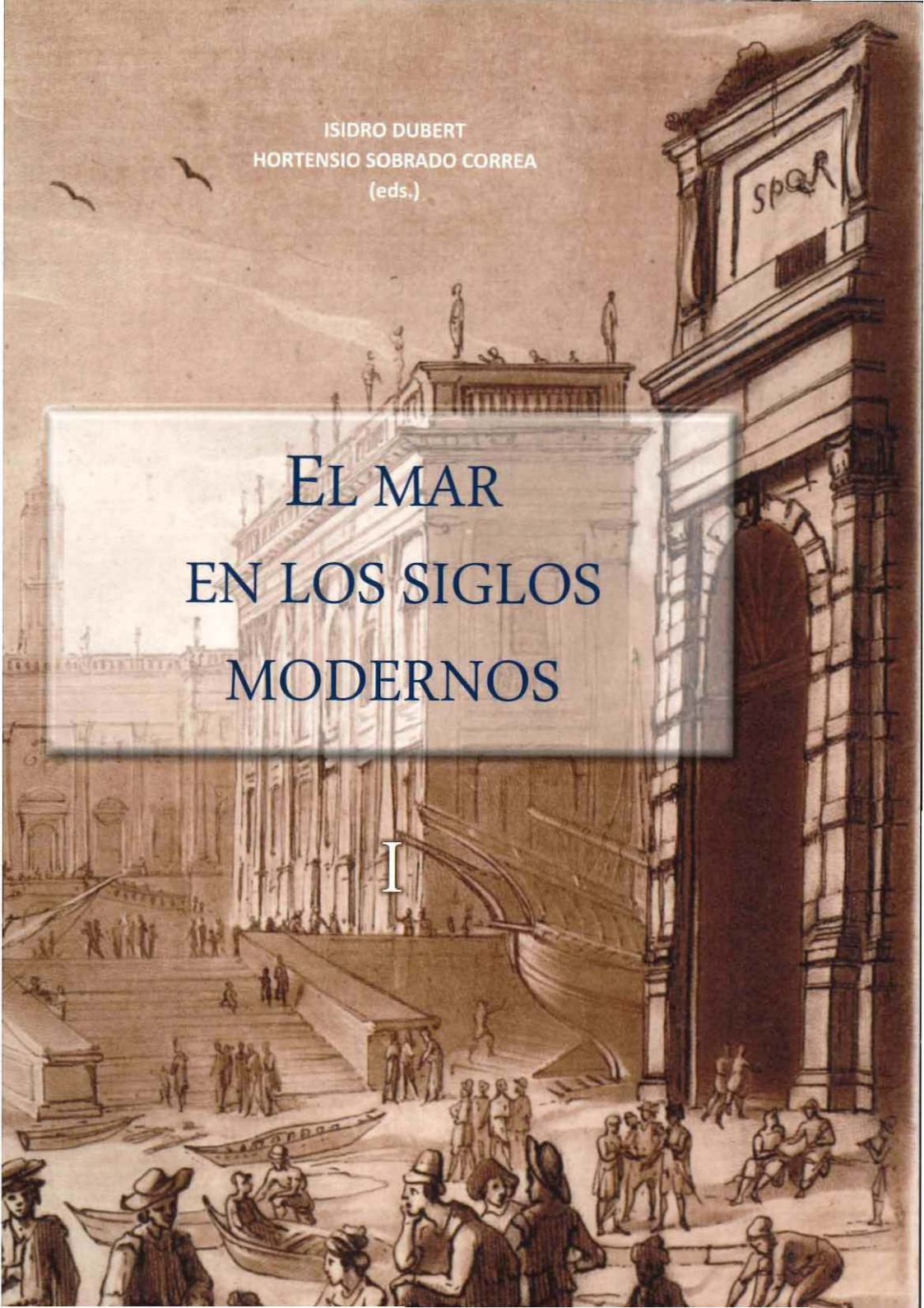


ISIDRO DUBERT  
HORTENSIO SOBRADO CORREA  
(eds.)

# EL MAR EN LOS SIGLOS MODERNOS

I



**El mar en los siglos modernos**  
***O mar nos séculos modernos***  
Tomo I

Edición:

ISIDRO DUBERT

HORTENSIO SOBRADO CORREA

Santiago de Compostela, 2009

**XUNTA DE GALICIA**

**El mar en los siglos modernos**

**O mar nos séculos modernos**

Tomo I

Isidro Dubert, Hortensio Sobrado Correa (ed.)

Santiago de Compostela

XUNTA DE GALICIA

Nº de páxinas: 624

17 x 24 cm.

Índice: páxinas 5-8

ISBN Tomo I: 978-84-613-0646-6

ISBN Obra Completa: 978-84-613-0642-8

Depósito legal: C 944 - 2009

Materia: 94: Historia da Idade Media e Moderna en xeral.

**Edición**

XUNTA DE GALICIA Consellería de Innovación e Industria, Dirección Xeral de Turismo  
S.A. de Xestión do Plan Xacobeo

© Os autores

© XUNTA DE GALICIA

**Editores deste volume**

Isidro Dubert

Hortensio Sobrado Correa

**Coordinación da obra**

Manuel-Reyes García Hurtado

Ofelia Rey Castelao

Domingo L. González Lopo

**Imaxe da cuberta:**

Claudio de Lorena, «A sea port, with a market on shore, and magnificent buildings adjoining». Procedo de *Liber veritatis, or a collection of two hundred prints after the original designs of Claude le Lorrain...*, London, J. Boydell, 1777.

**Imprime:**

Lugami Artes Gráficas

Infesta, 96

15300 Betanzos (A Coruña)

# **Evolución y estructura del comercio marítimo del sudoeste gallego a finales del Antiguo Régimen, 1796-1816**

Isidro Dubert

Universidade de Santiago de Compostela

A finales del siglo XVIII, A Coruña era uno de los principales puertos comerciales del noroeste de peninsular. Entre 1796 y 1816 los tratos llevados a cabo sobre sus muelles fueron responsables del 63.1% del total de la avería recaudada por las 37 villas y ciudades costeras habilitadas en 1785 por el Real Consulado de A Coruña para el desarrollo del comercio marítimo en Galicia. Por esas mismas fechas Vigo ingresaba tan solo un 28.6% de esta avería, lo que significa que su capacidad comercial fue algo menos de la mitad que la del puerto coruñés<sup>1</sup>. Sin embargo, esta imagen cambia toda vez que procedemos a contextualizar históricamente ambas cifras.

Con 13.575 habitantes en 1787, A Coruña era una urbe cuatro veces y media más grande que Vigo; además, a partir de ese año su comercio marítimo entraría en una larga y profunda recesión<sup>2</sup>. Frente a esto, en 1783 Vigo era habilitado para despachar a Montevideo dos registros anuales bajo el sistema de correos marítimos, mientras que en 1794 se le permitía participar ya en el comercio libre con América, de tal modo que fue entre ambas fechas cuando la

<sup>1</sup> Como es sabido, la avería consiste en el pago del medio por ciento del total del valor de las mercancías que entraban o salían por los puertos de Galicia. Los datos relativos a la ciudad de A Coruña y Vigo son una elaboración propia a partir de la información contenida en la documentación conservada en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, carpetas correspondientes a A Coruña y Vigo, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 224, 225, 226 y 227.

<sup>2</sup> DUBERT, I., «Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del fines del Antiguo Régimen, 1750-1820», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17, 2008, pgs. 221 y ss.; ALONSO ÁLVAREZ, L., *Comercio colonial y crisis del Antiguo Régimen en Galicia, 1778-1818*, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 1986, pp. 164 y ss.

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, fuese capaz de hacerse con casi un tercio del total de la avería ingresada por los distintos puertos consulares de Galicia. Desde esta perspectiva, se entiende que en el área situada al sur de la ría de Muros, la villa disfrutase de un status portuario muy semejante al que la ciudad de A Coruña tenía entre los enclaves litorales dispuestos al norte de dicha ría (Mapa nº 1). Prueba de ello, es que de 1796 a 1816 Vigo capitalizó el 84% de la avería cobrada en los puertos más meridionales de la fachada atlántica, mientras que A Coruña lo hacía con el 94% de la registrada en los enclavados en su mitad septentrional. En suma, hablar del comercio marítimo en el sudoeste gallego al término del Antiguo Régimen, significa, en lo básico, hablar de lo sucedido en el puerto de Vigo.

## 1. Evolución del comercio marítimo en el sudoeste gallego

Con posterioridad a la concesión de los distintos permisos para negociar con el Nuevo Mundo, a los beneficios originados desde comienzos de los años setenta por el curso marítimo, la pesca y la exportación de sardina salada a los mercados del Levante español, vinieron a sumarse los generados por el comercio americano<sup>3</sup>. La apertura de Vigo a los territorios de Ultramar contribuyó a revalorizar las viejas rutas comerciales que desembocaban en la villa e incrementó los magros beneficios que el tráfico marítimo de navíos del norte de Europa y la costa cantábrica habían venido dejando hasta entonces sobre sus muelles<sup>4</sup>.

En este contexto, y en el marco de la guerra con Inglaterra, la ruptura de hostilidades en 1796 se saldó en los años siguientes con un alza espectacular de las transacciones comerciales; un alza atribuible en buena medida a la actuación del *gran corso*. Solo la venta de la carga y aparejos de 6 de las 29 presas llevadas a puerto en 1796-1797 reportaron a sus captores una ganancia neta de 3.435.827 de reales<sup>5</sup>, es decir, 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» que partían de Vigo hizo que los indicadores de su comercio se retrajesen. No obstante, en 1801, en vísperas de la circunstancial firma de la paz con Gran Bretaña, dicho comercio experimentó una recuperación que no se vio detenida ni siquiera en 1804, una vez reanudados los enfrentamientos; todo lo contrario de lo que en

<sup>3</sup> GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M., «El corso vigués durante el siglo XVIII», *Boletín del Instituto de Estudios Vigueses*, 4, 1998, pp. 135 y ss.; GARCÍA LOMBARDEO, A. et alii, «Tradicón 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 Povoá do Barzím, vol. 2, 1985, pp. 40 y ss.; MEIJIDE PARDO, A., «Contribución de los catalanes a la industria pesquera de Vigo», *Anuario de Vigo*, 1969, pp. 9 y ss.

<sup>4</sup> 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 XVIII», en CUNQUEIRO, A. et alii, coords., *Vigo en su Historia*, Caja de Ahorros Municipal de Vigo, Vigo, 1980, pp. 280 y ss.

<sup>5</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, Vigo, leg. 215.



## MAPA 1. PUERTOS BAJO JURISDICCIÓN DEL REAL CONSULADO DE A CORUÑA EN 1785



Fuente: Elaboración propia a partir de la información conservada en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consultados, Galicia*.

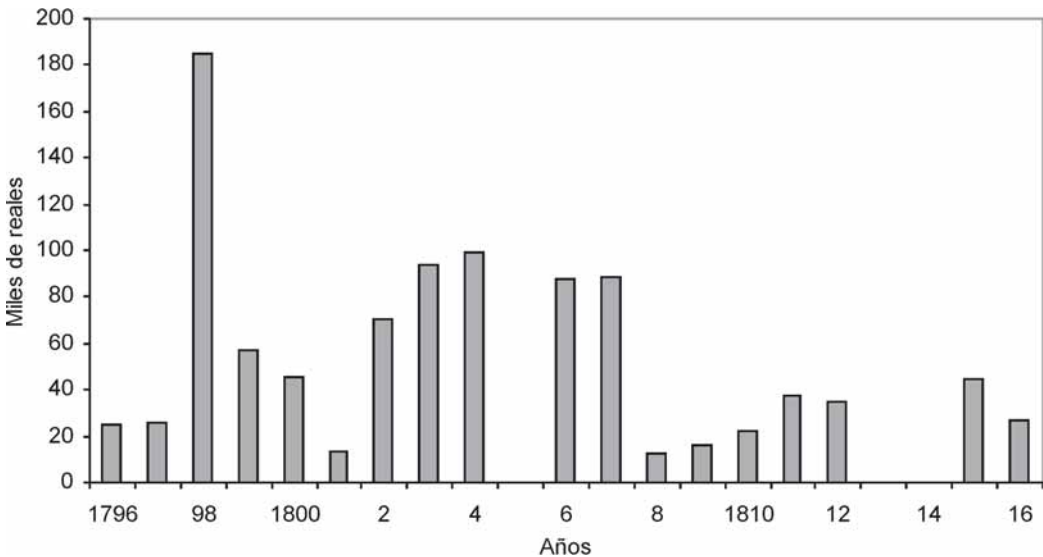
estos mismos momentos sucedía en la ciudad de A Coruña, como sabemos inmersa en una profunda crisis comercial<sup>6</sup>. Varios factores nos ayudan a comprender este hecho.

Por un lado, las dificultades en las que se había sumido el puerto coruñés tras la entrada en vigor del Decreto del Comercio de Neutrales (1797), gracias al cual, en adelante, serían los navíos de los países no beligerantes los que habrían de hacerse cargo del abasto de Indias. La

<sup>6</sup> DUBERT, I., «Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del fines del Antiguo Régimen...», op. cit.

aplicación de esta disposición tuvo la virtud de situar al comercio de A Coruña al borde de un auténtico colapso, tal como lo pone de manifiesto el hecho de que la avería recaudada por la importación de materias primas, plata, oro, monedas, alhajas, frutos y géneros procedentes de América conociese en muy pocos años un rápido y brusco descenso. Si en 1798 los ingresos producidos por esa importación eran responsables del 34.8% del total de la avería coruñesa, en 1799 lo eran en cambio del 22%, en 1800 del 20.3% y en 1801 del 18.8%<sup>7</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 del comercio marítimo local alcanzaba ahora sus niveles más bajos y su posterior recuperación no sería 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 trajo consigo el cambio de alianzas internacionales que España realizó en 1808. De ahí que partir de 1810 el grueso del tráfico marítimo extranjero que recalaba en la rada coruñesa estuviese compuesto por barcos de bandera inglesa y portuguesa, por ejemplo, en 1813 lo era el 95% de ellos<sup>8</sup>.

GRÁFICO 1. 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.

<sup>7</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el A.G.S., *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, A Coruña*, legs. 215, 216 y 217. En el mismo sentido, ALONSO ÁLVAREZ, L., *Comercio colonial...*, op. cit., pp. 207 y ss.

<sup>8</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Pago del Tonelaje del puerto de La Coruña*, año 1813, legs. 226.

Ante esto, Vigo asumiría temporalmente el liderazgo portuario y comercial de Galicia. La importancia adquirida en la villa por los intercambios trasatlánticos se tradujo desde 1810 en el incremento de la actividad desplegada por los mercaderes en sus muelles. Así, de los 36.128.621 de reales correspondientes a los tratos cerrados en el bienio 1803-1804, un 62.8% se concentró en la compra-venta, bien de partidas de carga destinadas al mercado americano o bien de productos originarios del Nuevo Mundo<sup>9</sup>. Después de lo expuesto en el párrafo anterior, no ha de llamar la atención entonces que si en 1801 Vigo era responsable del 12.5% de la avería que el Real Consulado de Comercio de A Coruña recaudaba en toda 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 por 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>10</sup>.

Tras el inicio de la Guerra de la Independencia, los efectos 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 el seno del sistema portuario gallego. En 1809 la ciudad se hacía ya con el 56.7% del total de la avería ingresada por las autoridades consulares y en 1810 con el 81.3%, frente a esto, por esos mismos años la participación de Vigo caía del 23.8% al 10.8% del total<sup>11</sup>. A este nivel, lo único en lo que ambos puertos coincidían, era en que el remonte comercial experimentado por Vigo a partir de 1808 también fue posible merced al atraque sistemático en su rada de navíos aliados. Aunque a diferencia de lo ocurrido en Coruña, estos atraques se prolongaron en el tiempo más allá del remate de la Guerra de la Independencia: 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>12</sup>.

## 2. Estructura del comercio marítimo del sudoeste gallego

El manejo de la información contenida 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. Sin embargo, la imposibilidad material de vaciar todas y cada una de esas relaciones anuales, nos ha llevado a centrar nuestra 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 documenta-

<sup>9</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, Vigo, legs. 219 y 220.

<sup>10</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, Vigo y Coruña, legs. 215, 216, 217, 218, 219, 220 y 221.

<sup>11</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados*, Vigo y Coruña, legs. 222 y 224.

<sup>12</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda. Consulados, Pago del Tonelaje del puerto de Vigo*, años 1813, 1815, 1816, legs. 226 y 227.



ción, 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. Es más, los resultados obtenidos poseen un alto grado de representatividad, como nos lo indica lo ocurrido con una de las mercancías más comúnmente exportadas desde Vigo, la sardina. Si entre 1796 y 1816 salieron de la villa hacia los más variados destinos aproximadamente unos 700.490 millares de sardinas, en los años de estudio lo hicieron 346.154 millares, o sea, el 49.4% del total del género exportado. Pese a no ser éste ni un cálculo ni un procedimiento taxativo a la hora de establecer el mencionado grado de representatividad de nuestros resultados, sí que nos ayuda en cambio a hacernos con una idea aproximada del mismo.

**TABLA Nº 1. ESTRUCTURA INTERNA DEL COMERCIO DE VIGO, 1796-1816**

	<b>Total</b>	<b>1796-7</b>	<b>1803-4</b>	<b>1815-6</b>
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.

Por esta vía, sabemos que el comercio marítimo vigués se caracterizó por ser menos deficitario que el de A Coruña, ya que entre 1796 y 1816 las operaciones de importación primaron apenas en un 53% de sus transacciones, mientras que en el puerto coruñés lo hacían más del 80% de los casos. Asimismo, sabemos que fue un comercio asentado sobre la base de tres grandes pilares: la actividad corsaria, los intercambios con América y el comercio peninsular y europeo.

#### *a) El curso marítimo*

Los beneficios generados por el curso constituyeron en torno a un 12.3% del capital invertido en el comercio marítimo de Vigo, y en la media duración muestran una clara tendencia a ir perdiendo peso conforme pasan los años (Tabla nº 1).

En contra de lo que cabría esperar, no encontraremos embarcados en esta actividad a un gran número de locales, visto 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 españoles o gallegos. Con el paso del tiempo estos últimos van a ir siendo relegados del sector, como parece querer indicarlo el hecho de que 9 de las 11 presas efectuadas en 1803-4 fuesen realizadas por navíos pertenecientes a la División de Fragatas francesa que operaba en esta parte del Atlántico, la cual tenía en Vigo a una de sus más importantes bases en la zona. Lo único en

lo que ambos corsarismos van a parecerse, es en que en los distintos momentos encuestados ocho de cada diez embarcaciones capturadas eran de bandera inglesa y portuguesa<sup>13</sup>. Por lo demás, había sustanciales diferencias en la manera de enfocar el negocio por parte franceses y gallegos. La primera y más relevante era que los galos ejercían lo que los especialistas han denominado *gran corso*. Es decir, aquel que se llevaba a cabo con fragatas y bergantines de más de 250 toneladas, con tripulaciones de 60 a 120 hombres y una potencia de fuego de entre 20 y 40 cañones. En suma, barcos capaces de abrirse al Atlántico sin mayores problemas para de este modo interferir en las rutas del comercio inglés con América o en las de Portugal con sus colonias. Pocas dificultades suponía para ellos apresarse en alta mar a fragatas como *La Carolina*, interceptada en 1797 durante su tornaviaje de Pernambuco a Lisboa, o como *La Liebre*, que con la misma derrota había salido en su día de Río de Janeiro, y cuyas cargas, una vez vendidas, proporcionaron respectivamente a sus captores unas ganancias estimadas de 2.460.185 de reales y 840.666 reales<sup>14</sup>.

Frente a este tipo de corsarismo está el llamado *pequeño corso*. Esto es, el emprendido por los gallegos del sudoeste con la ayuda de pataches, pinazas, quechemarines, místicos o lanchas de entre 20 y 50 toneladas, con tripulaciones de 40 a 60 individuos y no más de 3 a 6 cañones pedreros. Embarcaciones todas ellas de muy pequeño peso y porte que solían navegar sin perder de vista la costa y que, operando sobre todo en las inmediaciones de los puertos situados en el norte de Portugal, suplían su falta de potencia de fuego artillero con una tripulación numerosa armada con pistolas, sables, chuzos o trabucos. Sus campañas tenían una duración de 2-3 meses, durante las cuales procedían a la captura de 2 a 3 presas que realizaban el cabotaje de un puerto a otro cargadas de salazón, jamón, lozas, maderas, vino, etc. La venta de estos bienes en Vigo suponía a los patrocinadores del negocio unas ganancias netas que rondaban los 37.000 reales, cantidad que amortizaba con creces el coste de armar uno de estos barcos, en torno a unos 20-25.000 reales<sup>15</sup>.

La carga apresada por el pequeño corso vigués a las lanchas, «diates» y bergantines portugueses e ingleses que costeaban el sudoeste gallego, debió satisfacer ampliamente el afán de lucro de sus armadores. Esto explicaría que las elites mercantiles de la villa apenas si aparezcan registradas negociando con los bienes capturados en las relaciones anuales que el administrador de las aduanas de Vigo remitía al Real Consulado de Comercio de A Coruña. Muestra de ello es que en 1796-7 solo dos personas se hicieron cargo del 76% del género vendido por los corsarios: don Juan Bautista Recur, de origen francés, quien invirtió 1.700.368 de reales en diversas mercancías tomadas a las mencionadas fragatas *La Liebre* y *La Carolina*, y don Juan Antonio Magalhaes, del comercio de Oporto, que desembolsó 1.600.00 de reales por diferentes partidas sacadas de las bodegas de *La Carolina*. Dos transacciones en las que veremos actuar como mediador a don Pedro Lapeire, antiguo regidor del concejo de Vigo en 1790, cuyo padre, don José Lapeire Magi, un francés natural de San Juan de Luz,

<sup>13</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, legs. 215, 218 y 219.

<sup>14</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, leg. 215.

<sup>15</sup> Acerca de esto, GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M., «El corso vigués durante el siglo XVIII», op. cit.

había sido en tiempos vicecónsul en la villa de Francia y Prusia<sup>16</sup>. Frente a estos personajes, destacados comerciantes locales como don Buenaventura Marcó, don Pedro Abeleira o don Francisco Manuel Menéndez, aparecen desembolsando una media de 150 a 160.000 reales cada uno, por lo que tan solo se hacen con un 3-5% de ese género. De igual modo, en 1803-1804 el 76% de los bienes apresados fueron sacados de Vigo por tres mercaderes foráneos: Daniel Acumbre, armador corsario de nación francesa, quien por mediación del citado don Pedro Lapeire se hizo con los 15.000 quilates de diamantes que la fragata inglesa *King George* llevaba en sus sentinas, y cuyo valor estimado era de 1.284.000 de reales; don José Lafit, comerciante francés radicado en A Coruña, que compró por 545.895 reales las 1.843 toneladas de azúcar que traía la fragata inglesa *Lord* para enviarlas a Burdeos; y don Jose Roig, catalán del comercio de Santiago de Compostela, quien por 244.370 reales accedió a la carga de vino del navío británico *Reig*<sup>17</sup>.

Ante esto, es evidente que los beneficios que los 6 barcos corsarios que llegó a financiar don Buenaventura Marcó, o de los 2 que respectivamente mantuvieron don Pedro Abeleira y don Francisco Manuel Menéndez al término del reinado de Carlos IV, no eran más que una pequeñísima parte de lo que en realidad les rentaba su estrecha implicación como intermediarios en las otras ramas de comercio marítimo vigués<sup>18</sup>. Así se entiende que con la misma mentalidad –hacerse con una ganancia fácil, rápida e inmediata– podamos encontrar en el mundo del *pequeño corso* a mercaderes de ciudades situadas más al interior, como de Santiago de Compostela. Un enclave desde el cual comerciantes tan relevantes como don Andrés García llegarían a armar 7 barcos corsarios entre 1797 y 1807, o como don Ramón Pérez Santamarina, que lo hizo con 8 entre 1800 y 1807, aprovechando además para establecer su registro en puertos tan distintos como Vilagarcía de Arousa, Carril o Ribadeo<sup>19</sup>. Esto significa que el *pequeño corso* no era una actividad comercial financiada en exclusiva por las elites mercantiles de las villas y ciudades costeras, sino más bien una de las muchas formas que tenían los grandes hombres de negocios de la Galicia de la época para ampliar sus tradicionales fuentes de ingresos.

### b) *El comercio con Indias*

Como va dicho, la importancia del comercio ultramarino en Vigo estuvo en estrecha dependencia de los avatares padecidos por el comercio colonial de A Coruña. De ahí la rápida

<sup>16</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, leg. 215. Acerca de la personalidad y negocios de Pedro Lapeire, véase MEIJIDE PARDO, A., «El cuerpo consular en las plazas marítimas de Galicia en el período de 1790 a 1840», *Cuadernos de Estudios Gallegos*, 20, 1965, p. 79.

<sup>17</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, legs. 218 y 219.

<sup>18</sup> MEIJIDE PARDO, A., «Aspectos de la vida económica de Vigo en el siglo XVIII», op. cit., pp. 331 y 323; GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, J. M., «El corso vigués durante el siglo XVIII», op. cit., p. 151.

<sup>19</sup> 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*, Tórculo Ediciones, Santiago, 1988, p. 281, del mismo autor, «Nacemento, plenitude e ocaso da firma compostelana ‘Don Ramón Pérez Santamarina’, 1760-1820», en BALBOA LÓPEZ, X. et alii, eds., *Entre Nós. Estudos de Arte, Xeografía e Historia en homenaxe ao profesor Xosé Manuel Pose Antelo*, Universidade de Santiago, Santiago, 2001, p. 1063.

tendencia del primero a ganar fuerza entre 1796-7 y 1803-4 a costa de los problemas del segundo, y de ahí su posterior declive en 1815-16, una vez que éstos desaparecieron (Tabla nº 2). Sin embargo, más allá de esta subsidiaridad, entre uno y otro hubo una clara diferencia: su desigual rentabilidad para el comercio local. Y es que los intercambios trasatlánticos de Vigo estuvieron marcados por un relativo equilibrio, ya que, y respecto al valor monetario de las mercancías puestas en juego, las importaciones primaron en el 55% de los casos. Todo lo contrario de lo que sucedía en A Coruña, donde el déficit de este tipo de comercio tendió a incrementarse de 1796 a 1816: en 1796-7 las importaciones afectaban al 86% de las transacciones realizadas con América, veinte años más tarde al 91%.

Los coloniales desembarcados en Vigo procedían de Venezuela, Río de la Plata y México (Tabla nº 2). De los 12.200.235 de reales invertidos en ellos en los años encuestados, el cacao venezolano copó el 26.0% del total, el algodón de Cartagena de Indias el 2.3%, los cueros al pelo de Montevideo y Buenos Aires el 6.2%, las monedas, alhajas y metales preciosos de México, Cuba y Argentina el 51.7% y una larga lista de variados productos el 13.8%<sup>20</sup>.

El carácter y la profesión de los individuos involucrados en la introducción de estas partidas de bienes varía en función de la naturaleza de las mismas. Por ejemplo, entre las personas relacionadas con la remisión de dinero líquido y joyas a la península, es decir, entre aquellos que desembolsaron el 51.7% de esos doce millones largos de reales, encontraremos tanto a funcionarios actuando al servicio de la administración, caso de don Cayetano Martínez, capitán de una de las fragatas correo llegadas desde Cartagena de Indias a Vigo en 1803 con 1.458.982 de reales para entregar a la Real Hacienda, como a particulares, caso de la Duquesa de Terranova y Monteleón, quien ese año facturaría desde Veracruz en varias tandas 1.000.000 de reales<sup>21</sup>. En orden de importancia siguen las gentes del comercio de Vigo, con un 27.4% de esos desembolsos, y en cuyo seno es posible distinguir la existencia de dos grupos bien diferenciados. Uno minoritario, formado en exclusiva por los llamados «mercaderes de grueso», responsable de más de un tercio largo de las inversiones efectuadas por el comercio vigués en estos tráficos, y que ejemplifican a la perfección las operaciones llevadas a cabo por personajes como don Pedro Abeleira (con un 7.6% del total de estos desembolsos) o don Norberto Velázquez (con un 2.9% del total). Y otro mayoritario, compuesto por una pléyade de pequeños comerciantes que aprovechaban la circunstancial decadencia del puerto de A Coruña para engordar sus ganancias gracias a los tratos con América (un 16.9% del total). Por su parte, las élites mercantiles de Santiago de Compostela realizaron el 15.8% del total de las inversiones del comercio colonial vigués. Destacaban en ello los ya mencionados don Ramón Pérez Santamarina y don José Andrés García, cuyo interés se centraba sobre todo en la adquisición de cueros al pelo procedentes del Río de la Plata. Buscaban de este modo remediar las necesidades de materia prima de sus propias fábricas de curtidos, amén de atender a la demanda de los particulares que trabajaban en el sector en el noroeste, comarca ourensana de Allariz e interior de Galicia. Sin duda, en estas adquisiciones habrían jugado un

<sup>20</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, legs. 215, 218, 219 y 227.

<sup>21</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, leg. 218.

cierto papel los contactos comerciales que con desigual fortuna consiguieron establecer en Buenos Aires sus respectivos sobrinos, enviados allí en 1778, en el primer caso, y en 1782, en el segundo<sup>22</sup>.

Al menos un 31% de las importaciones trasatlánticas viguesas fueron posibles gracias a la intermediación de individuos pertenecientes a las elites del comercio local, quienes además de cuidarse de sus propios negocios parecen haberse especializado en trabajar como agentes para terceras personas. En líneas generales todos ellos eran grandes mercaderes, como el citado don Buenaventura Marcó, quien, entre otros muchos asuntos de esta índole, gestionó en su día la llegada del millón de reales remitido a la península por la Duquesa de Terranova. También, aparecerán involucrados en estos trajines los descendientes de don Pedro Abeleira, quienes, agrupados bajo la firma «don Pedro Abeleira e hijo», actuaron como mediadores en cinco de las 23 operaciones de importación de coloniales realizadas en Vigo en 1815-16, lo que hizo que estuviesen detrás del 53% del capital que movió el comercio americano en ese bienio<sup>23</sup>.

**TABLA Nº 2. GEOGRAFÍA DE LOS INTERCAMBIOS REALIZADOS CON AMÉRICA, VIGO 1796-1816**

	<b>Importaciones</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Total</b>
Río de la Plata	35.1	59.8	48.7
Brasil	0.1	4.6	0.1
Venezuela	38.5	18.0	27.2
Guyana		0.5	0.3
Trinidad		0.1	
México	19.0	14.9	16.7
Cuba	5.8		5.1
Puerto Rico	1.5	2.0	1.8
Total	100	100	100
Valor de las mercancías	12.200.235	14.967.400	27.167.435

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

El grueso de las exportaciones efectuadas desde Vigo se dirigía hacia el Río de la Plata, Venezuela y México. Pocas son pues modificaciones respecto a los mercados de importación. Menos precisos podemos ser en cambio a la hora de referirnos a los productos que salían en

<sup>22</sup> BARREIRO FERNÁNDEZ, X. R., «La burguesía compostelana...», op. cit., p. 271, del mismo autor, «Nacimiento, plenitude e ocaso...», op. cit., p. 1060.

<sup>23</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados, Vigo*, legs. 227.

dirección al Nuevo Mundo, visto que el 90% de las partidas de bienes a las que fueron a parar los aproximadamente 14.967.400 de reales consignados en la Tabla nº 2 aparecen calificadas en las fuentes bajo el epígrafe de «géneros». De las que sí tenemos información, sabemos que un 3.3% de ese capital acabó empleado en la compra de víveres tales como aceite, harina o vinagre; un 2.9% de palas de hierro de Vizcaya, libros traídos de Madrid, jabón de Cádiz, papel de Cataluña, sedas de Valencia, alquitrán de Francia u objetos de vidrio fino de Suecia; un 1.9% de lienzos, tejidos ordinarios y sombreros confeccionados en Galicia y un 1.1% de sardina salada, congrio y otros pescados secos y salados. En esta tesitura, resulta imposible determinar el grado de participación en las exportaciones de los productos europeos, españoles y gallegos. Aunque, como a continuación veremos, todo apunta a que el comercio vigués se habría especializado en la reexportación de mercancías y manufacturas de origen foráneo a América, en línea con lo que por estos mismos años acontecía en el puerto de A Coruña.

Por otra parte, el 54.7% de esos catorce millones de reales largos que giraron alrededor de estos intercambios trasatlánticos fue desembolsado por personajes vinculados al comercio de la villa. A semejanza de lo ocurrido con las importaciones, es posible distinguir también aquí la existencia de dos grupos de comerciantes, si bien, y a diferencia de lo que pasaba en ellas, ahora las tres cuartas partes de las exportaciones viguesas van a ser efectuadas por tres «mercaderes de grueso»: don Buenaventura Marcó (un 25.9% del total de las inversiones realizadas en la saca de productos a América), la firma don Pedro Abeleira e hijo (un 11.7% del total) y don Norberto Velázquez (un 4.1% del total). Poco fue entonces lo puesto en juego a este nivel por el pequeño comercio local (un 13.0% del total).

Junto a los vigueses, participaron en las exportaciones medio centenar de firmas vascas, las cuales fueron responsables a su vez del 41.9% del capital invertido. Su presencia en Vigo comienza a hacerse evidente tras la firma de la Paz con Inglaterra, en 1802, mostrando a partir de ese instante una clara tendencia a consolidarse como un grupo con entidad propia. No obstante, apenas pasados unos años empiezan a perder peso a consecuencia de los acontecimientos que siguieron a la Guerra de la Independencia. Esto explica que en el bienio 1803-4 podamos ver a esas firmas haciéndose responsables de un 44.9% del capital invertido en las exportaciones trasatlánticas, mientras que en 1815-6 éste apenas si llegaba a ser un 24.2% del total. El último lugar en este ranking de exportadores está ocupado por las elites mercantiles de Santiago de Compostela, con un 3.4% del total de los desembolsos. En su caso, habría que decir que su aparición e importancia relativa en este tipo de operaciones siempre estuvo en función de las dificultades por las que atravesaron los comerciantes vascos; de ahí pues que en 1803-4 pasasen de estar presentes en un 2.3% de las transacciones, a un 20.2% en 1815-6<sup>24</sup>.

En otro orden de cosas, los «mercaderes de grueso» de Vigo también trabajaron en el ramo de la exportación como agentes comerciales para terceros. La actividad desplegada en este sentido puede calificarse de sobresaliente, destacando por ejemplo en todo ello el archicitado don Buenaventura Marcó, quien, y por citar un caso, en 1803-4 gestionó el grue-

<sup>24</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, legs. 215, 218, 219 y 227.



so de las operaciones vascas por un valor de 4.114.360 de reales. Dicho de otro modo, en ese bienio estuvo detrás del 30.6% del capital vinculado a la exportación a América<sup>25</sup>.

### *c) El comercio peninsular y europeo*

La importancia del comercio de Vigo con la península Ibérica y el continente europeo dependió, en un primer momento, del peso que en el seno del mismo tuvo el corsarismo, y en un segundo, del alcanzado por los intercambios con el Nuevo Mundo. Desde esta perspectiva, se entiende su pérdida de relevancia entre 1796-7 y 1803-4, y su posterior protagonismo en 1815-16 (Tabla nº 2). Con todo, de las diferentes ramas del comercio vigués que hemos venido analizando, ésta es la única que no fue deficitaria, puesto que en el 53% del valor total de las transacciones predominaron las exportaciones.

Las mercancías llegadas a puerto entre 1796 y 1816 lo hacían tanto desde distintos países de Europa como desde diferentes áreas regionales peninsulares. En el primer caso, procedían de Alemania, Holanda, Dinamarca, Rusia, Inglaterra o Francia, cuyos productos acaparaban en valor un tercio largo de los bienes importados, mientras que en el segundo, los venidos de Cataluña, el Levante español, Andalucía, el País Vasco o Cantabria, lo hacían con los dos tercios restantes (Tabla nº 3, infra).

El 54.5% de los 11.316.725 de reales relacionados con esas importaciones fue a parar a una variada gama de mercancías que las fuentes califican una vez más de una manera un tanto vaga como «géneros y efectos varios». Esto hace que los porcentajes referidos a continuación posean tan solo un carácter meramente indicativo de las partidas de productos que se movían en los muelles de Vigo. Así, un 18.1% de esa cantidad fue empleada en la compra de lino y cáñamo ruso, un 8.5% de víveres, un 6% de vino y aguardiente, un 2.6% de bacalao inglés y un 10.3% de cueros al pelo de Brasil y Río de la Plata, eso si, en este último caso tras haber sido desembarcados primero por los puertos de Lisboa, Oporto o Ferrol, desde donde eran reexpedidos luego a Vigo.

A diferencia de los otros tipos de comercio, los grupos mercantiles involucrados en la importación peninsular y europea fueron básicamente tres: catalanes, vascos y gallegos, estos últimos los más numerosos. Los primeros, los catalanes, estuvieron detrás del 20.7% de las inversiones. Eran gentes como don Narciso Buch, don Carlos de Has o don Salvador Massó, muy interesados y relacionados con todo lo relativo a la pesca, salazón y exportación de la sardina. Se entiende su preocupación por hacerse con clavos, casca de pino, jarcias, cuerdas, hilo de jabega, redes o aguardiente que hacían traer de Cataluña, Valencia o Andalucía. Frente a ellos, los vascos fueron responsables del 8.7% de las inversiones y operaron casi siempre de la mano de agentes locales, sobre quienes, como sabemos, recaía la responsabilidad de representar los intereses de más de medio centenar de firmas comerciales. El nexo común a todas ellas era la utilización del puerto de Vigo como un jalón más en sus particula-

<sup>25</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, legs. 218 y 219.

res tratos con el resto del comercio peninsular y con el que desde aquí se realizaba con América. Muestra de ello, es que en una fecha tan tardía como 1815-6 personajes como don Pedro Olabarria, don Miguel Francisco Iriarte o don Esteban Zubiaur, intermediaban en la introducción de brea, alquitrán y quesos del sudoeste de Francia, trigo europeo, aceite, betas de esparto y cáñamo de Cataluña o cueros al pelo de Oporto, sea con vistas a atender las necesidades del mercado local o sea para su posterior reexportación hacia los más variados destinos<sup>26</sup>.

Entre los mercaderes gallegos, responsables a su vez del 70.6% de las inversiones efectuadas en las importaciones, es posible reconocer la existencia de diferentes grupos que, en lo básico, se definen por su procedencia geográfica, su desigual grado de participación en este ramo concreto del comercio o la naturaleza y cantidad de los productos por los que se interesaban. Junto a ello, en cada ciudad o villa donde éstos residían se aprecia también como el origen, la cantidad, calidad, valor y destino de los bienes importados, dependía en buena medida de la relevancia de cada comerciante y de su particular relación con los otros sectores del comercio y la economía gallega de la época. Por ejemplo, en Vigo, que acaparaba el 51% del total de las inversiones, «mercaderes de grueso» como don Manuel de la Fuente o don Francisco Manuel Menéndez aparecen negociando en distintos momentos la introducción de cuchillerías finas francesas, objetos delicados de vidrio holandés o lozas inglesas de calidad con vistas a su posterior salida en dirección a América. A este nivel, la otra cara de la moneda nos la ofrece Domingo Ameixeiras, quien en 1796-7 se mostraba interesado por las suelas de cuero traídas de Ferrol, o don Francisco Blanco, preocupado en 1815-6 por el hierro en barra, la loza, la brea y el alquitrán vascos, el arroz portugués, el vino catalán y las pinturas inglesas, en ambos casos, parece que con la intención de cubrir las necesidades de los mercados locales. Igual ocurría en Santiago, con un 11.3% del total de las inversiones, donde encontraremos a los conocidos don José Andrés García y don Ramón Pérez Santamarina involucrados de lleno en la importación de cueros al pelo brasileños de Lisboa y Oporto, para de este modo atender a la creciente demanda de las fábricas de curtido que había en Compostela y alrededores<sup>27</sup>. Algo que, sin embargo, no les impedía hacer llegar hasta la ciudad lozas inglesas y telas francesas con las que remediar el consumo suntuario de lo más granado de la sociedad local. Situaciones semejantes, es decir, ajustadas a las características del comercio de cada urbe y a los particulares intereses y capacidad de sus respectivos comerciantes, se vivían en Pontevedra, con un 3.9% del valor total de las importaciones, en Tui, con un 3.8% del total, o en A Coruña, con un 0.5% del total<sup>28</sup>.

<sup>26</sup> AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, leg. 227. Acerca del proceder de los comerciantes vascos en los demás ramos del comercio, véase por ejemplo ZABALA URIARTE, A., «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*, Siglo XXI, Madrid-Santander, 1986, pp. 42 y ss, y 50 y ss.

<sup>27</sup> Los pormenores de la industria del curtido en CARMONA BADÍA, J. et alii, *A Compostela industrial. Historia e pegada das fábricas de coiros no concello de Santiago*, Consorcio de Santiago, Santiago de Compostela 2003, pp. 13 y ss.

<sup>28</sup> Elaboración propia a partir de los datos conservados en el AGS, *Consejo Supremo de Hacienda, Consulados*, Vigo, legs. 215, 218, 219 y 227.

**TABLA N° 3: GEOGRAFÍA DE LOS INTERCAMBIOS PENINSULARES Y CONTINENTALES REALIZADOS DESDE VIGO, 1796-1816**

	<b>Importaciones</b>	<b>Exportaciones</b>	<b>Total</b>
Galicia	1.4	31.3	17.0
Cantábrico	11.3	15.1	13.2
Sur de España	14.5	4.5	9.3
Levante español y Cataluña	29.2	37.3	33.4
Portugal	11.8	0.6	5.9
Italia		5.0	2.6
Francia	3.9	6.2	5.1
Inglaterra	9.5		4.6
Norte de Europa	18.4		8.9
Total	100	100	100
Valor de las mercancías	11.316.725	12.377.558	23.694.313

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

A grandes rasgos, y al margen del mundo americano, dos son los espacios económicos hacia donde se dirigían tanto una pequeñísima parte de los productos llegados a Vigo desde los más variados rincones de España y Europa, como el grueso de los elaborados en Galicia. Por un lado, el formado por las áreas regionales atlánticas, visto que en torno a un 31.3% del valor de las exportaciones se quedaba en la propia Galicia, mientras que un 15.1% acababa en el norte peninsular cantábrico, un 6.2% en Francia y un 0.6% en Portugal. Por otro, el constituido por los territorios ribereños al Mediterráneo, como nos lo indica que los puertos de la Andalucía oriental se hiciesen con el 4.5% de ese valor, los del Levante español y Cataluña con el 37.3% y los del norte de Italia con el 5% (Tabla n° 3).

El grueso del género remitido en estas direcciones estuvo constituido por sardina gallega, la cual copó el 62.4% de los alrededor de 12.377.558 de reales que los distintos grupos mercantiles que operaban en Vigo pusieron en juego en la exportación peninsular y europea. A pesar de ello, el peso de los ingresos originados por los tratos con el pescado en el seno del comercio marítimo local nunca fue más allá de un 10-13% del total del capital que la plaza consiguió movilizar entre 1796 y 1816. Junto a la sardina, también fue importante el tráfico de vino del Ribeiro y, en muchísima menor medida, del catalán, andaluz o portugués, ya que, en conjunto, fue un negocio que consiguió involucrar a un 24% de esos doce millones de reales. Sus mercados se caracterizaron por ser mucho más locales que los del pescado, dado que el 94.2% de las exportaciones de vino realizadas desde Vigo estuvieron destinadas a permanecer en la propia Galicia, atendiendo al consumo de ciudades como A Coruña o Ferrol, donde se radicaba el Real Arsenal.

Ante una estructura de las exportaciones como esta, no ha de extrañar el protagonismo que en ella alcanzaron los comerciantes de origen catalán, quienes llegaron a desembolsar el

63.5% del total del capital invertido, frente al 31.8% del de los gallegos. Y esto, pese a que el número real de los unos y los otros en este ramo concreto del comercio vigués fuese el inverso al de ese capital, puesto que, en la práctica, los fomentadores de origen catalán resultaban ser tan solo el 32% de los comerciantes presentes en el negocio del pescado y el vino, mientras que los gallegos casi duplicaban esta cifra, el 61% del total. Unos porcentajes que al término del siglo XVIII, contribuyen de algún modo a que nos hagamos una idea de lo que significó el predominio catalán en la exportación de pescado autóctono con posterioridad al cierre de Portugal a la introducción de sardina gallega, a consecuencia de la guerra arancelaria que este reino mantuvo con España en 1774. Asimismo, contribuyen también a informarnos del grado de sujeción al que estuvieron sometidos los exportadores locales, sea a los particulares intereses de los catalanes o a los imperativos que regían en los mercados del Levante español, a los cuales iba destinado el grueso de la mercancía<sup>29</sup>.

### 3. Conclusión

Como se ha puesto de manifiesto en esta investigación, Vigo era a finales del siglo XVIII el principal puerto del sudoeste gallego y el segundo en importancia de Galicia. Sin embargo, su relevancia dependió en buena medida de la crisis por la que desde 1777 atravesaba el comercio marítimo de A Coruña, convertida ya en abierta recesión a partir de 1787, entre otras razones, por el particular empeño de sus elites mercantiles en hacer pivotar en exclusiva el esquema comercial de la ciudad sobre los beneficios generados por los intercambios trasatlánticos<sup>30</sup>.

En esta coyuntura, no puede negarse que los integrantes del comercio vigués supieron aprovechar las desventajas del puerto rival para adecuar la naturaleza de sus tratos a los rápidos cambios que les imponían las circunstancias. Esto explica que en los veinte años transcurridos entre 1796 y 1816 fuesen capaces de ir situando en un segundo plano su participación en el curso marítimo, para centrarse, primero, en los beneficios que les reportaba la posibilidad de negociar con América, al punto de llegar a actuar como agentes comerciales para terceros, y con posterioridad, ya en el contexto que rodeó a la Guerra de la Independencia, retornar a la exportación de pescado y vino a los mercados de Galicia, el Levante español, Francia e Italia, sin por ello abandonar del todo el comercio colonial (Tabla nº 1). Un comercio éste que vivía horas bajas a causa de la relativa recuperación experimentada por el puerto de A Coruña.

Por otro lado, el grueso comercio vigués demuestra haber estado siempre en manos de unos pocos mercaderes, cuya actuación en sus distintas ramas nos indica que destacaron en él

<sup>29</sup> Acerca de ello, ALONSO ÁLVAREZ, L., *Industrialización y conflictos sociales en la Galicia del Antiguo Régimen, 1750-1830*, Madrid, Editorial Akal, 1977, pp. 19 y ss.; CARMONA BADÍA, J., *Población textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, Tesis Doctoral Inédita, Universidade de Santiago de Compostela, 1983, vol. 1, pp. 390 y ss.; GARCÍA LOMBARDEIRO, A. et alii, op. cit., pp. 38 y ss.

<sup>30</sup> ALONSO ÁLVAREZ, L., *Comercio colonial...*, op. cit., pp. 207 y ss.

más por el papel que jugaron como mediadores en los grandes flujos comerciales que circunstancialmente convergían en la villa, que por ser capaces de generar una dinámica propia en este sentido. Un juego en el que también encontraremos participando a grupos de comerciantes de la más variada procedencia peninsular. De entre todos ellos, solo los de origen catalán consiguieron romper con este esquema, al ser su comercio el fruto maduro de un verdadero sistema de explotación colonial, es decir, al estar basado en la exportación de materias primas de Galicia y en la posterior importación de productos manufacturados del Principado con el objetivo de maximizar la explotación de los recursos marítimo-pesqueros del noroeste peninsular<sup>31</sup>.

En todo caso, si bien es cierto que el papel de meros mediadores desempeñado por los mercaderes vigueses en el comercio marítimo del sudoeste gallego puede, y suele ser, interpretado como un síntoma de debilidad y falta de perspectiva económica por parte de las burguesías locales, su ya comentada capacidad de adaptación a las circunstancias se revela en cambio como un rasgo de fortaleza e «inteligencia» económica, sobre todo, a la vista de lo que estaba sucediendo en esos mismos instantes A Coruña. Es más, desde esta particular óptica, conviene tener presente que al término del siglo XVIII Vigo funcionaba como puerto natural para el comercio de Santiago de Compostela, Tui o Ourense, ciudades que respectivamente conectaban el sudoeste gallego con los mercados interiores de Galicia, el norte de Portugal y Castilla. Y aunque todavía sabemos muy poco acerca de las relaciones que estos comercios establecían entre sí y con los otros sectores de la economía gallega de la época, lo desvelado a día de hoy cuestiona en buena medida esa imagen de debilidad y falta de perspectiva. Basta con pensar en como desde la década de 1760 la importación de cueros al pelo de la zona del Río de la Plata por los puertos de A Coruña y Vigo a manos del comercio local, pero también del de Santiago y Tui, contribuyó a que en apenas veinte años la industria del curtido gallego dejase de ser artesanal y dispersa para pasar a desarrollarse mediante el empleo de mano de obra asalariada en fábricas patrocinadas por el capital comercial<sup>32</sup>.

En esta tesitura, y hasta que sepamos más acerca de esas relaciones y sus implicaciones socioproduktivas, nos parece pronto para sentenciar sobre los efectos de la evolución y la estructura comercial de Vigo en el marco de la economía de la Galicia de finales del Antiguo Régimen. Si cabe, en el actual estado de conocimientos, la única conclusión que se impone es la urgente necesidad de seguir investigando.

<sup>31</sup> CARMONA BADÍA, J., *Población textil rural e actividades marítimo-pesqueiras na Galiza, 1750-1905*, op. cit., pp. 400 y ss.

<sup>32</sup> Sobre todo ello, véase CARMONA BADÍA, J. et alii, *A Compostela industrial*, pp. 26 y ss.; DUBERT, I., «Comercio y tráfico marítimo en la Galicia del fines del Antiguo Régimen...», op. cit., pp. 237 y ss.; SILVA, H., *El comercio entre España y el Río de la Plata, 1778-1810*, Banco de España-Estudios de Historia Económica, 26, Madrid, 1993, pp. 83 y ss., y 112 y ss.