realizaba la misma función; el de Arnelas también sobre el Umia (ya derruido en tiempos del Catastro), que permitía circular los carros cargados con granos, los vinos del Salnés y otros mantenimientos entre las villas de Cambados y Pontevedra, sin dar un largo rodeo por Caldas; y así otros más que se supone existentes a finales del XVI. A ellos se suman varios puentes en el camino de Castilla, cuya reparación fue repetidamente urgida por la Audiencia de Galicia a los concejos a lo largo del XVII, según se comprueba en la documentación de las Juntas del Reino, como el de Rábade u Otero de Rey a la entrada de Lugo, el del río Neira a la salida, o el de Carracedo ya en el Bierzo. Sería necesario repertoriar esos puentes y caminos para verificar si realmente en el transporte interior de Galicia se produjo una involución en el siglo XVII, e incluso en el XVIII temprano, como parecería desprenderse de la obra de Labrada.

2. El mercado mínimo comarcal. La constelación de las ferias de ganado

Las limitaciones de la agricultura de pequeño cultivo y las dificultades viarias al tráfico de mercancías explican la proliferación de las ferias interiores en Galicia. La agricultura de autoconsumo predominante en el 95 por ciento de la población rural de la Galicia de la época intercambiaba sus escuetos excedentes por productos de la pequeña industria artesana rural o por reducidas cantidades de productos impor-

tados en el marco del mercado comarcal. Consecuencia de ello era el gran desarrollo de la red comarcal de ferias y mercados en el mundo rural y la tendencia (incompleta) al abastecimiento de las ciudades mediante la canalización de la renta feudal hacia el consumo urbano. La extraordinaria abundancia de ferias en Galicia responde a un esquema de economía seminatural en el que el intercambio de productos se realiza en circuito monetario cerrado, con restringida circulación y escasa acumulación de moneda fuera del círculo giratorio de la feria misma. Si hay transacción de ganado mayor, todos ganan y el campesino puede regresar con un talego para pagar las rentas provinciales o finiquitar el agobiante préstamo hipotecario. Pero si la transacción se reduce a la venta de alguna gallina o manteca y de unas varas de lienzo tosco, la campesina regresa de la feria sin saldo monetario líquido alguno, con sólo unas trébedes en su cesta o alguna garfilla comprada a un asturiano, más alguna libra de azúcar, arroz o pimentón. En este supuesto de mínimos, cuando no interviene venta de ganado, la feria permite a los lugareños intercambiar sus productos y tratar de realizar sus modestos excedentes de granos y harina u otros comestibles (queso, manteca, huevos, pollos o incluso pan cocido), y también linos y lienzos ordinarios, picotes y estopas, cestos, zuecas y rucas, platos, cuncas y fuentes de palo, sogas, *cinchas* y *adibales* u otros productos del artesanado rural.

El número de ferias en Galicia era muy elevado. Larruga, que se basa en los informes de sus corresponsales en las siete ciudades capitales de provincia, detalla solamente 200 ferias, pero la realidad duplica esa cifra y todavía los vecinos pedían más. Una representación elevada al Consejo por el diputado general don Andrés Aguiar y Montenegro (1789), solicitando la concesión y apertura de nuevas ferias y *mercados francos* en Galicia, dio origen a un amplio expediente sobre el excesivo número de ferias ya existentes en Galicia, que se elevaban a cuatro centenares (de la relación del Intendente se totalizan no menos de 75 ferias anuales, 264 ferias mensuales y 49 mercados semanales). El interés de los lugareños por obtener privilegio real de feria libre o mercado franco se justificaba por evitar el pago de derechos en las otras ferias del contorno y por percibir los derechos de feria para el pago de las rentas provinciales y arbitrios concejiles, amén de argumentos añadidos, como el de evitar los barcajes de los ríos en el transporte de sus frutos y ganados (A. Fraguas 1968).

Una distribución regional de las ferias aclara su función económica. En las provincias occidentales de Santiago y Tui las ferias son particularmente numerosas (entre ambas reúnen la mitad del total), aunque de menor envergadura económica y con apenas afluencia de mercaderes foráneos, a excepción de algunas renombradas ferias de año (la Pascua en Padrón, la Asunción en Santiago, San Pedro Telmo en Tui). El caso extremo es el de la provincia de Tui, en la que se celebran más de 50 ferias y mercados en un territorio muy apretado y algunas muy próximas entre sí (4

ferias en la jurisdicción de Salvaterra, otras 4 en la de Salceda, 7 en la de Baiona). Las más importantes parecen ser las mensuales de Porriño, a la que vienen tenderos con “paños y otras menudencias, todo de Castilla y estos Reinos, sin que sean extranjeros”; la de Bouzas, a la que vienen “paños de Castilla, y algunos, aunque pocos, de Portugal” y la de Pontearreas, en que se vende loza de Portugal y paños estrechos también de Portugal, “que llaman “zaragoza”. En estas provincias occidentales, con abundante población marinera y rururbana, se celebra también el mayor número de mercados, en los que no existe trato de ganados, sino más bien de comestibles de despensa y algo de quincallería.

En las tres provincias abiertas al Cantábrico parece darse algo de lo mismo y en ninguna se destaca importancia especial. A casi ninguna de sus pequeñas ferias concurren mercaderes de otras regiones ni géneros extranjeros, con la excepción de algunas “bayetas de Castilla” (Ortigueira), “paños fábrica de Castilla” (Neda, Moeche, Pontedeume), y de algunos asturianos “con fierro, potes de metal y clavazón” (Pontes de García Rodríguez). La mensual de Santa María de Cambre se celebra sólo por las tardes. La de San Jorge de Artes en Bergantiños la llaman de *Perdellotempo*, por sus pocas transacciones se entiende, a falta de liquidez monetaria probablemente, y a ella concurren sólo los lugareños con sus ganados y géneros del país.

En las dos extensas provincias interiores de Lugo y Orense las ferias son menos en número (sólo una cuarta parte del total), pero más potentes las orensanas y a ellas afluyen de preferencia los mercaderes asturianos, castellanos y riojanos, con sus cargas de hierro y clavos de Asturias, “potes, calderos, cazos y tarteras de cobre” (Ribadavia, Partovia); “paños y telas fábrica de Castilla” (Castroverde, Fonsagrada, Navia); “paños de Segovia” (Allariz, Trives), “paños de Béjar” (Allariz), “sargas y balletas de Palencia y de la Sierra [de Cameros]” (Allariz), etc. Elemento fundamental en estas ferias del interior es la presencia de “mercaderes de Castilla a buscar ganados” (Villasante y otras). (Larruga 1798, XLIII, 113-181).

La lógica de esta distribución parece clara: en las áreas más urbanizadas o próximas a la presencia de ciudades y villas importantes son éstas y no las ferias las que realizan la función de intercambio de las mercancías procedentes del exterior; los mercaderes foráneos apenas las ofrecen en las ferias, sino más bien en sus lonjas abiertas permanentemente. Los mercaderes foráneos y sus mercancías acuden de preferencia a las ferias del interior, donde apenas hay ciudades ni villas importantes, y a las que afluye por otra parte el ganado mayor, sinónimo de transacciones importantes en las que corre el flujo de dinero castellano, andaluz o vasco. Hay que entender que el pulmón de estas ferias son siempre los tratantes castellanos o de otra procedencia que compran el ganado, pues ellos insuflan el oxígeno de la plata que irradia de las ciudades de Castilla, ricas y hambrientas de carne. Pero también a las principales ferias de las provincias oc-

cidentales (las de Padrón, Ribadavia, Porriño y Ponteareas, entre otras) acudían negociantes de Portugal, Extremadura, Andalucía y Valencia a proveerse de ganado, según documentación estatal de Rentas Provinciales exhumada por Meijide Pardo (1973).

La falta de mención casi total de tratantes portugueses en la relación de ferias de Larruga puede deberse a que por esos años, y en muchos otros momentos del siglo XVIII, estuvo prohibida por ley la exportación de ganados a Portugal, obedeciendo a la presión de las ciudades castellanas que se surtían de carne gallega, hasta la reapertura de la exportación legal a Portugal, con pago de derechos del 4 por ciento, en 1803, al año siguiente de la exposición dirigida a Carlos IV sobre los ganados de Galicia (Pedro A. Sánchez, 1802). Pero la inasistencia de feriantes portugueses es oficiosa: según testimonios de contemporáneos como Argenti Leis, y entre ellos el informe de un contador de Rentas de la corona que inspeccionó la frontera por orden de Floridablanca, eran gallegos de la raya los que compraban las reses para los tratantes portugueses en las ferias orensanas y en otras (G. Gayoso Carreira, 1966).

Debe concluirse este apartado con la función principal que estas ferias desempeñaban en la economía de Galicia: el aporte de dinero a cambio de ganado mayor, tal vez el más importante aflujo de dinero líquido, sin excluir la liquidez misma del comercio americano. Las precisiones en este punto no son seguras con las fuentes disponibles. Según cifras tomadas de un Mss. de Cornide, en la segunda mitad del XVIII la salida de ganado alcanzaría unas 30.000 a 40.000 cabezas anuales la exportación a Castilla, más otras 50.000 cabezas a Portugal, que a un precio medio de 600 reales por cabeza supondrían el valor anual de “unos tres millones de reales”. Las cifras de cabezas exportadas no sabemos el respaldo que tienen, pero a ese precio a su valor en reales podría faltarle un cero. El Censo de Frutos de 1799 cifraba en menos de 80.000 el número de terneros anuales en Galicia, pero su valor informativo no es más seguro que el de las cifras de Cornide. En cuanto al elevado número de los exportados a Portugal, debe entenderse como un negocio montado de recría y engorde para reexportar a Inglaterra, por la costumbre introducida en el XVIII tardío de aprovisionarse los barcos ingleses en puertos portugueses con cantidad de vacunos gallegos recriados para carne (Pedro A. Sánchez, 1802).

Una estimación de base estadística, realizada a partir de una muestra catastral de 315 localidades gallegas (muestra de 40.000 vecinos propietarios de ganado, superior al 10 por ciento de la población catastral), permite inferir para Galicia entera una capacidad de producción anual de vacuno para el mercado cifrada en unas 150.000 crías vendibles y unas 60.000 reses adultas (o viejas) vendibles también para su reposición. De las crías vendibles, el 40 por ciento procederían de las provincias atlánticas del maíz, en las que los terneros se vendían en torno a su primer año de edad (en su mayoría a Portugal), y el 60 por ciento restante de las provincias interio-

res del centeno, en las que las reses se vendían (a Castilla en su mayoría) a los dos o tres años, cuando han finalizado su fase de engorde. Esto podía hacer como mínimo unas 18.000 toneladas de carne en canal, suficientes para el abastecimiento de unas 600.000 personas de población urbana (a razón de unos 30 Kg. por persona y año), de las que era posible exportar cerca de unas 15.000 toneladas. Esto haría posible exportar a Portugal y a otras partes la mayoría de las 70.000 crías de un año y al interior peninsular la mayoría de los 80.000 novillos de dos a tres años, reservando para el consumo interno la mayoría de las reses adultas. De esta doble operación podría derivarse el ingreso de unos 7 millones de reales de la exportación a Portugal (al precio de 100 reales por ternero) y de unos 30 millones de reales de la exportación a Castilla y al resto del interior peninsular (al precio de 300 reales por novillo o 400 por buey cebado). Cien reales era el precio medio que Cornide asignaba a los terneros vendidos para Portugal; precio bajo frente a los 500 reales que se pagaban por un buey cebado para abastecer el mercado de las ciudades castellanas, según datos de protocolos. La suma de ambas operaciones podría montar cerca de 40 millones de reales por ingresos procedentes del vacuno, cifra muy superior a las estimaciones de Cornide. Dividido entre los 315.000 vecinos de la Galicia no urbana resultaría una media de ingresos de 125 reales por vecino (poco más del valor de un ternero), lo que parece creíble (A. Eiras, 1983).

3. La importación de artículos de consumo: cereales, sal y otros

Sin comprometerse en exceso con la expresión, puede insinuarse que en los siglos XVI y XVII el déficit de granos era coyuntural en Galicia, mientras que desde las décadas centrales del XVIII, o antes ya, pasa a convertirse en estructural. De ahí la prohibición de exportar granos a Portugal, que el canónigo don Pedro Antonio Sánchez censuraba como contraproducente en su “Memoria sobre la Policía y Abastos” (1805). Quería decir el ilustrado canónigo que la máxima de un comercio bien equilibrado consistía en combinar adecuadamente importación y exportación, según las fluctuaciones del movimiento cíclico y la variación de las cosechas a escala provincial y comarcal. Eso era lo que podía ocurrir en Galicia según los años, las cosechas y las comarcas, pero con un balance global deficitario en año común.

La crisis de 1709-10, en que se producen tal vez los primeros episodios conocidos en Galicia de motines de subsistencias, puede verse todavía como un episodio coyuntural; pero en la crisis más grave de 1768-69 aflora ya una situación de base de insuficiente producción de cereales gestada en el crecimiento de la población y la inseguridad de las cosechas a raíz de las contrariedades de esa década en toda la Europa mediterránea. En las penurias de 1709-10 se documenta la compra de granos france-

ses en el puerto de Vigo, y en las de 1768-69 el envío a Galicia de maíz de Guipúzcoa y de Bayona de Francia, antes de que hagan su aparición con regularidad en los puertos gallegos los barcos de Boston y de Filadelfia. A partir de la década anterior se documenta ya la actividad de mercaderes establecidos en Vigo y Coruña que importan granos nacionales o extranjeros para el mercado regional de Galicia, deficitario en los mismos. En 1758 la villa de Vigo, es decir su comercio, solicitó autorización para exportar a Portugal un cargamento de trigo por no haber podido venderlo, haciendo constar que no era fruto del país sino traído de Santander; y ese mismo año otro mercader vigués solicitaba autorización para hacer lo mismo con un patache cargado de maíz de Bayona de Francia, por no haber llegado a tiempo y haberlo ya de la cosecha (A.M. Vigo, Actas, 1758 ff. 73-75). Es significativo que el medinense Jerónimo de Hijosa haga su aparición en Galicia a comienzos precisamente de esa década (1751), con una actividad mercantil dedicada en principio solamente a la importación de granos de Francia y de Santander para satisfacer la demanda de las ciudades gallegas, que luego iría diversificándose a todo género de productos (A. Meijide, 1967).

La importación de granos se haría estructural en muchas regiones periféricas de España a medida que avanza el siglo XVIII, y la necesidad es reconocida por diversas Reales Ordenes que facilitan la importación de granos, con carácter temporal o cíclico, eximiendo de derechos reales los granos y harinas que vengan de fuera a los puertos de estos Reinos (R. O. fechada en Aranjuez a 6 de junio de 1773; Impr. en Santiago, Ignacio Aguayo, 1773). Por este flanco penetrarían los barcos de Boston y de Filadelfia, antes incluso de la paz de 1783 en la que vieron reconocida su independencia. No serían los únicos, ya que a lo largo de toda la segunda mitad del siglo se documenta la importación, por miles de fanegas, de granos de Francia, por momentos de Inglaterra, y al menos en la última década del siglo de trigos de Rusia, aunque en cantidades menos importantes, sin olvidar los que empiezan a llegar de Castilla, en grano o en harina, a través del puerto de Santander a partir de la apertura de la carretera de Reinosa (1753). La importación más masiva fue probablemente la de Norteamérica, que en la década final de siglo alcanzó algunos años la cifra de 20.000 quintales de trigo y otros tantos de harina, por un valor medio anual de un millón de reales. Aunque no podemos determinar el valor económico de todas las importaciones de granos realizadas a lo largo de la segunda mitad del siglo, incluidas las que no vienen de países extranjeros, puede asegurarse que éste era uno de los primeros capítulos (si no el primero) en el debe de la balanza que era preciso saldar con el producto de las exportaciones de vino, pescado salado, y cuatropea sobre todo. El primero en valor lo constituían las importaciones de lino y cáñamo de Rusia, pero en este caso se trata no de géneros de consumo sino de materias primas para su aprovechamiento industrial (Larruga, *Memorias*, XLIV, 30-51).

El Censo de Frutos (1799) ofrece un testimonio claro, aunque poco preciso en sus cifras, de la insuficiencia cerealera de la Galicia de finales del XVIII. Esta fuente, cuyas cifras sabemos que son poco fiables y de valor muy desigual según las respectivas Intendencias de que proceden, da cifras de producción y consumo de granos en Galicia de las que resulta un déficit de granos muy exagerado, de 4.353.664 fanegas (unos dos millones y medio de hectólitros, que superan a la producción). Al precio bajo de 12 reales la fanega, resultaría un mínimo de 52 millones de reales a importar en cereales y harinas, cifra inasequible que superaría el valor de todas las ventas de ganado vacuno, nuestro mayor valor de exportación.

Por el extremo contrario pueden pecar las cifras de Larruga, de las que resultaría un déficit anual de 175.000 fanegas de todos granos, “que se introducen anualmente de Castilla y de países extranjeros” (Larruga, *Memorias* XLII, 1798, p. 117). Al precio antes citado este valor de importación superaría los dos millones de reales, el doble de las importaciones de grano y harina de Filadelfia; pero bastante por debajo todavía de las necesidades mínimas del consumo. Con base en las cifras de producción de una y otra fuente, y una prudente estimación de las necesidades del consumo de la población, y aunque este trabajo está por aquilatar realmente, podemos deducir un orden de magnitud aproximativo a las importaciones necesarias: cosecha deducida la simiente de unos tres millones y medio de fanegas, consumo estimado de cuatro millones y medio de fanegas, déficit teórico un millón de fanegas (algo más de medio millón de hectólitros, el tercio de la producción y algo más de un cuarto del consumo). Queda el argumento comparativo de Portugal, en este aspecto muy semejante a Galicia. Frédéric Mauro se refiere en extenso a la insuficiencia portuguesa de granos y Gentile Da Silva señala que a finales del siglo XVIII (1796) Portugal importaba 750.000 quintales anuales de cereales, que venía ser la quinta parte del consumo. El ejemplo comparativo nos llevaría a reducir el déficit de Galicia y sus importaciones de granos a unas 900.000 fanegas, equivalentes a poco menos de medio millón de hectólitros (el 20 por ciento de la producción). Al precio antes citado, el valor de los granos y harinas importados de todas procedencias superaría así los diez millones de reales, es decir, el 25 por ciento del valor en que hemos estimado las exportaciones de carne vacuna. No puede ocultarse sin embargo que esta estimación casi triplica en valor de importación la que hacían los propios contemporáneos. “De granos escaseamos tanto que sólo por los puertos de la Coruña y Ferrol entran en un año con otro cerca de cuatro millones de reales” (Pedro A. Sánchez, 1805).

En la citada memoria sobre el abasto (1805), el canónigo Sánchez Vaamonde recapitulaba los géneros del comercio interior e intrarregional que mantenía Galicia: compra de granos en cantidad, sal, aceite, azúcar, arroz, higos y pasas, vino catalán, ropas de lana, telas de algodón y seda; venta por este orden de importancia de ganado

vacuno (por esas fechas ya en competencia con Francia), pescado salado (tirando a menos también, víctima de la creciente competencia del bacalao del Norte) y de muy pocas manufacturas, sólo algunos lienzos, muchos sombreros de borra de lana y abundantes curtidos. No faltan las fuentes y los estudios de historia local para completar esta breve nómina; pero la información es abundante sobre artículos y procedencias, sin valor o casi inexistente para cuantificar cantidades, precios y valores. Al tratar sobre las ferias de la mano de Larruga se ha hecho referencia a los productos de importación que compra el campesino (paños de Rioseco y de Cameros, bayetas y sargas de Palencia, *curtidos blancos* de Tierra de Campos para los aperos de labranza, hierro de Vizcaya y Cantabria en forma de clavazón y aperos, enseres de hierro y baterías de cocina del occidente asturiano). La demanda campesina puede ser incluso más diversificada, ya que no gastaban en sus trajes de fiesta el burriel común ni los paños burdos de Portugal, “sino los somontes, las segovias y otros paños de Castilla” (Pedro A. Sanchez, 1802). En los escasos balances conocidos de casas de comercio, como la que tenía abierta (1755) en Pontevedra el mercader compostelano don Jacobo Llorente, asoma el muestrario de los géneros de importación que compraban las clases medias urbanas: paños diociochenos de la Rioja y veinticuatrorenos de Segovia, somonte de Aragón, paños de Agreda, de Béjar y de Toledo (pero no de las Reales Fábricas de Guadalajara); diversos nombres de paños de Inglaterra; telas finas de Francia y de Holanda; sedería española de terciopelos, brocados, rasos y damascos (probablemente de Valencia) en competencia con sedas importadas de Francia e Italia (A. Eiras, 1981b).

A través de la información de todas las provincias, y de las ocasionales menciones que en ellas se hacen sobre sus exportaciones a Galicia, el Censo de Frutos y Manufacturas (1799) permite reconstruir las importaciones de cierto volumen del mercado nacional que llegan aquí de las otras provincias españolas: granos y garbanzos de Castilla; aceite de Castilla, Andalucía y Portugal; vino y aguardiente de Cataluña; lana de Castilla y algo de seda de Valencia; paños de Castilla y de la Rioja; paños comunes de Segovia y de Toledo; aperos y metalurgia tosca de Asturias; clavazón de Vizcaya; jarcia y lonas de Guipúzcoa. Las cifras son pocas o tienen escaso valor para situar las cantidades. La importación de vino de Cataluña podía ascender a 35.000 arrobas según esta fuente, más otras 5.500 arrobas de aguardiente. La misma fuente menciona a su vez las exportaciones de vino para Asturias; de ganados vacuno y de cerda, tocino y jamones para Castilla; de lienzos para Castilla, Asturias y Canarias; de algún ganado mular y caballar también para Castilla. De lienzos exportaría unas 90.000 varas a Castilla, más 1.000 varas de mantelería; 50.000 varas de lienzo a Asturias y cantidades no precisadas a Canarias y a América. Las exportaciones de vino para Asturias serían 90.000 arrobas, según la fuente, y otras 16.000 para Castilla (Cantabria), lo que hay que estudiar en qué medida puede compensar las importaciones de vino catalán. Pero

por la irregularidad y escasa fiabilidad de esta fuente es preferible olvidarse de las cifras, ya que no existe la menor posibilidad de hacer una valoración comparativa entre lo que se compra y se vende, de modo de poder establecer una especie de “balanza de comercio” entre Galicia y el resto del territorio peninsular. Existen además olvidos cualitativos importantes, como el de la sal, que Galicia no produce (o ha dejado de producir, sin duda por la cercana competencia portuguesa) y que ahora introduce cada vez menos de Portugal y cada vez más de las salinas españolas.

Se trata sin embargo de una importación mayor, la de la sal necesaria para el consumo humano, animal e industrial (salazones, sin olvidar la carne porcina de todos los hogares). Por sus derivaciones fiscales, las Actas de Juntas del Reino evaluaban en varias ocasiones el consumo interno de sal: las del año 1704 lo elevan a 200.000 fanegas en año común; las del año 1706 lo reducen a 180.000 fanegas. La primera cifra parece más representativa. Al precio de 34 reales a que entonces se vendía suponía más de seis millones de reales; al más común de 22 reales que regía hacia 1790, la sal suponía todavía la evasión de nunca menos de cinco millones de reales que salían del reino, fuese en pago del producto o de los impuestos implícitos al rey. La sal entraba a través del comercio exterior pero su costo no se pagaba con los beneficios del gran comercio. Es natural que la sal, que en su mayor parte consumían las 315.000 familias campesinas y sus vacas, se pagase del líquido de la venta de sus terneros, principal producto del comercio exterior.

La crisis naval española del XVII y la coyuntura bélica convirtieron el abastecimiento de sal a Galicia y Asturias en un casi monopolio de las carabelas de Aveiro; a la sal francesa se recurre únicamente en situaciones de desabastecimiento, en contados momentos de la guerra con Portugal. La situación va a cambiar en el siglo XVIII, pero menos radicalmente de lo puede hacer pensar la inversión de las alianzas. La sal portuguesa de Aveiro es una realidad muy arraigada en la Galicia del XVII, y sigue siéndolo en pleno siglo XVIII, a pesar de la decadencia de las “*marinhas*” de la sal portuguesa denunciada por Botelho de Lacerda Lobo (Lisboa, 1793). Ustáriz escribe (1724) que Galicia se surte más o menos indistintamente de sal de Francia y de Portugal, conducida por embarcaciones de ambas naciones, a falta de barcos propios. El aprovisionamiento de sal portuguesa subsistía en tiempos de la memoria de Cornide (1774), el cual decía que debieran preferirse para su conducción los barcos gallegos, aunque su transporte resultase más caro. Si bien la sal no figura aduanada, por conducirse directamente a los alfolíes reales y ser objeto de una administración separada, las protestas de la mar y otros testimonios que se recogen en la documentación notarial acreditan que la sal de Aveiro, e incluso de Setúbal, sigue llegando y no sólo embarcada a los alfolíes gallegos. Entraba también por la raya seca y fluvial, conducida por arrieros portugueses o gallegos que hacían venta clandestina de sal en

algunas ferias de las provincias de Orense y Tuy: Cfr. Orden del Intendente de Galicia prohibiendo que la sal se venda en las ferias y fuera de los alfolíes (1745).

El hecho nuevo (o recuperado de la Edad Media) es el aporte de sal de Cádiz, y de sal española del Mediterráneo, que parecen ganar terreno a la sal portuguesa a medida que avanza el siglo XVIII. Barcos de Cádiz y de Torreveija llegan con sal a los puertos gallegos a finales del XVIII y primeros años del XIX: de 116 barcos registrados en el puerto de Aldán en un bienio, 26 traen sal; de ellos 9 son de Cádiz, 9 de Torreveija y sólo 1 de Peniche (Tesis de Hilario Rodríguez Ferreiro, 1982). De 73 buques de gran comercio entrados en el puerto de Ribadeo en el bienio 1781-82, 4 son portugueses: 3 de Setúbal con sal y 1 de Oporto con aceite, arroz y azúcar; frente a otros 5 barcos de Cádiz con sal (A. Meijide, 1971). La sal de Cádiz llega a los alfolíes gallegos transportada a veces por barcos suecos en los años finales del XVIII, según la documentación de protocolos que conocemos. De Cádiz vienen a los puertos gallegos además de la sal y de artículos coloniales (azúcar, cacao, especias), los productos de la agricultura especializada andaluza y sus derivados (aceite, vinos, aceitunas, jabón). Entre las operaciones comerciales del coruñés Jerónimo de Hijosa estaba la importación regular de sal del Levante español; pero hay que preguntarse si no sería más bien el circuito montado por los comerciantes catalanes el que introdujo en Galicia la sal levantina de Torreveija, que les caía en la ruta de retorno. Del Mediterráneo son más bien barcos de Muros, de Noya, de Camariñas, etc. los que traen vino y aguardientes de Tarragona, de retorno de sus expediciones de pescado salado, y también de crecidas cantidades de maíz y habichuelas en los años de carestía en las provincias levantinas (J. M. Pérez García, 1979, pp. 288-291). Podemos deducir que los armadores de estos barcos gallegos son comerciantes catalanes, de los que sabemos que no sólo traen vino de Salóu, sino también vinos andaluces (dulce de Málaga y carlón de Sanlúcar).

La procedencia del aceite que se consume en Galicia parece seguir la misma evolución que la de la sal: monopolio portugués en el siglo XVII, diversificación de proveedores en el siglo XVIII, al compás del desarrollo de las comunicaciones por mar y de la actividad de los comerciantes catalanes. Los protocolos del siglo XVII abundan en menciones de compra de pequeñas partidas de aceite, arroz, aceitunas, jabón y otras mercaderías de origen portugués por parte de tenderos subsidiarios establecidos en las ciudades y villas gallegas. Suele tratarse de obligaciones o cartas de pago en las que los acreedores son capitanes de carabelas portuguesas o marinos de diversas nacionalidades que trafican en las costas gallegas y portuguesas. Desde fines del XVII ya, la procedencia de esas mismas mercaderías comienza a ser Sevilla o Cádiz, y avanzado ya el XVIII el aceite que llega a los puertos gallegos viene de Cádiz y de puertos mediterráneos posiblemente más que de Portugal. *Argenti Leis* (1777), natural de Allariz y que representa la percepción del asunto que tenía la Galicia interior, sigue atribuyendo

al aceite portugués la parte mayor del consumo, “respecto de que embarcado no viene ninguno”. Con evidente exageración, Argenti cifraba en unos 15 millones de reales el gasto en aceite importado, de los que “14 millones son de origen portugués”. Por las aduanas gallegas entraba a finales del XVIII una media de 5.000 arrobas solamente de aceite portugués en año común, aunque es imposible conocer el que entraba sin aduanar por la raya seca y fluvial. Una pequeña parte del aceite que se consumía en la Galicia interior llegaba de la Sierra de Gata a través de arrieros extremeños o sanabreses. Así por ejemplo, parte del aceite que se consumía en el Real Hospital de Santiago era traído de esa procedencia por arrieros maragatos o sanabreses y con menos frecuencia por arrieros extremeños de Coria y Villamiel (A. Eiras, 1965).

Lo que se dice del aceite vale igualmente para el arroz, con la salvedad de que a partir de la paz de Versalles (1783), o años antes tal vez, la fuente principal de provisión de arroz pasan a ser los barcos americanos de la harina, que traen el arroz de Georgia por cantidades mucho más considerables y a precios más sugestivos. Es indudable que aceite, arroz y azúcar de origen portugués siguieron llegando en barcos de Oporto a los puertos atlánticos y cantábricos de Galicia en las décadas finales del XVIII. Por las aduanas gallegas entraba a finales de siglo una media de unas 600 arrobas de arroz portugués en año común. La documentación de protocolos revela además que pequeñas partidas de arroz y de azúcar de origen portugués entraban de contrabando, siendo portugueses los detenidos en la cárcel pública de Santiago por ese motivo. Frente a esa modesta cifra del arroz portugués, aduanado al menos, la importación de arroz de Georgia alcanzaba en la última década del siglo una media de unas 8.000 arrobas en año común, según la documentación de las Aduanas gallegas, si bien una pequeña parte del arroz americano se reexportaba a las provincias vascas (Larruga, *Memorias*, LXIV, pp. 44 y 57).

La importancia del azúcar portugués en Galicia procede ya de primera época del desarrollo de las haciendas azucareras del Brasil y se remonta a la segunda mitad del siglo XVI. Las Aduanas terrestres con Portugal establecidas por Felipe II tenían por objeto, entre otros, someter al fisco el azúcar portugués; en 1571 una junta de provincias pedía que este artículo fuese uno de los exceptuados en las aduanas con Galicia. Frédéric Mauro señala que ya en el siglo XVI, a raíz de la incorporación de Portugal, barcos cargados de azúcar brasileño abordaban a puertos gallegos sin pasar por Portugal. Esta práctica era considerada contrabando en el reino de Portugal, que así perdía sus derechos y el comercio intermediario, pero no en el de Galicia. La llegada de azúcar portugués a Galicia se incrementó en el siguiente reinado, en el que barcos portugueses cargados de azúcar arribaban directamente del Brasil a los puertos gallegos, de donde este producto era redistribuido a todo el Cantábrico. La importancia de este tráfico la pone de manifiesto el hecho de que el cese de la llegada de los barcos del azúcar hacia 1640, a consecuencia de la ocupación holandesa de

Pernambuco más que del alzamiento de Portugal, fuese el principal motivo invocado por los arrendatarios de los arbitrios de Galicia para desentenderse del arrendamiento del llamado servicio de la Escuadra. A través de barcos portugueses principalmente, este comercio se reanudó después de la paz de 1668 y seguía practicándose en la siguiente centuria. Ustáriz (1724) valoraba en más de 800.000 pesos cada año la extracción de moneda por causa del consumo de azúcares extranjeros en toda España; en proporción a su población y posición, Galicia podía consumir la décima parte de esa cifra (esto es, millón y medio de reales) en azúcar extranjero, todo él portugués. Un conocido informe de Campomanes (1764) recomendaba conceder a Galicia el libre comercio con las Indias para abrir salida a la exportación industrial de Galicia, y al mismo tiempo para facilitar la entrada de los azúcares antillanos, en lugar del portugués que tenía “despacho seguro en Galicia, Castilla y Extremadura”.

En la década final de siglo el azúcar portugués registrado en las aduanas gallegas podían ser unas mil arrobas anuales, por valor de unos 50.000 reales como máximo, cifra inferior a las exportaciones registradas a Hamburgo que algún año llegaron a alcanzar las 6.000 arrobas. Partidas menores de azúcar eran exportadas igualmente a las provincias vascas, que algunos años podían superar las mil arrobas. Eso quiere decir que existe otra fuente de aprovisionamiento y que todo el azúcar que se exporta de Galicia en el último tercio del XVIII y parte del que se consume en el interior procede de las Antillas. Apenas nacidos los correos marítimos con La Habana, en el mismo año 1765 se importaron de allí 8.800 arrobas de azúcar por un valor de compra de unos 200.000 reales, a un precio inferior al del azúcar portugués (A. Meijide, 1984). Algún año de la última década del siglo se registraron en las aduanas gallegas unas diez mil arrobas de azúcar importado de Cuba, por valor de medio millón de reales anuales. En 1780 el azúcar y el cacao importado de América se aduanaron por valor de 2.300.000 reales; distribuidos por mitad, podrían corresponder a una importación de veinte mil arrobas de azúcar importado (Larruga, 1798). Las casas de comercio establecidas en los puertos gallegos traficaban en el interior y en el exterior con el azúcar importado de las Antillas, pasando el azúcar portugués a una posición marginal o secundaria. Comerciantes como Jerónimo Hijosa abastecían de azúcar cubano a toda Galicia y a muchas plazas del norte de España, o lo enviaban a las ciudades castellanas a través de maragatos, al tiempo que Antonio Raimundo Ibáñez y José de Andrés García hacían lo propio con el azúcar portugués (A. Meijide, 1967).

La incidencia de estos artículos de consumo privilegiado en la balanza de pagos de Galicia es cuestión que dista de poder considerarse resuelta en el estado actual del conocimiento. Entre otros varios aspectos, el saldo balanceado de las compras de vino catalán, de un lado, y del otro las ventas declinantes de vinos gallegos a las provincias del norte y Provincias Exentas, a través del rendimiento de la sisa de

la embarcación, es un trabajo complejo que está por hacer, y nada se puede aventurar tampoco sobre este interrogante necesario. A saldar esas importaciones, y otras que no tenemos en cuenta, acudía el producto de la venta del ganado junto a otros ingresos menores, procedentes de las ventas de pescado y lienzos al exterior. Antes de 1774 el oro del Brasil llegaba a Galicia en pago de sus exportaciones regulares de pescados a Portugal, pero se ignora realmente su volumen documentado. El beneficio de las ventas de pescado fresco y salpresado al reino de Portugal cuenta con una primera evaluación de fuente contemporánea: 200.000 millares de sardina gallega fresca o salpresada “pagándoselos al de Galicia con más de cinco millones de Reales en moneda de oro” (Cornide, *Memoria*, 1774). Pero sin juzgar aquí el valor de las cifras que manejaban los contemporáneos, cuyo respaldo documental se desconoce, es sabido que a partir de esa fecha los portugueses dejaron de comprar por mucho tiempo el pescado gallego, de tal modo que éste no figura en las relaciones de las aduanas publicadas por Larruga. El valor de las ventas de pescado salado por los catalanes establecidos en Galicia, así como el destino de esos beneficios mercantiles, son también de difícil evaluación. Son sólo algunos de los interrogantes, a los que se añaden los que se derivan de las compras hechas a otros países extranjeros.

4. La función de los mercados extranjeros: importaciones y reexportaciones

Los contactos económicos entre países experimentaron un considerable desarrollo a lo largo de esta centuria por la reactivación económica de los países de ambos lados del Atlántico y por el incremento de la marina mercante de todos ellos. En las regiones marítimas españolas se perciben síntomas de este incremento de actividad, estimulados además en el caso de Galicia por su incorporación gradual al comercio libre con la América española desde el establecimiento de los correos marítimos (1764) y el establecimiento en sus puertos a raíz de esta medida de comerciantes de diversas procedencias. La relación de importaciones de las aduanas gallegas con el exterior en el quinquenio 1791-95 evidencia esa apertura mercantil a nuevos espacios, pues comprendía mercancías de un crecido número de países que totalizaban un valor de importación de cerca de 19 millones de reales por año común.

La mayoría de esa cifra puede considerarse como mercancías destinadas a la reexportación a mercados coloniales, sin que sea posible hacer de ellas una desagregación rigurosa. Prescindimos ahora de éstas para retener sólo las formadas por artículos de las importaciones y procedencias tradicionales que se traían del extranjero ya en siglos pretéritos, o antes de 1764, aunque nada impide que parte de ellas fuesen reexportadas a su vez. En compensación puede admitirse que una parte de los géne-

ros que se saben destinados a la reexportación (bayetas y paños finos de Inglaterra, telas de lino y algodón de Francia, hierro y clavazón de las Provincias Exentas, etc.) fuesen a su vez desviados al gasto en las ciudades y pueblos de Galicia, con lo que una cosa puede equilibrar la otra. En un intento de separación de unas y otras que no puede dejar de ser bastante convencional, las partidas que quedarían para el consumo interior de Galicia (o de sus manufacturas e industria rural) totalizarían cerca de siete millones de reales, en año común del expresado quinquenio, y estarían formadas principalmente (por orden descendente de valor): por lino, cáñamo, brea y alquitrán de Rusia; aceros, hierros, ferretería y quincallería de Inglaterra; trigo y harinas de los EE.UU.; bacalao de Terranova; bacalao, trigo y harinas de Inglaterra; hierros, acero y cáñamo de Suecia; maderas de Holanda; drogas para medicinas y tintes de Inglaterra; madera y grasa de ballena de los EE.UU.; bacalao de Noruega; vinos y licores de Francia; tablazón, remos y duelas de Francia, sin repetir ahora todo lo que procede del comercio con Portugal (Larruga, *Memorias*, XLIII, 215-301; XLIV, 1-75).

Todo esto hacía la suma de unos siete millones de reales, más otro millón de reales de las compras que se hacían al vecino reino de Portugal; en total cerca de ocho millones de reales en productos importados para consumir o elaborar en Galicia, poco más del 40 por ciento de las importaciones totales por puertos gallegos en esos años. En esa lista de importaciones que quedaban en el país, y además de los alimentos importados de los Estados Unidos y de las importaciones de lino y cáñamo de Rusia, que son dos novedades de finales del siglo XVIII, se encuentran muchas importaciones tradicionales desde la crisis industrial de la España del XVII, como la siderurgia y ferretería importada de Inglaterra o algunos paños también ingleses y telas francesas. El papel secundario que juegan ahora las importaciones de Holanda refleja su descenso a segunda potencia mercantil, mientras que las enormes diferencias entre el comercio de Francia y el de Inglaterra en estos años se explican por la guerra contra la Convención, hasta la paz de Basilea. El bacalao inglés había ganado el monopolio del mercado español desde el tratado con Inglaterra de 1749; sin embargo, llama la atención que medio siglo más tarde se ha impuesto plenamente aquí el bacalao traído directamente de Terranova sobre el adquirido a Inglaterra y a Noruega. Este dato parece rubricar el éxito de la Compañía de comercio formada en 1784 en Carril por el asturiano Antonio Raimundo Ibáñez y el riojano José de Andrés García para el comercio de importación de productos extranjeros, que tendría como productos especializados el lino de Rusia (al puerto de Ribadeo), el hierro y acero de Suecia, las ollas de hierro de Burdeos y el bacalao de Terranova (A. Meijide, 1980).

Capítulo aparte merecen las importaciones de Portugal, todas ellas tradicionalmente destinadas al consumo interno, y que ascendían en año común a una media próxima al millón de reales por los rubros siguientes (por este orden de valor): aceite,

arroz, azúcar, especiería y licores; tabla de pino; hilos, lienzos y manteles; loza de barro, abalorios y artículos de cosmética femenina; corregel y becerro curtido para zapatos; palo de brasil y colorantes; paños burdos de la industria rural. Todo esto hacía la suma de unos 880.000 reales en la valoración aduanera. El primer renglón de las importaciones de Portugal (aceite, arroz, especiería y licores, por valor de unos 300.000 reales al año), incluía una media anual de unas 5.000 arrobas de aceite, otras tantas de vino, 600 arrobas de arroz y otras tantas de azúcar, 200 arrobas de café y algunos centenares de libras de pimienta y de té *aduanadas*. Se observa que las ventas a Portugal a través de aduana son casi simbólicas y que entre ellas no figuran los tres conceptos tradicionales de los cereales, ganados y sardina salpresa, al haber sido objeto de prohibición por parte de España; lo que indica que esos alimentos, de los que Portugal necesita, son objeto de contrabando allí tolerado, con la posible excepción de la sardina gallega, que competía con las nuevas salazones portuguesas de la factoría de Montegordo (Larruga, *Memorias*, XLIII, 234-251).

Abstracción hecha de la moneda exportada, los puertos gallegos apenas pueden ofrecer mercancías de exportación para saldar esos ocho millones de reales de mercaderías compradas. Entre las exportaciones apenas adquieren interés las partidas de cueros, añil, grana, algodón, azúcar y café que se reexpiden a Hamburgo; el café y cacao de Caracas que se venden a Francia y los cueros al pelo que compra Holanda, por este orden; junto a algunas partidas de palo amarillo o de Campeche que se expiden a Inglaterra, Holanda y Portugal, en pequeñas cantidades, más algunos perniles y carne salada que compra Inglaterra. Puede haber sin duda omisiones como las ya señaladas en el caso de las exportaciones a Portugal. Pero el déficit general de la balanza por puertos gallegos, próximo a los 18 millones de reales, tiene tan poco valor indicativo sobre la economía real de Galicia como el valor total de las importaciones, que era de unos 19 millones como se ha dicho, datos de los que podría desprenderse que todo era déficit sin más. Una y otra cifra sólo tienen significación en relación con el mercado colonial, y de hecho los dos tercios al menos de ese déficit se compensan con remesas directas de plata americana a países extranjeros, por valor de 12 millones de reales. La tentación de asimilar esta última cifra al valor de las mercancías re-exportadas a América, y la diferencia de siete millones al de las mercancías europeas consumidas en Galicia, no debe ofuscarnos sin embargo, ya que es necesario contar con los elevados beneficios mercantiles del comercio colonial, mayores todavía generalmente para las mercancías de origen europeo. Quedaría en ese caso subsistente la ineludible pregunta complementaria ¿con qué se pagan a los países europeos los restantes siete millones de mercancías consumidas aquí? El problema no tiene una solución aritmética lineal por el circuito frecuentemente triangular del comercio colonial en general, o más bien por el carácter comanditario de sus agentes nacionales

e internacionales. Una parte de las mercancías embarcadas en Galicia con destino al mercado colonial pueden pagarse a través de casas de comercio de Cádiz o de Bilbao, y del mismo modo, pueden canjearse allá por géneros coloniales con destino a esos u otros puertos. Las mercancías de reexportación actúan de este modo como un factor perturbador, en la superficie, de las cuentas del comercio colonial en su dimensión regional inmediata, por más que puedan ser de una racionalidad clara para los agentes económicos directa e indirectamente implicados.

Lo que puede ser más verosímil, millón arriba o abajo, es esa diferencia de unos siete millones de reales entre mercancías exportadas y mercaderías importadas para consumir en el interior, cuyo pago a los países proveedores puede considerarse implícito en el monto global de los 12 millones de reales en plata exportados a Francia, Inglaterra, Holanda y Portugal por este orden. Una parte menor de ese saldo en plata puede haberse obtenido efectivamente de los beneficios del comercio colonial, al menos en el apartado de los productos de producción propia, que eran los menos. El carácter de emisorio de las economías externas del comercio colonial gallego, por su condición de tráfico de reexportación de productos industriales extranjeros, poco beneficioso para el desarrollo de la industria local, es una máxima que procede ya del propio contemporáneo Larruga, quien sobre las exportaciones del puerto coruñés recoge (1798) que “salvo las carnes, sombreros y algunas telas de lienzo trabajadas por mujeres, lo demás que sale de aquí consiste todo en géneros extranjeros” (Larruga *Memorias*, XLIII, p. 188). Pero aunque una parte menor pueda venir del Río de la Plata, la parte mayor del dinero necesario para saldar esas importaciones del extranjero tuvo que salir de fuentes internas, recaudada a través del comercio interior o interregional, y sin duda también del comercio con Portugal aunque las aduanas de finales del XVIII no lo reflejen.

Queda fuera de las dimensiones de este intento de síntesis desmenuzar la parte que ocupa el comercio directo con la América española en el contexto general del comercio de Galicia, que en nuestra opinión no es la más vital. El beneficio mercantil para particulares del comercio de Galicia con la América española apenas alcanzó los dos millones de reales en el “último año bueno” de 1792; de esa cifra hay que deducir la parte de particulares extranjeros y del resto es imposible conocer la parte que finalmente correspondió a los comerciantes realmente afincados en Galicia. El aprovisionamiento de Galicia en dinero líquido y el saldo de su balanza particular de comercio dependen mucho más del intercambio con el resto del territorio peninsular, y en particular de la exportación de ganados, o eso es lo que nos permite pensar el breve elenco de cifras reunidas. De tal modo que tal vez puede decirse que los principales agentes económicos del producto mercantil de la Galicia del Antiguo Régimen no son los comerciantes foráneos establecidos en los puertos coruñés y vigués, o en

los del Ferrol y Carril, sino los 315.000 productores gallegos que animan las ferias con sus productos y los tratantes castellanos y de otras procedencias que trafican en el que es con mucho el primer artículo de exportación de Galicia, y superior en valor a cualquiera de los importados para el consumo, el ganado vacuno.

Fuentes impresas

- BALANZA DEL COMERCIO DE ESPAÑA *en el año 1795*. Ed. Matilla Tascón, A., Madrid, 1964.
- CENSO DE FRUTOS Y MANUFACTURAS *de España, 1799*.
- CANGA ARGÜELLES: *Diccionario de Hacienda*. Londres, 1826 (Madrid, 1968).
- CORNIDE, JOSÉ: *Memoria sobre la pesca de la sardina en las costas de Galicia*. Madrid 1774.
- LARRUGA, EUGENIO: *Memorias*. Galicia, tomos XLII a XLV. Madrid, 1798 .
- LABRADA, LUCAS: *Descripción económica del Reino de Galicia*. Ferrol, 1804. (Ed. de F. J. Río Barja, Vigo, 1971).
- SÁNCHEZ, PEDRO ANTONIO: “Representación al rey don Carlos III sobre la navegación del Miño” (1787). Ed. Pegerto Saavedra: *Agricultura e Ilustración*. Santiago, 1999.
- “Memoria sobre los ganados de Galicia” (Madrid 1802). Ed. Pegerto Saavedra: *Agricultura e Ilustración*. Xunta de Galicia, 1999; pp. 241-260.
- *Memoria sobre los abastos y policía de Santiago*. Madrid, 1805.

Bibliografía

- CASTILLO PINTADO, A.: “La coyuntura de la economía valenciana en los siglos XVII y XVIII”. *Anuario de Historia Económica y Social*, II, 1969, 239-288.
- DOMINGUEZ CASTRO, L.: *Viños, viñas e xentes do Ribeiro. Economía e patrimonio familiar, 1810-1852*. Vigo, 1992.
- EIRAS ROEL, A. (1981^a): “Tipología documental de los protocolos gallegos”, *La Historia social de Galicia en sus fuentes de Protocolos*; Santiago de Compostela, 1981, pp. 21-113; 200 notas con información documental.
- EIRAS ROEL, A. (1981^b): “La burguesía mercantil compostelana a mediados del siglo XVIII”, *La Historia social de Galicia...*, pp. 521-564.
- EIRAS ROEL, A.: “Concentración y condicionantes geográficos de la ganadería gallega en el s. XVIII”. *Estudios Geográficos*, 1983, pp. 172-173 y 435-468.
- FONTANA LÁZARO, J.: “La primera etapa de la formació del mercat nacional a Espanya”, *Homenaje a Vicens Vives*, II, Barcelona, 1965-1967, pp.143-163.
- FRAGUAS, A.: “Emplazamiento de ferias en Galicia a fines del siglo XVIII”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, Tomo XXIII, fasc. 70 (1968), pp. 200-223.
- GAYOSO CARREIRA, G.: “Un arbitrista gallego de la Ilustración: El Licenciado Don Felipe Argenti Leys”. *Cuadernos de Estudios Gallegos*, nº 64 (1966), pp. 252-258.
- MARTÍN GALINDO, J.L.: *Arrieros maragatos en el siglo XVIII*. Estudios y Documentos nº IX. Valladolid, 1956.
- MARTÍNEZ BARREIRO, E.: *La Coruña y el comercio colonial gallego del siglo XVIII*, La Coruña, 1981.

- MEIJIDE PARDO, A.: *Hombres de negocios en La Coruña diociochesca: Jerónimo de Hijosa*. La Coruña, 1967.
- MEIJIDE PARDO, A.: *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII*. Estudios y Documentos, nº XXXII. Valladolid, 1971.
- MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII”. *Actas IJMHA*, III, 1973, pp. 803-823.
- MEIJIDE PARDO, A.: *El comercio del bacalao en la Galicia del siglo XVIII*. La Coruña, 1980.
- MEIJIDE PARDO, A.: *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, La Coruña, 1984.
- PÉREZ GARCÍA, J.M.: *Un modelo de sociedad rural: la península del Salnés*. Santiago, 1979.
- RODRÍGUEZ FERREIRO, Hilario: *La tierra de Trasdeza, una economía rural antigua*, Santiago de Compostela, 1973.
- RODRÍGUEZ VARELA, E.: “El Real Consulado de Comercio de La Coruña y la apertura del comercio indiano”. *Actas IJMHA*, III, 1973, pp. 825-840.
- SALVADOR ESTEBAN, E.: *La economía valenciana en el siglo XVI: comercio de importación*. Valencia, 1972.