

UNA PANORÁMICA DE LA FLOTA GALLEGA, 1752-1802*

An overview of the Galician fleet, 1752-1802

JOSÉ MANUEL VÁZQUEZ LIJÓ

Universidad de A Coruña

Recibido: 27/07/2015
Aceptado: 11/03/2016

Resumen

Las relaciones de flota matriculada señalan a Galicia como la principal región pesquera de España en el siglo XVIII. La dispersión geográfica de las embarcaciones pesqueras, casi todas construidas en Galicia, fue grande. Las clases más abundantes, lanchas y dornas, con frecuencia también se empleaban en el transporte de personas y mercancías. Entre sus propietarios predominaron los pescadores. Por el contrario, la flota comercial de Galicia estuvo más concentrada. En 1752 los pataches y pinazas de cabotaje eran los más abundantes, mientras que en 1802 el grueso del tonelaje, que se había multiplicado, correspondía a fragatas y, sobre todo, a bergantines. Los barcos de la navegación de altura, la mayoría de fábrica extranjera, se focalizan en los puertos de A Coruña y Vigo, habilitados al comercio internacional, y eran propiedad de compañías comerciales.

Palabras clave

Embarcaciones. Pesca. Cabotaje. Comercio internacional

Abstract

According to the number of registered ships, Galicia was the main fishing region in Spain in the 18th century. There was a high geographic dispersion of fishing vessels, which were mostly built in Galicia. The most common types, boats and dornas, were often used to transport both people and goods. Their owners were mainly fishermen. On the contrary, trading vessels were not so highly dispersed. In 1752 pataches and pinazas of the coastal trade were the most common, whereas in 1802 frigates and brigantines, which had multiplied, became the most abundant vessels. Ocean navigation ships were mostly foreign-made and owned by trading companies. They gathered in ports of A Coruña and Vigo, which were used for international trade.

Key words

Ships. Fishing. Coastal trade. International trade.

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto I+D+i del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación orientada a los Retos de la Sociedad, "Culturas urbanas: Dinámicas en ciudades y villas del litoral noroccidental ibérico" (ref. HAR2015-64014-C3-2-R), del Ministerio de Economía y Competitividad, con una cofinanciación del 80% FEDER.

1. Introducción

La primacía gallega en el sector pesquero español viene de muy lejos. Aunque hasta la pasada centuria no se dispuso de estadísticas fiables de pesca desembarcada y comercializada, ya desde tiempos de los primeros Borbones contamos con indicadores importantes de esta actividad que sitúan a Galicia en esa posición de cabeza. Nos referimos a las listas de personas autorizadas para la práctica de actividades marítimas y de embarcaciones, consecuencia de la puesta en práctica del sistema de inscripción conocido como matrícula de mar¹. En este trabajo pretendemos ofrecer una visión panorámica de la flota gallega, tanto de la pesquera como de la comercial, entre 1752 y 1802. Un enfoque más detallado sobre las embarcaciones que atendiese a variados aspectos (vida útil, lugar de fabricación y constructor, reparaciones y reconversiones, cambios de propiedad y de puerto de registro, advocaciones, etc.) y se hace difícil debido a la desaparición de los libros donde tenían asiento de forma individualizada todas las unidades de flota matriculada anteriores a 1850 para prácticamente todos los distritos marítimos gallegos². A falta de esta documentación, para el período cronológico de nuestro estudio contamos con varios resúmenes cuantitativos de flota resultado de revistas de inspección de matrículas efectuadas por las autoridades de Marina y que se conservan entre los fondos de la Secretaría de Despacho homónima en el Archivo General de Simancas (AGS) y en el Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán» (AGMAB)³. En estos estados de matrículas se registran las embarcaciones de particulares dedicadas a actividades marítimas, sin contar las utilizadas únicamente en ámbitos fluviales⁴. Para el caso gallego, también quedan al margen de estos recuentos los llamados paquebotes de la renta de Correos con puerto base en A Coruña⁵. Y las naves adscritas

1 El estudio más detallado sobre este régimen en VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2007).

2 Sobre esta fuente documental y la alternativa de las escrituras notariales de propiedad de embarcaciones, VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): 26-30

3 A. Mejjide Pardo (véanse sus estudios incluidos en la relación bibliográfica que cierre este artículo) fue pionero en el uso de estas fuentes para el estudio de la economía marítima de diversas zonas de Galicia. También han sido utilizadas para mostrar la distribución espacial de la flota pesquera española en el siglo XVIII. FERNÁNDEZ DÍAZ, C., y MARTÍNEZ SHAW, C. (1984). Datos aportados por estos recuentos de matrículas para la provincia marítima de Mataró y para Andalucía se reproducen y comentan, respectivamente, en LLOVET, J. (1980) y BURGOS MADROÑERO, M. (2003).

4 Pero sí las que pescaban o transportaban personas y mercancías en las desembocaduras de los ríos, donde confluía el agua dulce con la salada. Parte de las 10 dornas matriculadas en Padrón se utilizaban para capturar lampreas, ... *sin que se ejerciten en otra cosa de pesca [...] y esto sólo en el tiempo de quarentena [vigilia]*. AGS, Catastro de Ensenada (CE), Respuestas Generales (RG), L-252, fols. 698r-703r.

5 En 1791 la flota del departamento coruñés de Correos estaba formada por 14 fragatas y 4 bergantines. Sus arqueos medios eran de 364 y 127,5 Tns respectivamente. Archivo General

al departamento marítimo de Ferrol, propiedad de la Corona. Flota de guerra de gran tonelaje (navíos de línea y fragatas) pero también decenas de barcos menores que descuidados por falta de carenas en ocasiones acabaron en manos privadas mediante subasta pública⁶.

Salvando algunos problemas de heterogeneidad de datos, hemos trabajado con tres relaciones de barcos fechadas en 1752, 1787 y 1802. De la primera se ha hecho un uso secundario, a modo de complemento de la información contenida en las respuestas a la pregunta 37 del interrogatorio del Catastro de Ensenada y de las listas de oficios de decenas de localidades costeras gallegas⁷. El grado de homogeneidad de la información sobre embarcaciones catastradas es relativamente alto. Pero se advierten diferencias en la precisión de los datos (tipología y tonelaje de los barcos, particularmente de los dedicados al comercio) que traducen el desigual empeño y diligencia de los subdelegados de Marina y de los peritos elegidos entre los marineros agremiados⁸. La veracidad de la información sobre la propiedad de esta flota se supone alta, no así la del cálculo de utilidades, la estimación de rendimientos económicos de las actividades marítimas, al menos en el caso de la villa de Pontevedra. Pese a, o quizás por, haber sido calculadas por el propio ministro de Marina Francisco Javier García Sarmiento, socio capitalista en uno de los cercos que se armaban en la ría pontevedresa, fueron puestas en entredicho y rectificadas al alza por los comisionados de la Única Contribución⁹.

De entre los estados de embarcaciones formados por las autoridades de Marina con base en las listas de matrículas, el potencial informativo de los datados en 1787 y 1802 es especialmente alto. Tanto el primero, fruto de la recién concluida y exhaustiva inspección de todas las matrículas dirigida por el brigadier Muñoz de

de Indias (AGI), Correos, 390A. VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (2016). También se aportan cifras de tonelaje de paquebotes en MEJIDE PARDO, A. (1984): 85.

- 6 En julio de 1789 fueron rematadas en Francisco Fernández Bustelo por 11.500 reales 23 de estos barcos anclados en el recinto ferrolano de Caranza, declarados absolutamente inútiles en un reciente reconocimiento. AGMAB, 3738. Doc. Ferrol, 15 de julio de 1789.
- 7 En los casos en que estas últimas no se adjuntan a las Respuestas Generales ofrecidas *on line* en el Portal Pares del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (<http://pares.mcu.es/Catastro/>), se han consultado entre la documentación del Catastro de Ensenada del Archivo del Reino de Galicia (ARG) y del Archivo Histórico Provincial de Pontevedra (AHPP).
- 8 Mientras en la gran mayoría de las localidades, la información sobre flota pesquera se concreta en la cuantificación de unidades y en la propiedad de las mismas, en el caso de la villa de Redondela, se precisa las medidas de quilla (12 codos) y el arqueo medios (2 toneladas) de los 47 barcos allí matriculados. Son productos de las carpinterías de ribera gallegas (“su fábrica y echura del País”) que se usan “solamente en la pesca de jeito y traíña”. AHPP, Catastro de Ensenada, C-624- A/1.
- 9 Advirtiendo que “les parece ser mui poco lo que señalan por dichas embarcaciones y ganancias, y se abrá de justificar por más desapasionados ynformes, considerando otros tráfico de cal, comercio de sardina y demás en que algunos disfrutan maior yngreso”. AHPP, Catastro de Ensenada, C-620 B/1.

Guzmán, como el segundo¹⁰, ofrecen buenas posibilidades para un análisis comparativo de la flota española, pesquera y comercial, por regiones costeras. Pero los objetivos de este estudio son otros y se ciernen al ámbito gallego. En las próximas páginas se despejan incógnitas sobre la evolución cuantitativa, el reparto entre las provincias marítimas de Viveiro, Ferrol, Coruña y Pontevedra y a escala de puertos, las tipologías, los usos y el régimen de propiedad de las embarcaciones matriculadas en el amplio litoral comprendido entre Ribadeo y A Guarda.

2. Evolución cuantitativa y distribución espacial

A tenor de las cifras de profesionales autorizados y de flota, en el período estudiado Galicia era la primera región pesquera de España. La longitud del litoral gallego, al margen sus islas e islotes, suma 1.498 Kms, algo menos de una $\frac{1}{4}$ parte (el 24,8%) del total de la longitud de la costa (6.037 Kms) de los territorios españoles sujetos a la matrícula de mar, un régimen que no se aplicó ni en el País Vasco ni en Canarias. La geografía de la pesca entre Ribadeo y A Guarda se caracterizó por una acusada dispersión de trabajadores en pequeños y medianos núcleos costeros: la ratio de matriculados por kilómetro de costa era de 5,8 en el conjunto de España y de 15,1 en Galicia en torno a 1765¹¹. Entonces se contabilizaron unidades de flota menor en un total de 261 localidades españolas de las cuales 116 (el 44,4%) eran gallegas. En éstas últimas tenían base más de $\frac{2}{3}$ de las embarcaciones pesqueras matriculadas en los tres departamentos de Ferrol, Cádiz y Cartagena¹².

Por el contrario, la flota comercial estuvo mucho menos repartida, y la transoceánica extraordinariamente concentrada. Si prácticamente en cada una de ese centenar de localidades de Galicia con matriculados había un puñado de lanchas, botes o dornas, a mediados del siglo XVIII estaban registradas embarcaciones con cubierta en apenas una veintena de puertos de este reino. Según las listas de matrículas en 1752 esta flota «mayor» la integraban tan solo 115 barcos; dicho de otro

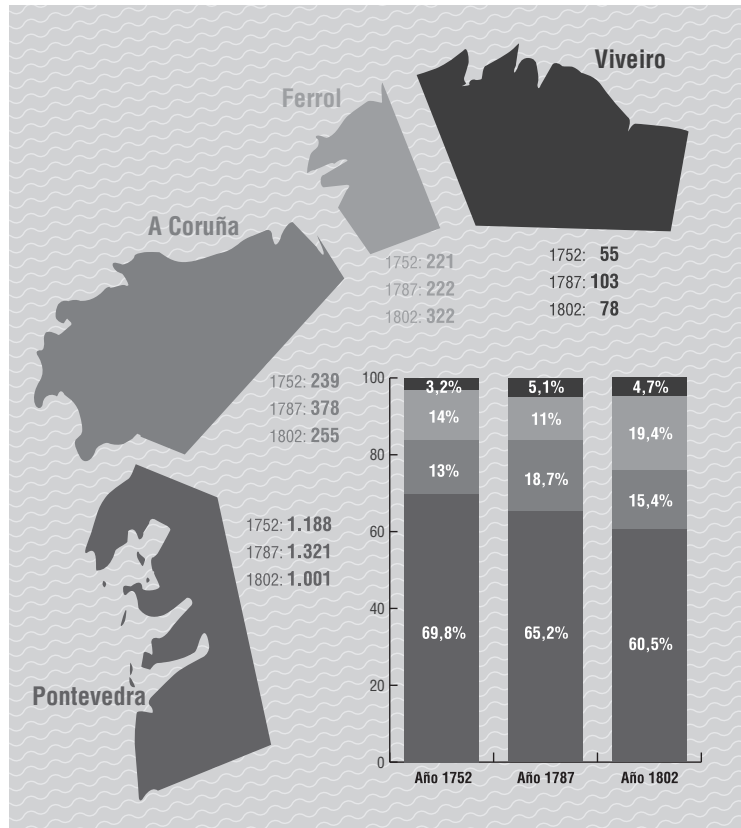
10 Los datos que aporta sobre los mercantes de la navegación de altura aparecen resumidos en el *Diccionario de Hacienda* de Canga Argüelles y han sido utilizados en ZABALA URIARTE, A. (1983): vol. I. 287-289. Y ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): 79.

11 Por entonces en el recortado litoral gallego se ubicaban el 45,8 % (121 de 264) de las localidades españolas que contaban hasta un máximo de 300 matriculados pero sólo el 12,8 % (5 de 39) que superaban esa cifra. Los 10 primeros puertos gallegos en número de matriculados sumaban en torno a una cuarta parte del total de estos efectivos, mientras que el conjunto de la decena de catalanes en tal clasificación alcanzaba el 58,4 %. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2007), 419-420.

12 FERNÁNDEZ DÍAZ, C., y MARTÍNEZ SHAW, C. (1984): 187-191.

modo, había en Galicia una embarcación de cabotaje por cada 14,8 empleadas en la pesca con diversos aparejos.

Gráfico 1. Distribución entre provincias marítimas de la flota menor matriculada en Galicia, 1752-1802



La evolución de una y otra flota presentó algunas divergencias. Comenzando por la pesquera, según los cálculos de Marina que utilizamos, a mediados de la década de 1780 las embarcaciones gallegas dedicadas a esta actividad se habían incrementado casi un 20% respecto a las cifras de 1752, pasando de 1.703 a 2.024 (Gráfico 1). Este crecimiento cabe atribuirlo cuando menos a dos factores: al descenso de la carga militar sobre los matriculados durante gran parte de las décadas de 1760 y 1770 y a partir del armisticio con Inglaterra de 1783, liberando brazos para las faenas pesqueras; y a la expansión productiva y exportadora de sardina salada, motor económico de las villas costeras. En el notable retroceso advertido en el número de estas embarcaciones menores en 1802, situándose en cifras (1.656 barcos) inferiores a las registradas medio siglo atrás, tendrían que ver las levas

masivas que sangraron con una intensidad como nunca antes a los gremios de mar gallegos en la coyuntura bélica que, sin tregua, se prolongó desde 1793 hasta los inicios de la nueva centuria. Bastantes acabarían muriendo en las riberas por las desatenciones de sus dueños, obligados a servir en largas campañas en la Real Armada donde no pocos dejaron sus vidas¹³. También hay que considerar que la homogeneidad de los datos de 1787 y 1802 quizás no sea plena. Es seguro que en el último recuento no se computaron las unidades de flota arruinadas, y pudiera ser que en el anterior se incluyesen barcos que, pese a estar inutilizados, no habían causado baja en la matrícula. Según esta hipótesis, la evolución de uno y otro signo sería más moderada. Sea como fuere, el descenso de la flota pesquera gallega parece un hecho a la altura de 1802, con la salvedad de la provincia marítima de Ferrol (Gráfico 1). Esta particular tendencia alcista se explicaría por un fuerte desarrollo de la citada actividad salazonera, con protagonismo catalán¹⁴, muy especialmente en Mugaridos, puerto que pasó de contar con 50 embarcaciones pesqueras en 1787 a 113 tres lustros después.

Ahora bien, en conjunto siguió descollando el aporte pesquero de las Rías Bajas como se aprecia al analizar el reparto de esta flota entre las cuatro provincias marítimas gallegas. En la que tuvo capital en Pontevedra, un litoral de 557 Kms. de longitud (el 37,8% de Galicia), se registraron entre 6 y 7 de cada 10 barcos pesqueros de este reino. Fue aquí, entre Noia y la desembocadura del Miño, donde se establecieron con innegable éxito la gran mayoría de los llamados fomentadores, sobre todo a partir del último cuarto del siglo XVIII: en 1811 sus riberas acogían más de 2/3 (141) de las 213 fábricas de salazón censadas en Galicia¹⁵, abastecidas durante la temporada sardinera por centenares de lanchas.

Por lo dicho no extraña que los puertos de las Rías Bajas ocupasen casi todos los primeros puestos de la clasificación de localidades gallegas según cifras de flota menor (Tabla 1)¹⁶. La excepción más reseñable en el distrito costero con capital en A Coruña es Muros, una villa que secularmente vivió del mar, modélica para los ilustrados gallegos por su desarrollo económico autónomo, sin «colonización» catalana¹⁷. En torno a 1750, dos tercios de sus vecinos estaban ligados a la pesca y al

13 Sobre el «impuesto de sangre» de la matrícula, VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (2005): 869-967.

14 El desembarco de matriculados y comerciantes de Cataluña en esta costa fue relativamente temprano. 8 de cada 10 catalanes llegados a Galicia entre 1760 y 1777 se instalaron en puertos de la provincia marítima de Ferrol. ALONSO ÁLVAREZ, L. (1996): 81-107; DUBERT GARCÍA, I. (2008b): 352-355. Sobre el caso particular de Mugaridos. MEJIDE PARDO, A. (1984b): 7-38.

15 AGMAB, 1.894. Doc. Ferrol, 17 de diciembre de 1811.

16 En 1752 7 de estos 10 primeros puertos se enmarcaban en la provincia marítima de Pontevedra: 2 en la de Ferrol (la villa homónima y Mugaridos) y 1, Muros, en la de A Coruña. En 1787 de dicho ránking se ha caído Ferrol por la extraordinaria atracción laboral del arsenal y los puertos de las Rías Baixas ocupan 8 puestos.

17 DUBERT GARCÍA, I. (2008a): 226-228.

comercio marítimo, sectores ambos muy dependientes de las cosechas de sardina y con buena salud durante el tercer cuarto del siglo XVIII a juzgar por el crecimiento de las cifras de flota muradana, tanto de la pesquera¹⁸ como de la comercial.

Tabla 1. Clasificación de puertos gallegos por número de barcos pesqueros en 1752 y 1787					
1752			1787		
1º	O Grove	90	1º	Muros	116
2º	Cangas	74	2º	O Grove	101
3º	Palmeira	68	3º	Palmeira	81
4º	Mugardos	63	4º	Cangas	75
5º	Muros	58	5º	Carreira	70
6º	Marín	57	6º	Canto da Area	60
7º	Illa de Arousa	56	7º	Marín	54
8º	Carreira	45	8º	Mugardos	50
9º	Redondela	42	9º	Ribeira	43
10º	Ferrol	37	10º	Bueu	40

Fuente: AGS, SMA, 300. Doc. Esteiro, 25 de febrero de 1754. AGMAB, 1.953. Doc. Ferrol, 7 de marzo de 1787.

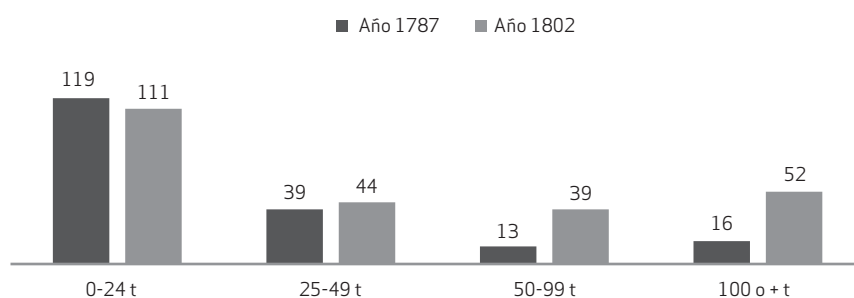
La mayoría de los barcos de esta última categoría, en general de reducido arqueo, se dedicó al tráfico costanero (Tabla 2). El enorme y paradójico crecimiento en tonelaje de los mercantes gallegos entre 1787 (6.803,5 t) y 1802 (14.488 t), etapa marcada por la recesión del comercio marítimo a juzgar por la evolución del valor de las mercancías cargadas y desembarcadas en puertos gallegos, se debió sobre todo a la multiplicación de las embarcaciones de más de 50 toneladas (Gráfico 3), entre las cuales los bergantines fueron las más numerosas. Las de mayores dimensiones correspondieron a una docena de fragatas y un puñado de corbetas y goletas que hacían las rutas europeas y transoceánicas desde A Coruña y Vigo, fundamentalmente.

18 Probablemente los barcos de pesca activos en el puerto de Muros en 1787 fuesen algunos menos que los 116 registrados en el estado elaborado por las autoridades de Marina en esa fecha. De tomar por cierto este dato dicha flota muradana presentaría en la segunda mitad del siglo XVIII una evolución en marcado diente de sierra (58 barcos en 1752, 116 en 1787 y 53 en 1802). Tan brusco cambio de tendencia no sintoniza con la dinámica de su comercio de cabotaje, basado en gran parte en el tráfico de sardina salada.

Tabla 2. Flota comercial española, 1802								
	De cabotaje				De altura			
	Barcos		Toneladas		Barcos		Toneladas	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Galicia	158	21,4	2.889	6,2	88	11,5	11.599	10,3
Resto de España	580	78,6	43.390	93,8	674	88,5	101.097	89,7
Total	738	100	46.279	100	762	100	112.696	100

Fuente: AGMAB, 1.984.

Gráfico 3. Distribución por barcos del tonelaje de la flota comercial gallega, 1787-1802



En 1802 a Galicia se registraban 2 de cada 10 embarcaciones de cabotaje españolas (incluidas las del País Vasco). Pero como los barcos gallegos de este sector eran muchísimo más pequeños que el conjunto de los españoles¹⁹ en términos de arqueo su representación fue inferior, en torno al 6%; por su parte, los buques de la navegación de altura aportaban 8 de cada 10 toneladas de la flota comercial gallega como se muestra en la Tabla 3²⁰.

Tabla 3. Flota comercial matriculada en Galicia en 1802				
	Barcos	%	Toneladas	%
De cabotaje	158	64,2	2.889	20
De altura	88	35,8	11.599	80
Totales	246	100	14.488	100

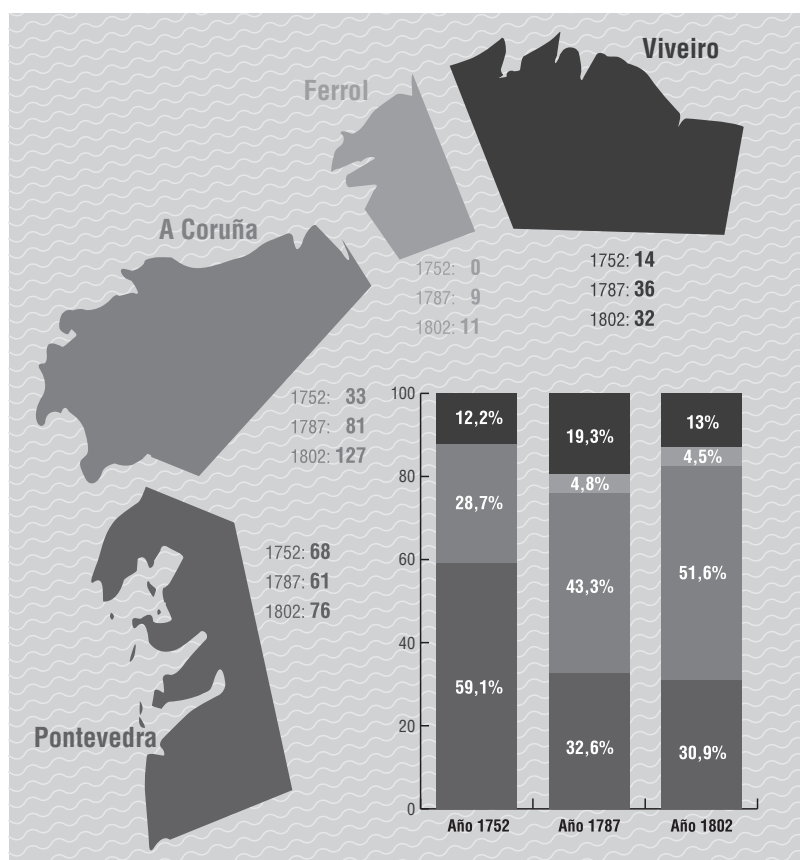
Fuente: AGMAB, 1.984

¹⁹ Las medias gallega y nacional por barco eran de 18,3 y 74,8 toneladas, respectivamente.

²⁰ También los grandes veleros matriculados entre Ribadeo y A Guarda tuvieron por término medio menor capacidad de carga que el conjunto de los nacionales: 131,8 y 150 toneladas, respectivamente.

El carácter marcadamente pesquero de la economía marítima de Galicia se refleja en la distribución de las clases de matriculados. En los inicios del siglo XIX en el litoral de este reino estaba alistada una cuarta parte de la llamada marinería de servicio española (léase pescadores), pero sólo el 6% de los patronos llamados de excepción, aquellos exentos del servicio naval en los buques del rey por comandar embarcaciones de más de 10 toneladas de arqueo²¹.

Gráfico 2. Distribución entre provincias marítimas de la flota mayor matriculada en Galicia, 1752-1802



Por lo que respecta al reparto interprovincial de la flota comercial (Gráfico 2), entre 1752 y 1787 se redujo el número de barcos de cubierta registrados en la provincia marítima de Pontevedra y más en particular en la ría de Arousa (de 45 a 27 barcos). En esta evolución de signo negativo tuvo mucho que ver la guerra arancelaria de España con el gobierno dirigido por Pombal que en 1773 hirió gravemente al cabotaje

21 VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2007).

basado en la exportación a Portugal desde puertos arousanos de sardina salada en establecimientos domésticos²². El cierre *de facto* de este mercado conllevaría la muerte en la ribera o la compra por patrones de otras zonas del litoral gallego de pataches, pinazas y lanzas falcadas dedicados a este tráfico marítimo hacia el reino vecino. Esta crisis en la estructura del comercio tradicional de las Rías Baixas benefició los intereses de los catalanes, cuyas salazones producidas en Galicia se dirigían al Levante²³, y contribuyó a la transformación de Vigo en el gran puerto del sudoeste gallego, superando su inicial condición de foco exportador de sardina. En 1752 los 11 barcos que allí tenían base sumaban unas pobres 239,5 toneladas. En 1787 se habían multiplicado por 8,8 alcanzando las 2.101,5 toneladas de registro bruto²⁴. Para entonces Vigo, base corsaria en períodos bélicos²⁵, exportaba sardina para mercados mediterráneos y vino del Ribeiro para los centros urbanos de Ferrol y A Coruña; redistribuía por mar variados productos nacionales y del Norte de Europa; y desde 1783 estaba habilitado al tráfico con Indias. Este gran desarrollo de la actividad portuaria, motor del despegue demográfico de Vigo, tiene su reflejo en el ranking de localidades por tonelaje. Frente a la relativa dispersión geográfica de la flota pesquera²⁶ contrasta la acusada concentración de la comercial puesta de manifiesto sobre todo en términos de arqueo. Los barcos alistados en los diez puertos representados en la Tabla 4 sumaban 6.420,5 toneladas, el 94% del arqueo conjunto de toda la flota gallega dedicada en 1787 al tráfico costanero o a la navegación europea y transoceánica (Gráfico 4). Ahora bien, la primacía de Vigo en dicha clasificación no se corresponde con su peso relativo en el sistema del comercio marítimo gallego, encabezado de modo muy sobresaliente por el puerto de la ciudad de A Coruña. El devenir histórico de éste vino determinado por el establecimiento del departamento de los Correos Marítimos y su consiguiente e inmediata habilitación al tráfico ultramarino en 1765. A partir de entonces, el puerto coruñés monopolizó primero, hasta 1778, y siguió centralizando después la mayor parte de los intercambios de Galicia con el Nuevo Mundo, aunque ampliándose cada vez más el desequilibrio entre unas importaciones que ganan peso respecto a unas exportaciones que decaen bruscamente²⁷. Gran parte de los lienzos gallegos y demás géneros que salían para Ultramar y los artículos coloniales (cue-

22 Sobre el tráfico de sardina salada entre Galicia y Portugal, MEIJIDE PARDO, A. (1973): 803-823. OLIVEIRA, A. DE, y GARCÍA LOMBARDEO, J. (1979): 134-147. CARMONA BADIA, X. (1983): 394-399. DUBERT GARCÍA, I. (2008a): 230-231.

23 ALONSO ÁLVAREZ, L. (1977): 79-83. CARMONA BADÍA, X. (1982): vol. II, 389-399.

24 AGS, CE, RG, L-273, Fols. 4020r-4022v. AGMAB, 1.953. Estado de flota matriculada de la provincia marítima de Pontevedra.

25 MEIJIDE PARDO, A. (1980): 324-332. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M. (1998): 133-163.

26 En 1787 los 10 primeros puertos de dicha clasificación sumaban 690 barcos, un tercio de matriculados en Galicia (2.024). Vid. Tabla 1.

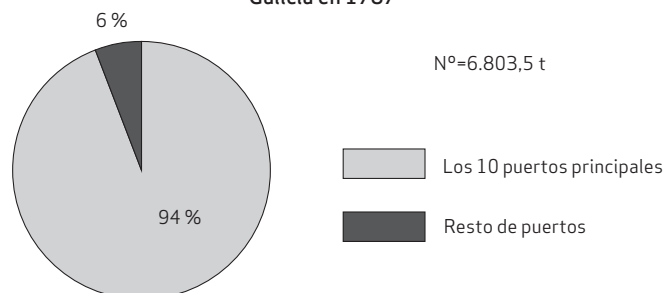
27 ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): 72-85, 160-172, 209-235.

ros, tabaco,...) que entraban en el puerto de la capital coruñesa lo hacían a bordo de buques postales de la Corona, razón por la cual el peso de la flota de titularidad privada no sintoniza con su papel capital en la estructura comercial gallega durante el período estudiado²⁸. Este incontestable predominio se refleja en la recaudación en concepto de la avería ingresada por el Real Consulado de Comercio, una institución al servicio de la elite mercantil coruñesa, a cuyos intereses se subordinó una parte significativa del cabotaje gallego²⁹. Debe tenerse en cuenta el alto valor de los géneros importados desde Indias y que dicho impuesto abonado en las arcas del consulado coruñés se percibió por las mercancías que entraban y salían de puertos de Galicia a bordo de embarcaciones, fuesen o no gallegas (nacionales o extranjeras), para interpretar correctamente la contradicción, sólo aparente, entre la distribución del tonelaje mostrado en la Tabla 4 y la del montante de la avería entre dichos puertos.

Tabla 4. Clasificación de puertos gallegos por tonelaje de flota comercial, 1787		
	PUERTOS	TONELADAS
1º	Vigo	2.101,50
2º	Ferrol	1.233
3º	A Coruña	1.004
4º	Muros	517
5º	Pontevedra	465
6º	Camariñas	318
7º	Ribadeo	267
8º	San Cibrao	263
9º	Corcubión	127
10º	Cee	125

Fuente: AGMAB, 1.953. Doc. Ferrol, 7 de marzo de 1787.

Gráfico 4. Distribución porcentual del tonelaje de la flota comercial matriculada en Galicia en 1787



28 La disponibilidad de los buques correos actuaría de elemento inhibitor de la inversión de los comerciantes coruñeses en la compra de veleros de alto bordo.

29 DUBERT GARCÍA, I. (2008a): 220-230.

En el estado de 1802 los datos correspondientes a la provincia marítima de Pontevedra y los de varias subdelegaciones de la de Coruña no se presentan puerto a puerto. Pero, a tenor de la distribución conocida tres lustros atrás, hay indicios de que al inicio del siglo XIX se había incrementado el grado de concentración de la flota comercial gallega, debido fundamentalmente al crecimiento de la flota de particulares con base en el puerto de A Coruña, que al menos en parte se produjo ya antes del traslado definitivo de la base de los buques correos a Ferrol³⁰: de 11 barcos en 1787 a 29 barcos en 1802, multiplicándose su tonelaje por 4,6 (de 1.004 a 4.603 t, el 31,8% del arqueo global de las embarcaciones mercantes alistadas en Galicia). A dicha concentración también contribuyó la notable subida en número de unidades y en capacidad de carga de las flotas viguesa y muradana, pasando entre una y otra fecha de contar con 14 mercantes (2.101,5 t) a tener 28 (3.003 t) en el primer caso, y de 28 (517 t) a 61 (1.336 t) en el segundo.

En dicho período las cifras absolutas del modesto puerto civil de Ferrol, - animado ante todo por la demanda de consumo de la gran ciudad departamental y de su arsenal, y carente durante décadas de un muelle adecuado para usos comerciales³¹-, y del lucense de Ribadeo se estabilizaron, no así su papel en el tráfico marítimo gallego que se reduciría por la polarización de A Coruña y el despegue de Vigo³². Por su parte, la flota del distrito marítimo de Camariñas decreció en 9 barcos y en 147 toneladas, mientras en el limítrofe de Corcubión el tonelaje de sus embarcaciones aumentó un 216%³³. El limitado conocimiento de las dinámicas del cabotaje gallego en aquel tiempo no ofrece claves interpretativas de esas divergencias. Pero sí hay respuesta para el gran crecimiento de la flota mayor en la subdelegación de Vilaxoán que de sumar 299 toneladas de arqueo a fines del reinado de Carlos III alcanzaba las 965 toneladas en el arranque del siglo XIX. Ello es atribuible principalmente al despegue comercial de Carril, uno de los fielatos de la estructura comercial dirigida desde el Real Consulado de A Coruña, y puerto habilitado en 1793 a la importación de cáñamo y lino del Báltico, gracias a la pre-

30 El estado de flota del que se han extraídos estos datos está fechado en A Coruña el 24 de octubre de 1802. La disposición de Godoy en virtud de la cual se ordena la gestión de dicha flota por parte de la Armada lleva data de 6 de abril de 1802. AGI, Correos, 462B.

31 MONTERO ARÓSTEGUI, J. (1859): 356. Material gráfico sobre proyectos del muelle ferrolano de Curuxeiras “para uso del vecindario” en VIGO TRASANCOS, A. (dir.) (2011). Fichas de catálogo 523, 457, 471, 937 y 938.

32 En el caso particular de este puerto fronterizo con Asturias sus intercambios con Bilbao decayeron notablemente a finales del siglo XVIII. ZABALA URIARTE, A. (2010): 61-86.

33 Esta subida fue fruto de la renovación de la flota. En 1802 en dicho distrito habían alistados 23 barcos, igual número que tres lustros antes. Los que causaron baja fueron sustituidos por otros con el doble de capacidad de carga por término medio.

sión de las principales firmas mercantiles de la burguesía compostelana que allí tuvo lonjas³⁴.

3. Tipologías y usos de las embarcaciones

El tamaño y el campo de actividad determinaron la clasificación básica de la flota según los criterios de la administración de Marina. El uso comercial fue propio, que no exclusivo, de las embarcaciones dotadas con cubierta, elemento estructural de distinción en el recuento oficial de 1752 llevado a cabo por los gestores de las matrículas, no así para las comisiones encargadas de catastrarlas que, por lo general, distinguieron los barcos pesqueros y/o de pasaje de los “grandes” o de “navegación”.

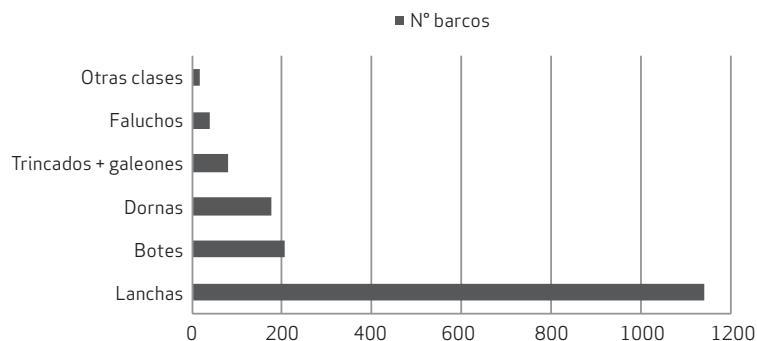
Comenzando por la flota pesquera gallega, el grupo más amplio correspondió a las lanchas. En la documentación del Catastro de Ensenada muchas se identifican genéricamente como barcos de pesca, y en el estado de las matriculadas en 1787 no se distinguen de otros tipos. La representatividad de las lanchas fue incontestablemente superior entre dichas embarcaciones, aunque está sobredimensionada en la relación de 1802 por varias razones (Tabla 5 y Gráfico 5). Porque entre las así clasificadas es casi seguro que figuraban algunos galeones de cerco y de jábega, y, sin duda, en las subdelegaciones de Noia, Caramiñal, Vilaxoán y Redondela, varias decenas de dornas estaban «ocultas» bajo la denominación genérica de lanchas. En las Rías Bajas había entonces bastantes más dornas que las 141 computadas por las autoridades de Marina, pues a lo dicho se añade que las de esta clase catastradas como tales a mediados del siglo XVIII en el distrito de Cangas en la relación de 1802 se registran como botes.

PROVINCIAS	Lanchas	Botes	Dornas	Trincados (galeones)	Faluchos	Otras clases
Viveiro	74	3	1			
Ferrol	133	87	23	51	14	14
A Coruña	198	14	10	30		3
Pontevedra	735	102	141		23	
Totales	1.140	206	175	81	37	17
%	68,8	12,4	10,6	4,9	2,2	1,1

Fuente: AGMAB, 1.984.

34 MEIJIDE PARDO, A. (1984-85): 212-220. En 1787 los nueve barcos matriculados en Carril sumaban 136 toneladas, arqueo inferior al de la corbeta *Nuestra Señora del Carmen* que allí tenía base, junto a un buen número de bergantines, en 1802.

Gráfico 5. Distribución por clases de la flota pesquera gallega, 1802



La ocultación de diferentes tipos de barcos bajo una misma denominación genérica es la respuesta al porqué de la amplísima horquilla de tonelaje de las lanchas según el registro de 1787. La pérdida de los asientos individuales de esta flota para el período estudiado dificulta mucho el cálculo de los arqueos medios³⁵, pero parece que las de mayor capacidad de carga (entre 10 y 15 toneladas)³⁶ se correspondieron casi siempre con los trincados. Estos, también conocidos como galeones, a fuerza de velas o sólo de remos³⁷, fueron indispensables para las faenas con los grandes cercos y con las traíñas³⁸, y para calar las jábegas introducidas por los catalanes en la segunda mitad del siglo XVIII³⁹.

35 Según el estado oficial elaborado por las autoridades de Marina en 1787 el arco de tonelaje de las 31 lanchas matriculadas por el puerto de A Coruña era amplísimo: de 26 a 1 toneladas. El extremo superior tal vez sea erróneo. Según un informe de la Intendencia General de Galicia del año anterior dicho puerto contaba con 4 trincados de 200 quintales (10 t) de porte cada uno; 21 lanchas, la mayoría de 100 quintales y el resto de entre 50-60 quintales; 2 laudes de 30 quintales y dos barcas “correderas” de 130 quintales usadas para pescar “en todos los tiempos en la altura”. MEJIDE PARDO, A. (1984): 63.

36 En 1793 el catalán Felipe Badía poseía uno de 260 quintales (13 t) para uso de la traíña de su propiedad. AGMAB, 1.964. Doc. Ferrol, 27 de junio de 1793. Inusualmente pequeños eran los dos trincados de Corcubión pues cargaban 3,5 toneladas cada uno. AGS, CE, RG, L-250, fols. 118v-119r. El promedio del arqueo bruto de los 46 galeones matriculados en la provincia marítima de A Coruña en 1845 era de 12,5 toneladas. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): 135-164.

37 Los dos galeones, de nombres *San Jorge* y *Nuestra Señora del Monte*, de sendos cercos armados en Camariñas a mediados del siglo XVIII, tenían un arqueo de 300 quintales (15 t) y 12 bancos cada uno. AGS, CE, RG, L 254, fol. 666r. El dato referido a los asientos a bordo lleva a pensar en la ausencia de velamen, como muchos de estos barcos documentados para el siglo XVII. CANOURA QUINTANA, A. (2007): 81-86.

38 Descripciones de la morfología, tamaño y usos de estos aparejos y de otros en las voces correspondientes del *Diccionario de los artes de la pesca nacional*. SÁÑEZ REGUART, A. (1791-1795).

39 En 1824 en la provincia marítima de Pontevedra se contaron 16 galeones de jábega. CARMONA BADÍA, X. (1983), 353. Según informaciones recogidas por Sáñez Reguart las barcas para el calamento de una jábega llevaban a bordo entre 15 y 22 hombres. SÁÑEZ REGUART, A. (1795): Tomo V, 355-356.

Las *volanteiras*, que recibieron este nombre del arte conocido como volanta⁴⁰, figuraron entre las lanchas veleras de mayor tamaño. Desde antiguo, la pesca de merluza con este aparejo tuvo importancia en el Son y en A Guarda. En 1787 todas las lanchas del primero de ambos puertos se registraron con un arqueo de 6 toneladas⁴¹; las más grandes de A Guarda alcanzaban las 13 toneladas y por término medio llevaban 14 hombres a bordo⁴². Una tripulación que doblaba a la propia de las lanchas del *xeito*, de cinco bancos, de este puerto del extremo sur pontevedrés⁴³. Generalmente, los barcos de pesca con “lía y anzuelo” faenaron con menos brazos⁴⁴.

En cuanto a las dornas, sus dimensiones se movieron en una horquilla más reducida que las lanchas. Las de menor capacidad de carga (entre 250 y 500 kilos), tripuladas habitualmente por un marinero jubilado, acompañado a veces por un muchacho, eran propias de la pesca del pulpo, actividad que exige más destreza que esfuerzo físico, y también del marisqueo a flote⁴⁵. A mediados del siglo XVIII tenían amplia representación en destacados puertos gallegos en capturas de este cefalópodo, caso de Cangas, Marín, Carreira, O Grove o la isla de Arousa, por citar cinco de las principales localidades de salida de pulpo curado a lomos de recuas de maragatos para abastecer las ferias y mercados de la Galicia interior y de la Meseta Norte⁴⁶.

El carácter mixto (pesca-cabotaje) propio de la flota gallega del siglo XVII⁴⁷ se había perdido en gran medida en el período estudiado. Ahora bien, se mantenía el secular uso de barcos pesqueros para el pasaje. Aunque había barcas dedicadas en exclusiva a los servicios de transporte de personas y mercancías en el interior

40 Del hecho de que la mayoría de los matriculados de Finisterre percibiesen quiñones del cerco y de volantes se deduce que se empleaban las mismas embarcaciones para faenar con dichos aparejos. AGS, CE, RG, L-242, Fols. 755v-760v.

41 Similar al de las lanchas empleadas en las artes sardineras de cerco en Mugaridos, de entre 130 y 150 quintales. AGMAB, 1.964. Doc. Ferrol, 27 de junio de 1793.

42 AGMAB, 1.953. SÁÑEZ REGUART, A. (1795): 347-348. Las *volanteiras* del siglo XVII contaban con cubierta y se emplearon en el cabotaje. CANOURA QUINTANA, A. (2007): 91-93.

43 SÁÑEZ REGUART, A. (1795): 409-410. Las lanchas del puerto de Redondela empleadas en la pesca de sardina con *xeito* y con *traíña* tenían, según datos del Catastro de Ensenada, unos 12 codos (6,8 mts) de quilla y un arqueo de 2,5 toneladas. AGS, CE, RG, L-272, fols. 3012v-3013r.

44 La mitad de la veintena de lanchas matriculadas en Vigo hacia 1752 presentaron un arqueo de entre 15 y 12 quintales, y llevaron a bordo 6 o 7 tripulantes. AGS, CE, RG, L-273, fols. 4020r-4023v.

45 CANOURA QUINTANA, A. (2007): 95.

46 Según estimaciones de pulpo curado comercializado, en 1787 los arrieros compraron en puertos de la provincia marítima de Pontevedra 645,8 toneladas de este cecial. SÁÑEZ REGUART, A. (1795): 14-16. Referencias al tráfico marítimo de pulpo seco en O Grove en PÉREZ GARCÍA (1979): 289.

47 CANOURA QUINTANA, A. (2007): 81-106.

de las rías⁴⁸, más de un centenar de lanchas, dornas y botes se caracterizaron por dicha pluriactividad⁴⁹. De ello informaron los peritos de los gremios de mar de varias localidades costeras interrogados con el objeto de catastrarlas; las dornas de Mugar dos empleadas en la captura del pulpo pasaban gente a las villas de A Graña y Ferrol y a Esteiro, que ofertaban entonces muchos puestos de trabajo en el arsenal y en las obras de construcción de una gran base naval; la mayoría de los pequeños barcos pesqueros con base en Santa Cristina dos Cobres también conducían personas a Vigo y Redondela desde el embarcadero del Ulló, alternando en este transporte a la ida “a menos que el pasajero elija y ajuste particularmente el viaje con el barquero”. En Noia, por su parte, en el llamado *carreto* con Muros se turnaban semanalmente dos lanchas falcadas que cuando no les tocaba este servicio andaban a la pesca⁵⁰. Esta doble función también se apunta en el estado de flota matriculada de 1787 al clasificarse de modo muy laxo a las lanchas de muchas localidades como «de pesca y pasaje»⁵¹.

Otro uso de las lanchas pesqueras fueron el embarque y desembarque de mercancías en los muelles. En 1802 no había en Vigo embarcaciones dedicadas en exclusiva al llamado tráfico interior portuario, pero sí en otras subdelegaciones marítimas: 2 en Padrón, 5 en Pontevedra y 11 en Vilaxoán. Eran lanchones o gabarras de entre 10 y 35 toneladas de arqueo bruto, o sea, con una capacidad de carga superior a pequeñas embarcaciones de cabotaje⁵².

48 En la lista de oficios de la villa de Carril en 1753 se distinguen las lanchas de pesca de los siete barcos de pasaje “que ay en la ría o puerto de esta villa que desde él navegan al Padrón con el flujo y reflujo de la mar”. En estos servían un total de 33 personas, incluyendo a los patrones. AHPP. Catastro de Ensenada, C-653/1. Y en Ribadeo una embarcación tenía la función específica de conducir regularmente personas y mercancías entre esta villa y Castropol. MEIJIDE PARDO, A. (1971): 62.

49 Sobre los servicios de pasaje durante el siglo XVIII, con amplia clientela en una costa muy recortada como la de Galicia, pésimamente comunicada por viales terrestres, VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2006). Para los siglos XIX y XX, MAIZ VÁZQUEZ, B (2001).

50 AGS, CE, RG, L-159, fol. 2782v; L-246, fols. 119r-199v; L-251, fol. 503r.

51 Todas las registradas en las subdelegaciones de Padrón, Muros, Malpica, Coruña, Betanzos, Pontedeume, Ferrol, Santa Marta de Ortigueira. Y las de los puertos pontevedreses de Campelo-Lourido y Camposancos, en la desembocadura del Miño. AGMAB, 1.953.

52 AGMAB, 1.984. Relación de embarcaciones de comercio matriculadas en la provincia marítima de Pontevedra en 1802. En el registro de 1787 figura al menos una embarcación de “pasaje y pesca” de 26 toneladas en el puerto de A Coruña. Todo apunta a que se trata de una gabarra para el tráfico portuario. Por entonces otra 15 toneladas para “descarga” alistada tenía asiento en el puerto de Pontevedra. AGMAB, 1.953. Estado de embarcaciones de las provincias marítimas de A Coruña y Pontevedra, 1787.

Tabla 6. Clases de barcos de comercio matriculados en Galicia, 1752-1753								
PUERTOS	Patache	Pinaza	Lancha falcada	Bergantín	Fragata	Otra	Desconocida	Total
Muros	8	9						17
Pontevedra			11	1		1		13
Vigo	5	3		1	1	1		11
Camariñas	9							9
Ribadeo	6	2				1		9
Palmeira							9	9
Sanxenxo	6							6
Caramiñal		4						4
Vigo, Stgo. de	1			1		1		3
Marín	3							3
Padrón							3	3
Cambados		1					2	3
Ribeira							3	3
Martín, coto		2						2
Mugardos	1							1
Ferrol	1							1
Pobra do Deán		1						1
Noia	1							1
Coruña, A	1							1
Arousa, isla							1	1
Corcubión		1						1
Laxe	1							1
Corme				1				1
Foz		1						1
Total	43	24	11	4	1	4	18	105
%	41	22,9	10,5	3,8	0,9	3,8	17,1	

Fuente: Respuestas Generales y listas de oficios del Catastro de Ensenada.

En cuanto a la flota comercial, como se muestra en la Tabla 6⁵³ a mediados del siglo XVIII predominaban ampliamente dos tipos⁵⁴ característicos del cabotaje gallego y cantábrico: los pataches y las pinazas, unos y otras con dos gavias y

53 En la columna de otras clases se registran una goleta en Vigo, una vasca en Pontevedra, un paquebote en Ribadeo y una tartana en Santiago de Vigo.

54 Definiciones de las diferentes clases de embarcaciones de comercio en *Diccionario marítimo español* (1864). Sobre las construidas en Euskadi, algunas adquiridas de segunda mano por comerciantes gallegos. ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (2004): 113-138.

casi siempre con arqueos inferiores a las 25 toneladas⁵⁵; sus tripulantes rara vez eran más de ocho, incluido el patrón⁵⁶. Por lo general, los pataches, vecinos de la dársena de Santander pintada por Pereda con paleta costumbrista y nostálgica en *Sotileza*, tuvieron más capacidad de carga que las segundas⁵⁷. Éstas, a diferencia de lo constatado en el siglo precedente ya no se usaban en los cercos ni para capturar congrio o merluza a cordel⁵⁸. Pataches y pinazas dominaron las rutas del comercio gallego con puertos del Norte español y también con los de Portugal. Al tráfico con este reino vecino, con gran vitalidad hasta principios de la década de 1770, como ya se ha apuntado⁵⁹, también se dedicaron embarcaciones sin cubierta. En el estado de 1752 no figura ninguna unidad de flota comercial matriculada en Palmeira ni en la limítrofe Santa Uxía de Ribeira, pero entonces fueron catastradas 9 y 4 embarcaciones en una y otra localidad arousana, respectivamente. De 4 toneladas de porte, tripuladas cada una por 5 hombres y 2 muchachos, regularmente realizaban dos viajes al año cargadas de toneles de sardina salada hacia puertos del norte portugués⁶⁰. Serían similares a las lanchas falcadas «para navegar», que en número de 11 se registraban por aquel entonces en la villa de Pontevedra⁶¹. Éstas no habrían de diferir mucho en capacidad de carga de los tres «barcos grandes» matriculados en Padrón, dedicados al transporte de sal a los alfolíes y de teja y otros géneros “a distintas partes de las rías circunvecinas”⁶².

Muy pocos parecen haber sido los barcos representados en la Tabla 6 con participación en empresas de corso. A bordo de pataches y pinazas se reservaba mucho espacio para mercancías mientras que en los corsarios primaban las necesidades de

55 Sólo 1 de los 7 pataches con tonelaje conocido matriculados en 1752 en el puerto de Camariñas superaban dicho arqueo. AGS, CE, RG, L- 254, Fol.s 668r-682r. Los 6 registrados por el Catastro de Ensenada en Sanxenxo presentaban un arqueo medio de 15,6 toneladas. El de los 5 con base en Vigo era de 16,8 toneladas, siendo muy inferior el promedio de arqueo (7,8 toneladas) de las 3 pinazas allí matriculadas. AHPP, Catastro de Ensenada, C-548/3; AGS, CE, RG, L-273, fols. 4.020 r-4024r.

56 En las escrituras de préstamo sobre quilla y costado por lo común se identifican a los componentes de la dotación del buque cuyo flete es asegurado. AHPP, Catastro de Ensenada, C-590. Lista de oficios de la villa de Por-tonovo.

57 El arqueo medio de las 12 pinazas matriculados en puertos de Galicia en 1802 era de 14,7 toneladas. Y de 22,7 t el de 16 de los 17 pataches. El “patache o pinaza” *San Juan Nepomuceno*, único mercante alistado en la subdelegación del Caramiñal, figura con un porte, del todo inusual, de 140 toneladas. Probablemente este dato sea erróneo. AGMAB, 1.984.

58 CANOURA QUINTANA, A. (2007): 88-91.

59 Véase nota 22.

60 AGS, CE, RG, L 250, fols. 542v-544r, 740v-741r.

61 Anualmente hacían dos o tres viajes a Asturias en busca de cal y traficaban con sardina salada. Estas embarcaciones con falca se computaron a parte de las 10 lanchas pesqueras. La utilidad media anual de las primeras se cifró en 250 rvs; la de las segundas en 80 rvs. AHPP, Catastro de Ensenada, C-620 B/1.

62 AGS, CE, RG, L 252, fols. 698r-703r.

artillería y de amplia tripulación. Al menos durante la Guerra del Asiento, se prefirieron las llamadas *vascas*⁶³, adquiridas en el amplio mercado de segunda mano que tuvo en Vigo un importante centro⁶⁴.

A principios del siglo XIX el reparto por clases de la flota comercial gallega había cambiado sustancialmente respecto a cinco décadas atrás (Tabla 7 y Gráfico 6), debido en gran parte a la apertura de Galicia al tráfico colonial. Mientras pataches y pinazas estaban en franco retroceso, ganaban terreno los quechemarines, cuyo número seguiría creciendo⁶⁵. Más tardíamente lo harían los pailebotes, cuyo papel en el cabotaje gallego a partir de la segunda mitad del siglo XIX fue importante aunque esté pendiente de cuantificar a partir de registros individuales de matrícula de embarcaciones⁶⁶. Más allá de alguna especificidad local⁶⁷, lo más reseñable es el predominio descollante de los bergantines. Prácticamente desconocidos en 1752, medio siglo después eran 90 y sumaban 7.511 toneladas, el 51,8 % del arqueo global de la flota comercial gallega.

	Nº de barcos (A)	Toneladas (B)	B/A
Bergantines	90	7.511	83,4
Quechemarines	33	552	16,7
Lanchas falcadas	29	313	10,8
Pataches	17	513	30,2
Bascotes	15	260	17,3
Paquebotes	15	625	41,7
Fragatas	13	3.208	246,8
Pinazas	12	176	14,7
Diates	6	248	41,3
Goletas	4	288	72
Lugres	4	77,5	19,4

63 Del tipo chalupa. ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (2004).

64 Datos sobre corsarios armados en Galicia en esos años en AGS, Secretaría de Marina (SMA), 532 a 537.

65 En 1802 los quechemarines matriculados en puertos de la provincia marítima de A Coruña eran 18. En 1845 su número había ascendido hasta 41. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): 136-137.

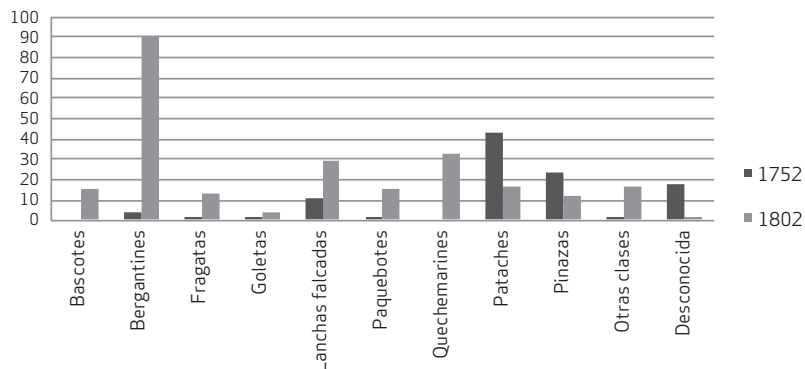
66 PEREIRA, D. (2007): 41-51.

67 5 de los 6 *diates*, todos productos de los astilleros portugueses, estaban matriculados en la subdelegación de Sanxenxo. Las pequeñas falcas eran propias del tráfico marítimo con base en el puerto de Muros donde en 1802 se alistaban 26 de las 29 embarcaciones de este tipo, con un arqueo medio de 11,2 t.

	Nº de barcos (A)	Toneladas (B)	B/A
Corbetas	3	546	182
Balandras	3	149	49,7
Lancha corsaria	1	6	6
Barco	1	15	15

Fuente: AGMAB, 1.984.

Gráfico 6. Distribución por clases de la flota comercial gallega, 1752-1802



A la altura de 1802, mientras la práctica totalidad de las embarcaciones pesqueras gallegas eran de “fábrica del país”, es decir, habían sido botadas en playas no alejadas de los puertos donde tenían rol, la mitad de la flota de cabotaje alistada en el litoral entre Ribadeo y A Guarda pero sólo 7 de los 52 mercantes⁶⁸ con 100 o más toneladas habían salido de astilleros nacionales. Esta dependencia de los productos extranjeros, –muchos comprados luego de miles de horas de mar–, que justificó medidas proteccionistas en la esfera del comercio con Indias⁶⁹, fue especialmente acusada en Galicia debido a las deficiencias infraestructurales y técnicas que caracterizó al sector de la construcción naval gallega por cuenta de particulares⁷⁰. Una actividad, la de la carpintería de ribera que, dicho sea de paso, apenas ha dejado rastros documentales en forma de contratos o ajustes con clientes. Por ello y por la falta de los asientos individuales de embarcaciones en sus correspondientes libros registro, y de fuentes iconográficas, determinar el grado de fosilización

68 Matriculados por los siguientes puertos: 21 en A Coruña, 16 en Vigo, 5 en Ferrol, 3 en Ribadeo, 2 en Carril, 1 en Muros e igual número en Corcubión, Celeiro, Baiona y en el Caramiñal.

69 DELGADO RIBAS, J. M. (1983): 46, 54. ALFONSO MOLA, M. (1997): 127-157.

70 VÁZQUEZ LIJÓ, J.M. (2010).

de la morfología de la flota pesquera gallega a finales del Antiguo Régimen es tarea muy complicada⁷¹.

4. Los propietarios de la flota gallega

Sin necesidad de un cotejo sistemático de nombres en las listas de oficios del Catastro de Ensenada, puede afirmarse a ciencia cierta que a mediados del siglo XVIII la gran mayoría de las unidades de la flota menor gallega eran de matriculados (los únicos que podían faenar a bordo de ellas), o de viudas del gremio de mar⁷². Y unas decenas de lanchas y dornas pertenecían a profesionales no marítimos, como modestos comerciantes, escribanos o hidalgos, que ingresaban algunos quiñones del producto de la pesca y del pasaje⁷³. Por entonces eran contadas las personas que poseían tres o más lanchas⁷⁴ o dornas de pesca⁷⁵. Tampoco era común que una de éstas fuese compartida por más de dos individuos, siendo excepcional el caso de Celeiro⁷⁶. Entre los propietarios de este tipo de embarcaciones eran amplísima mayoría los matriculados y, en general, la relación un barco pesquero/un dueño era predominante. Si en una muestra de 355 lanchas, el porcentaje de las poseídas a medias es del 11%, en un conjunto de 437 dornas baja hasta el 6%⁷⁷. (Tablas 8 y 9 y Gráficos 7 y 8).

71 Para el caso del bote tradicional hay indicios de una congelación secular de sus características físicas. MÖRLING, S. (2005): 24-25.

72 De las 19 lanchas de Porto do Son y de las 21 embarcaciones de pesca (sin distinción de clase) alistadas en Rianxo, 5,5 y 3, respectivamente, pertenecían a personas no matriculadas. Las 13 lanchas del Caramiñal eran todas de pescadores, y en Finisterre tan sólo 3 “labradores” tienen parte en su flota pesquera. AGS, CE, RG, L-242, fols. 755v-760v; L-251, fols. 225-241v; 432v-439v; L-253, fols. 253, fols. 408r-410v.

73 D. Manuel de Saco Bolaño tenía dos de los tres barcos de pasaje del puerto de Vilanova de Arousa en 1753. AHPP. Catastro de Ensenada, C-653/1. D. Juan Noguero era propietario del que circulaba entre la isla de Cortegada y la villa de Carril. AGS, SMA, 259. Doc. Carril, 3 de diciembre de 1750. En la parroquia de San Xoán de Baión una de las dos embarcaciones de pasaje en el río de Puente Arnelas pertenecía al escribano Manuel Pita. AHPP, Catastro de Ensenada, C-653/1.

74 Tres tiene en Noia José de Chouza, otras tantas Juan Martínez en Ribeira y cuatro Fernando de la Vega en Mugarodos, quien además posee un bote «para su diversión». AGS, CE, RG, L- 251, fol. 502v; L-250, fol. 543r. L-159, fols. 2782r-2782v.

75 En Mugarodos, puerto con 50 dornas, son cuatro los matriculados que poseen dos cada una. En Carreira (49 dornas) y en Requeixo (39 dornas), son sólo dos las personas con un par de estos barcos.

76 Las cuatro lanchas con base en este puerto lucense son «propias por partes iguales» de un total de 41 matriculados. AGS, CE, RG, L-206, fols. 612r-613r.

77 De los 18 barcos de pesca, de clase desconocida, catastrados en Rianxo, 16 son de un solo propietario y los dos restantes poseídos a medias. AGS, CE, RG, L-251, fols. 433r-435r.

Tabla 8. Reparto de la propiedad de lanchas de pesca matriculadas en Galicia, 1752-1753				
LOCALIDADES	De 1 propietario	De 1 propietario+consortes	De 2 propietarios	De 3 propietarios
Muros	68		1	
Redondela	47			
Cangas	42		6	1
Palmeira	31	1	1	
Marín	20	10		
Vigo	21			
Corcubión	4		13	
Ribeira	12	1		
Malpica	2		9	2
Pontevedra	10			
Mugardos	9			
Arousa, isla de	5		1	
Foz	1	3	2	
San Cibrao	2		3	
Totales	274	15	36	3

Fuente: Respuestas Generales y Listas de Oficios del Catastro de Ensenada.

Tabla 9. Reparto de la propiedad de dornas matriculadas en Galicia, 1752-1753				
LOCALIDADES	De 1 propietario	De 2 propietarios	De 3 propietarios	De consortes
Grove, S. Martiño de O	92			
Mugardos	50			
Carreira	47	2		
Arousa, isla de	47	2		
Requeixo	26	9	3	
Martín, coto de	31			
Ferrol	26	2		
Coruxo	11	12		
Cobres, Sta. Cristina	20			
Cangas	22			
Palmeira	19			
Marín	14			2
Totales	405	27	3	2

Gráfico 7. Reparto de la propiedad de lanchas de pesca en Galicia, 1752-53

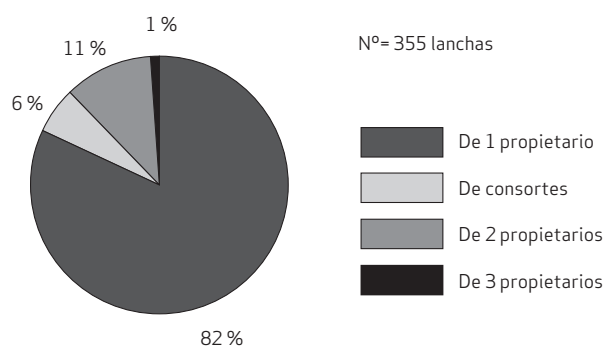
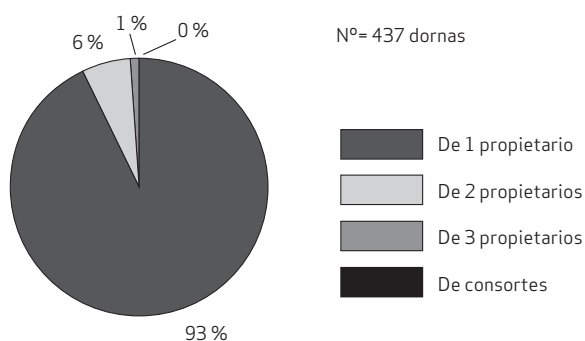


Gráfico 8. Reparto de la propiedad de dornas en Galicia, 1752-53



La copropiedad de las lanchas, por mitades iguales, poco común en las Rías Bajas, por el contrario era frecuente en puertos de la Costa da Morte, como Corcubión, Malpica y, muy probablemente, también en Fisterra. En este último se armaba un arte de cerco y hay indicios de que varios matriculados y algún tratante de sardina ajeno al gremio de mar, tenían porciones del galeón necesario para su manejo⁷⁸. En general, la propiedad de este tipo de barcos, los de mayor tonelaje entre los pesqueros y los de más alto precio, estuvo más repartida. En Corcubión, uno era de siete propietarios y otro de cuatro. Sin salir de la antigua provincia marítima de A Coruña, tanto el trincado de Muxía como el de Laxe eran de dominio colectivo, de las decenas de hombres y viudas que tenían parte en el cerco o traña de

⁷⁸ No ha sido posible conocer el régimen de propiedad de los 12 barcos «grandes y pequeños» de este puerto. No se conserva el Real de Legos de la parroquia de Duio y en la lista de oficios sólo se identifican a una parte de los dueños de las embarcaciones. Al menos 3 estaban poseídas por mitad y una por tercias partes. 4 personas tenían 1/8 parte de un barco, probablemente un galeón o trincado. AGS, CE, RG, L-242, fols, 755v-760v.

cada una de dichas localidades. No obstante, aquí y en todos los puertos, en mayor o menor medida, se constataban desigualdades en el reparto de los quiñones. El producto del cerco de Laxe se distribuía en 63, 16 en manos de gente sin matricular, entre la que sobresalía D. Antonio de Vales, receptor del alfolí de dicho puerto, con seis quiñones y a cargo («con especial cuidado») del galeón⁷⁹. Varios de estos trincados pertenecieron a personas que nada tenían de pescadores. El asturiano D. Juan Antonio de Poladura poseía dos: uno en la villa de Pontevedra, donde tenía abierta lonja de comercio, y otro en Combarro⁸⁰. Y también dos (el de Mugaridos y el de Ferrol) eran propios de D. Baltasar Martínez, vecino de Pontedeume, con muchas yeguas y vacas “a la ganancia”⁸¹.

Por lo que respecta a los llamados fomentadores, con protagonismo creciente en el sector pesquero gallego a partir sobre todo de la década de 1770, comenzaron por adquirir grandes redes, fuesen los conocidos cercos y traíñas o las nuevas y polémicas jábegas de arrastre. Pero ya antes de arrancar el siglo XIX en algún puerto, caso de Mugaridos, una parte significativa de la flota estaba en manos de matriculados catalanes. En 1793 en dicha localidad del área ferrolana residían un total de 16 patrones naturales de Cataluña que poseían diez lanchas, siete laúdes y un galeón⁸²: en conjunto, más de 1/3 de las embarcaciones alistadas allí por aquel entonces⁸³. Con carácter general, el peso de estos fomentadores (la mayoría oriundos de ese principado), comerciantes de sardina salada, entre los propietarios de flota pesquera gallega aumentará de modo sustancial durante el siglo XIX, particularmente en el segmento de los trincados o galeones⁸⁴.

En cuanto a las embarcaciones dedicadas a la navegación mercantil, entre 1752 y 1802 creció notablemente la representatividad como armadores de la burguesía comercial de los pocos puertos gallegos habilitados al comercio colonial o internacional. Estas firmas de giro contaban entre sus bienes con bergantines, fragatas

79 AGS, CE, RG, L-254, fols. 334r-334v; L-255, fols. 150r-153r.

80 Mientras que en la cercana Marín era del matriculado Sebastián Fortes y consortes. AGS, CE, RG, L-240, fols. 246v-247r; L-246, fol. 38r.

81 Indudablemente no se trata de un matriculado. Posee una treintena de yeguas y más de una docena de vacas con crías. La mayoría de este ganado se explotaba en régimen de aparcería. ARG, Catastro de Ensenada, 2288, fols. 20v-21v.

82 Destacaba Felipe Badía, con dos lanchas de pesca y un galeón de la traíña de la que era armador y maestre. AGMAB, 1.964. Doc. Ferrol, 27 de junio de 1793. Sobre esta colonia, MEIJIDE PARDO, A. (1984b): 7-38.

83 En el estado cuantitativo de flota matriculada en 1787 Mugaridos figura con 50 embarcaciones. AGMAB, 1.953.

84 Hacia 1824 los fomentadores poseían el 87,5 % de los galeones de jábega, una cuarta parte de las lanchas *xeiteiras* y *volanteiras* y menos del 5% de los barcos de pesca más pequeños, tipo bote o falucho. CARMONA BADÍA, X. (1983): 352-353. A mediados del siglo XIX los propietarios de fábricas de salazón sobresalían entre los clientes de los carpinteros de ribera del distrito de Corcubión. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): 171-187.

y corbetas de alto bordo, cuyo precio (por lo regular por encima de los 500 reales/tonelada)⁸⁵ excedía las posibilidades económicas de una pequeña sociedad de matriculados, y ya no digamos de un agremiado del mar a título particular.

Hacia 1750 los matriculados eran dueños de la mayoría de los barcos de cabotaje registrados en Galicia. La copropiedad fue un régimen bastante más extendido en lo que concierne a esta flota que entre la pesquera (Tabla 10 y Gráfico 9) y por lo común aunó intereses de convecinos⁸⁶. A la luz de los datos del Catastro de Ensenada, y particularmente del cálculo del rendimiento en reales de vellón de los quiñones del producto obtenido del ejercicio de la navegación⁸⁷, se evidencia que los patrones solían ser dueños únicos o tener parte en los pataches o pinazas que comandaban⁸⁸. Estos patrones o maestros por lo general formaron parte los estratos superiores de los gremios de mar. Habitualmente ocuparon puestos directivos de estas asociaciones, con frecuencia poseyeron embarcaciones pesqueras⁸⁹ y, en el caso particular de Vigo, durante la Guerra del Asiento (1739-1748)

85 Una tabla de precios de buques negreros con base en el puerto coruñés durante el primer cuarto del siglo XIX en ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): 229. En 1755 el patrón vigués Manuel Tasorel vendió por 8.306 reales (a razón de 276 rs/t) la mitad de su embarcación *Nuestra Señora de la Soledad, San Antonio y Ánimas*, de 60 toneladas. AHPP, Protocolos de Juan Antonio Blanco, 2.098 (4). Fols. 10r-11r.

86 Aunque no siempre. La mitad de una de las dos pinazas matriculadas en el puerto arosano de Pobra do Deán para el comercio con Portugal y Vizcaya era de un matriculado de Muros, e igual parte de una pinaza de este último puerto de un vecino de Santiago de Compostela. Uno de los tres “barcos grandes” con base en Padrón era en copropiedad de otro compostelano. AGS, CE, RG, L-240, fol. 351v; L-253, fol. 434r; L-252, fol. 699r.

87 En ocasiones los peritos responsables de los informes solicitados por los comisionados a cargo de la Única Contribución indican la condición de gremiales de tierra de los propietarios de embarcaciones, como también de los beneficiarios de quiñones de pesca. Por ejemplo, en el caso de la villa de Padrón se precisa que de las 17 personas que tienen parte en los 3 barcos grandes allí matriculados, todos navegan en ellos, salvo dos. AGS, CE, L 252, fols. 699r-699v. Por otra parte, el uso del *don* es indicativo de un prestigio social característico de los hidalgos y grupos asimilables, y del que carecen los matriculados por más que sus ingresos sean en algún caso superiores a los de un escribano.

88 8 de los 9 barcos de tráfico matriculados en Portonovo y 6 de los 9 en Camariñas en 1752 tenían a su patrón como único dueño. Las 11 lanchas falcadas con puerto base en la villa de Pontevedra eran de otros tantos patrones. AHPP, Catastro de Ensenada, C-590/2, fols. 34v-37r. AGS, CE, RG, L- 254, Fols.s 668r-682r.; C-620 B/1.

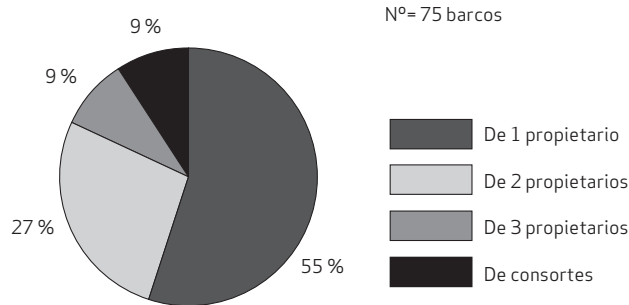
89 Cada uno de los tres patrones de Cambados que poseen individualmente 1 barco falcado para el tráfico de sardina a Portugal son dueños a mayores de 1 lancha de pesca. AGS, CE, RG, L-248, fols. 454v-455v. Domingo Sarmiento, patrón y dueño de uno de los tres pataches de Marín, poseía también una lancha de pesca. AGS, CE, RG, L-246, fols. 37v-38v. En Muros, Francisco de Hevia tiene una pinaza y 1 lancha falcada, y Matías de Sendón y Pedro de Hermida comparten por mitad una pinaza y separadamente son dueños de una lancha falcada. Y en el puerto del Caramiñal, 3 de los 4 matriculados copropietarios de pinazas tienen cada uno una embarcación pesquera. AGS, CE, RG, L-240, fols. 529v-536r; L-253, fols. 4085-100v.

practicaron el corso e incluso armaron con capital propio buques contra los enemigos de la Corona⁹⁰.

Tabla 10. Reparto de la propiedad de embarcaciones con cubierta matriculadas en Galicia, 1752-53					
LOCALIDADES	Barcos	De 1 propietario	De 2 propietarios	De 3 o más propietarios	De consortes
Muros	17	7	9	1	
Camariñas	9	6	2	1	
Vigo	11	11			
Portonovo	9	8	1		
Sanxenxo	6	1	1		4
Caramiñal	4		4		
Padrón	3		1	2	
Cambados	3	3			
Marín	3				3
Pontevedra	2	2			
Martín, coto de	2		2		
Arousa, isla de	1			1	
Noia	1	1			
Ferrol	1	1			
Corcubión	1	1			
Laxe	1			1	
Corme	1			1	
Totales	75	41	20	7	7

90 Martín Pequeño, dueño en 1753 de un patache de 25 toneladas, pocos años atrás realizó varias campañas a corso. En esta lucrativa actividad, no exenta de riesgo, le superó Juan Fernández del Villar, que en la documentación catastral figura como dueño de una goleta de 12 toneladas para el cabotaje y de dos embarcaciones pesqueras. Abundantes datos de las operaciones corsarias con base en Vigo en AGS, SMA, 532, 533, 534, 535, 536, 537; AHPP, Protocolos de Juan Antonio Blanco, 2.096 (7), 2.096 (12), 2.097 (1), 2.097 (2), 2.97 (4), 2.097 (8); Protocolos de Juan de Silva, 2.886 (3), 2.886 (4), 2.886 (5), 2.886 (6), 2.887 (1). CARMONA BADÍA, X. (1989): 219-221.

Gráfico 9. Reparto de la propiedad de barcos de cubierta en Galicia, 1752-53



A su vez, algunos eclesiásticos invirtieron parte de sus rentas en el comercio marítimo. Prestaron dinero a riesgo de mar para fletes⁹¹ y tuvieron parte en la propiedad de barcos con cubierta, en particular en los de «revenir a Portugal»⁹². Tanto o más importante que el papel de presbíteros y párrocos en tales actividades económicas fue el jugado por los hidalgos⁹³. Por lo común, a título particular un miembro de la baja nobleza tan característica de la estructura social de la Galicia del Antiguo Régimen, participó en la propiedad de una de estas naves⁹⁴, de ahí la nota distintiva de los señores de la casa de Goiáns en la costa del Barbanza. Entre las décadas de 1740 y 1770, poseyeron entre 9 y 6 barcos de cabotaje matriculados en varios puertos de esta comarca coruñesa enmarcada por la ría de Arosa⁹⁵.

91 Varios contratos de préstamo-seguro marítimo suscritos en 1747 por doña Jacinta Pereira de Valverde, ermitaña en el santuario O Castro, con matriculados vigueses en AHPP, Protocolos de de Juan Antonio Blanco, 2097 (10). Sobre la penetración de capital externo en las pesquerías gallegas antes de la llegada de los catalanes, CARMONA BADÍA, X. (1989): 217-221. Para la jurisdicción de la Lanzada. PÉREZ GARCÍA, J. M. (1979): 289.

92 D. Matías de Abal, presbítero de Sta. Uxía de Ribeira era dueño de la mitad de una pinaza matriculada en el límite coto de Martín, que estaba dedicada a dicho tráfico con el reino vecino. Su homólogo de Portonovo don Carlos Medrano poseía también a medias un barco “para beneficiar brea a Francia y otras partes”. En 1753 el patache *Nuestra Señora del Socorro*, matriculado en Sanxenxo, era por tercias partes iguales de su patrón, del escribano Domingo Antonio Padín, y del presbítero Don Andrés Peón, AHPP, Catastro de Ensenada, C-548/3; AGS, CE, RG, L-253, fol. 347v. AHPP, Catastro de Ensenada, Real de Legos de la villa de Portonovo, L-121 OLIVEIRA, A. DE, y GARCÍA LOMBARDEIRO, J. (1979): 134-147. MEIJIDE PARDO, A. (1973): 803-823.

93 El Marqués de Figueroa poseía en 1752 un bergantín además de una de las diez lanchas de pesca matriculadas en la villa de Pontevedra. AGS, CE, RG, L-242, fols. 159r-159v. Es uno de los contadísimos titulados gallegos que tiene un bien de este tipo.

94 Dña. María Antonia Patiño, que comparte mesa y manteles con D. Juan Antonio Arredondo, prior de la colegiata de Muros, posee un patache y una pinaza, de 9 y 6 tripulantes, respectivamente. D. Domingo Antonio Fernández Duque, escribano de número y ayuntamiento de dicha villa, tenía media pinaza, al igual que doña Juana Losada en el Caramiñal. AGS, CE, RG, L 240, fols. 529v-534r; L- 253, fol. 408v.

95 Entre los bienes dejados a su muerte en 1751 por don Juan Antonio Caamaño se inventariaron 9 de estas embarcaciones, 5 de ellas en copropiedad. Con un valor conjunto de 28.500

Entre la nómina de propietarios de este tipo de embarcaciones en tiempos del Catastro de Ensenada también figuraron comerciantes. La penetración de capital externo a los gremios de mar se materializó, repetimos, sobre todo en la financiación y seguro de los fletes sujetos a diversos tipos de interés, pero también en la propiedad de barcos de tráfico mercantil. El único patache, de 50 toneladas, matriculado en A Coruña en 1752 era de don Francisco González Villamil, quien a tenor de los ingresos estimados y del tamaño del servicio doméstico, estaba a la cabeza de los mercaderes de la ciudad⁹⁶. En las villas de Pontevedra y Vigo descolló el papel de los comerciantes de grueso de origen foráneo como armadores de barcos de cabotaje. Para muestra, el citado Poladura que poseía en el puerto de la capital del Lérez una vasca⁹⁷. El francés don Pedro Tournelle, afincado en la parroquia de Santiago de Vigo, con negocios en el corso, en el tráfico marítimo y en la salazón de sardina, era dueño de uno de los contadísimos bergantines matriculados en Galicia en tiempos de Fernando VI, mientras en la cercana villa de Vigo, el vallisoletano don Mateo Linares, poseía una pinaza y una fragata, quizás la única con rol en un puerto gallego en aquel tiempo. El resto de los once barcos de comercio allí alistados eran propiedad, a título individual, de destacados miembros del cuerpo de matriculados. En contraposición extrema, en 1753 el bergantín matriculado en Corme era compartido por seis personas, entre las que no figuraba su patrón. Personas que tenían más intereses en la exportación de encajes y en la importación de hierro vizcaíno que en la pesca. Toda una excepción⁹⁸.

A consecuencia del crecimiento experimentado por el tráfico internacional, y muy especialmente el ultramarino, con base en un puñado de puertos gallegos el número y el tonelaje de los barcos matriculados en este litoral empleados en la navegación, y muy especialmente en la de altura, que pertenecían a compañías comerciales se multiplicó entre 1752 y 1802. Ya antes de esta última fecha los pocos mercantes de particulares con base en el puerto de A Coruña eran de un reducido grupo de comerciantes al por mayor, con lonja cerrada. Entre ellos los hermanos Llano, originarios del Somorrostro, capitanes de Correos Marítimos⁹⁹, y, despuntando sobre todos, el castellano Jerónimo Hijosa en su condición de armador en tiempos de paz y en tiempos de guerra. Nombre propio en el comercio colonial, y

reales, casi todas estaban alistadas en los puertos de Palmeira y Caramiñal. Dicho hidalgo tenía invertido 30.000 reales a riesgo de quilla y costado de más de la mitad de esa cantidad a un 10% de interés. Su heredero continuó con estos negocios. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): 61, 90.

96 Se le estiman unas ganancias anuales de 25.000 reales y cuenta con dos mancebos y dos criadas. BARREIRO MALLÓN, B. (1990): 24-26, 136.

97 AHPP, Catastro de Ensenada, C-620 B/1.

98 AGS, CE, RG, L-248, fols. 674r-680v.

99 ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): 60-67. Sobre la carrera de los Llano como oficiales de la flota postal VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2015): 220-225.

subvencionado empresario pesquero, poseía en 1778 cinco de los nueve buques de tráfico con rol en dicho puerto¹⁰⁰.

Hijosa formó parte del minoritario grupo de comerciantes dueños de la práctica totalidad del medio centenar de barcos gallegos con 100 o más toneladas. Las casas de don Cosme de la Isla Cobián, de origen astur, y de la viuda de Vieites, poseían los de mayor arqueo registrados en la subdelegación de Pontevedra¹⁰¹, centro de sus negocios. Durante las guerras napoleónicas sendas firmas de giro armaron buques contra enemigos de Su Majestad, actividad en la que destacó el capitán corsario D. Juan Antonio Gago de Mendoza¹⁰².

Entre los dueños de los mercantes alistados en la subdelegación marítima de Vilaxoán, se cuentan relevantes miembros de la burguesía compostelana. Su condición de mayoristas en el comercio de lino, nutriente de la industria doméstica de los lienzos gallegos, y la diversidad de sus negocios (tráfico colonial, fábrica de curtidos, comercio de tejidos nacionales y de vinos franceses,...) tienen reflejo en los inventarios y en los balances de firmas de referencia en el panorama mercantil gallego¹⁰³. Hablamos de las casas del asturiano don Ramón Pérez Santamarina, propietario de dos bergantines y de un lugre, y del riojano don José de Andrés García, a nombre de cuya compañía comercial figuran tres grandes barcos, que suman un tercio del tonelaje total de los 17 registrados en dicho distrito arosano¹⁰⁴.

Un protagonismo equivalente, e incluso mayor, al de los mencionados en el tráfico marítimo con base en Carril, lo tuvieron don Buenaventura Marcó del Pont y don Pedro Abeleira en Vigo, donde ocuparon la cúspide del poder económico y tuvieron asiento en su consistorio¹⁰⁵. En 1802 los nueve barcos que figuraban a su nombre como dueños únicos o en copropiedad sumaban 1.306 toneladas, el 43% de las correspondientes a los 28 buques de dicha clase alistados en el puerto de la capital viguesa. El resto de propietarios lo componían patrones, pilotos y piloti-

100 Un bergantín y cuatro fragatas eran propiedad de este riojano. Hijosa ocupa las posiciones de cabeza en el ranking de exportadores a América desde el puerto herculino. ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): 61, 189. MEIJIDE PARDO, A. (1967): 85-73. Sobre su actividad como promotor de pesquerías alternativas MARTÍNEZ SHAW, C. (2002): 175-183

101 El primero los bergantines *El Favorito de Pontevedra* y *San Sebastian*, alias *El Comercio*, de 70 y 100 toneladas respectivamente. Por su parte otro buque de esta misma clase, nombrado *Serafín y Virgen del Portal*, de 110 toneladas, estaba a nombre de la firma Viuda de Vieites & Cía. AGMAB, 1.984. Relación de flota matriculada de la provincia marítima de Pontevedra en 1802.

102 FORTES, A. (2001): XCV-XCVI. En 1802 era dueño de la pinaza *El Vencedor* (20 t)

103 BARREIRO FERNÁNDEZ, X. R. (1988): 269-295; SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P. (1994): 195-220.

104 330 de 990 toneladas. La goleta *La María* (80t), el bergantín *El Ligero* (100t) y la corbeta *Nuestra Señora del Carmen* (140t). AGMAB, 1.984.

105 MEIJIDE PARDO, A. (1980): 324-331. GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M. y TIZÓN RODRÍGUEZ, J. A. (2003): 61-92, y (2004): 81-117

nes¹⁰⁶, y otros comerciantes, de diferente fortuna (Velázquez Moreno, Rodríguez Avalle y Llorente) unos más próximos y otros más alejados a la crema mercantil viguesa, entre los que no faltan algunos catalanes (Lluch & Cia). Pero será durante la segunda mitad del siglo XIX cuando el protagonismo de los empresarios de este origen mediterráneo como armadores en Galicia alcance sus mayores cotas, debido al incremento de la demanda de sardina salada en el Levante español y, secundariamente, al creciente destino italiano para este producto a bordo de buques de los dueños de las salazones¹⁰⁷.

5. Conclusiones

En la segunda mitad del siglo XVIII tuvieron base en Galicia en torno a 1/3 de las embarcaciones pesqueras matriculadas en puertos españoles. El grado de dispersión espacial de esta flota, caracterizada por su empleo en usos diversos (en especial en servicios de pasaje) fue relativamente moderado, repartiéndose 6 de cada 10 unidades entre los puertos de las Rías Baixas, cuya actividad económica dependía en alto grado de las capturas y salazón de sardina, industria con progresiva protagonismo de los fomentadores catalanes desde la década de 1770. El peso de éstos entre los dueños de las embarcaciones pesqueras fue ligero antes del siglo XIX. Lanchas, botes y dornas, (los tres tipos más abundantes) en el período estudiado pertenecieron mayoritariamente a matriculados, con frecuencia en régimen de copropiedad.

Por lo que concierne a la flota mayor, entre 1752 y 1802, fundamentalmente como consecuencia de los términos de la apertura de Galicia al tráfico ultramarino, se produjo una acusadísima polarización comercial en esta costa que explica el gran crecimiento del tonelaje de este sector, su elevadísima concentración en

106 Como don José Estévez, don Tomás Estévez, don Juan Antonio Marz, patrón de excepción, piloto y piloto práctico respectivamente. Probablemente Francisco Fernández del Villar, dueño de un bergantín de 88 toneladas, sea un matriculado hijo del citado capitán y armador corsario del mismo apellido, activo décadas atrás.

107 Los rendimientos decrecientes de la industria salazonera en las décadas de 1830-1840 motivaron la diversificación de los inversiones de los fomentadores, ergo catalanes (sinonimia propiciada por los escritos de la época) con nuevos negocios en el transporte de emigrantes gallegos a Cuba y en la extracción de maíz desde Galicia hacia Cataluña. CARMONA BADÍA, X. (1996): 109-112. Los empresarios salazoneros de origen catalán eran propietarios de la gran mayoría de los mercantes a vela matriculados en el distrito marítimo del Caramiñal durante la segunda mitad del siglo XIX. Tanto o más por los estrechos vínculos empresariales y familiares de estos armadores en Cataluña, que por las limitaciones estructurales y técnicas de las carpinterías de ribera gallegas, se explica que muchos de estos barcos fueron botados en astilleros barceloneses y gerundenses. VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): 49,55.

dos puertos (A Coruña y Vigo) y cambios radicales en el reparto por clases de las embarcaciones. La representatividad de los pataches y pinazas del cabotaje, muy alta a mediados del siglo XVIII y en manos de patrones matriculados y/o de rentistas y pequeños burgueses del litoral, había menguado muy considerablemente cincuenta años después. Entonces, la flota comercial gallega estaba dominada en número y sobre todo en arqueo global por los bergantines, que junto a un pequeño puñado de fragatas y otros barcos de más de 100 toneladas, sumaban menos de un centenar de mercantes dedicados a la navegación de altura que figuraban entre los bienes de las principales firmas comerciales radicadas en el puñado de puertos de Galicia habilitados al tráfico internacional.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO MOLA, M. (1997): «Navegar sin botar. El mercado de embarcaciones de segunda mano en la Carrera de Indias (1778-1797)», *Jaahrbuch für con Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas*, 34: 127-157.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1986): *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia (1778-1818)*, A Coruña, Consellería da Presidencia de la Xunta de Galicia.
- ALONSO ÁLVAREZ, L. (1996): «Emigrantes catalanes en Galicia, 1760-1830», en PÉREZ PICAZO, M.^a T., SEGURA I MAS, A., y FERRER I ALÓS, LL., (eds.): *Els catalans a Espanya, 1760-1914*, Barcelona, Universitat de Barcelona: 97-107
- BARREIRO FERNÁNDEZ, X. R. (1988): «La burguesía compostelana: la familia “de Andrés García” (1760-1815)», en VILLARES PAZ, R. (ed.): *La ciudad y el mundo urbano en la historia de Galicia*, Santiago de Compostela, Tórculo Edicións: 269-295.
- BARREIRO MALLÓN, B. (1990): Introducción a *La Coruña, 1752. Según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*, Madrid, Ediciones Tabapress.
- BURGOS MADROÑERO, M. (2003): *Hombres de mar, pesca y embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-850)*, Sevilla, Junta de Andalucía.
- CANOURA QUINTANA, A. (2007): *A pesca na Galicia do século XVII*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos.
- CARMONA BADÍA, X. (1983): *Producción textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, Tesis doctoral inédita. Universidad de Santiago de Compostela.
- CARMONA BADÍA, X. (1989): «Igualdade e desigualdade nas pesquerías galegas de mediados do século XVIII», *Grial*, 102: 217-226.
- CARMONA BADÍA, X. (1996): «Catalanes en Galicia, 1830-1900», en PÉREZ PICAZO, M.^a T., SEGURA I MAS, A., y FERRER I ALÓS, LL., (eds.): *Els catalans a Espanya, 1760-1914*, Barcelona, Universitat de Barcelona: 109-115.
- DELGADO RIBAS, J. M. (1983): «La construcción i la industria navals a Catalunya (1750-1820)», *Recerques*, 13: 45-62.
- Diccionario marítimo español* (1864), Madrid, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet.
- DUBERT GARCÍA, I. (2008a): «Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1820», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17: 211-243.
- DUBERT GARCÍA, I. (2008b): «El desembarco de los catalanes en Galicia y los remedios de los naturales a la crisis de sus pesquerías, 1757-1788», en GARCÍA-HURTADO, M.-R. (ed.): *Modernitas. Estudios en homenaje al profesor Baudilio Barreiro Mallón*, A Coruña, Universidade da Coruña, Servizo de Publicacións: 351-367.
- FERNÁNDEZ DÍAZ, C., y MARTÍNEZ SHAW, C. (1984): «La pesca en la España del siglo XVIII. Una aproximación cuantitativa (1758-1765)», *Revista de Historia Económica*, 3: 183-201.

- FORTES, A. (2001), *Navegantes, corsarios y piratas: Rías Baixas (1780-1850)*, Pontevedra, Litosprint.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M. (1998): «El curso vigués durante el siglo XVIII», *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 4: 133-163.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M., y TIZÓN RODRÍGUEZ, J. A. (2003): «La Burguesía Mercantil viguesa del siglo XVIII. Aspectos sociales (I)», *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 9: 61-92.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M. y TIZÓN RODRÍGUEZ, J. A. (2004): «La Burguesía Mercantil viguesa del siglo XVIII. Aspectos sociales (II)», *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 10: 81-117.
- LLOVET, J. (1980): *La Matrícula de mar i la provincia de Marina de Mataró al segle XVIII*, Mataró, Rafael Dalmau Ed.
- MAIZ VÁZQUEZ, B. (2001): *As embarcacións de pasaxe nas rías galegas (1573-2000)*, Vigo, Xerais.
- MARTÍNEZ SHAW, C. (2002): «La empresa de pesca de Galicia, 1788-1789», en *Historia y perspectivas de investigación. Estudios en memoria del profesor Ángel Rodríguez Sánchez*, Badajoz, Editora Regional de Extremadura: 175-183.
- MEIJIDE PARDO, A. (1967): «Hombres de negocios de La Coruña dieciochesca: Jerónimo Hijosa», *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 3: 85-147.
- MEIJIDE PARDO, A. (1971): *Economía marítima de la Galicia Cantábrica en el siglo XVIII*, Valladolid, Universidad, Facultad de Filosofía y Letras.
- MEIJIDE PARDO, A. (1973): «Aspectos del comercio gallego de exportación a Portugal en el siglo XVIII», en *Actas I Jornadas de Metodología Histórica Aplicada*, Santiago de Compostela, vol. 3: 803-823.
- MEIJIDE PARDO, A. (1980): «Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII», en *Vigo en su historia*, Vigo, Caja de Ahorros Municipal de Vigo: 298-355.
- MEIJIDE PARDO, A. (1984a): *El puerto de La Coruña en el siglo XVIII*, A Coruña, Editorial La Voz de Galicia S.A.
- MEIJIDE PARDO, A. (1984b): «La penetración económica catalana en el puerto de Mugar dos (1760-1830)», *Pedralbes*, 4: 7-38
- MEIJIDE PARDO, A. (1984-85): «La pugna por la habilitación portuaria de Carril (1812-1816)», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 100: 211-234.
- MONTERO ARÓSTEGUI, J. (1859): *Historia y descripción de Ferrol*, Madrid, Imprenta de Beltrán y Viñas. (Reed. Edicións Embora, Ferrol, 2003).
- MÖRLING, S. (2005): *Lanchas y dornas. A estabilidade cultural e a morfoloxía das embarcaciones na costa occidental de Galicia*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, L. (2004): *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, Diputación Foral de Guipuzkoa.

- OLIVEIRA, A. DE, y GARCÍA LOMBARDEIRO, J. (1979): «Algúns dados en torno das relacións económicas entre o Porto-sua região e a Galiza na época moderna. Séc- XVII, XVIII», *Revista de História*: 134-147.
- PEREIRA, D. (2007): «Os pailebotes no comercio marítimo de cabotaxe na Galicia de hai cen anos», *Ardentía: revista galega de cultura marítima e fluvial*, 5: 41-51.
- PÉREZ GARCÍA, J. M., (1979): *Un modelo de sociedade rural de Antigo Réxime en la Galicia costera: la Península del Salnés (Jurisdicción de La Lanzada)*, Santiago de Compostela, Departamento de Historia Moderna.
- SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P. (1994): «La renovación de los grupos burgueses en Galicia en la segunda mitad del siglo XVII», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 106: 195-220.
- SÁÑEZ REGUART, A. (1791-1795): *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*, 5 tomos, Madrid, Imprenta de la viuda de Ibarra.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2006): «Libertad versus monopolio. Los servicios de pasaje en el litoral en el siglo XVIII», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 11: 70-92.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2007): *La matrícula de mar en la España del siglo XVIII. Registro, inspección y evolución de las clases de marinería y maestranza*, Madrid, Ministerio de Defensa.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2010): *Labrando carballos á beira do mar. A carpintaría de ribeira na provincia marítima da Coruña a finais do Antigo Réxime*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, Consellería do Mar.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2012): *Luces sobre a casa de Goiáns no Antigo Réxime*, A Coruña, Concello de Boiro, Secretaría Xeral de Cultura de la Consellería de Cultura, Educación y Ordenación Universitaria de la Xunta de Galicia.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2015): «Servir en los buques correos: oportunidades laborales en A Coruña (1764-1802)» en REY CASTELAO, O, y MANTECÓN MOVELLÁN, T. A. (eds.): *Identidades urbanas en la monarquía hispánica, siglos XVI-XIX*, Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións da USC, 213-236.
- VÁZQUEZ LIJÓ, J. M. (2016): «Apuntes sobre un pequeno gigante desconocido: el arsenal de la Palloza (1764-1802)», en REY CASTELAO, O. y SUÁREZ GOLÁN, F. (eds.), *Los vestidos de Clio. Métodos y tendencias recientes de la historiografía modernistas española (1973-2013)*, Santiago de Compostela, Servizo de Publicacións da USC, 909-924.
- VIGO TRASANCOS, A. (dir.) (2011): *Galicia y el siglo XVIII. Planos y dibujos de arquitectura y urbanismo (1701-1800)*, A Coruña, Fundación Barrié.
- ZABALA URIARTE, A. (1983): *El comercio y tráfico marítimo del Norte de España en el siglo XVIII*, 2 vols, Zarautz, Haranburu-Editor, S.A.
- ZABALA URIARTE, A. (2010): «Tráfico y comercio marítimo entre Ribadeo y Bilbao a finales del siglo XVIII», *Obradoiro de Historia Moderna*, 19: 61-86.