

## COMERCIO Y TRÁFICO MARÍTIMO EN LA GALICIA DEL ANTIGUO REGÍMEN, 1750-1820

*Isidro Dubert*

*Universidade de Santiago de Compostela*

**RESUMEN.** En este trabajo se atiende a los efectos que sobre el futuro desarrollo comercial de la Galicia litoral tuvo la centralización y jerarquización portuaria iniciada a mediados del siglo XVIII, ratificada luego en 1785 con la fundación del Real Consulado de Comercio de A Coruña. Asimismo, se presta atención a los avatares que expresa tanto la situación de la coyuntura comercial, el comercio y el tráfico marítimo de toda Galicia, como la de los puertos situados en la mitad meridional y septentrional de su fachada atlántica. Un contexto geográfico este último donde se estudiarán las claves del funcionamiento de los mercados costeros y la estructura comercial de uno de los enclaves litorales más importantes del sudoeste gallego. El artículo finalizará analizando el impacto y las implicaciones del comercio marítimo en la evolución de la economía y la sociedad gallega en el tránsito de los siglos XVIII al XIX.

*Palabras clave:* Comercio marítimo, tráfico marítimo, comercio americano, cabotaje, Real Consulado de Comercio.

**ABSTRACT.** This paper looks at the effects of the centralization and the hierarchical organization of ports and harbours, which were started in the mid XVIII century and later ratified with the foundation of the “Real Consulado de Comercio de A Coruña” (the Royal Consulate of Commerce in Corunna), on the subsequent commercial development of coastal Galicia in 1785. The ups and downs in daily commerce with respect to both commerce and shipping in the whole of Galicia, as well as to the main ports on its southern and northern Atlantic coast are also considered. The main factors behind the functioning of the coastal markets, as well as the commercial structure of one of the most important coastal enclaves in south-west Galicia are studied in a geographical context. Finally, the paper analyses the impact and consequences of maritime commerce on the evolution of the Galician economy and society during the XVIII and XIX centuries.

*Keywords:* maritime commerce, shipping, American commerce, cabotage, Real Consulado de Comercio (Royal Consulate of Commerce).

A PESAR de los casi 1.500 km. de costa que existen en Galicia, un 19% del litoral español, rara vez el modernismo compostelano prestó atención a los avatares económicos que en ella se sucedían. Al respecto, los resultados de los trabajos llevados a cabo desde los comienzos de la década de 1960 por Antonio Meijide Pardo sobre el tráfico comercial marítimo o la exportación pesquera, apenas si hicieron mella en un grupo de investigadores que a finales de esa misma década se encontraba embarcado en la aplicación de los presupuestos de una Historia Rural y una Demografía Histórica de matriz francesa al conocimiento del pasado de Galicia durante la Época Moderna<sup>1</sup>. Gracias a sus aportaciones, en los años siguientes fue cobrando fuerza la idea de hallarnos ante un reino formado casi en exclusiva por pequeñas comunidades rurales, donde el grueso de la actividad comercial se reducía a intercambios de escaso volumen e importancia, los cuales, en la mayoría de las ocasiones, no iban más allá del estricto ámbito local o comarcal.

Era esta una Galicia donde el campesino hacía acto de presencia en los mercados o en las ferias para vender y comprar ganado, aperos o alimentos, la mayor parte de estos últimos destinados a su propia subsistencia. Al fin y al cabo, los recursos procedentes de una agricultura arcaica basada en el cultivo del maíz o del centeno solo conseguían cubrir las necesidades alimentarias básicas de dos de cada tres labradores durante unos pocos meses al año. Monasterios, hidalgos y demás grupos de rentistas y privilegiados aparecían así como principales proveedores y beneficiarios de la mayoría de las operaciones realizadas en el comercio local, en particular, en tiempos de carestía. A otro nivel, el comercio gallego no iba más allá de llevar y vender las cosechas de vino de las zonas productoras a las zonas consumidoras, la importación de los llamados “granos del mar” cuando el hambre se enseñoreaba de las comarcas del interior o, y a partir de 1760-1770, de colocar la producción de lienzos caseros en Castilla gracias la acción de los emigrantes allí desplazados para las tareas estivales de la siega.

En este cuadro, la Galicia litoral de finales del Antiguo Régimen se dibujaba salpicada de pequeñas villas marineras, cuya principal característica eran sus limitadas infraestructuras portuarias y sus escasas posibilidades mercantiles. No en vano asentaban su desarrollo sobre un traspais pobre, carente de una red viaria que permitiese llevar al interior las mercancías desembarcadas en la costa, o conducir las con rapidez y como-

---

1 Véase por ejemplo de su amplia producción MEIJIDE PARDO, A.: “El comercio marítimo de los países del Norte con Galicia durante la segunda mitad del siglo XVIII”, *Estudios Geográficos*, 81, 1960, pp. 443-453; *Correos marítimos entre Falmouth y La Coruña, 1689-1815*, A Coruña, Instituto José Cornide, 1966; *Economía marítima de la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, Universidad de Valladolid-Facultad de Filosofía y Letras, 1971; “Contribución de los catalanes a la industria pesquera de Vigo”, *Anuario de Vigo*, 1969, pp. 9-14; “Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII”, *I Jornadas de Metodología Histórica Aplicada a las Ciencias Sociales*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, 1973, vol. 3, pp. 803-824.

didad hasta los grandes mercados urbanos de la vecina Castilla<sup>2</sup>. Solo los puertos de A Coruña y Ferrol escapaban a este esquema. El primero gracias a su vinculación con el comercio ultramarino en 1765, y el segundo por haber nacido de la mano de la acción político-militar desarrollada por la monarquía borbónica a partir de mediados del siglo XVIII<sup>3</sup>. Más tarde, ya a finales de la década de 1780, vendría a unírseles la villa de Vigo en razón de su probada capacidad para exportar sardina salada al Mediterráneo.

A grandes rasgos, esta fue la perspectiva historiográfica que alimentó las escasas miradas que el modernismo compostelano se decidió a lanzar sobre el comercio marítimo<sup>4</sup>. Por el contrario, en el ámbito de la Historia Económica las llamadas de atención de Antonio Meijide Pardo tuvieron una mayor trascendencia. Prueba de ello, es la aparición en el panorama historiográfico gallego de mediados de los años setenta de un plantel de investigaciones que atendían al estudio de la pesca y la comercialización de la sardina. Una línea de trabajo que pronto habría de desembocar en el análisis de las implicaciones que tuvo el comercio trasatlántico en el puerto de A Coruña tras su habilitación en 1765 para negociar con el Nuevo Mundo en régimen de monopolio<sup>5</sup>. Desde la particular óptica de la Historia Económica se desvelaba entonces la enorme potencialidad comercial de los puertos gallegos de la época. Y es que la mayoría de ellos demostraba poseer condiciones más que suficientes para mantener un crecimiento económico sostenido en el tiempo: bahías protegidas y de fácil atraque, importantes retenes de población marinera, núcleos de comerciantes foráneos esperando a convertirse en la futura burguesía litoral gallega, abundante presencia de arriería en las feligresías vecinas, etc. De hecho, la lectura de estos trabajos ofrecía la impresión de que durante la segunda mitad del

---

2 COSTA RODIL, J.: *Rianxo en el Antiguo Régimen. Economía y sociedad en una villa marítima del Señorío arzobispal de Santiago*, Memoria de Licenciatura Inédita, Universidade de Santiago de Compostela, 1981.

3 Véase por ejemplo, RODRÍGUEZ VARELA, E.: “El Real Consulado de Comercio de la Coruña y la apertura del comercio indiano”, en EIRAS ROEL, A. et alii.: *Las fuentes y los métodos. 15 trabajos de Historia Cuantitativa Serial de Galicia*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, 1977, pp. 307-323.

4 BARREIRO MALLÓN, B.: “Comercio y estructuras agrarias en la costa cantábrica”, en LOBO CABRERA, M. et alii.: *El comercio en el Antiguo Régimen*, Gran Canaria, Universidad de las Palmas, 1994, pp. 61-81.

5 RODRÍGUEZ GALDO, M.X.: “Nos alicerces do subdesenrolo galego: a pesca a mediados do século XVIII”, *Grial. Revista Galega de Cultura*, 56, 1977, pp. 165-172; ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, Editorial Akal, 1977; GARCÍA LOMBARDERO, X. et alii.: “Alguns dados em torno as relações económicas entre o Porto, a sua regio e a Galiza na Época Moderna, séculos XVII-XVIII”, *Revista de Historia*, Porto, 1979; CARMONA BADÍA, J.: *Población textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, Tesis Doctoral Inédita, Universidade de Santiago de Compostela, 1983, 2 vols.; ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1778-1818*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1986.

siglo XVIII y los comienzos del XIX, la Galicia costera había conocido momentos de esplendor muy semejantes a los vividos durante las primeras fases de la Edad Moderna<sup>6</sup>.

No fue hasta finales de la década de 1990 que el modernismo gallego no comenzó a dejar atrás esa mirada lanzada al comercio marítimo desde las entrañas de la Galicia rural. Bastó con contextualizarlo y dar entrada en él a los avatares por los que había atravesado la población, la economía y la sociedad de las distintas villas marineras estudiadas<sup>7</sup>. Un esfuerzo que habría de continuarse en los años siguientes con investigaciones donde todavía se prestaba una atención indirecta al tema, como lo revela la atención otorgada al curso marítimo, a la gestación y nacimiento de la burguesía comercial en las comunidades litorales o a los aspectos político-institucionales que limitaban su desarrollo mercantil<sup>8</sup>. Yendo un poco más allá, en este trabajo pretendemos acercarnos al conocimiento de algunos de los aspectos más sobresalientes del comercio y el tráfico marítimo en la Galicia de finales del Antiguo Régimen. Entre otras cosas, en él pasaremos revista a las implicaciones derivadas de la falta de una flota comercial propia, a los efectos originados por la paulatina centralización portuaria acaecida en el curso del siglo XVIII, o a la serie de circunstancias que explican las diferentes coyunturas comerciales que padecieron los principales puertos de Galicia.

## 1. Cambios y permanencias en las bases del comercio marítimo: la flota y la centralización portuaria

A mediados del siglo XVIII, en Galicia había aproximadamente unos 61 barcos dedicados al transporte de pasajeros y carga entre puertos vecinos y a la importación-exportación de mercancías. Esto suponía un 4.3% de las 1.420 embarcaciones catastra-

6 Véase, por ejemplo, lo ocurrido al respecto en alguno de los principales puertos de Galicia durante la Primera Edad Moderna. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña, Fundación Barrié de la Maza, 1988, pp. 129 y ss.; PEÑA SANTOS, A. de la et alii.: *Historia de Pontevedra*, A Coruña, Vía Láctea, 1992, pp. 199 y ss.

7 SAAVEDRA, P.: *La Galicia del Antiguo Régimen. Economía y Sociedad*, A Coruña, Hércules Ediciones, 1999, pp. 117 y ss.

8 GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: “El curso vigués durante el siglo XVIII”, *Boletín del Instituto de Estudios Vigués*, 4, 1998, pp. 133-163, del mismo autor, “La burguesía mercantil viguesa del siglo XVIII. Aspectos sociales (1)”, *Boletín del Instituto de Estudios Vigués*, 9, 2003, pp. 65-92; VÁZQUEZ LIJÓ, J.M.: *La Matricula del Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVIII*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, (Edición electrónica), 2005; MARTÍN GARCÍA, A.: “El impacto de la actividad portuaria en el mundo urbano de Galicia: A Coruña, Ferrol y Vigo en el siglo XVIII”, en FORTEA, J.I. et alii.: *La ciudad portuaria atlántica en la historia, siglos XVI-XIX*, Santander, Autoridad Portuaria de Cantabria-Universidad de Cantabria, 2006, pp. 195-220.

das en 1752<sup>9</sup>. A comienzos del siglo XIX, un informe a la Secretaría de Hacienda señalaba que el reino contaba con un total de 89 barcos mercantes. Es decir, que un 9.5% de los existentes en la España de 1802 tenían su base en los puertos gallegos, los cuales, acaparaban de este modo un 7.7% del total del tonelaje hispano<sup>10</sup>.

A pesar del incremento registrado por las cifras de navíos entre ambas fechas, un 31.5%, lo cierto es que la naturaleza y el tipo de embarcaciones que se esconden tras ellas no son del todo equiparables. En 1752 casi la práctica totalidad de esos navíos estaba formada por pinazas y pataches de muy escaso peso y porte, con o sin cubierta, que, moviéndose entre las 20 y las 50 toneladas de arqueo bruto, eran tripuladas por una media de cinco a siete hombres en derrotas que rara vez perdían de vista la costa durante sus navegaciones. Trece años más tarde este panorama se vería parcialmente modificado debido a la incorporación a la flota gallega de las fragatas y bergantines estatales, de los correos marítimos, destinados a unir A Coruña con el Nuevo Mundo. En su caso, tenían entre 200 y 300 toneladas, de diez a veinte cañones y una tripulación de entre quince y dieciséis hombres. Su número en la carrera de Indias varió en función de las coyunturas bélicas, y con él variarían también los beneficios que generaban. Por ejemplo, en 1769-1770 es posible encontrar operando en el puerto coruñés a un total de once correos, mientras que en 1779- 1780 apenas lo hacían cinco; una reducción explicable por haber sido destinado el grueso de los mismos a las tareas de vigilancia costera en el marco de la coyuntura bélica que en esos instantes se vivía con Inglaterra<sup>11</sup>.

Con todo, estos correos nunca fueron más allá de ser un máximo de trece o catorce embarcaciones<sup>12</sup>. Sumadas entonces a las siete u ocho de propiedad particular que tras 1778 acabarían yendo y viniendo a Montevideo, Buenos Aires o la Habana desde A Coruña o Vigo, resulta que solo un 25% de los 89 barcos a los que se refería el mencionado informe de 1802 eran buques de alto bordo empeñados en la navegación trasatlántica. El resto, tres de cada cuatro, seguían siendo las clásicas pinazas y pataches a las que nos hemos referido, las cuales, en última instancia, definen la verdadera naturaleza de la flota gallega, amén de permitirnos calificar sin ambages el tipo de navegación que realizaban de *costera*. Esta circunstancia, que llegado el caso ha de ayudarnos comprender el por qué de la evolución del tráfico marítimo gallego a los

9 Datos procedentes del manejo de la información correspondiente a los 79 principales puertos pesqueros de Galicia citados en el apéndice final del trabajo, Archivo Histórico de Santiago (en adelante A.H.U.S.), *Interrogatorio del Catastro de Ensenada*.

10 ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, p. 79.

11 Archivo General de Simancas (en adelante A.G.S.), *Secretaría de Marina. Navegación de Particulares, Correos Marítimos*, 1769, 1770, 1779, 1780, legs. nº 503 y 513.

12 MEIJIDE PARDO, A: *El puerto de la Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña, La Voz de Galicia, 1984, pp. 81 y ss, y 108 y ss.

puertos del norte de España, nos remite ahora a la estrecha dependencia que nuestro comercio tuvo de las flotas foráneas y a la debilidad de las burguesías litorales autóctonas para poner remedio a esta situación. Esto no quiere decir que Galicia hubiese jugado un papel secundario en el comercio cantábrico, y sí que la mayor parte del mismo acontecía en barcos de otras procedencias. En este sentido, hace ya algunos años que se demostró que hasta mediados del siglo XVIII Galicia copaba en torno al 50% de la actividad comercial desplegada en las costas del cantábrico, (Provincias Exentas excluidas). Una actividad que a raíz de la entrada en vigor del Decreto de 1765 habría de llegar al 60% del total entre 1765-1768, porcentaje que iría en aumento en los años siguientes toda vez que los correos marítimos estrechasen más aun los lazos que desde ese año unían a Galicia con América vía A Coruña<sup>13</sup>.

Por otra parte, el contenido de los expedientes que las autoridades portuarias remitieron a la Secretaría de Marina en distintos momentos del siglo XVIII informando de las entradas y salidas de navíos objeto de interés, bien fuese por la carga que transportaban o bien por el carácter militar del buque, contienen preciosas indicaciones acerca de algunas de las claves básicas que marcaron el discurrir del comercio marítimo en las costas de Galicia. Aunque no son una fuente que permita estudiar de una manera exhaustiva y sistemática el total anual de embarcaciones entradas en puerto, ya que no dan cuenta del tráfico local, de aquellas naves sin interés para la administración o de las que carecían de dicho carácter militar, sí que nos permite hacernos con una rápida y primera idea acerca de la desigual importancia que tuvieron las distintas ciudades y villas litorales en el tráfico marítimo costero. Asimismo, nos permite también detectar los cambios y permanencias habidas en el tipo, origen y carga del barco, aspectos de los que cabe deducir la existencia de posibles modificaciones en la naturaleza del comercio practicado.

En lo referido a las entradas en puerto, llama la atención que siete u ocho de cada diez barcos informados en 1749-1750, 1759-1760, 1769-1770 y 1779-1780, hubiesen atracado en la ensenada de A Coruña<sup>14</sup>. Hecho que viene a confirmar la preeminencia lograda por los puertos del norte de la fachada atlántica gallega frente a lo sucedido en la primera mitad del siglo XVIII, cuando los del sur, caso de Vigo, Baio-

---

13 ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, Zarautz, Aramburu Editor, vol. 2, pp. 295 y ss.; del mismo autor "La distribución de la actividad comercial en el Cantábrico en torno a los Decretos del Libre Comercio", en MARTÍNEZ VARA, T.(Ed.), *Mercado y desarrollo económico en la España Contemporánea*, Madrid-Santander, Siglo XXI, 1986, pp. 43 y ss.

14 Para 1749-50 los expedientes nos informan de un total de 35 barcos entrados en distintos puertos gallegos, para 1759-60 de 5, para 1769-70 de 42 y para 1779-80 de 43. A.G.S., *Secretaría de Marina. Navegación de Particulares*, legs. 503, 507-1, 510-1, 513.

na o Pontevedra, se situaban a la cabeza del comercio litoral acontecido en el reino<sup>15</sup>. Pese a ello, más interesante nos parecen las variaciones recogidas en los mencionados expedientes acerca del tipo de barco, origen y naturaleza de la carga transportada, puesto que de algún modo se hacen eco del salto experimentado por el comercio marítimo imperante en el norte peninsular cantábrico, en general, y en Galicia, en particular, basados ambos casi en exclusiva en la *costera*, a uno cuyo cabotaje combinaba y aprovechaba en su desarrollo los beneficios generados por el comercio trasatlántico. Muestra de esto, es que la mayoría de los barcos que aparecen reflejados en las 27 entradas informadas en 1749 por el ministro de marina de A Coruña: trece pataches y pinazas asturianas, cántabras y vizcaínas de unas 16 toneladas de arqueo bruto, y siete urcas, pingues y galeotas holandesas, todas ellas con “madera para la construcción del Arsenal” de Ferrol, se asemejan en todo punto a los navíos que conformaban la flota gallega del momento, la cual en esos mismos instantes traficaba con mercancías muy parecidas hacia otros destinos peninsulares. Por el contrario, de las 15 arribadas de navíos a A Coruña objeto de expediente en 1769, catorce eran buques correo de unas 250 toneladas de porte medio que llegaban de América cargados con un total de 603.940 reales de la Real Hacienda, 874.620 reales de la Renta del Correo, 1.717.980 de reales de particulares, 18.047 cueros al pelo, 1,5 toneladas de lana de vicuña, más de medio quintal de café, 326 kilogramos de tabaco, 51 pieles de tigre, etc.<sup>16</sup>. Es decir, este reducido número de navíos venía a superimponerse en Galicia, a la vez que a estimular, un tráfico y un comercio litoral de corte tradicional basado en el cabotaje, mayoritario por la cantidad de barcos que ponía en juego con sus idas y venidas al norte y sur de España. En el siguiente apartado, profundizaremos en detalle sobre este aspecto concreto.

Resumiendo, todo apunta a que con posterioridad a la entrada en vigor del Decreto de 1765, la flota gallega experimentó ciertos cambios en su composición interna. También, a que la aparición por esas fechas del comercio trasatlántico en el noroeste peninsular fue la que acabó dando lugar a la supeditación de la lógica interna de esa flota a los avatares expresados por los flujos comerciales que desde América y Europa convergían en A Coruña. Un puerto convertido desde mucho antes de ser habilitado para el comercio americano, en cabeza visible del “sistema comercial gallego” merced a las continuas idas y venidas de pataches y pinazas de las más variadas procedencias. Sin embargo, su ratificación oficial como tal cabeza no llegaría hasta 1785, coincidiendo con la creación en su seno del Real Consulado de Comercio.

---

15 ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo...*, vol. 2, pp. 295 y ss.

16 Véase respectivamente, A.G.S., *Secretaría de Marina. Navegación de Particulares*, legs. 503 y 510-1.

Fundado y radicado en A Coruña, la entrada de esta institución en la historia de Galicia vino de la mano de la reordenación administrativa de los recursos aduaneros que la monarquía borbónica tenía en la costa, con el objetivo declarado de mejorar su eficiencia y capacidad recaudatoria<sup>17</sup>. De ahí pues la jerarquía interna establecida en los 37 puertos gallegos habilitados para el comercio, al procederse a distinguir entre subalternos y agregados, situados en la base del nuevo esquema organizativo, fielatos, localizados a un nivel intermedio del mismo, y la cabeza del sistema, enclavada en A Coruña. Por poner ejemplo, Portonovo, Marín y Cangas eran puertos subalternos del fielato de Pontevedra, mientras que los de Corcubión, Muros, el Freixo, Noia, Santa Uxía, Vilaxoán, Vilanova de Arousa, Vilagarcía, Cambados o el Grove, pongamos por caso, estaban agregados al fielato de Carril. No obstante, todos ellos dependían, rendían cuentas y dirimían sus diferencias o los problemas existentes entre sus mercaderes en A Coruña.

Como puede apreciarse en el Mapa nº 1, la susodicha reordenación administrativa dejó fuera del mencionado esquema a los puertos del Cantábrico, lo que habría de ser aprovechado en 1797 por Ferrol para pedir la erección en su seno de un Consulado de Comercio con jurisdicción sobre las costas de Mondoñedo<sup>18</sup>. Más allá del fracaso cosechado por este y otros empeños semejantes, lo cierto es que a nivel geográfico dos de cada tres puertos consulares se localizaban en las Rías Baixas, uno de cada cinco en las Rías Altas, caso de A Coruña, Ares-Betanzos o Ferrol, y una proporción semejante en la Costa da Morte.

A pesar de esta distribución espacial, la ría de Arousa era la que concentraba un mayor número de esos puertos, dado que 13 de los 37 estipulados, es decir, más de un tercio del total, se disponían a lo largo y ancho de sus costas. La razón de tal sobreafluencia parece haber sido el deseo de las autoridades de evitar el contrabando que podía generarse en una ría amplia, de fácil ataque, con numerosas comunidades litorales abiertas al mar y un tráfico de cabotaje incesante y de difícil control. Argumentos a los que habrían de apelar los responsables de las Rentas Generales de Aduanas y del Real Consulado coruñés para desestimar en 1813 la demanda de habilitación del puerto de Carril para abordar el comercio exterior en las mismas condiciones que los de Vigo y A Coruña. Una negativa que no fue sino una más de las muchas ofre-

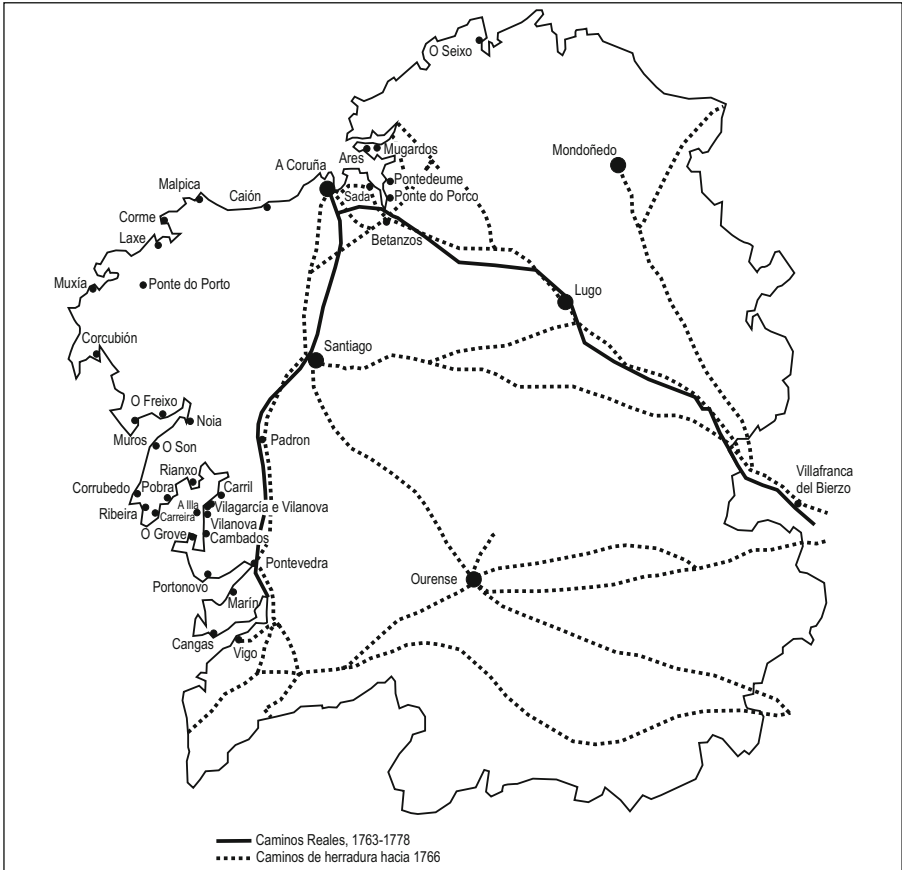
---

17 Sobre las circunstancias que rodearon su fundación, ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo...*, vol. 1, pp. 183 y ss.; SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, M.C.: *El Real Consulado de A Coruña: impulsor de la Ilustración, 1785-1833*, Sada-A Coruña, Edicións do Castro, 1994, pp. 50 y ss. Una aproximación al estado del sistema portuario aduanero con anterioridad a 1785 en ZABALA URIARTE, A.: "La distribución de la actividad comercial...", pp. 45 y ss.

18 Sobre el particular, ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo...*, vol. 1, pp. 185 y ss.



**Mapa 1:**  
Puertos bajo jurisdicción del Real Consulado de A Coruña en 1785 y vías de comunicación en Galicia a finales del siglo XVIII



FUENTE: Elaboración propia a partir de la documentación conservada en el A.G.S., Consejo Supremo de Hacienda, Consulados, Galicia; C. Nardiz Ortiz, El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria, Santiago de Compostela, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid-Dirección Xeral de Calidade Medioambiental e Urbanismo.

cidas en este sentido por el Real Consulado, ergo, por lo más granado del comercio coruñés, en su deseo de no perder las ventajas de las que desde 1785 disfrutaban sus mercaderes por el mero hecho de operar en una plaza convertida oficialmente en cabeza visible de un sistema comercial jerárquico y centralizado<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Véase al respecto MEIJIDE PARDO, A.: “La pugna por la habilitación portuaria de Carril, 1812-1816”, *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 100, 1984-985, pp. 215, 220 y 223 y ss.; del mismo autor: “Apuntes para la historia de Vigo. Su Consulado de Comercio, 1820-1826”, *Boletín de la Real Academia Gallega*, 31, 1973, pp. 101 y ss.

## 2. Coyuntura comercial, comercio costero y tráfico marítimo

La entrada en vigor de los Decretos de Libre Comercio en 1778, supuso una clara y franca inflexión en los ritmos del comercio y del tráfico marítimo gallego<sup>20</sup>. A grandes rasgos, su posterior evolución habría de darse en un marco caracterizado por la crisis del comercio colonial realizado desde A Coruña, la ausencia de una flota mercante autóctona de cierto peso y relevancia y el protagonismo del puerto coruñés como destino preferente de una parte sustancial del tráfico marítimo local y, cada vez en menor medida, del proveniente del norte peninsular cantábrico y el resto de Europa.

Es en este contexto donde cabe situar el estudio de la evolución del comercio gallego entre 1796 y 1816. Para ello, contamos con la ayuda de las series anuales de la avería confeccionadas a partir del pago del medio por ciento del total del valor de las mercancías que entraban o salían por los puertos de Galicia. Un impuesto que sin embargo se encontraba afectado por factores que se sitúan más allá de los aspectos estrictamente comerciales, caso de la inflación monetaria o de las naturales variaciones ocurridas en los precios de un mismo producto en razón de su calidad. Esto significa que a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX su monto total pudo haber subido levemente respecto a épocas pasadas sin que la cantidad real de las mercancías con las que se traficaba hubiese variado de manera significativa. Asimismo, también se vio afectado por las urgencias recaudatorias que la Corona tuvo en determinados momentos, como por ejemplo con posterioridad a abril de 1793 y mayo de 1797, cuando la avería se duplicó con la intención de conseguir por esta vía más dinero para hacer frente al coste de las guerras mantenidas, respectivamente, con Francia e Inglaterra<sup>21</sup>. Con todo, es este un problema que se ha planteado en todos los trabajos que han venido recurriendo a esta fuente, lo cual no ha impedido a sus autores hacer uso la avería en sus investigaciones. Aunque todos ellos han tenido la precaución, eso sí, de uniformizar sus series y de querer ver en sus evoluciones la tendencia que en

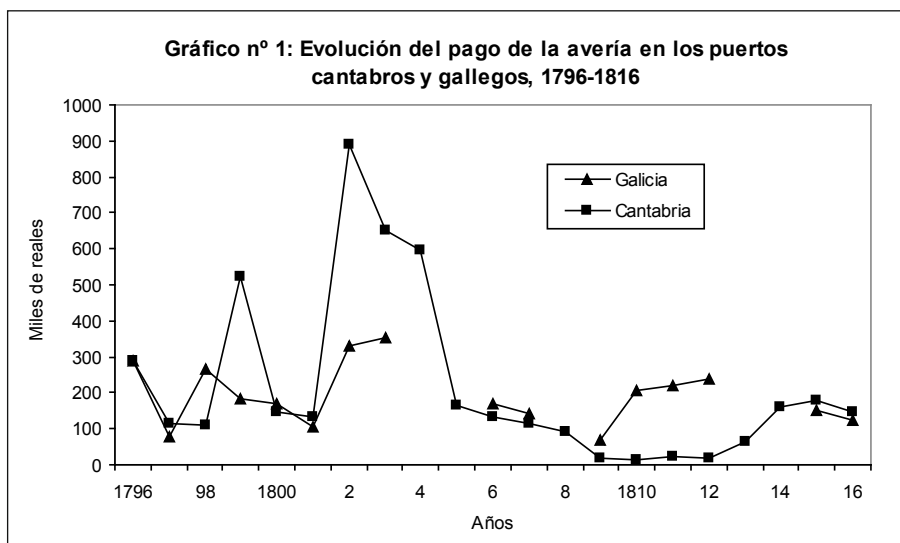
---

20 ZABALA URIARTE, A.: “La distribución de la actividad comercial...”, pp. 54 y ss.; ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 73 y ss.; FISHER, J.R.: *El comercio entre España e Hispanoamérica, 1797-1820*, Banco de España-Estudios de Historia Económica, 27, Madrid, 1993, pp. 25 y ss.

21 Sobretasas al comercio que no desaparecieron con la llegada de la paz en 1801, y que se agravaron por los subsidios y empréstitos que la Corona demandó a las corporaciones mercantiles locales. Para Galicia, véase por ejemplo Biblioteca del Real Consulado de Comercio de A Coruña (en adelante B.R.C.C.C.), *Libros de Actas*, nº 1, fols. 211 y 214, y nº 3, fols. 3, 35, 63 y 94. Sobre lo ocurrido en otros ámbitos puede verse LANZA GARCÍA, R.: “El puerto de Santander en el siglo XVIII: entre el privilegio y la libertad de comercio”, en FORTEA, J.I. et alii.: *La ciudad portuaria atlántica...*, pp. 445 y ss., o BEREJANO, F.: *Historia del Consulado y la Junta de Comercio de Málaga*, Madrid, Instituto Jerónimo Zurita, C.S.I.C., 1947, pp. 60 y ss.

la media y larga duración ha seguido el comercio costero del puerto o área regional objeto de estudio<sup>22</sup>.

Los datos manejados a continuación proceden de las contabilidades del Real Consulado de Comercio de A Coruña depositadas en el Archivo General de Simancas<sup>23</sup>. Allí se conserva una copia del registro anual que los responsables de aduanas de los distintos puertos consulares tenían la obligación de llevar acerca de las cantidades, clase, valor de la mercancías y avería pagada por cada partida de carga que se movía cotidianamente en sus muelles. Dicha copia era remitida luego a A Coruña, donde el administrador del Real Consulado procedía a elaborar con su información un estado general de cuentas relativo a los beneficios generados ese año por el comercio marítimo en el reino.



Fuente: Para Galicia, elaboración propia a partir de los datos conservados en el A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226 y 227. Para Cantabria, R. Lanza García, “El puerto de Santander en el siglo XVIII: entre el privilegio y la libertad de comercio”, op. cit., p. 425.

En Galicia, el desarrollo del comercio litoral se vio afectado por el comienzo de la guerra con Inglaterra, motivo por el cual entre 1796 y 1801 tuvo lugar un descenso escalonado en la recaudación de la avería (Gráfico nº 1). La actuación a distintos

<sup>22</sup> ZABALA URIARTE, A.: *Mundo urbano y actividad mercantil, Bilbao 1700-1800*, Bilbao, Biblioteca de historia del pueblo vasco, 1994, pp. 341 y ss., del mismo autor: “La distribución de la actividad comercial...”, p. 58; LANZA GARCÍA, R.: Op. cit., p. 445.

<sup>23</sup> A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226 y 227.

niveles del corso gallego y francés y la continua presión ejercida por los navíos británicos sobre nuestras costas fueron responsables de la reducción experimentada por el tráfico de barcos en la zona. En esos años hay noticias que hablan de la entrada en Oporto de corsarios británicos llevando consigo a numerosas presas españolas<sup>24</sup>.

La firma de la Paz de Amiens en marzo de 1802 permitió una cierta recuperación del comercio marítimo. Y aunque carecemos de datos para los dos años que siguen a 1803, la información disponible para 1806 y 1807 nos remite a un retroceso comercial cuyo origen pensamos habría que situar en 1804, fecha de reanudación de las hostilidades con Inglaterra. Nuevamente, la presión de sus navíos sobre los puertos gallegos fue constante. Así se desprende por ejemplo de lo sucedido en la villa de Muros. En junio de 1805 los ingleses desembarcaron en ella y tras una breve refriega con el pequeño retén militar que la defendía, procedieron a inutilizar los cañones del castillo que custodiaba su ensenada. Unos meses más tarde, en enero de 1806, un barco enemigo se acercó hasta la villa para bombardearla, mientras que en marzo de ese mismo año, cuatro lanchas inglesas conseguían sacar a remolque y hacerse con el control de una fragata francesa, la *Alcides*, que previamente se había amparado en puerto<sup>25</sup>. Como es lógico, estas acciones no solo afectaban al cabotaje practicado en la ría o entre las rías vecinas, sino también a la pesca y a los tráficos marítimos de mayor envergadura que los pataches y pinazas muradanos realizaban hacia el norte de España<sup>26</sup>. En suma, condicionaban la vida económica de los puertos gallegos, contribuyendo además a encarecer las primas de los seguros, a depreciar el valor de las mercancías almacenadas y a generar grandes pérdidas a los comerciantes locales, cuya respuesta solía pasar por financiar las actividades del *pequeño corso*<sup>27</sup>.

El comienzo de la Guerra de la Independencia y el cambio de alianzas internacionales que ésta supuso para España, explican el relativo auge por el que atravesó el comercio costero de Galicia a partir de 1809-1810. Un despegue basado en un tráfico alimentado casi en exclusiva por barcos de procedencia inglesa y portuguesa. Dadas sus particulares características, dicho tráfico se mantuvo activo hasta el mismo fin

---

24 GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: “El corso vigués durante...”, pp. 135 y ss.; ZABALA URIARTE, A.: “La distribución de la actividad comercial...”, pp. 64 y ss.

25 ARTAZA MALVÁREZ, R.: *Recuerdos de la muy noble, muy leal y muy humanitaria villa de Muros*, Santiago, Imprenta Eco de Santiago, 1908, pp. 51 y ss.

26 Muestra de ello es, por ejemplo, el descenso operado en las capturas de sardina, principal recurso económico de la villa de Muros, al pasarse de los 21.012 millares de sardina 1804 a los 3.149 de 1805. A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Muros*, leg. 219.

27 De hecho, entre los matriculados de Muros y Corcubión había una cierta especialización en este tipo de corso financiado por comerciantes, GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: “El corso vigués durante...”, pp. 146 y ss. Una situación semejante se daba en Vigo, véase, MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII”, en CUNQUEIRO, A. et alii. (Coords.), *Vigo en su Historia*, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, Vigo, 1980, pp. 326 y ss.

de la guerra, en 1813, momento en que inició un paulatino retroceso, que a su vez se vio seguido por el del comercio marítimo (Gráfico nº 1). Un buen ejemplo de esto lo tenemos en A Coruña, donde el porcentaje de buques de bandera inglesa y portuguesa al total de barcos extranjeros atracados en puerto pasó de ser un 95% en 1813, a un 57% en 1815 y a un 50% en 1816<sup>28</sup>.

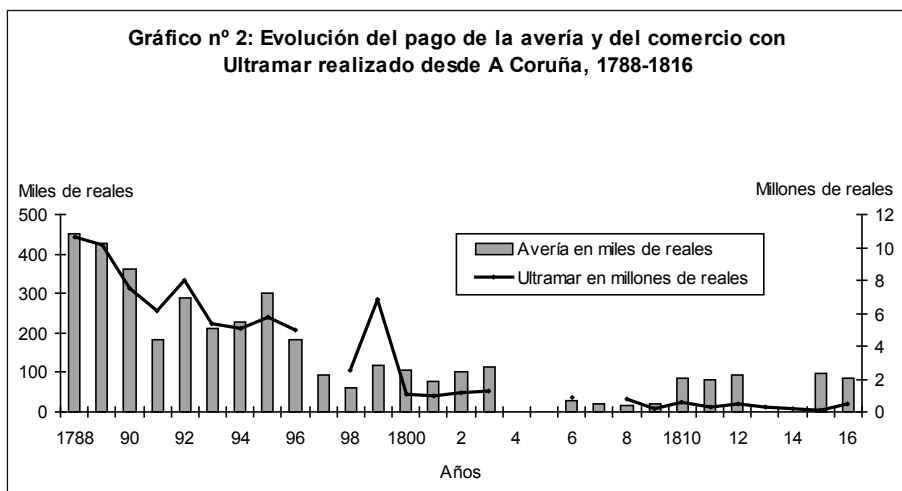
Frente a este panorama, en Cantabria la apertura de hostilidades con Inglaterra en 1796 se tradujo en las caídas experimentadas por su comercio marítimo durante los años de guerra (1797-8 y 1800-1) y en su franca y neta recuperación durante los de paz (1796, 1802-4). Con posterioridad a 1804 ese mismo comercio sufrió un intenso y prolongado declive hasta 1813, contrastando de este modo con lo sucedido en Galicia, sobre todo a partir de 1809 (Gráfico nº 1). Aunque más interesante que ese contraste, es que el volumen de negocio relativo a la recuperación comercial de Cantabria en 1802-4 superase con mucho al conseguido por el noroeste peninsular en las mismas fechas, sin ir más lejos, hasta en un 46% en 1803. Algo que resulta llamativo habida cuenta que el comercio marítimo santanderino estaba inmerso en una profunda recesión desde al menos 1793, por lo que la mencionada recuperación de 1802-4 no hace sino poner de relieve la hondura de la crisis por la que atravesaba el comercio marítimo gallego desde 1778<sup>29</sup>. Una decadencia que en este caso hay que poner en relación con el cuestionamiento que los Decretos de Libre Comercio, aparecidos ese año de 1778, hicieron del privilegio que hasta entonces había tenido A Coruña para comerciar con el Nuevo Mundo en régimen de monopolio (Gráfico nº 2)<sup>30</sup>. Por esta razón, no deja de sorprender el acusado peso que los tratos realizados en el puerto coruñés tuvieron en el marco del comercio costero gallego, ya que entre 1796 y 1816 fueron responsables de la recaudación del 63.1% del total de la avería, frente al 28.6% de Vigo o al 8.3% de los restantes 35 puertos agregados al Real Consulado.

Pese a la preponderancia de la que gozó en Galicia, el comercio marítimo coruñés se hizo eco en su decadencia de los efectos originados por las diferentes guerras que España mantuvo con Francia e Inglaterra, así como de los cada vez menores beneficios que desde 1778 generaban los intercambios con el Nuevo Mundo. En este contexto, lo destacable es que su protagonismo en el seno del comercio que tenía lugar en los puertos consulares no haya dejado de incrementarse con posterioridad a

28 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Pago del Tonelaje del puerto de La Coruña*, años 1813, 1815, 1816, legs. 226 y 227.

29 Respectivamente, LANZA GARCÍA, R.: *Op. cit.*, pp. 426 y ss.; ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 68 y ss., y 164 y ss.

30 Conviene aclarar que al objeto de homogeneizar la información disponible, las cantidades recogidas en el gráfico se refieren tan solo al pago del medio por ciento de la avería. Es decir, que no se han tenido en cuenta las subidas del 100% que ésta experimentó con posterioridad a abril de 1793 y a mayo de 1797.



Fuente: Elaboración propia. Para 1788-1794, B.R.C.C.C., *Libros de Actas 1-3*. Para 1796-1816, A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados, A Coruña*, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226 y 227. Evolución de comercio a Ultramar, L. Alonso Álvarez, *Comercio colonial ...*, op. cit., 1986, p. 215.

esa fecha, o lo que es igual, con posterioridad al inicio de una crisis que a partir de 1787 se agravaba a pasos agigantados<sup>31</sup>. Lo prueba que el montante de las operaciones comerciales cerradas en A Coruña en 1763-65 supusiesen el 20.1% del comercio marítimo de Galicia, en 1765-68 el 46.8%, en 1768-78 el 52.5%, en 1796-1803 el 60.4%, en 1806-12 el 50.9% y en 1815-16 el 66.5%<sup>32</sup>.

Tres serían las razones que a nuestro juicio contribuirían a explicar esta paradoja. Primera, la incapacidad de los grupos mercantiles y de las protoburguesías de las distintas villas litorales para buscar y poner en marcha por sí mismas alternativas comerciales diferentes a las imperantes en sus respectivos puertos, centradas mayoritariamente en la pesca, y en consecuencia, las dificultades para que éstos vieses modificada su posición relativa dentro del esquema comercial aparecido en Galicia en 1785. Segunda, el excesivo peso que los intercambios trasatlánticos alcanzaron en el interior de la estructura comercial gallega más allá de 1765, al punto de haber conseguido situar

31 Sea en lo que se refiere a las exportaciones realizadas desde A Coruña, o sea a las importaciones de coloniales entradas por su puerto. ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 164 y ss.; FISHER, J.R.: Op. cit., pp. 25 y ss.; SILVA, H.A.: *El comercio entre España y el Río de la Plata, 1778-1810*, Banco de España-Estudios de Historia Económica, 26, Madrid, 1993, pp. 78 y ss.

32 Para los años comprendidos entre 1763 y 1778, véase ZABALA URIARTE, A.: "La distribución de la actividad comercial...", p. 52. Para el período que va de 1796 a 1816, elaboración propia a partir de los datos conservados en el A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226 y 227.

en dependencia de su particular lógica a una parte significativa del cabotaje gallego, en particular, y al realizado por los pataches y pinazas hacia los principales puertos del norte de España, en general. Tercera, las indudables ventajas que a los mercaderes coruñeses reportaba la centralización y jerarquización implícita en el sistema comercial instaurado en Galicia por el Real Consulado, además, claro está, de que su localización física radicase en la misma plaza donde ellos operaban, lo cual les facilitó, primero, hacerse con su control, y luego, hacerlo funcionar en beneficio de sus intereses.

La atención que en las páginas siguientes prestaremos a estos tres aspectos, por otro lado muy relacionados entre sí, confiamos nos ayudará a arrojar luz sobre facetas poco conocidas del comercio y el tráfico marítimo en la Galicia de finales del Antiguo Régimen.

La incapacidad de las elites mercantiles de A Coruña para reorientar sus actividades en una dirección diferente a los beneficios generados por el comercio colonial a partir de 1778, se hace patente en su paulatina especialización en la reexportación de productos textiles y manufacturas no gallegas en dirección a América<sup>33</sup>. En el marco de una coyuntura recesiva, este fue uno más de los elementos que contribuyó a acentuar el carácter deficitario del comercio marítimo coruñés, puesto que a medio plazo acabó ayudando a que en él primasen en exceso las importaciones sobre las exportaciones: hasta en un 77.9% del valor de los tratos realizados en 1796-1801 y en un 90% en los de 1815-1816. La introducción entre esos dos momentos de materias primas, oro, plata, frutos y géneros americanos tendió a incrementarse, al igual que la de productos y manufacturas extranjeras, mientras que la exportación de géneros nacionales a los mercados del Nuevo Mundo caía en picado (Tabla nº 1).

Todo indica que frente a la adversidad, los grupos mercantiles de A Coruña optaron por reforzar la relación con la que había venido siendo su fuente de ingresos más rentable y segura antes que por diversificar sus actividades. Y aunque solo un detenido estudio de la burguesía local podrá llegar a darnos una explicación satisfactoria del por qué de este comportamiento, cabe apuntar ahora que quizás todo se debiese a que los márgenes de ganancia que todavía arrojaban los intercambios trasatlánticos los hacían particularmente atractivos para los integrantes de la segunda generación de comerciantes aparecida en la ciudad con posterioridad a 1778. Es decir, para aquella en cuya composición predominaban los funcionarios de correos, los militares o los funcionarios de la administración local. Individuos que acudían al negocio atraídos por la facilidad y rapidez de las ganancias que obtenían como comi-

---

33 ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 83 y ss., y 160 y ss.

sionistas, si bien, incapaces en todo punto de modificar a medio plazo las bases del comercio colonial gallego o de proponer alternativas viables al mismo<sup>34</sup>.

Tabla nº 1: Estructura interna del comercio marítimo coruñés a través del pago de la avería, 1796-1816

	1796-1801	1815-16
Import. M.P., oro, plata, frutos y géneros de América	39,4	50,4
Import. M.P., frutos y géneros de puertos extranjeros	35,6	39,5
Import. M.P., frutos y géneros de puertos peninsulares	2,9	0,1
Export. M.P., frutos y géneros nacionales a América	15,4	4,3
Export. M.P., frutos y géneros extranjeros a América	5,0	0,7
Export. M.P., frutos y géneros nacionales a puertos extranjeros	0,1	2,8
Export. M.P., frutos y géneros nacionales a puertos peninsulares	1,6	2,2
Total	100	100
Reales de vellón	615.981	162.486
% Total de Importaciones	77,9	90,0
% Total de Exportaciones	22,1	10,0

Fuente: Elaboración propia. A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, A Coruña, legs. 215, 216, 217 y 227.

Esa incapacidad para buscar y encontrar un recambio a los beneficios generados por el comercio americano no fue exclusiva de las elites mercantiles coruñesas. A otro nivel es posible hallarla también entre las protoburguesías comerciales de las pequeñas villas litorales situadas en la mitad norte de la fachada atlántica, donde en más de una ocasión se pusieron de manifiesto tanto las dificultades que tuvieron como el desinterés que mostraron en hacer evolucionar el comercio local más allá del “monocultivo pesquero” que en ellas se practicaba y que tan buenos dividendos les reportaba.

Por ejemplo, y por seguir con un caso al que ya se ha hecho alusión, a comienzos de la década de 1750 un 64% de los 452 hogares catastrados en Muros estaban encabezados por marineros matriculados. Al igual que la mayoría de los varones de la villa, casi todos ellos estaban enrolados en alguna de las 77 lanchas de pesca de entre 25 y 50 quintales que faenaban en la ría, o en los 19 pataches y pinazas que durante la época de la sardina sacaban el pescado salado en ella hacia los puertos del País Vasco, a veces, tras haberse detenido en A Coruña a completar carga<sup>35</sup>. En el tornaviaje solían traer consigo breya y alquitrán francés e hierro vasco. Este último era transportado luego por las mencionadas lanchas a Vigo o a los principales puertos del norte de

34 Ibidem, pp. 196 y ss.

35 Una rápida idea de todo ello, A.H.U.S., *Interrogatorio del Catastro de Ensenada*, libro 248, folio 547, rollo 74, pregunta 37.



Portugal. Sin ir más lejos, entre comienzos de julio y mediados de agosto de 1756 las encontraremos descargando en los muelles de Oporto un total de 2.465 toneladas de hierro en barra vizcaíno, mientras que entre finales de marzo y abril de 1757 desembarcarían 732 toneladas más<sup>36</sup>. Terminada la temporada de sardina, los patrones y las tripulaciones de los pataches y pinazas muradanos pasaban a ganarse la vida en el cabotaje con el transporte de fletes ajenos, hasta que con el reinicio de la misma volvían una vez más a Muros antes de encaminar sus pasos en dirección a los puertos vascos.

Esta estructura comercial estaba controlada por un reducido grupo de individuos que guardaban entre sí relaciones de tipo familiar o profesional y que, además de dar cabida en su seno a mercaderes foráneos, integrantes de las elites del gremio del mar local y a patrones de los barcos de la villa, contaba con la presencia de hidalgos, regidores municipales y canónigos de la iglesia colegial<sup>37</sup>. Gentes a las que el negocio proporcionaba substanciosas ganancias, de ahí que lo mantuviesen en el tiempo sin introducir grandes innovaciones. Que esto fue así, nos lo indica por ejemplo el hecho de que a mediados de los años setenta Muros fuese presentada en los escritos de destacados ilustrados gallegos y españoles como una villa marinera modélica por esa exitosa combinación de pesca y salazón, comercio con el norte de España y transporte de fletes ajenos<sup>38</sup>. También que unos pocos años más tarde, en septiem-

---

36 A.G.S., *Estado*, leg. 7361. Sobre la importancia y el significado de este tráfico para el País Vasco, ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo...*, vol. 2, pp. 328 y ss.

37 A.H.U.S., *Interrogatorio del Catastro de Ensenada*, libro 248, folio 547, rollo 74, pregunta 37.

38 Véase a modo de ejemplo lo dicho en el escrito elaborado por F. de MONSURIU conservado en el Museo de Pontevedra, Colección SanPedro, carpeta 84, documento con fecha 21-9-1774. Más amplio y detallado en sus apreciaciones sobre lo sucedido en Muros a este nivel fue el geógrafo TOMAS LOPEZ, en su *Diccionario geográfico de España, 1775-1778*, Biblioteca Nacional de Madrid, manuscrito 7299, s/p. Todavía en 1801 LUCAS LABRADA, a la sazón secretario del Real Consulado de Comercio de A Coruña, se refería a ello en su *Descripción económica del Reino de Galicia*, Vigo, Editorial Galaxia, 1971, p. 59 (edición original, Ferrol, 1801). Al respecto, el mencionado geógrafo Tomas López advertía que la mayoría de las pequeñas poblaciones marineras que miraban a la ría de Muros, como por ejemplo O Son, sacaban su pesca "... a Bilbao, y otras partes de Guipúzcoa y Baiona de Francia, enviándola, ya salada ya prensada y en barril, en las embarcaciones mayores y pataches..." que tenían su base en el vecino puerto de Muros. Sobre el funcionamiento de su peculiar sistema comercial, hacía notar que después de que los muradanos hubiesen realizado la cosecha de la sardina pasaban "... a beneficiarla en las embarcaciones propias de la villa..." hasta esos lugares, y "... su producto lo emplean en géneros del país en donde la venden, con los cuales pagan a los cargadores que son de la misma villa (*de Muros*), sin compañía de extraños, a cuyo viaje lo llaman el primero o viaje de Invierno. Ajustados que son las cuentas a los dichos cargadores, salen nuevamente a emplear por cuenta de los armadores de las embarcaciones, y juntamente de la tripulación y otros algunos del pueblo, y así andan lo más del año traficando de estos Reinos a otros...". Asegurado pues en ese viaje de invierno la supervivencia de la villa gracias a la venta de la sardina en los puertos del Cantábrico y a la compra en ellos de carga para el tornaviaje, el posterior comercio de la misma llevaría a los barcos de Muros hasta los demás puertos gallegos y los del norte de Portugal. Luego vendría su implicación en el transporte de fletes para terceros a los más variados destinos (Andalucía, Cataluña, el Levante...), para una vez empezada la cosecha de sardina repetir el ciclo comercial anterior.

bre de 1797, podemos encontrar a Manuel Álvarez, vecino de Muros y patrón de la pinaza *Nuestra Señora del Rosario*, desembarcando en Vigo algo más de un quintal de brea y alquitrán procedente de la villa francesa de Bayona. Del mismo modo que en junio de 1803 veremos a Bartolomé Longa, dueño y patrón del patache muradano *Nuestro Señor San José*, entregar en ese mismo puerto los géneros traídos de Bilbao, y ya para dejarlo, en junio de 1816 a Manuel Porrúa, vecino de Muros y capitán de la pinaza *Nuestra Señora del Camino*, situar en los muelles vigueses las 920 arrobas de brea y alquitrán contratadas en el sudoeste de Francia semanas atrás<sup>39</sup>. Travesías que, en mayor o menor grado, dejaban su impronta en los registros de avería de los principales puertos vascos<sup>40</sup>.

En suma, todo apunta a que entre 1750 y 1816 quienes controlaban el comercio muradano estuvieron lejos de favorecer la búsqueda de alternativas a un sistema de intercambios que pivotaba sobre el “monocultivo pesquero” y el transporte de sardina y carga complementaria a Asturias, Cantabria, el País Vasco o el sudoeste de Francia. Por esta razón, no es extraño que la villa de Muros apenas si fuese responsable de la recaudación de poco más del 1.1% de la avería ingresada por el Real Consulado de Comercio de A Coruña entre 1796 y 1816, motivo por el cual en todos esos años le fue imposible modificar su posición relativa dentro del esquema portuario instaurado en Galicia en 1785<sup>41</sup>. En estas condiciones, menos extraño resultará aun que el cabotaje de la flota de Muros al País Vasco, como el practicado por los barcos de la mayoría de las villas marineras situadas al norte de su ría, se viese condicionado por los problemas que en esos años conocía el comercio colonial de A Coruña.

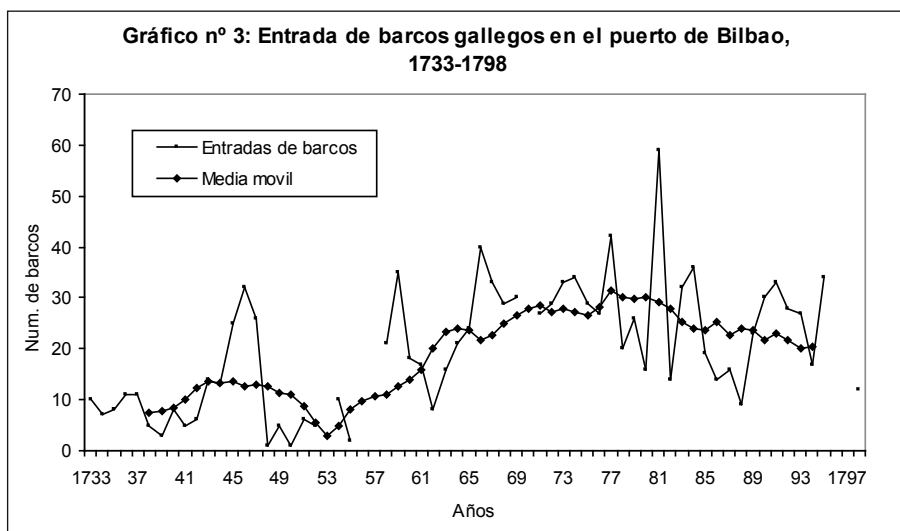
La información recogida en el Gráfico nº 3 se hace eco de ese condicionamiento. En él es posible advertir como el tráfico marítimo gallego con destino a Bilbao experimentó un rápido y primer impulso entre 1753 y 1764, coincidiendo con las obras de construcción del arsenal de Ferrol, y un segundo, escalonado de 1765 a 1777, coincidente a su vez en el tiempo con la duración del privilegio de A Coruña para comerciar con América en régimen de monopolio. El cuestionamiento del mismo a raíz de la entrada en vigor de los Decretos de Libre Comercio en 1778, supuso el lento e inexorable declive de un cabotaje compuesto en su mayor parte por pinazas y pataches<sup>42</sup>. Se pone entonces de manifiesto la incapacidad tanto de las elites mercantiles

39 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Vigo*, legs. 215, 218, 227.

40 ZABALA URIARTE, A.: *Mundo urbano y actividad mercantil...*, pp. 337 y ss., y pp. 719 y ss.

41 De hecho, entre 1796 y 1803 la participación de la avería ingresada en Muros respecto al total de la recaudada en Galicia por el Real Consulado de Comercio fue de un 1.3%, en 1809-1812 de un 0.3% y en 1815-1816 un 0.4%. A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulado*, legs. 215, 216 y 217.

42 Acerca de la relación entre dicho declive y los cambios experimentados por el cabotaje al País Vasco, ZABALA URIARTE, A.: “La distribución de la actividad comercial...”, pp. 50 y ss.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por A. Zabala Uriarte, *Mundo urbano y actividad mercantil, Bilbao 1700-1800*, Bilbao 1994, pp. 661-768.

de A Coruña como de las diferentes villas marineras para modificar las bases de sus respectivos comercios locales, o para alterar la estrecha relación de dependencia que ambos mantenían entre sí. Por esta razón, tras 1778 el tráfico y el comercio marítimo ejercido desde la mitad septentrional de la fachada atlántica entraría en regresión.

Frente a esto, la lógica comercial imperante durante la segunda mitad del siglo XVIII en las villas litorales situadas al sur de la ría de Muros fue otra. Como tendremos oportunidad de mostrar en el siguiente apartado, todo giraba en ellas alrededor de la saca de sardina a los puertos del norte de Portugal. Igual ocurría en Vigo, desde donde la mencionada sardina era además exportada a las costas del sur y Levante español. Tras el cierre del mercado portugués al pescado gallego en 1774 y el inicio del ciclo de guerras con Inglaterra en 1778, Vigo acabaría convirtiéndose en el gran puerto del sudoeste de Galicia<sup>43</sup>. En un primer momento esto fue posible gracias a la actividad exportadora desarrollada por los factores catalanes, mientras que, en un segundo, pesaron en ello los beneficios que a la villa le reportaba: a) la práctica del corso marítimo, b) el acceso al comercio americano, c) la importación-exportación de los más variados productos del norte de Europa, la costa cantábrica y el sur y este de

43 MEIJIDE PARDO, A.: "Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal...", pp. 818 y ss.; GARCÍA LOMBARDEIRO, A. et alii.: "Tradición e modernización nas pesquerías galegas. Artes de pesca e organización da produción, (séculos XVIII-XIX), *Actas do Coloquio 'Santos Graça' de Etnografía Marítima*, Cámara Municipal de Povoia do Barzin, vol. 2, 1985, pp. 40 y ss.

la península Ibérica, d) la redistribución de una parte de esos productos en la propia Galicia, y e) la sistemática expedición del vino del Ribeiro hacia Ferrol y A Coruña.

Un último aspecto que explica esa preeminencia de A Coruña en el seno de un comercio marítimo gallego en recesión, tiene que ver con los efectos derivados de la jerarquización y centralización inherente al sistema comercial instaurado con el nacimiento del Real Consulado. A medio plazo ambos factores, jerarquización y centralización, funcionaron en beneficio de las elites mercantiles coruñesas, más aun, cuando éstas no dudaron desde su mismo nacimiento en hacerse con el control de la institución. Fue así como pronto comenzaron a identificar sus propios y particulares intereses con los del conjunto de Galicia. En este sentido, conviene no perder de vista que el grueso de las aventuras industriales financiadas por el Real Consulado, lo fueron en función del potencial valor que éstas tenían para proyectar el comercio local en el marco las transacciones que se confiaba en poder realizar desde el puerto de A Coruña. Nos lo indica, por ejemplo, el hecho de que la mayor parte de las escuelas taller y las fábricas abiertas con su ayuda se localizasen en las inmediaciones de la ciudad<sup>44</sup>. En línea con esto se encuentran sus continuas negativas a favorecer la descentralización y flexibilización del sistema consular. Lo prueba la firme y decidida oposición del comercio coruñés, manifestada por boca del Real Consulado, a la incorporación de Vigo a los beneficios de la Carrera de Indias (1783), al nacimiento de una institución semejante en Ferrol (1797) y Vigo (1820), o a la habilitación del puerto de Carril para negociar con buques extranjeros (1813)<sup>45</sup>. Parece evidente pues que la preeminencia de los grupos mercantiles de A Coruña en el comercio marítimo gallego pasaba por el mantenimiento de un sistema que habría de revelarse poco eficaz a la hora de sentar las bases para el futuro desarrollo comercial del reino.

### 3. El comercio marítimo en el sudoeste de Galicia: mercados, coyuntura comercial y estructura interna

Hasta mediados de los años setenta, la mayoría de los habitantes de los pequeños enclaves marinos situados al sur de la ría de Muros vivían de la pesca y la exportación de sardina a las villas y ciudades del norte de Portugal<sup>46</sup>. Por ejemplo, el 65% de las entradas de barcos españoles registradas en Oporto entre el 1 junio de

44 SÁNCHEZ RODRÍGUEZ, M.C.: *El Real Consulado de A Coruña...*, op. cit., pp. 97 y ss.

45 Respectivamente, ZABALA URIARTE, A.: *El comercio y el tráfico marítimo...*, vol. 1, pp. 184 y ss.; MEIJIDE PARDO, A.: “La pugna por la habilitación...”, pp. 223 y ss.; del mismo autor, “Apuntes para la historia de Vigo...”, pp. 101 y ss.

46 Acerca de la importancia del comercio de pescado en la zona, MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal...”, pp. 818 y ss.

1756 y 31 de julio de 1757 correspondieron a navíos pertenecientes a dichos enclaves, y de ellas, el 74% estuvieron protagonizadas por lanchas llegadas de la ría de Arousa, el 12.5% de la villa de Pontevedra y el 11.2% de la de Vigo<sup>47</sup>.

Los intercambios comerciales que soportaba este peculiar tráfico marítimo eran muy sencillos tanto en el volumen como en la calidad de las mercancías. Básicamente, todo consistía en la exportación de pescado y en la importación de pequeñas partidas de cáñamo, arroz, aguardiente, lino, sebo, bayeta, loza o vino, destinadas a subvenir las necesidades de las poblaciones de procedencia de las lanchas, cuando no las de sus tripulaciones durante el tornaviaje. Por citar un caso, a mediados de 1757 las embarcaciones arousanas habían introducido en Oporto el 65% de los 18.199 millares de sardina transportados desde Galicia en los doce meses anteriores. De retorno a sus puertos de origen se llevaron consigo un total de 103 quintales de cáñamo, 31 quintales de arroz, casi 1 quintal de lino, 609 litros de aguardiente, 414 litros de vino, 155 litros de aceite, 122 kilos de sebo, 219 sombreros, 180 metros de paño y bayeta, 200 docenas de piezas de loza y 73 taburetes. Por su parte, las lanchas viguesas, responsables ese año de la descarga en Oporto del 14.4% del total de sardina gallega, volverían a su destino con 3.460 metros de paño y bayeta, 63 taburetes, 11 litros de aceite, 6 cueros al pelo y 3 sombreros<sup>48</sup>.

En paralelo a este flujo comercial, desde comienzos de los años setenta en la zona funcionaba otro animado por las sacas de sardina que los catalanes realizaban a Cataluña desde Vigo, Carril y los demás puertos arousanos<sup>49</sup>. De este modo, y al margen de ciertos enfrentamientos con los matriculados de Pontevedra, Cangas y Redondela, lugares donde se empleaban artes de pesca muy tradicionales, los *cercos*, el interés de los catalanes por la sardina, su salazón y exportación, no colisionaba ni alteraba la tradicional estructura del comercio de pescado imperante en las Rías Baixas, ya que sus mercados estaban en el Mediterráneo y los de los gallegos en Portugal. Sin embargo, el cierre de este país a las exportaciones de sardina gallega, a consecuencia de la guerra arancelaria mantenida con España en 1774, tuvo la virtud de cuestionar esa estructura del comercio a la que acabamos de aludir. Se hicieron evidentes entonces las dificultades de las protoburguesías de las villas marineras involucradas en el sector para buscar mercados alternativos para el pescado de las rías, mientras que los catalanes salían indemnes de la crisis, puesto que los suyos, situados en el Levante, quedaban al margen de la mencionada guerra arancelaria<sup>50</sup>. A partir de

47 A.G.S., *Estado*, leg. 7361.

48 A.G.S., *Estado*, leg. 7361.

49 ALONSO ÁLVAREZ, A.: *Industrialización y conflictos sociales...*, pp. 27 y ss.

50 CARMONA BADÍA, J.: *Población textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza...*, vol. 1, pp. 390 y ss.; GARCÍA LOMBARDEIRO, A. et alii.: pp. 38 y ss.

1774-1775 se produciría pues la subordinación de las pesquerías gallegas a sus intereses, así como la paulatina centralización en Vigo de las exportaciones de sardina de todo el sudoeste. En ello jugó un destacado papel la actividad desplegada por la tercera generación de mercaderes asentados en la villa, compuesta en su mayor parte por comerciantes foráneos, de los cuales, no pocos eran catalanes<sup>51</sup>.

Por otro lado, el ciclo de enfrentamientos bélicos que España inauguró con Inglaterra y Francia en 1778, potenció una vez más el valor de Vigo como centro de operaciones de la actividad corsaria local e internacional. Como antaño, de ella se benefició la elite mercantil viguesa, cuya participación en la financiación del *pequeño corso* es bien conocida, si bien lo es menos la forma en cómo accedía en puerto a la carga de las presas de mayor tamaño capturadas por las fragatas francesas<sup>52</sup>.

La concesión en 1783 a Vigo de la habilitación para negociar con Indias, revalorizó las viejas rutas comerciales que desembocaban en la villa e incrementó los marcos beneficios que el tráfico marítimo de navíos del norte de Europa y la costa cantábrica habían venido dejando sobre sus muelles<sup>53</sup>. Algo parecido había sucedido en 1774-1775 con los sustanciosos contactos comerciales que la exportación de sardina hacia el sur y Levante español reportaba a locales y catalanes, al aprovechar unos y otros los viajes de retorno para introducir en Galicia las más variadas mercancías desde aquellos territorios<sup>54</sup>. De hecho, fue entre 1783 y 1794, año en que se produjo la concesión a Vigo del permiso para comerciar libremente con América, cuando la villa se convirtió en el principal puerto del sudoeste gallego. Solo así se explica que con una población de apenas 3.000 habitantes en 1787, Vigo fuese capaz de recaudar entre 1796 y 1816 el 28.6% de toda la avería ingresada por el Real Consulado en Galicia. Es más, en términos relativos, la villa disfrutaba en el área situada al sur de la ría de Muros de un status portuario muy semejante al que A Coruña, con 13.575 habitantes en 1787, tenía entre los enclaves litorales situados al norte de dicha ría. No en vano de 1796 a 1816 capitalizaba el 84% de la avería cobrada en los puertos meridionales, mientras que A Coruña lo hacía con el 94% de la de los enclavados en la mitad septentrional de la fachada atlántica.

---

51 MEIJIDE PARDO, A.: “Contribución de los catalanes a la industria pesquera...”, pp. 10 y ss.; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: “La burguesía mercantil viguesa del siglo XVIII...”, pp. 75 y ss.

52 De la importancia del corsarismo en la zona en las primeras fases de la Época Moderna, Dubert, I.: “Corsarismo francés, poder real y política imperial en Galicia durante el reinado de Carlos V”, en EIRAS ROEL, A. (Coord.): *El reino de Galicia en la época del emperador Carlos V*, Santiago, Xunta de Galicia, 2000, pp. 262 y ss. Acerca del pequeño corso, GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: “El corso vigués durante el siglo...”, pp. 135 y ss.

53 Una idea de las escasas posibilidades del comercio marítimo local en los años anteriores, MEIJIDE PARDO, A.: “Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo...”, pp. 280 y ss.

54 La introducción de los naturales del reino en el comercio del Levante aprovechando las rutas de la exportación de la sardina fue destacada en su día por CARMONA BADÍA, J.: *Población textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza...*, vol. 1, pp. 393 y ss.

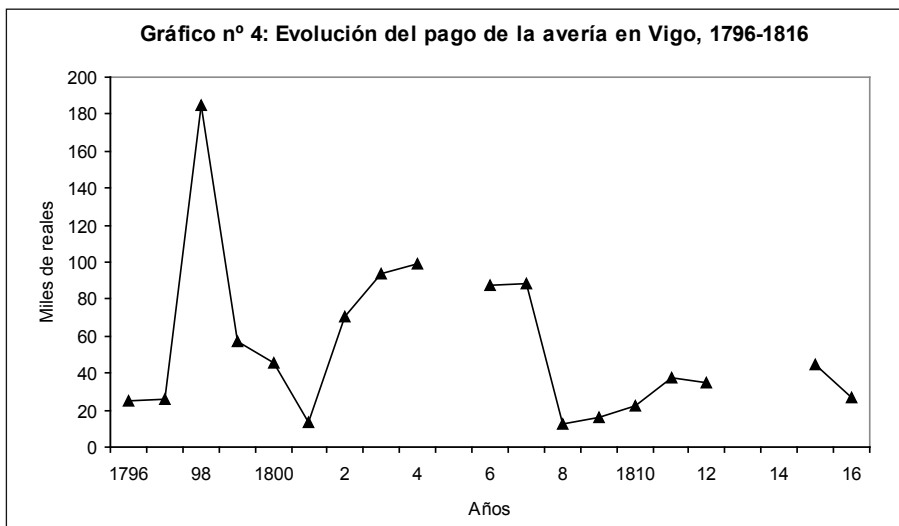
Todos y cada uno de estos aspectos se dejarán sentir en la evolución del comercio marítimo vigués, la cual, mantiene además ciertas diferencias respecto a lo sucedido en A Coruña (Gráfico nº 4). Por ejemplo, aquí la ruptura de hostilidades con Inglaterra en 1796 se saldó en los años siguientes con un alza espectacular de las transacciones comerciales. En buena medida esto es atribuible a la actuación del *gran corso*, dado que solo la venta de la carga y aparejos de 6 de las 29 presas llevadas a puerto en 1796-1797 supusieron para sus captores una ganancia neta de 3.435.827 de reales<sup>55</sup>, o lo que es igual, hacerse con el 31.5% del capital movilizado por el comercio de la villa en ese bienio. El posterior endurecimiento de la guerra y la contundente respuesta inglesa a las “ofensas corsarias” explica el retraimiento de los indicadores del comercio vigués. Sin embargo, en 1801, en vísperas de la circunstancial firma de la paz con Inglaterra, ese comercio experimentaría una recuperación que no se vería detenida ni siquiera en 1804, una vez reiniciadas las hostilidades; todo lo contrario de lo ocurrido en estos mismos momentos en A Coruña (Gráfico nº 2). Varios son los factores que nos ayudan a comprender este fenómeno.

Por un lado, la decadencia en la que se sumió el puerto coruñés tras la entrada en vigor del Decreto del Comercio de Neutrales en 1797, conforme al cual en adelante serían los navíos de los países no beligerantes los que habrían de hacerse cargo del abasto de Indias. Una disposición cuya aplicación situó al comercio de la ciudad al borde del colapso, tal y como lo pone de manifiesto que la avería recaudada por la importación de materias primas, plata, oro, monedas, alhajas, frutos y géneros procedentes de América experimentase en muy pocos años un rápido y brusco descenso. Si en 1798 los ingresos generados por esa importación eran responsables del 34.8% del total de la avería coruñesa, en 1799 lo eran del 22%, en 1800 del 20.3% y en 1801 del 18.8%<sup>56</sup>. Por otro lado, la pérdida de los correos marítimos a favor de Ferrol en 1802 y la reactivación de la guerra con Inglaterra en 1804, supusieron un nuevo golpe para el comercio colonial enfrentado desde A Coruña. La actividad de su comercio marítimo alcanzaba ahora sus niveles más bajos y su posterior recuperación no fue posible tanto por la actuación del *pequeño corso* que las elites mercantiles se empeñaron en financiar entre 1804 y 1808, cuanto por los efectos comerciales que el ya comentado cambio de alianzas internacionales que España realizó en 1808 trajo consigo. De ahí que a partir de 1810 el grueso del tráfico marítimo extranjero que recalaba en la rada coruñesa estuviese compuesto por barcos de bandera inglesa y portuguesa (Gráfico nº 2).

---

55 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Vigo*, leg. 215.

56 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, A Coruña*, legs. 215, 216 y 217. En el mismo sentido, ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 207 y ss.

**Gráfico nº 4: Evolución del pago de la avería en Vigo, 1796-1816**

Fuente: Elaboración propia. A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Vigo*, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226 y 227.

En este contexto, Vigo asumió de manera temporal el liderazgo portuario y comercial de Galicia. Desde 1801 la importancia adquirida por los intercambios trasatlánticos se tradujo en un notable incremento de la actividad desplegada por sus mercaderes en los muelles. Así, de los 36.128.621 de reales correspondientes a los tratos cerrados en el bienio 1803-1804, un 62.8% del total se concentró en la compra-venta, bien de partidas de carga destinadas al mercado americano o bien de productos llegados del Nuevo Mundo<sup>57</sup>. Ante esto, y después de lo expuesto en el párrafo anterior, no ha de llamar la atención que si en 1801 Vigo era responsable del 12.5% de la avería que el Real Consulado de Comercio recaudaba en Galicia, en 1802 lo fuese ya del 21.3%, en 1803 del 26.6%, en 1806 del 51% y en 1807 del 62.8%, mientras que para las mismas fechas lo consignado en el puerto coruñés pasaba del 73.9% del total en 1801, al 69.2% en 1802, al 63.7% en 1803, al 33.9% en 1806 y al 27.5% en 1807<sup>58</sup>.

Tras el inicio de la Guerra de la Independencia, los efectos derivados de la mencionada reorientación de las alianzas estratégicas de España a nivel internacional contribuyeron a que A Coruña recuperase rápidamente su vieja posición de preeminencia. En 1809 su puerto se hacía con el 56.7% del total de la avería ingresada por las autoridades consulares y en 1810 con el 81.3%, frente a esto, en esos mismos años la

57 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Vigo*, legs. 219 y 220.

58 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220 y 221.



participación de Vigo caía del 23.8% al 10.8% del total<sup>59</sup>. A este nivel, lo único en lo que ambos enclaves coincidían, era en que el remonte comercial experimentado por Vigo a partir de 1808 fue posible también por el atraque sistemático en su rada de navíos aliados. Aunque a diferencia de lo ocurrido en el puerto coruñés, estos atraques se prolongaron en el tiempo más allá del remate de la guerra con Francia: en 1813 un 93% de las embarcaciones extranjeras ancladas en la ensenada viguesa eran de bandera inglesa y portuguesa, en 1815-1816 continuaba siéndolo el 91% del total<sup>60</sup>.

El manejo de la información presente en las relaciones que el administrador de la aduana de Vigo remitía cada año a la Contaduría del Real Consulado de Comercio de A Coruña, nos permite acercarnos a la estructura interna del comercio marítimo vigués entre 1796 y 1816. No obstante, la imposibilidad material de vaciar todas y cada una de esas relaciones anuales, nos ha llevado a centrar la atención en las correspondientes a 1796, 1797, 1803, 1804, 1816 y 1817. Trabajamos así con un tercio de los veinte años para los que existe documentación, algunos de los cuales fueron muy dinámicos en el plano comercial, sea en cuanto al número de operaciones realizadas, al capital invertido o a la abundancia de firmas comerciales operando en la plaza. Por esta vía, sabemos que el comercio marítimo vigués se caracterizó por ser menos deficitario que el de A Coruña, visto que las importaciones primaron apenas en un 53% del valor total de sus transacciones, amén de por asentarse sobre la base de tres pilares: la actividad corsaria, los intercambios con América y el comercio peninsular y europeo.

Tabla nº 2: Estructura interna del comercio de Vigo, 1796-1816

	Total	1796-7	1803-4	1815-6
Curso	12.3	39.5	7.8	
Indias	46.8	8.3	62.8	32.6
Peninsular y europeo	40.9	52.2	29.4	67.4
Total	100	100	100	100
Reales	58.012.727	10.919.393	36.128.649	10.964.685

Fuente: Elaboración propia. A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados, Vigo*, legs. 215, 218, 219 y 227.

Los beneficios generados por el curso fueron aproximadamente un 12.3% del capital que se movió en el comercio portuario vigués entre 1796 y 1816. La evolución de este porcentaje en la media duración nos indica que fue una actividad comercial sometida a una paulatina pérdida de relevancia conforme pasaban los años. Además

59 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, legs. 222 y 224.

60 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Pago del Tonelaje del puerto de Vigo*, años 1813, 1815, 1816, legs. 226 y 227.

de ello, no parece haber sido un negocio en el que los locales se involucrasen de lleno, puesto que dos tercios de los 29 barcos apresados en 1796-7 fueron capturados por buques de nacionalidad francesa y solo uno de cada cinco por gallegos. Es más, con el paso el tiempo estos últimos quedaron relegados a un segundo plano. Así parece querer indicarlo el hecho de que fuesen los navíos pertenecientes a la División de Fragatas francesa que operaban en esta parte del Atlántico los que hubiesen realizado 9 de las 11 presas efectuadas en 1803-4. En lo único en lo que ambos corsarismos coinciden, es en que ocho de cada diez embarcaciones llevadas a puerto eran de bandera inglesa y portuguesa. Por lo demás, había sustanciales diferencias en la forma de enfocar la actividad por unos y otros, la más relevante de las cuales era que los franceses ejercían aquello que los especialistas denominan *gran corso*, mientras que los naturales practicaban el llamado *pequeño corso*<sup>61</sup>. Con todo, la carga apresada por los vigueses a los navíos que hacían la costera por el sudoeste de Galicia debió de satisfacer el afán de lucro de los armadores de la villa. Esto explicaría que sus elites mercantiles apenas si aparezcan en la documentación manejada invirtiendo más que un 12% de los más de siete millones de reales que originó el negocio en los seis años encuestados<sup>62</sup>.

Como se ha expuesto, la importancia del comercio trasatlántico en Vigo estuvo en estrecha dependencia de los avatares por los que atravesó el comercio colonial coruñés. De ahí la rápida tendencia del primero a ganar fuerza a costa de los problemas del segundo entre 1796-7 y 1803-4, y el posterior declive de este último en 1815-16, una vez que los mencionados problemas desaparecieron (Tabla nº 2). Sin embargo, más allá de esta subsidiaridad, existe entre ambos una clara diferencia: su desigual rentabilidad para el comercio local. Y es que los intercambios de Vigo con el Nuevo Mundo estuvieron marcados por un relativo equilibrio comercial, como nos lo indica que las importaciones primasen solo en el 55% de los casos. Todo lo contrario de lo que sucedía en A Coruña, donde el déficit que caracterizaba al comercio americano tendió a ir *in crescendo* entre 1796 y 1816. Muestra de ello es que durante el bienio 1796-7 las importaciones estuvieron presentes en el 86% del valor de los tratos coruñeses y en el de 1815-6 en el 91% del total.

En un primer momento, la trascendencia del comercio vigués con la península Ibérica y el continente europeo estuvo sujeta a la relevancia que en su seno tuvo el corsarismo, y en un segundo, a la alcanzada por los intercambios con Indias. Esta es la razón tanto de su pérdida de fuerza entre 1796-7 y 1803-4, como de su posterior protagonismo en 1815-16 (Tabla nº 2). De las diferentes ramas del comercio local a

---

61 Acerca de las claves de este último, véase GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: "El corso vigués durante el siglo...".

62 A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados, Vigo*, legs. 215, 218 y 219.

las que nos hemos referido, ésta es la única que no fue deficitaria, puesto que en el 53% del valor total de sus transacciones predominaron las exportaciones. Las mercancías llegadas a puerto desde distintos países europeos acaparaban en valor un tercio largo de los bienes importados y las procedentes de los distintos territorios peninsulares los dos tercios restantes. Frente a esto, y dejando a un lado al mercado americano, la exportación viguesa relativa a una pequeñísima parte de los productos traídos desde los más variados rincones de España y Europa, junto al grueso de los elaborados en Galicia, se dirigía en dirección a dos espacios económicos muy diferentes. Por un lado, hacia el formado por las áreas regionales atlánticas europeas, destinatarias del 53.2% de esas exportaciones, y por otro, hacia el constituido por los territorios ribereños al Mediterráneo occidental, que recibían el 46.8% restante.

#### 4. A modo de conclusión: las implicaciones del comercio marítimo en Galicia

Por regla general, cuando los estudiosos el comercio marítimo tratan de establecer su capacidad de impacto socioeconómico en el marco de sus respectivas sociedades locales a finales del Antiguo Régimen, suelen acudir a las mejoras operadas en las infraestructuras portuarias y en las vías de comunicación terrestre, a los desarrollos legislativos que teóricamente tendrían que hacerlas posibles o a las implicaciones derivadas del incremento experimentado por el número de comerciantes y mercaderes que había en cada puerto. Sobre la base de la coincidencia habida luego entre la expansión comercial de esta o aquella ciudad litoral o región y todos o algunos de estos factores, procuran en un segundo momento mostrar al lector la potencialidad que debió de haber tenido esa expansión en el desencadenamiento de las transformaciones económicas, sociales o demográficas que puedan haber ocurrido en ella. En consonancia con esta lógica, y una vez que el comercio marítimo ha entrado en crisis, suelen culpar del consiguiente marasmo y retroceso económico en el que se sumirá la susodicha ciudad litoral o región, al tradicionalismo y a la permanencia de las estructuras rurales o a la puesta en práctica por parte sus elites mercantiles de una peculiar versión braudeliana de la “traición de la burguesía”. Llegado este punto, la conclusión del trabajo suele ser un tanto *lampedusiana*. Es decir, se considera que algo ha cambiado en la historia local o regional para que al final, tal y como parecen querer indicárnoslo las permanencias de lo rural y de las estructuras sociales tardofeudales, todo siga igual<sup>63</sup>.

---

63 Dos buenos ejemplos de este enfoque, sin que ello suponga en absoluto desmerecer los logros de sus respectivas investigaciones, en MARTÍNEZ VARA, T.: “Aproximación al comercio marítimo de

En el caso de Galicia, es cierto que la carencia de unas buenas vías de comunicación que conectasen la costa con el interior, junto a la existencia en las zonas litorales y prelitorales de una agricultura de pequeños campesinos que tenían el autoconsumo como norma productiva, coartó las posibilidades de que las villas y ciudades costeras experimentasen un desarrollo económico sostenido sobre la base de la expansión comercial que habían conocido durante la segunda mitad del siglo XVIII (Mapa nº 1). Sin embargo, de este hecho pensamos no cabe concluir que el impacto del comercio marítimo en Galicia haya sido superficial, un mero epifenómeno en la evolución de su economía y sociedad al término del Antiguo Régimen. Al respecto, hace ya algunos años que Pegerto Saavedra y Joam Carmona, pusieron de relieve la estrecha relación habida entre el auge por el que atravesó una industria lencera en manos del pequeño campesinado de la antigua provincia de Mondoñedo y de las comarcas del bajo Ulla, Santiago y Padrón entre 1770 y 1840, y las importaciones de lino del Báltico realizadas en esos mismos años por los puertos de Viveiro, Ribadeo, A Coruña, Carril y Vigo. De la misma manera que también pusieron de relieve las transformaciones que acabaron por afectar a los hogares y a las economías domésticas de quienes se beneficiaban de los ingresos que el ejercicio de dicha industria proporcionaba<sup>64</sup>. El declive que vivió la misma a partir de 1820, no supuso, a nuestro juicio, y por lo que a continuación veremos, un triunfo o una mera prolongación de los caracteres sociales y económicos del mundo rural de finales del siglo XVIII en el de la primera mitad del siglo XIX. Una idea que, por otra parte, se desecharía con atender simplemente a los cambios socioprodutivos que las Desamortizaciones de bienes eclesiásticos alentaron con posterioridad a 1830 en el campo gallego<sup>65</sup>.

A otro nivel, las importaciones de cueros al pelo efectuadas desde 1765 a través de A Coruña, desde 1783-5 de Vigo y desde 1795 de Carril, tuvieron un impacto semejante sobre el amplio universo social y productivo que giraba en torno a la industria del curtido. En este sentido, y merced a la información contenida en el pleito que don Antonio Campo, oficial de la Contaduría de Rentas, mantuvo con ciertos mercaderes de A Coruña por el impago de un memorial donde había registrado y compulsado todas las partidas de cueros al pelo americano y demás productos coloniales que el comercio de

---

Santander en los siglos XVIII y XIX”, en MARTÍNEZ VARA, T. (Ed.): Op. cit., pp. 173 y ss., y 185 y ss.; ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 197 y ss.

64 SAAVEDRA, P.: *Economía, Política y Sociedad en Galicia. La provincia de Mondoñedo, 1480-1830*, Madrid, Xunta de Galicia, 1985, pp. 352 y ss., del mismo autor, *Das casas de morada ao monte comunal*, Santiago, Xunta de Galicia, 1996, pp. 313 y ss.; CARMONA BADÍA, J.: *El atraso industrial de Galicia. Auge y liquidación de las manufacturas textiles, 1750-1900*, Barcelona, Ariel, 1990, pp. 78 y ss., 86 y ss., y 192 y ss.

65 VILLARES, R.: *La propiedad de la tierra en Galicia, 1500-1936*, Madrid, Siglo XXI, 1982, pp. 151 y ss., del mismo autor *Desamortización e réxime da propiedade*, Vigo, A Nosa Terra, 1994, pp. 50 y ss.;

la ciudad había comprado entre 1768 y 1781, sabemos que por las lonjas coruñesas pasaba una media aproximada de 24.000 cueros al año. Pese a que esta mercancía también se vio afectada negativamente por el salto del comercio monopolístico a la libertad de comercio, dado que entre 1768-1774 y 1779-1781 la media anual de cueros importados cayó de 28.300 a 23.550, durante la década de los ochenta, en plena crisis del comercio local, todavía en sus almacenes entraban del orden de 24 a 25.000 unidades al año<sup>66</sup>. Ciertamente que este memorial no es la fuente más idónea para acercarse a la evolución de las importaciones coruñesas de cueros, y que las cifras anuales que en él aparecen recogidas no coinciden con las ofrecidas por los informes conservados en el Archivo General de Simancas sobre la carga que los correos marítimos traían de América. Pero, más allá del problema de la existencia de posibles ocultaciones, fraudes y pérdidas de documentación, no lo es menos que sus evaluaciones nos ayudan a hacernos con una rápida y primera idea acerca de la importancia que este tráfico comercial tuvo en el plano local<sup>67</sup>. No en vano, uno de sus principales objetivos era surtir de materia prima a la serie de fábricas de curtidos situadas tanto en las inmediaciones de la ciudad, como a las que desde comienzos de la década de los setenta venían funcionando con creciente éxito en las comarcas próximas a las villas de Betanzos, Pontedeume y Ferrol<sup>68</sup> (Mapa nº 2).

Más concretas y precisas, aunque también más tardías, son las referencias contenidas en los registros anuales que los funcionarios de la aduana de Vigo remitieron al secretario del Real Consulado de Comercio. Por ellas sabemos del interés mostrado en 1796-7 por don José Asuaga y don Nicolás Hidalgo, ambos del comercio de Tui, en hacerse con 11.502 libras de suela llegadas a Ferrol y Carril desde América, y cuyo destino final bien podría ser ayudar a sostener la actividad de las fábricas de curtidos establecidas en la cercana feligresía de Soutomaior, amén de proporcionar material de trabajo a los numerosos artesanos del calzado que operaban en el sudoeste de Galicia e interior ourensano<sup>69</sup> (Mapa nº 2). Igualmente, la compra de alrededor de 10.000 cueros al pelo procedentes del Río de la Plata que en 1803-4 realizaron

---

66 Archivo del Reino de Galicia, (en adelante A.R.G.), *Real Audiencia*, leg. 25451-29, 3ª pieza. Para los años 1783-1788, véanse los datos aportados por Meijide Pardo, A.: *El puerto de la Coruña...*, p. 102.

67 Según las cifras consultadas en los informes conservados en el A.G.S., *Secretaría de Marina. Navegación de Particulares*, años 1769, 1770, 1779, 1780, legs. nº 503 y 513, en 1769 los Correos Marítimos dejaron en el puerto de A Coruña unos 15.834 cueros al pelo y en 1770 unos 16.059. Sin embargo, según la copia de la relación compulsada conservada en el A.R.G. *Real Audiencia*, leg. 25451-29, 3ª pieza, para los mismos años las cantidades fueron de 18.047 y 26.533 unidades.

68 CARMONA, J.: et alii.: *A Compostela industrial...*, pp. 30 y ss.

69 Sobre las fábricas y el artesanado de la zona, véase, respectivamente, CARMONA BADÍA, J.: *El atraso industrial de Galicia*, pp. 68 y ss.; ARTIAGA, A.: "Labradores, gandeiros, artesáns e traficantes. Unha aproximación ás actividades productivas da poboación rural en Galicia, 1750-1900", en TORRES, M.P. et alii. (Coords.): *Espacios rurais e sociedades campestres*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, 1998, pp. 312 y ss.

por 555.000 reales las firmas de los conocidos mercaderes compostelanos don José Andrés García y don Ramón Pérez de Santamarina. Una compra relacionada tanto con los particulares intereses de ambas en la industria del curtido local, como con la atención comercial que prestaban a una demanda del producto que cubría amplias zonas de Galicia, y que una y otra estaban en condiciones de satisfacer sin mayores problemas<sup>70</sup> (Mapa nº 2). En la misma dirección se encaminan las adquisiciones que, junto a otros a importantes comerciantes compostelanos, como don Felipe Ignacio Fernández, don Manuel de la Riba Moreno o don Francisco Antonio Varela, llevaron a cabo en 1815-6, al punto de hacerse todos ellos con unos 18.000 cueros traídos de Oporto y Lisboa por un total de 552.463 reales<sup>71</sup>.

Esta preocupación de las elites mercantiles coruñesas, tudenses y santiaguesas por la importación de cueros, coincidía en el tiempo con la expansión y transformación en la que estaba inmersa la industria del curtido gallego desde finales de los años sesenta. Uno de sus principales detonantes fue la habilitación en 1765 del puerto de A Coruña para comerciar en régimen de monopolio con el Nuevo Mundo. A partir de entonces esa importación estuvo detrás del salto que más allá de 1770 habría de darse en el sector, y que permitiría el paso de un sistema productivo descentralizado de carácter artesanal a uno cada vez más concentrado, donde el empresario como propietario de una fábrica y empleador de artesanos asalariados tendría un protagonismo cada vez mayor. De hecho, a comienzos de los años setenta el mencionado salto se materializaría geográficamente en el arco Betanzos-Pontedeume, una zona donde en adelante se instalarían y funcionarían numerosas fábricas de curtido de nuevo cuño<sup>72</sup>. La posterior ampliación, intensificación, mejora y consolidación de este modelo productivo tuvo lugar a lo largo de las décadas de 1780 y 1790. En estas circunstancias, no es de extrañar que la media anual de cueros al pelo salidos del Río de la Plata con destino al puerto de A Coruña no dejase de crecer (v.g., 1793-1796: 74.200; 1802-1804: 93.163)<sup>73</sup>. Su objetivo era alimentar a una industria en expansión, la cual, a comienzos del siglo XIX, entraba en una edad de oro que había de prolongarse por

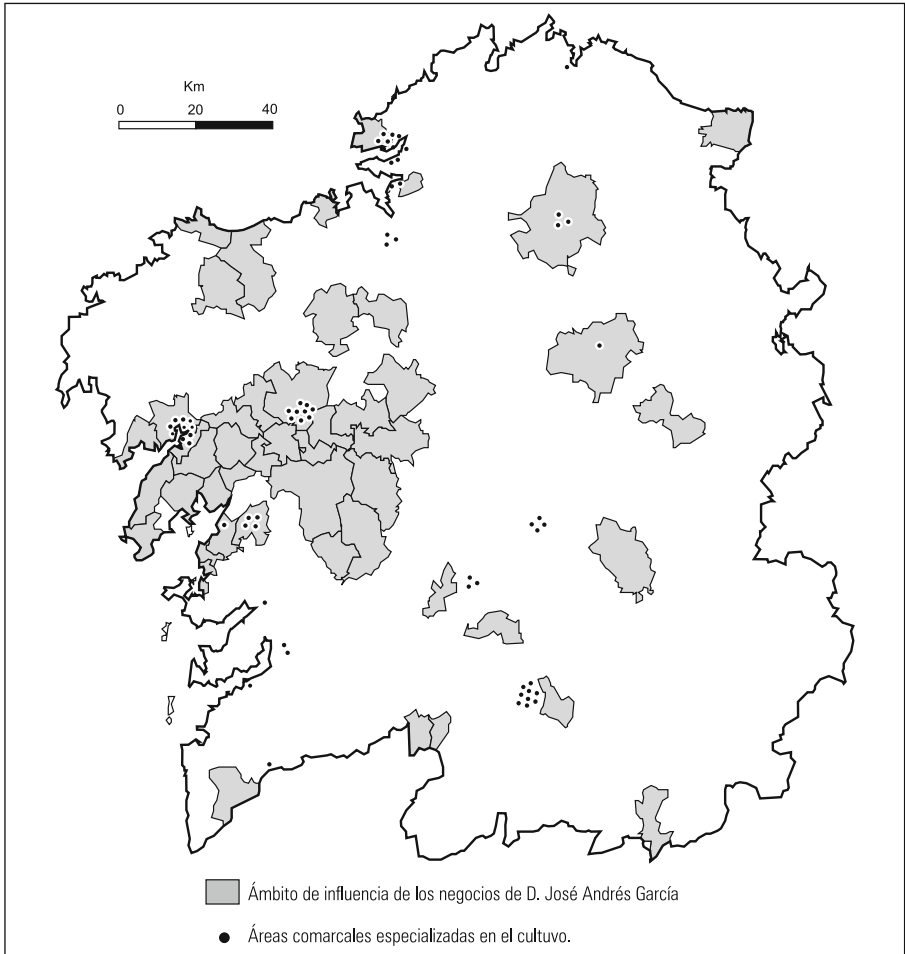
70 BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R.: “La burguesía compostelana: la familia de Andrés García”, en VILLARES, R. (Coord.): *La ciudad y el mundo urbano en la historia de Galicia*, Santiago Tórculo Edicións, 1988, pp. 275 y ss., del mismo autor, “Nacemento, plenitude e ocaso da firma compostelá: ‘Don Ramón Pérez Santamarina’, 1760-1830”, en BALBOA LÓPEZ, X et alii.: *Entre Nós. Estudos de arte, xeografía e historia en homenaxe ó profesor Xosé Manuel Pose Antelo*, Santiago, Universidade de Santiago de Compostela, 2001, pp. 1058 y ss.

71 Referencias documentales en A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados, Vigo*, legs. 215, 218, 219 y 227.

72 Acerca de todo ello véase la magnífica monografía de CARMONA, J. et alii.: *A Compostela industrial...*, pp. 26 y ss.

73 SILVA, H.A.: *El comercio entre España y el Río de la Plata...*, pp. 83 y 112.

**Mapa 2:**  
Ámbito de influencia de los negocios de D. José Andrés García y áreas comarcales especializadas en el curtido, 1770-1830



FUENTE: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por X. R. Barreiro Fernández, “La burguesía compostelana: la familia de José Andrés García”, en R. Villares, coord., *La ciudad y el mundo urbano en la historia de Galicia*, Santiago, Tórculo Edicións, 1988; J. Carmona et alii, *A Compostela industrial. Historia e pegada das fábricas de coiro no concello de Santiago*, Santiago, Consorcio de Santiago, 2003.

espacio de al menos unos treinta años. Esto explica que a la altura de 1850-1860 de las curtidurías gallegas saliesen un tercio de las correas y cueros consumidos en la península o que un 7% de los fabricantes del sector que había en la España de esos años residiese en Galicia<sup>74</sup>.

74 Ibidem, pp. 61 y ss.

Lo ocurrido en la industria lencera y del curtido no sería posible ni comprensible sin tener en cuenta el papel desempeñado por el comercio marítimo. Es más, respecto al curtido, poco parece haber pesado en su evolución y desarrollo interno la quiebra que en 1787 experimentó el comercio americano realizado desde A Coruña. Basta con atender a la facilidad que tuvieron las elites mercantiles de Santiago o Tui para conseguir la materia prima que necesitaban para sus fábricas en Oporto o en Lisboa vía Vigo. Este hecho nos indica que, en términos relativos, el tono de la historia económica en la Galicia de finales del Antiguo Régimen no solo habría sido dado por la agricultura, por lo rural. Después de lo expuesto, es evidente que las afirmaciones realizadas en su día en este sentido fueron hechas en unos instantes en los cuales carecíamos de investigaciones de base sobre el funcionamiento, trascendencia e impacto socioproductivo de los otros sectores de la economía gallega.

Conforme a ello, se hace difícil aceptar sin más que la respuesta dada por las elites mercantiles de las ciudades y villas portuarias a la crisis por la que atravesó el comercio marítimo gallego en el tránsito de los siglos XVIII al XIX hubiese sido una especie de “traición de la burguesía” de tintes braudelianos. Es decir, una sistemática y colectiva huida de sus inversiones hacia la compra de bienes raíces, haciéndose eco con ello de una mentalidad muy tradicional, muy de *Ancien Régimen*, merced a su particular y peculiar obsesión en los inicios del siglo XIX por la percepción de la renta feudal<sup>75</sup>. Quizás esto haya sido así en el caso de determinadas familias de comerciantes de ciertos enclaves litorales, pero nada indica que haya sido un fenómeno general y generalizable al conjunto de individuos involucrados en el comercio gallego, en general, y en el marítimo, en particular. Las investigaciones realizadas en su día sobre la burguesía compostelana entre 1760 y 1820 pusieron de manifiesto su escasa inclinación por la compra de bienes y rentas raíces<sup>76</sup>. En paralelo, la presencia de tierras y rentas derivadas de la misma en la composición de los patrimonios de los comerciantes vigueses fallecidos en las primeras décadas del siglo XIX apenas es significativa, y revela que muy pocos fueron los que hicieron gala de esa mentalidad tradicional a la que hemos aludido<sup>77</sup>. En todo caso, profundizar en este aspecto concreto y en sus implicaciones para la Historia Social y Económica de Galicia, requeriría de una investigación específica que esperamos se acometa en un próximo futuro.

---

75 Al respecto, véase ALONSO ÁLVAREZ, L.: *Comercio colonial...*, pp. 197 y ss.

76 Por ejemplo, de los casi once millones de reales que constituían la fortuna personal de don José Andrés García en 1799, el momento de su muerte, solo un 6% estaba formado por tierras y rentas raíces, BARREIRO FERNÁNDEZ, X.R.: “La burguesía compostelana...”, pp. 283 y 288.

77 En Vigo solo tres comerciantes parecen haberse preocupado por constituir un mayorazgo con los bienes ganados y comprados con sus tratos, y todos ellos pertenecen a la generación anterior a 1780. Es decir, anterior a las generaciones de mercaderes que se beneficiaron de la expansión comercial viguesa, GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J.M.: “La burguesía mercantil viguesa del siglo XVIII...”, pp. 86 y 100.



## **APÉNDICE**

Poblaciones litorales cuya información se manejó en 1752: A Coruña, Abanqueiro, Aldán, Ardán, Ares, Barallobre, Bares, Beluso, Betanzos, Bouzas, Bueu, Burela, Caión, Cambados, Campelo, Cangas, Canto da Área, Pobra do Caramiñal, Carreira, Carril, Cee, Cela, Cillero, Combarro, Corcubión, Corme, Corrubedo, Coruxo, Coto do Dean, Coto do Martiño, Darbo, Herbón, Fefiñanes, Ferrol, Fisterra, Foz, Grove, Hío, Illa de Arousa, Lourizán, Malpica, Marín, Meira, Miño, Moaña, Murgados, Muros, Muxía, Noia, Palmeira, Paxón, Piñeiro, Poio pequeno, Pontedeume, Pontevedra, Portonovo, Priegue, Redes, Redondela, Requeixo, Rianxo, Ribadeo, Ribeira, Rinlo, Sabardes, Sada, Samieira, Oia, San Pantaleón, Lesón, Sanxenxo, Son, Tirán, Vigo, Vilagarcía, Vilamaior, Vilanova de Arousa, Vilaxoán e Sobrán, Viveiro.